

RESEAU DE TRAMWAY DE L'EUROMETROPOLE DE STRASBOURG

Quelques réflexions et propositions après le rejet du projet "tram nord" par la commission d'enquête de déclaration publique

LE COUP D'APRÈS

"l'EMS se garde bien de présenter le moindre schéma du réseau TCSP projeté à moyen et long terme"

1. LACUNES DU PROJET ACTUEL ET RAPPEL DES SCENARIOS ANTERIEURS
2. PROPOSITIONS DE CADRAGE POUR LE DÉVELOPPEMENT ULTÉRIEUR DU RÉSEAU DE TRAMWAY
 1. changer le mode de conception du réseau
 2. éliminer les terminus de ligne centraux
 3. mailler le réseau (infrastructure)
 4. élargir la desserte de la gare
3. EXEMPLES D'EXTENSION DU RESEAU
4. QUESTIONS EN SUSPENS

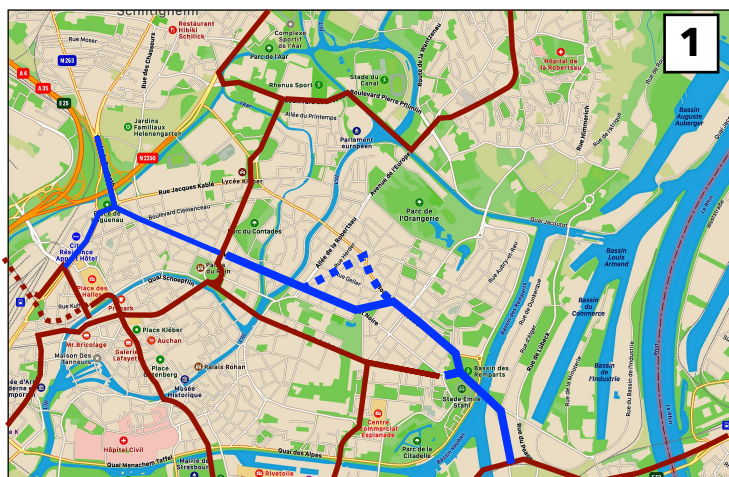
1. LACUNES DU PROJET ACTUEL ET RAPPEL DES SCENARIOS ANTERIEURS

Le projet actuel semble avoir été pensé comme la dernière action d'envergure de développement du réseau de tramway. Il est vrai qu'après la réalisation de ce projet "tram nord" le réseau de tramway résultant sera très proche du dernier réseau de tramway initial cf fig.1), aux différences près que

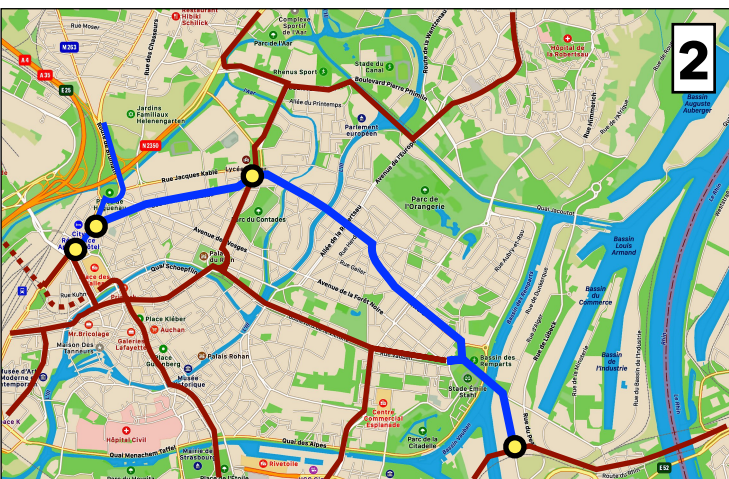
1. la radiale Robertsau a été reportée vers l'Ouest sur la ligne se terminant en 1947 au Wacken
2. la ligne 15 en bus desservant le centre Nord-Est n'a pas été restituée en tramway
3. la ligne de ceinture (ex ligne 10) n'existe pas.

S'agissant du centre Nord-Est

1. Le projet actuel suggère de prolonger la ligne sur l'Avenue des Vosges (voir schéma 1)
2. Les documents réglementaires antérieurs proposaient une desserte par le "ring" de la Neustadt (schéma 2 et 3)

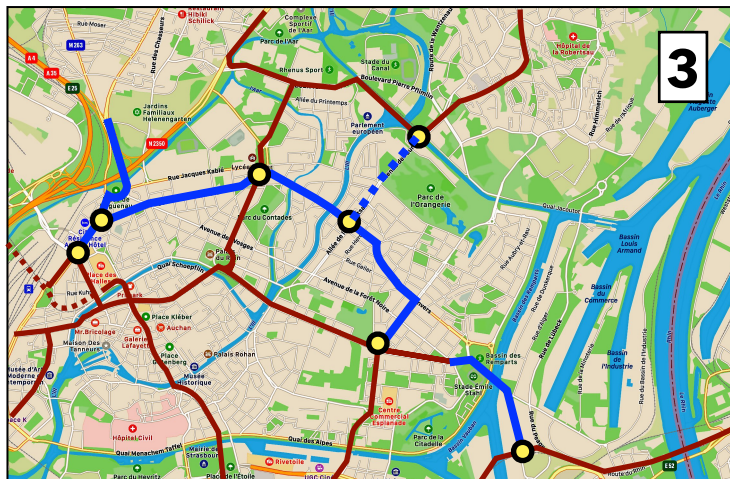


On notera que la réalisation de l'un ou l'autre des ces schémas maillera le réseau de tramway, ce qui, à terme peut être un moyen d'adaptation et de diversification du réseau (voir 1.3)



S'agissant de la fermeture de la ligne de ceinture:

1. Bouclage par jonction entre la fin du boulevard d'Anvers et la ligne après son franchissement du bassin Vauban, complété éventuellement par le prolongement de la ligne F (schémas 1 et 2)
2. Fermeture par rabattement sur les lignes actuelles



C, E, et F à proximité de la station Observatoire (schéma 3). Sur ce schéma figure également une liaison entre l'actuelle ligne E (station palais des Droits de l'Homme) et la ligne de fermeture. Elle permettrait la mise en oeuvre d'une ligne Nord Sud Neuhoef-Robertsau

A ce stade, il est évidemment impossible de donner une préférence à l'un quelconque de ces schémas. Leurs implications en termes d'exploitabilité du réseau, d'incidence sur le développement des quartiers, sur l'équilibre de la partie centrale de l'agglomération ou de son poids dans celle-ci, ne peuvent être évaluées. **Il semblerait donc utile, une fois cet inventaire complété, de procéder à l'évaluation des divers schémas retenus, cette évaluation se devrait de confronter des approches techniques (exploitation, population, emplois et équipements desservis) et des approches urbanistiques et d'aménagement et enfin des approches relatives à l'attractivité et la valorisations des patrimoines (classement UNESCO entre autres)**

Mais la référence au réseau initial de tramway et s'en approcher davantage n'épuisent pas la question de l'adéquation du réseau à la situation actuelle de l'agglomération. Ce réseau restera essentiellement radial. En conséquence seuls les déplacements vers le Centre (au sens large) seront concernés, les

déplacements de périphérie à périphérie demeureront pénalisés et leur transfert vers les transports collectifs limité. Et donc le principal enjeu du développement du réseau de transports en commun est bien celui d'un maillage performant permettant beaucoup plus de liaisons efficaces et donc plus souvent directes. Evidemment ce sera aussi un moyen de contenir l'engorgement de la Place de l'Homme de Fer. Ces liaisons n'ont sans doute nul besoin d'être assurées toutes en tramway, mais pour des raisons d'aménagement plus que pour des

raisons de flux certaines d'entre elles devraient être assurées en tramway. Les déterminer demandera que des réflexions sur les évolutions de l'agglomération et/ou de la région soient éclaircies.

Mais il y a là un gisement de demande à exploiter et de rentabilisation des investissements réalisés, car malgré les politiques restrictives de stationnement et/ou de circulation automobiles les temps de trajets de périphérie à périphérie resteront plus courts en voiture qu'en transports collectifs.

2. PROPOSITIONS DE CADRAGE POUR LE DÉVELOPPEMENT ULTÉRIEUR DU RÉSEAU DE TRAMWAY

1. changer de mode de conception du réseau

Pour l'essentiel les réseaux de transports collectifs sont pensés comme les relations à établir depuis les lieux les plus denses vers les secteurs moins occupés, c'est à dire du centre vers les périphéries, ce qui conduit aux réseaux étoilés généralement centrés sur le point central de l'agglomération, les rayons de ces étoiles pouvant être plus ou moins arborescents en fonction du mode de transport (modes guidés ou non).

Autres conséquences de cette manière de penser les réseaux: la saturation inévitable des points centraux (cf Place de l'Homme de Fer) et l'absence de liaisons directes entre périphéries autres que celles assurées par les diamètres de ces réseaux.

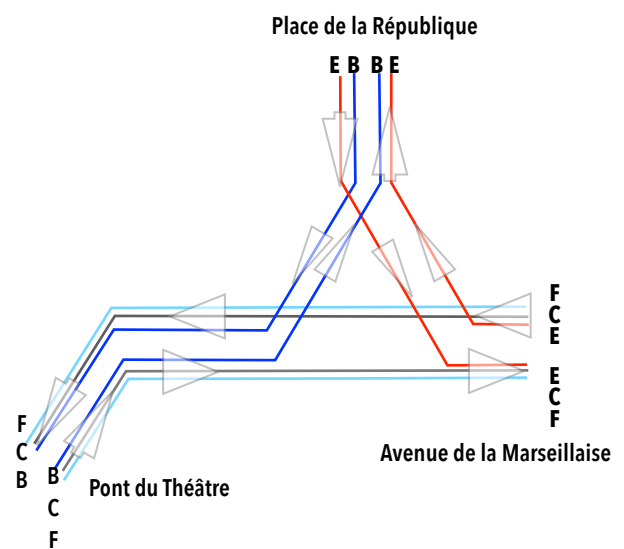
On peut alors penser que depuis chaque terminus périphérique, créer une ligne nouvelle (sur la même infrastructure) ne passant pas par le centre du réseau pourrait être une réponse au double problème évoqué. Sur l'actuel réseau de tram strasbourgeois la ligne E illustre assez bien le principe. C'est à dire que l'on cherche à développer, au moins à diversifier, l'offre à infrastructure quasi constante.

2. éliminer les terminus de ligne "centraux"

Dit autrement, diamétraliser toutes les lignes ce qui permet de mettre en place des liaisons périphérie-périphérie. Se pose bien sûr ici la question, du point de vue des flux à assurer, de la pertinence de ces liaisons..

3. mailler le réseau (infrastructure)

Le réseau actuel comporte trois noeuds de réseau: République, Landsberg et Etoile-Polygone.



L'existence de ces noeuds a permis la création de la ligne E. Dans les extensions à venir du réseau de tramway, de tels dispositifs sont à créer chaque fois que cela sera possible de manière à assurer la souplesse d'exploitation du réseau (redessiner les lignes en fonction de l'évolution des besoins).

4. élargir la desserte de la Gare

3. EXEMPLES D'EXTENSION DU RESEAU

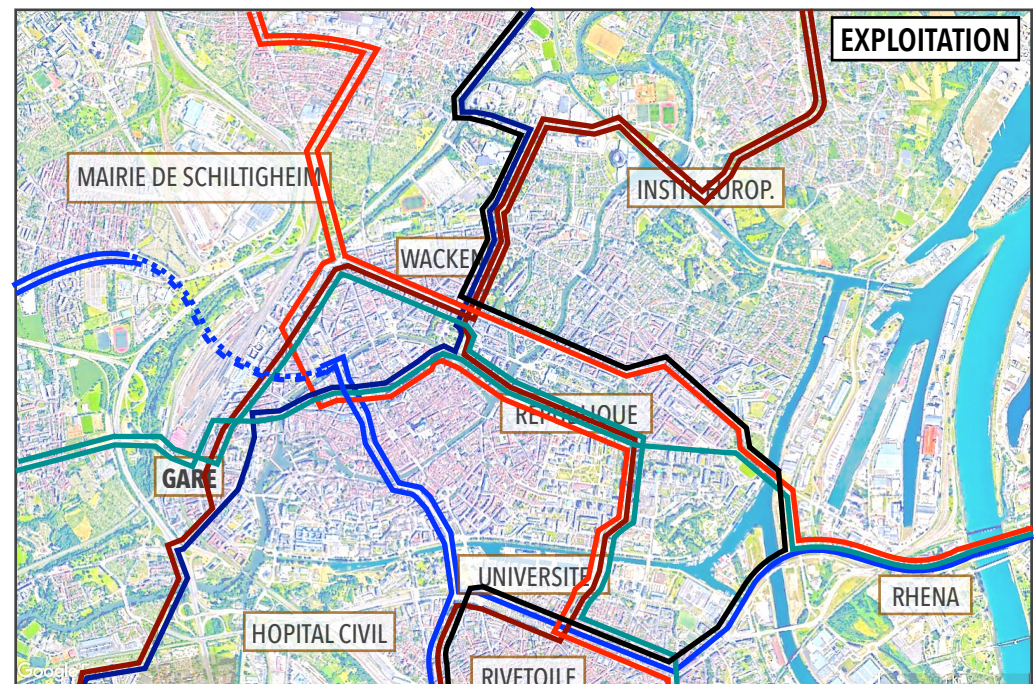
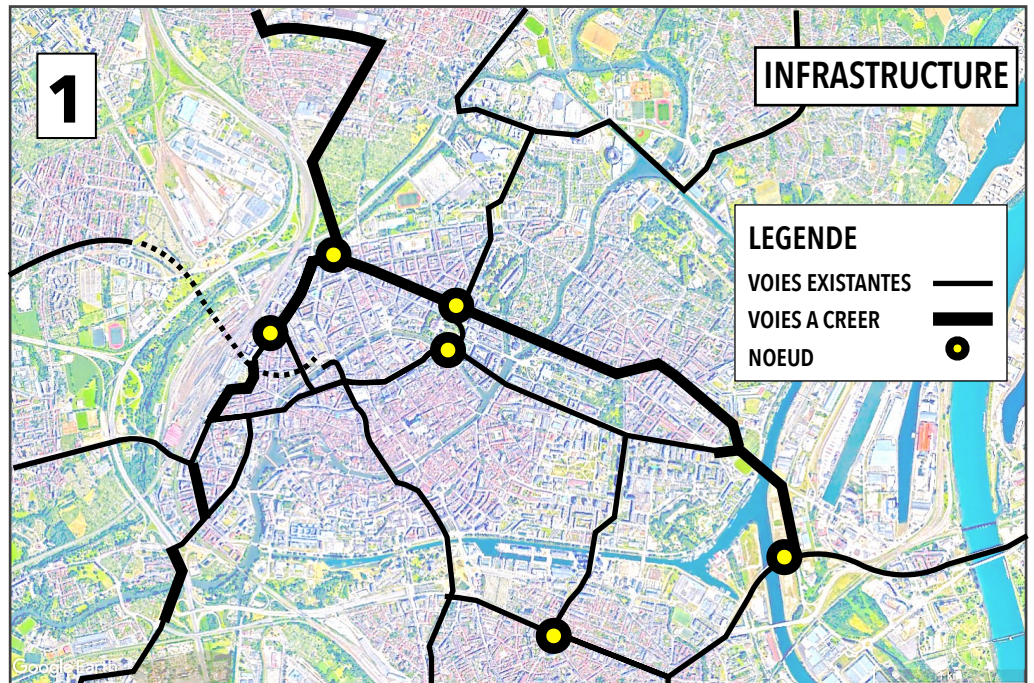
Pour ces exemples: deux schémas infrastructure et exploitation et un tableau des lignes proposées.

Les propositions de lignes de ces schémas ne sont qu'une première esquisse. Ils ont comme but unique de vérifier que le principe énoncé ci dessus sous 1 peut au moins être dessiné. A ce stade ne peuvent évidemment pas être vérifiées leurs pertinences par rapport aux flux majeurs déplacements.

nota: pour le tracé de la branche Nord a été retenu le passage par la Mairie de Schiltigheim

1. sur la base du schéma 1 : Vosges -Anvers

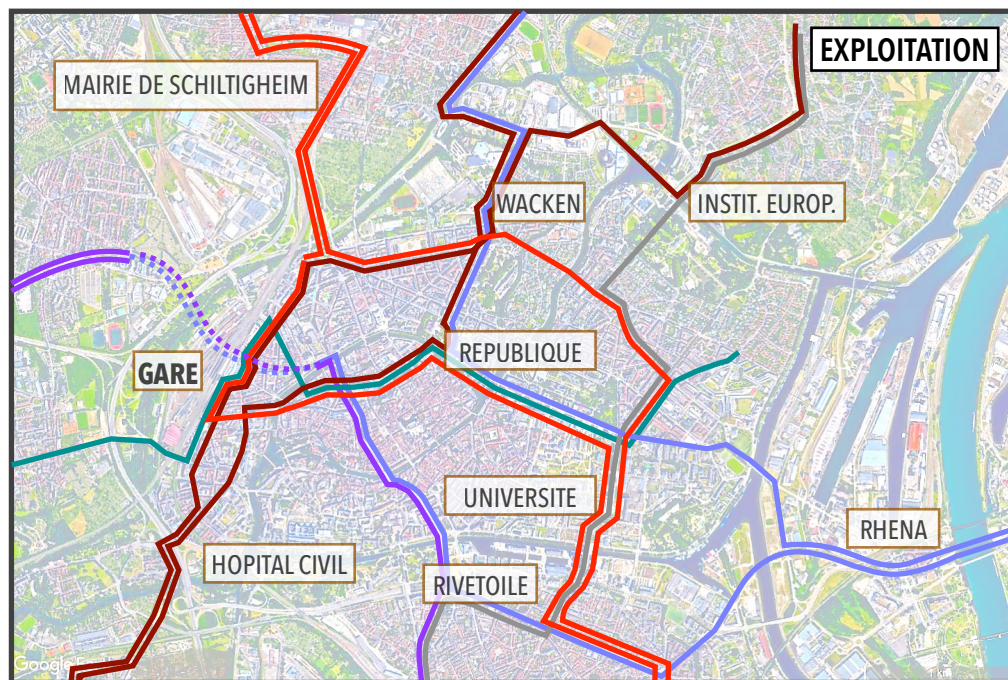
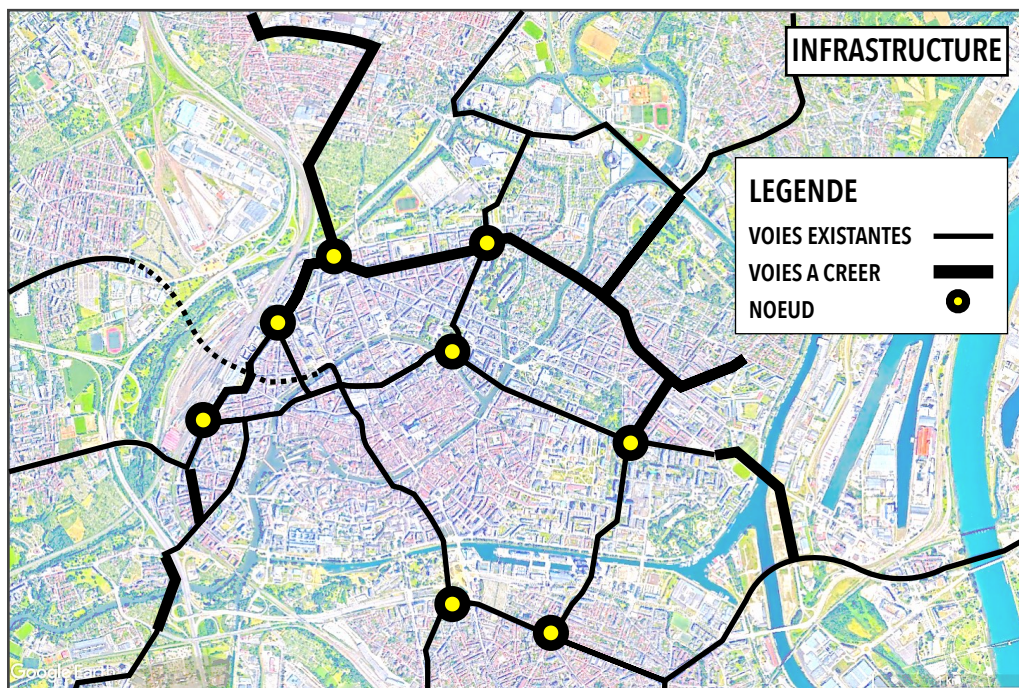
1. le nombre total de lignes passe à 10, trois radiales Kehl/Port, Neuhof Reuss, et Illkirch sont desservis par trois lignes.
2. la gare est desservie par 6 lignes passant orientées Ouest - est
3. la place de l'Homme de Fer est desservie par 5 lignes comme dans le réseau actuel
4. l'Université est desservie par 4 lignes soit une de plus que dans le réseau actuel
5. plusieurs tronçons du réseau sont utilisés par 4 lignes:
 1. Wacken - carrefour Paix/ Vosges
 2. République - Observatoire.
 Ces deux éléments pourraient être des faiblesses de ce réseau. La surutilisation du tronçon Wacken - carrefour Paix/Vosges est évidemment due à l'absence de ligne radiale spécifique pour la Robertsau.



SCHILTIGHEIM OUEST				REPUBLIQUE	RIVETOILE	PORT - KEHL
SCHILTIGHEIM OUEST		GARE		HOMME DE FER	RIVETOILE	NEUHOF REUSS
SCHILTIGHEIM EST		WACKEN (2/2)		HOMME DE FER		MONT. VERTE-LINGOLSHEIM
SCHILTIGHEIM EST		WACKEN (2/2)		REPUBLIQUE		ILLKIRCH - INNOV.
ROBERTSAU	INST. EUROP. (2/2)	WACKEN (1/2)		REPUBLIQUE	UNIVERSITE (3/3)	ILLKIRCH - INNOV.
ROBERTSAU	INST. EUROP. (1/2)	WACKEN (1/2)	GARE	REPUBLIQUE		MONT. VERTE-LINGOLSHEIM
KOENIGS. - WOLFISH.			GARE	REPUBLIQUE	UNIVERSITE (3/3)	NEUHOF REUSS
KOENIGS. - WOLFISH.			GARE	HOMME DE FER	UNIVERSITE (3/3)	PORT - KEHL
HAUTEPIERRE (A)			GARE	HOMME DE FER		ILLKIRH - GRAFF.
HAUTEPIERRE (D)			GARE	HOMME DE FER	RIVETOILE	PORT - KEHL

2. sur la base du schéma 3 : Clémenceau - Leblois

1. le nombre de lignes est de 9 au lieu de 10 dans l'exemple précédent. Toutes les radiales sont **dé-dou-blé-es** à l'exception de la ligne vers Koenigshoffen/Wolfisheim.
2. le nombre maximal de lignes par tronçon ne dépasse pas 3 comme dans le réseau actuel.
3. la Gare et la Place de l'Homme de Fer et l'Université sont desservies par 5 lignes,
4. la totalité de la zone centrale est desservie



SCHILTIGHEIM OUEST		WACKEN (2/2)			UNIVERSITE (1/3)	RIVETOILE	NEUHOF REUSS
SCHILTIGHEIM OUEST			GARE	HOMME DE FER	UNIVERSITE (3/3)	RIVETOILE	NEUHOF REUSS
SCHILTIGHEIM EST		WACKEN (2/2)		HOMME DE FER			MONT. VERTE-LINGOLSHEIM
SCHILTIGHEIM EST		WACKEN (2/2)			UNIVERSITE (2/3)		PORT - KEHL
ROBERTSAU	INST. EUROP. (2/2)	WACKEN (1/2)	GARE				MONT. VERTE-LINGOLSHEIM
ROBERTSAU	INST. EUROP. (1/2)				UNIVERSITE (1/3)	RIVETOILE	ILLKIRCH - INNOV.
KOENIGS. - WOLFISH.			GARE	HOMME DE FER	UNIVERSITE (2/3)		CONSEIL XV
HAUTEPIERRE (A)			GARE	HOMME DE FER		RIVETOILE	ILLKIRCH - GRAFF.
HAUTEPIERRE (D)			GARE	HOMME DE FER		RIVETOILE	PORT - KEHL

4. LES QUESTIONS EN SUSPENS

1. **A quelle question répond-on ?** Existe-t-il une vision, un projet pour le centre (élargi) et son rôle dans l'agglomération qui puisse être évoqué pour justifier telle ou telle proposition de réseau (infra+exploitation) ?
2. **le maillage du réseau:** enjeu majeur en termes de fonctionnement du réseau et de diversification de l'offre se situe dans la mise en place d'un maillage du réseau (voir 3.1). Il s'agit aussi de valoriser les investissements réalisés. Cet aspect ne semble pas avoir été assez éclairci par défaut de mise en perspective.
3. **Les "trous dans la raquette":** ce qui n'est pas desservi quelque soit la configuration: l'Hôpital Civil reste en dehors de la desserte directe en tramway. L'actuelle ligne G en BHNS dessert bien le NHC. Mais une desserte en bus si parfaite soit elle comparée à une desserte en tram, est d'un inconfort notable. Compte tenu des caractéristiques de la "patientèle" l'actuelle desserte par la ligne G paraîtra à moyen terme comme inadaptée. Enjeux plus modestes, le lycée Pasteur et la grande mosquée sont également hors champ.
2. **quel périmètre central ?** Si une jonction entre Etoile-Bourse ou Etoile-Polygone fermait et formait une maille centrale de réseau définie par ses noeuds, elle définirait des périmètres centraux différents, incluant ou non la Neustadt. En termes de gestion territoriale ou d'espace public s'orienter vers l'une ou l'autre de ces configurations n'est sans doute pas indifférent.
3. **les dessertes Nord : 2 ou trois radiales ?** Le schéma 1 conserve la situation actuelle: une branche via le Wacken desservant l'est des trois communes nord et la Robertsau et une branche desservant l'Ouest de Schiltigheim. Dans l'hypothèse où on se propose de faire partir deux lignes depuis chaque terminus, quatre lignes se concentreraient sur la branche Wacken. Cette configuration de desserte des Institutions Européennes peut être source de fragilités. Dans le schéma 3, trois radiales rejoignent ou coupent le ring central.
4. **la question sans réponse.** Dans l'hypothèse d'un tracé de la ligne C passant par la Mairie de Schiltigheim, ne serait-il pas intéressant de dévier la seconde ligne doublant l'actuelle ligne

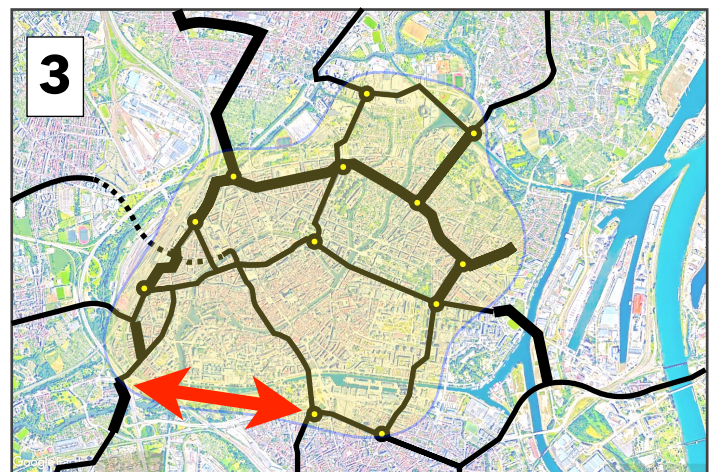
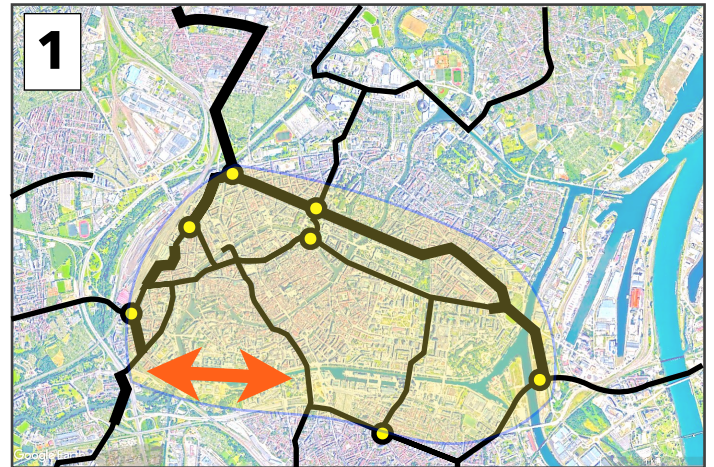


schéma ci dessus ? On obtiendrait ainsi une desserte plus complète de la commune et aussi une plus grande valorisation du site Heineken. Les dimensions de ces voies de "traverses" étant très faibles. réaliser cette jonction demanderait, si elle s'avérait intéressante, une volonté politique forte. .

