

Création d'une
nouvelle ligne de tram
entre **Vendenheim,**
Strasbourg
et **Wolfisheim**

Concertation publique
15 Novembre – 15 Décembre 2011*



Un vaste projet d'agglomération

- Le Schéma Directeur des Transports Collectifs 2025 de la CUS prévoit l'amélioration de la desserte des communes du Nord : Schiltigheim – Bischheim – Hoenheim – Souffelweyersheim – Mundolsheim – Vendenheim.
- La desserte en transports collectifs en site propre de l'axe Ouest Koenigshoffen - Wolfisheim fait également partie des enjeux prioritaires de ce document de planification.
- La desserte en transport public de ces deux corridors majeurs de l'agglomération a fait l'objet d'une réponse au 2^{ème} appel à projets de l'Etat, suite au Grenelle de l'Environnement. Ce projet pourrait ainsi bénéficier de concours financiers spécifiques.
- Il répond aux demandes régulièrement exprimées par les habitants de ces différents secteurs de l'agglomération, notamment lors de la concertation engagée en 2010 autour du Schéma Directeur des Transports Collectifs 2025.

Depuis plus de vingt ans, Strasbourg mène une politique de mobilité urbaine innovante s'inscrivant dans une vision globale de la ville de demain, respectueuse de l'environnement de ses habitants. Pionnière dans le domaine du tramway, elle n'a cessé de promouvoir l'usage des transports alternatifs à l'automobile, qu'il s'agisse du vélo, de la marche, de l'autopartage et des transports publics comme le bus et le tramway.

La création de la première ligne de tram sur pneus, proposée par la Compagnie des Transports Strasbourgeois représente un vaste projet d'agglomération qui améliorera les déplacements des plus de 110 000 personnes concernées par le tracé. La ligne offrira, en effet, un accès direct au centre ville et à la gare depuis le quartier de Koenigshoffen et l'ensemble des communes concernées. Ce projet apportera des gains significatifs en temps de parcours, une amélioration de la régularité et il ouvrira enfin la possibilité de réaliser des trajets directs en transport en commun entre la première et la seconde couronne Nord de l'agglomération.

Cette nouvelle ligne s'inscrit également dans une vision d'avenir puisqu'elle sera accompagnée de parking relais à ses extrémités, offrant ainsi une alternative crédible à l'automobile sur les autoroutes de l'Ouest et du Nord de l'agglomération. Cette nouvelle ligne favorisera le développement économique de plusieurs zones commerciales qui seront plus accessibles et elle desservira les urbanisations futures programmées à moyen et long terme.

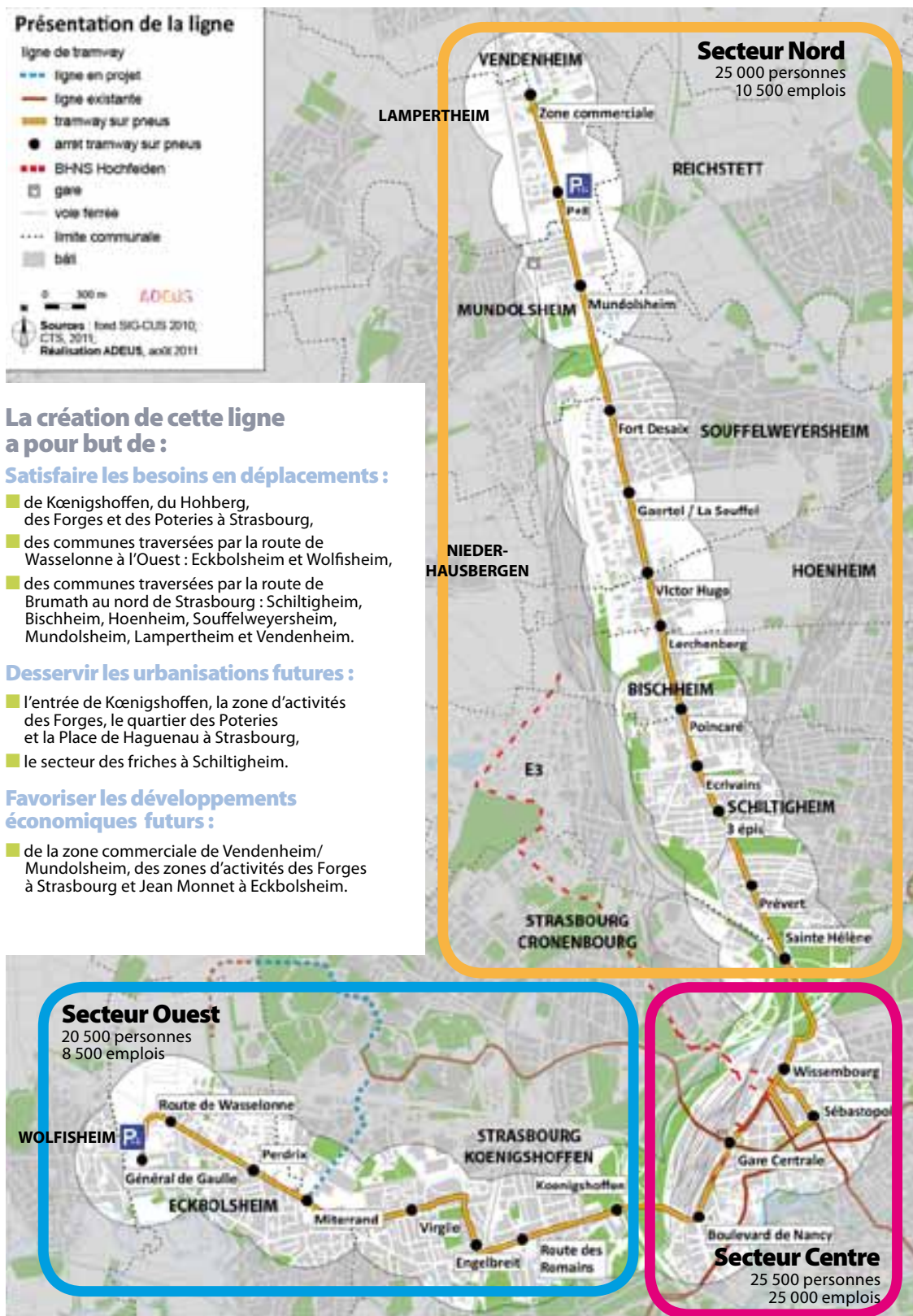
Pour conclure, nous avons le plaisir de vous informer de l'ouverture de la concertation publique relative au projet de création d'une nouvelle ligne de tram entre Vendenheim, Strasbourg et Wolfisheim. Les habitants des quartiers, ainsi que le personnel de toutes les entreprises de ces secteurs font partie des nombreux usagers concernés que nous invitons à participer aux réunions de concertation organisées à cet effet. Vos remarques et vos suggestions seront les bienvenues et permettront de contribuer à l'enrichissement de ce projet d'avenir.

édito

Roland Ries
Maire de Strasbourg
1^{er} Vice président de la CUS
en charge des transports

Jacques Bigot
Président de la CUS

Le tracé envisagé



Le choix du mode de transport

Depuis 1994, les lignes de tramway sur rails desservent les secteurs aux potentiels les plus importants dans l'agglomération strasbourgeoise. Aujourd'hui, de nouveaux modes de transports en site propre existent comme le Bus à Haut Niveau de Service ou le tramway sur pneus. Chacun de ces modes a ses caractéristiques propres et répond à des besoins et des enjeux spécifiques.



Le tramway sur rails

Le tramway sur rails est un véhicule guidé de manière permanente et caractérisé par un matériel ferroviaire qui circule majoritairement en site propre sur la voirie urbaine et est exploité en conduite à vue.

Le tramway sur pneus

Il s'agit d'un matériel qui roule sur des pneus mais qui reste guidé par un rail central permanent.

Moins bruyant, plus petit, plus flexible, il coûte moins cher que le tramway sur rails et peut être utilisé dans des secteurs moins densément peuplés. Généralement, il circule en site propre.



Le Bus à Haut Niveau de Service

Il s'agit d'un véhicule routier répondant au Code de la route. Il assure un niveau de service supérieur aux lignes de bus classiques et s'approche des performances d'un tramway. Il peut être à motorisation thermique, électrique ou hybride.



Le choix du mode de transport

La Compagnie des Transports Strasbourgeois a étudié les modalités pratiques de la réalisation d'un projet de transports collectifs sur l'axe Vendenheim – Strasbourg – Eckbolsheim. Elle a réalisé une comparaison entre le tram sur rails, le tram sur pneus et le BHNS.

Capacité du système au regard de la fréquentation attendue

(45 000 voyageurs /j)

	TRAMWAY/rails	TRAMWAY/pneus	Bus à Haut Niveau de Service
Capacité unitaire du véhicule (4 personnes/m ²)	290 places	170 places (extensible à 250)	120 places
Capacité horaire maximum du système (intervalle de 6 min.)	2 900 personnes/h/sens	1 700 personnes/h/sens	1 200 personnes/h/sens
Domaine de pertinence commerciale pour une ligne de 15 km	> 60 000 voyageurs/j	de 30 à 60 000 voyageurs/j	< 25 000 voyageurs/j
Classement selon le critère « capacité »	2 sur-capacité	1 capacité en adéquation	3 capacité insuffisante

Caractéristiques d'insertion du mode au regard des contraintes du site

(emprises réduites : ~ 15 à 16 m)

Longueur du véhicule Largeur du véhicule	45 m 2,40 m	32 m 2,20 m	18 m 2,55 m (3,05 m avec rétro)
Accessibilité aux stations	Excellente (guidage)	Excellente (guidage)	Dépendante de la configuration de la station
Possibilités d'implantation des stations	Quai central ou distribution sur trottoirs	Quai central ou distribution sur trottoirs	Distribution sur trottoirs uniquement
Classement selon le critère « insertion »	2 Rayon de giration pénalisant	1 Insertion optimale	3 Largeur du site propre pénalisante

Incidences économiques comparées des 3 systèmes en matière d'investissement

Coût unitaire du véhicule	3,5 M€ HT	2,4 M€ HT	0,5 M€ HT
Durée de vie du matériel	30 ans	30 ans	15 ans
Coût d'infrastructure pour 1 km de ligne (hors dépôt et matériel roulant) et pour une emprise réaménagée identique	10 à 12 M€ Déviation des réseaux Plateforme béton ep. 60 cm Ligne aérienne et Energie	6 à 8 M€ Déviation des réseaux Plateforme béton ep. 40 cm Ligne aérienne et Energie	4 à 6 M€ Peu de déviation de réseaux Chaussée lourde Pas de ligne aérienne
Durée des travaux (= gêne aux riverains)	18 mois	12 mois	10 mois
Classement selon le critère « Coûts d'investissement »	3	2	1

Bilan global

Classement « Capacité »	2	1	3
Classement « Insertion »	2	1	3
Classement « Coûts d'investissement »	3	2	1
BILAN	Solution non retenue	SOLUTION PRIVILÉGIÉE	Solution non retenue

4

Autres avantages du Tram/pneus par rapport au Tram/rails :

- Meilleures performances d'accélération / freinage (adhérence du pneu)
- Pas de bruit dans les courbes

Le tram sur pneus : la **recommandation** de la **CTS**

Le tram sur pneus se révèle être le choix le plus pertinent dans ces secteurs de l'agglomération. La CTS recommande donc ce mode de transport collectif à la Communauté urbaine de Strasbourg. Elle propose également à la CUS de réaliser ce projet sous forme de partenariat public-privé.



Les **PLUS** du projet :

Qu'est-ce qu'un **partenariat public-privé ?**

Le partenariat public-privé est un mode de financement par lequel une autorité fait appel à des prestataires privés pour financer et gérer un équipement assurant ou contribuant au service public. Le partenaire privé reçoit en contrepartie un paiement du partenaire public et/ou des usagers qu'il gère.

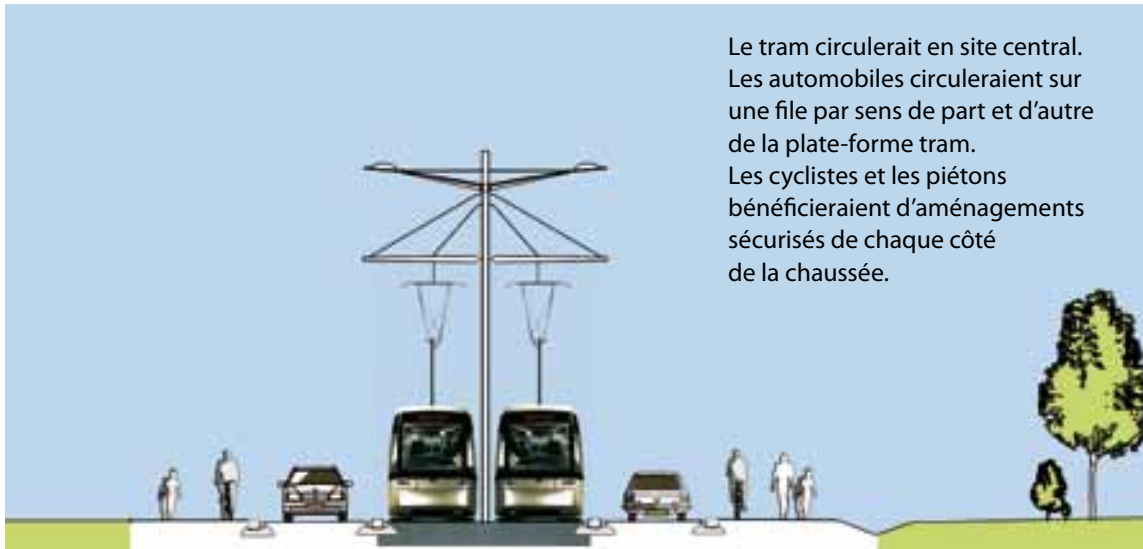
- Une insertion aisée sur la voirie
- Une nette amélioration de la desserte en transports en commun des communes de la seconde couronne au Nord et à l'Ouest de l'agglomération
- La possibilité d'une intermodalité avec la Gare centrale
- Une offre attractive pour les usagers des autoroutes A4 au Nord, A351 à l'Ouest grâce à un accès aux P+R

Les **PLUS** du tram sur pneus :

- Des travaux moins lourds que pour un tramway sur rails.
- Un système de transport performant avec une capacité adaptée à la demande.

Secteur **Nord** de l'agglomération

Mundolsheim – Route de Brumath



Le tram circulerait en site central.
Les automobiles circulerait sur
une file par sens de part et d'autre
de la plate-forme tram.
Les cyclistes et les piétons
bénéficieraient d'aménagements
sécurisés de chaque côté
de la chaussée.

Hoenheim – Station « Lerchenberg »



Ici, le tram circulerait en partie en site mixte, compte-tenu de l'emprise disponible.

Le tramway sur pneus pourrait bénéficier d'aménagements identiques à celui du tramway sur rails afin d'assurer un confort optimal aux voyageurs (information aux voyageurs, billetterie et accessibilité).

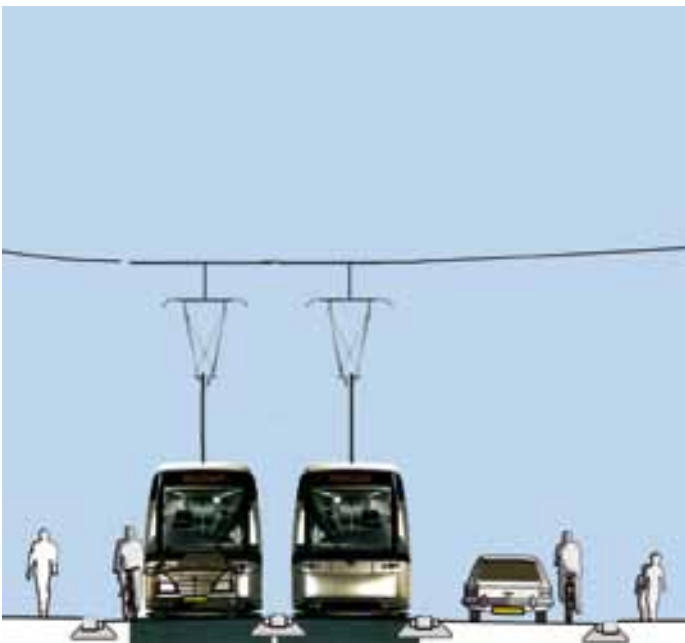
Secteur **Nord** de l'agglomération

Schiltigheim – Station « Trois épis »



Le tram circulerait en site central. Les automobiles circulerait sur une file par sens de part et d'autre de la plate-forme tram. Les piétons bénéficieraient d'aménagements sécurisés de chaque côté de la chaussée.

Schiltigheim – Route du Général de Gaulle



Le tram circulerait en site propre central en direction du centre-ville.
Vers le Nord de l'agglomération, le tram circulerait en site mixte latéral : la voirie est donc partagée avec les automobiles et les cyclistes.

Secteur **Centre** Les **Halles** et **Gare** de Strasbourg



Au centre-ville, un tracé optimisé par un système de boucle autour du centre commercial des Halles, via la rue de Sébastopol et la rue du Marais vert, puis le boulevard Wilson, est envisagé.

Un accès direct au centre-ville et à la gare centrale serait ainsi assuré. Cela faciliterait également l'intermodalité avec le réseau tramway existant et le Bus à Haut Niveau de Service à venir sur l'axe Gare/Cronenbourg/ Espace Européen de l'Entreprise.

Boulevard de Metz

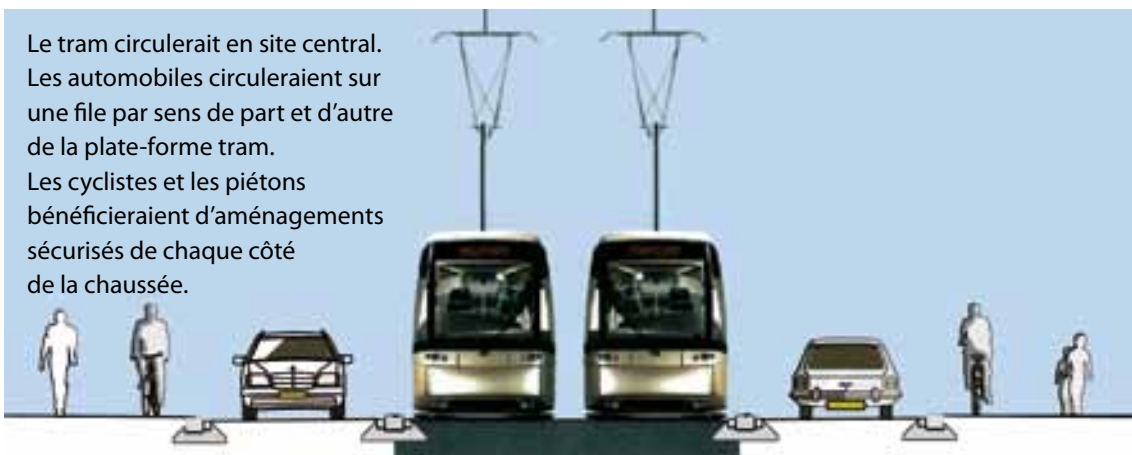


Le tram circulerait de part et d'autre de la plate-forme centrale réservée aux taxis et aux cyclistes.

Secteur **Ouest** de l'agglomération

Route des Romains à Koenigshoffen

Le tram circulerait en site central.
Les automobiles circuleraient sur une file par sens de part et d'autre de la plate-forme tram.
Les cyclistes et les piétons bénéficieraient d'aménagements sécurisés de chaque côté de la chaussée.



Rue Virgile



Sur ces deux axes, le tram circulerait en site propre central en direction de Strasbourg.
Dans l'autre sens, le tram circulerait en site mixte latéral : la voirie serait donc partagée avec les automobiles.

Route de Wasselonne à Eckbolsheim





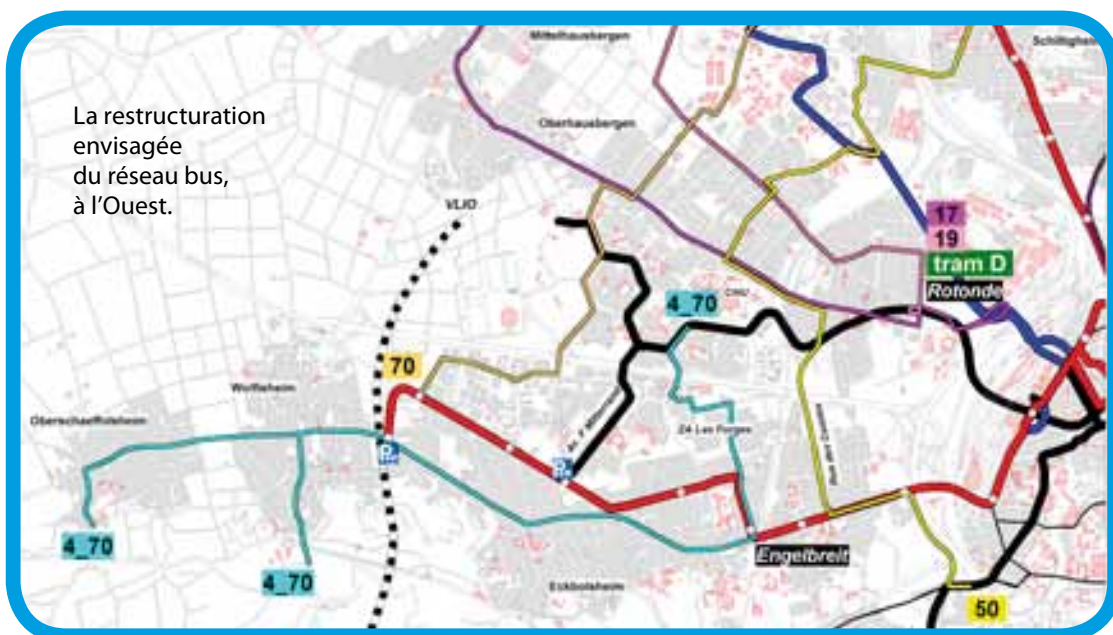
Une offre intermodale **plus performante**

La création d'une nouvelle ligne de tram au Nord et à l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise va jouer un rôle prépondérant dans l'organisation des déplacements. L'intermodalité bus + tram, voiture + tram, vélo + tram et tram sur rails + tram sur pneus sera ainsi facilitée.

Bus + Tram

Pour favoriser la complémentarité entre les lignes de bus et de tram, le réseau urbain d'autobus devra être localement restructuré lors de la mise en service commercial du tram.

- Les lignes de bus de 2^{ème} couronne seront rabattues sur le réseau tram.
- Les lignes de rocade 50 et 70 seront également connectées à la future ligne de tram sur pneus.
- Enfin, le centre ville et la gare verront leurs possibilités de déplacement se multiplier (détails page 8).



Faciliter les déplacements à vélo

En complément du tram, l'utilisation du vélo sera largement favorisée par la réalisation d'aménagements cyclables sécurisés le long ou en parallèle des axes principaux.



La création de Parking Relais facilitera l'accès des automobilistes au tram sur pneus et offrira une solution de stationnement avantageuse.

Des stations Vélhop implantées au cœur de ces P+R permettront également de favoriser l'utilisation du vélo au Nord et à l'Ouest de l'agglomération. Des parcs à vélos compléteront également l'offre de stationnement.

Le **stationnement**

Les contraintes d'emprise sur les voies empruntées par le tramway sur pneus imposent la suppression de la plupart des places de stationnement en chaussée. Des études plus approfondies sont en cours afin d'identifier les terrains qui pourraient permettre de restituer en partie des places de stationnement.



**Comment
vous informer,
Comment
participer ?**

**Concertation publique
du 15 novembre au
15 décembre 2011**

Cette concertation publique a pour but de vous informer et de recueillir vos observations et suggestions sur le projet tram et ses principes d'aménagement. Votre avis est précieux, il permettra d'améliorer le cadre de vie des secteurs concernés par ce projet.

Pour plus
d'informations
sur le projet :

Info Tram

03 88 60 98 60

www.strasbourg.eu

**Découvrez le projet
au travers des expositions
aux heures d'ouvertures
des lieux suivants :**

- Centre administratif de la CUS, Parc de l'Etoile, à Strasbourg
- Hôtel de Ville de Vendenheim (12 rue Jean Holweg)
- Hôtel de Ville de Mundolsheim (24 rue du Général Leclerc)
- Salle du Conseil municipal de l'Hôtel de Ville de Souffelweyersheim (1 place du Général de Gaulle)
- Hôtel de Ville de Schiltigheim (110 route de Bischwiller)
- Centre Socio-Culturel du Fossé des XIII, 6 rue Finkmatt à Strasbourg
- Salle du Conseil Municipal de l'Hôtel de Ville d'Eckbolsheim (rue du Général Leclerc)
- Hôtel de Ville de Bischheim (37 route de Bischwiller)
- Hôtel de Ville de Hoenheim (28 rue de la République)
- Centre Socio-Culturel Camille Claus (41 rue Virgile à Strasbourg)
- Mairie de quartier Koenigshoffen (67b route des Romains à Strasbourg)
- Mairie de Wolfisheim (17 rue du Moulin)

**Faites part
de vos observations**

- Dans les registres mis à votre disposition dans les différents lieux accueillant l'exposition
- Par courrier, à l'attention de la Direction de la Mobilité et des Transports, Communauté urbaine de Strasbourg, 1 parc de l'Etoile, 67076 Strasbourg Cedex
- Par courriel : courrier@strasbourg.eu

**Participez
aux réunions publiques**

- Le 18 novembre 2011 à 20h00 au Foyer Saint-Paul à Koenigshoffen
- Le 7 décembre 2011 à 18h30 à l'Hôtel de Ville de Schiltigheim (salle de l'Aquarium)

Et après ?

La concertation publique sur ce projet est organisée en application de l'article L300-2 du Code de l'urbanisme. A l'issue de cette étape, le conseil de communauté sera amené à délibérer sur le bilan de cette concertation et à lancer des études d'avant-projet. Une enquête publique sera réalisée en 2013 sur la base de cet avant-projet.

Les travaux pourraient ainsi être engagés à la fin de l'année 2013 pour une mise en service commerciale à l'horizon 2016.