

Tirage au sort et lancement de la Convention

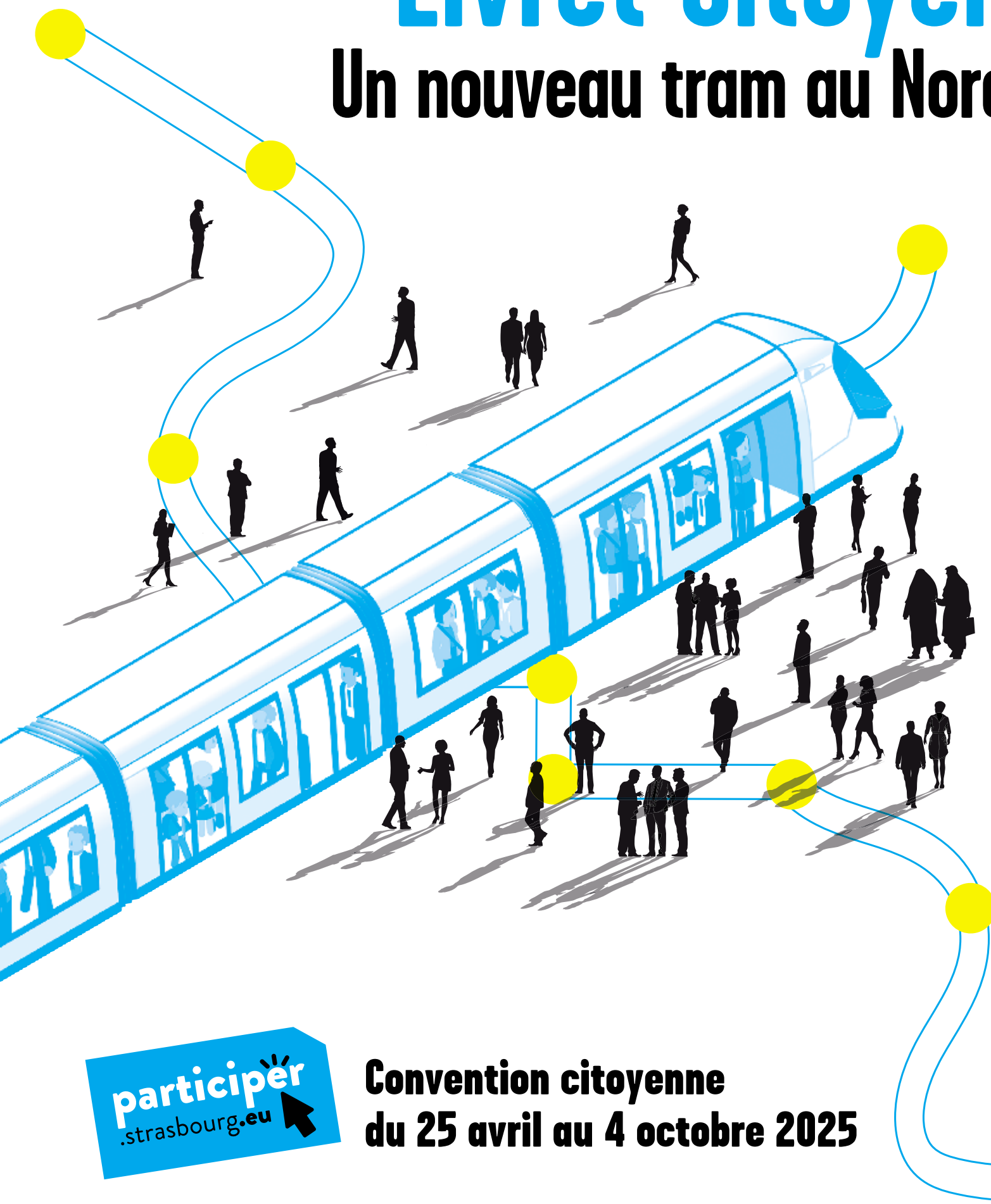
Ce dossier rassemble tous les documents retraçant la composition et le lancement de la Convention citoyenne, de manière chronologique :

- Session 1 :
 - Livret citoyen "Un nouveau tram au Nord"
 - Programme de la session
 - Support de présentation
 - Compte-rendu
- Intersession 1 :
 - Programme
 - Compte-rendu
- Session 2 :
 - Programme de la session
 - Support de présentation
 - Compte-rendu
- Intersession 2 :
 - Programme
 - Compte-rendu
- Session 3 :
 - Programme
 - Livret de balade
 - Programme des visites sur le terrain
 - Questions préparées collectivement et adressées aux associations
 - Forum des acteurs : structures sollicitées
 - Forum des acteurs : Intervenant-es
 - Support de présentation
 - Support de présentation de l'intervention de M Passalacqua
 - Compte-rendu
- Intersession 3 :
 - Programme
 - Compte-rendu
 - Compte-rendu des questions pour la session 4
- Session 4 :
 - Programme
 - Support de présentation (liste des défis)
 - Compte-rendu (livret des défis)
- Intersession 4 :
 - Programme
 - Compte-rendu
- Session 5 :
 - Programme
 - Support de présentation
 - Synthèse études secteur Nord
 - Compte-rendu
- Intersession 5 :
 - Programme

- Compte-rendu
- Session 6 :
 - Programme
 - Support de présentation
 - Règlement de vote
- Échange avec l'administration, Res publica et les garants :
 - Ensemble des questions adressées à l'EMS ou aux garant·es sur Jenparle

Livret Citoyen

Un nouveau tram au Nord



participer
strasbourg.eu

**Convention citoyenne
du 25 avril au 4 octobre 2025**

SOMMAIRE

3	POURQUOI CE LIVRET CITOYEN ?
4	HISTORIQUE DE LA CONCERTATION SUR LE PROJET
5	LA CONVENTION COMMENT ÇA MARCHE ?
6	Les 100 membres de la Convention citoyenne : qui sont-ils ?
7	Les instances de gouvernance de la Convention
7	Le programme de la Convention citoyenne
	Les livrables attendus de la Convention
	Les engagements de l'Eurométropole vis-à-vis de la Convention
8	POURQUOI UN PROJET DE TRAMWAY ?
9	LE PROJET DE TRAM NORD TEL QUE PRÉSENTÉ À L'ENQUÊTE PUBLIQUE
10	Les tracés Nord
12	Les tracés et les connexions du tramway dans le centre
14	Les grands secteurs du projet
18	Les plans de circulations vélo, piétons et tram
24	LES PRINCIPALES REMARQUES ISSUES DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE
26	LA MISE EN DÉBAT DU PROJET
26	La desserte du Nord en tramway
28	Les transformations urbaines et les mobilités
28	Le contournement du centre

POURQUOI
CE LIVRET CITOYEN ?
INTRODUCTION

**Bienvenue à la Convention citoyenne sur le Tram Nord !
Ce livret, qui rassemble les informations de base
pour rentrer dans la Convention et dans le projet,
est pensé pour vous.**

Il fournit un ensemble d'informations factuelles et vérifiées, issues des étapes précédentes du projet de Tram Nord qui proviennent des éléments présentés en enquête publique* en 2024 et des différentes variantes de tracé étudiées lors des concertations* de 2021 et 2023. Il contient également des informations et des liens vers le rapport remis par la Commission d'enquête qui a donné un avis défavorable sur le projet en décembre 2024.

Le projet tel que présenté à l'enquête publique* a été remis en question, mais pas le principe de desservir le nord de l'agglomération en tramway. La Convention citoyenne va devoir reprendre les réflexions. Il est utile qu'elle le fasse en connaissance des éléments déjà apportés pour pouvoir les comprendre, les questionner et se faire son propre avis sur les priorités pour l'avenir.

Ce livret sert donc de base de travail pour les participants de la Convention. Il leur permet de s'approprier l'historique du projet, de comprendre les intentions initiales, les critiques principales adressées. Il aborde également les enjeux plus généraux liés à la desserte, c'est-à-dire l'accès aux transports du nord de l'agglomération, cela de manière équitable sur le territoire. Il s'agit aussi de prendre en compte la transition écologique.

Les informations contenues dans ce livret ne sont pas définitives et uniques ; elles pourront être complétées par d'autres éléments durant les travaux de la Convention.

Elles vous permettront, avec les séances de travail, d'acquérir les ressources et les connaissances pour comprendre les enjeux du sujet sur lequel vous allez devoir délibérer. Cela va nourrir vos réflexions afin d'élaborer collectivement de nouvelles propositions de mobilité pour que le nord de l'agglomération ait accès à un service de tramway.

La question qui vous est posée par l'Eurométropole de Strasbourg va guider vos recherches d'information et vos débats. Elle a été définie par les élus qui ont souhaité mettre en place la Convention :

« Selon quelles modalités et quelles conditions de réussite la desserte en tramway des communes Nord vous semble la plus adaptée au regard des enjeux de lutte contre le changement climatique et d'équité territoriale ? »

Les préconisations que vous ferez porteront sur des aspects essentiels du projet :

- les conditions de réussite et les priorités pour la future ligne de tramway ;
- le tracé pour relier le nord et le centre de l'agglomération ;
- les connexions au sein du réseau de tramway dans le centre de Strasbourg pour faciliter la desserte des communes du nord et le fonctionnement de l'ensemble du réseau ;
- l'aménagement des voies et des espaces publics situés autour du tramway ;
- les conséquences du projet sur les réseaux cyclables et piétons, ainsi que sur les circulations en général.

Pendant les sessions de la Convention, et sans doute aussi individuellement chez vous (ou dans le tramway !) vous allez lire ce livret. Mais vous allez aussi vous en servir pour débattre ensemble dans le respect de toutes vos opinions !

Alors, bonne découverte, bonne Convention !

* Voir glossaire page 30

HISTORIQUE DE LA CONCERTATION SUR LE PROJET

Participation Citoyenne « Complémentaire » de 2023 15 décembre 2022 au 6 juillet 2023

Pour approfondir des thématiques peu abordées en 2021 (aménagement urbains spécifiques entraînés par l'arrivée du projet), une concertation complémentaire a présenté le projet en phase d'études plus avancées (« l'avant-projet»). Cela a permis de poursuivre le dialogue sur l'aménagement de secteurs clés comme la place de Haguenau et les accès autoroutiers à la M35, l'avenue des Vosges, la place de la Gare et la route de Bischwiller.

La concertation a notamment été organisée par secteurs géographiques, ce qui a permis de discuter du projet à partir des plans d'aménagement et de circulation concernés.

Au terme de cette 2^e phase de consultation publique, l'Eurométropole a adopté les options essentielles du projet issues des études d'avant-projet.

Concertation publique réglementaire* de 2021 15 juin au 30 septembre 2021

La première concertation visait à informer le public sur le projet d'extension du tramway vers le nord et à recueillir des avis sur des alternatives de tracés du tramway parmi trois options dans le centre de Strasbourg et trois variantes à Schiltigheim et Bischheim. Les différentes variantes de tracé pour le centre sont alors dénommées C1, C2, C3 ; dans le nord : N1, N2, N3 (voir pages 10-13).

Le public a pu s'exprimer sur les tracés. Des préférences se sont portées sur une alternative N1 au nord, et la variante C2 dans le centre.

Les principes des aménagements de la place de la Gare et de la place de Haguenau ont été présentés.

Lors de cette première phase de concertation ont émergé également des propositions alternatives de tracé, comme par exemple la variante de tracé au nord, appelée "N4" par l'association Col'Schick (voir page 27). À l'issue de la concertation, le Conseil de l'Eurométropole a fait le choix de poursuivre les études des variantes N1 dans le nord de l'agglomération et C1 dans le centre.

Enquête Publique Unique* 9 septembre au 18 octobre 2024

La consultation légale et réglementaire qui permet de déclarer le projet d'utilité publique (via un arrêté préfectoral de Déclaration d'Utilité Publique "DUP") portait également sur la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) et sur l'autorisation environnementale nécessaires au projet de Tram Nord.

Le public a pu s'exprimer sur tous les aspects du projet : les tracés N1 et C1, les aménagements de la plateforme du tramway sur tout le linéaire, les projets et aménagements connexes, les impacts sur la circulation et l'environnement.

À l'issue de l'enquête publique, la commission d'enquête a émis un avis défavorable sur la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi).

Suite à cet avis défavorable, la Présidente de l'Eurométropole a décidé de ne pas solliciter la DUP et a annoncé le lancement d'une Convention citoyenne.

Horizon 2026-2027

Le processus réglementaire reprendra avec une nouvelle concertation réglementaire puis **une nouvelle enquête publique portant sur un projet réinterrogé.**

La Convention citoyenne est donc une étape qui apportera sa contribution à l'avenir du projet, parmi d'autres encore à venir.

* Voir glossaire page 30

LA CONVENTION COMMENT ÇA MARCHE ?

LES 100 MEMBRES DE LA CONVENTION CITOYENNE : QUI SONT-ILS ?



Envoi de courriers personnalisés à 20% des inscrits (sur l'ensemble des communes) tirés au sort sur les listes électorales sous contrôle d'huissier



Tirage au sort, parmi ceux qui ont souhaité donner suite à l'invitation à participer et sur la base de plusieurs critères pour composer un panel représentatif.

POUR ASSURER UNE REPRÉSENTATION DE LA DIVERSITÉ DE L'EUROMÉTROPOLE ET DES POINTS DE VUE PAR RAPPORT AU PROJET, LES CRITÈRES SUIVANTS ONT ÉTÉ APPLIQUÉS



L'ÂGE
(minimum 18 ans)



LE GENRE



LA CATÉGORIE
SOCIOPROFESSIONNELLE



LA COMMUNE OU QUARTIER
(STRASBOURG) DE RÉSIDENCE



LES PRINCIPAUX MODES
DE TRANSPORT UTILISÉS



LE LIEU DE RÉSIDENCE
OU D'ACTIVITÉ

Les candidats pouvant être en conflit d'intérêt avec le projet ou l'Eurométropole ont été exclus. Le détail de la composition sera communiqué à l'issue de la première session de la Convention.

LES INSTANCES DE GOUVERNANCE* DE LA CONVENTION



COMITÉ DES ÉLUS

Les groupes politiques du conseil eurométropolitain, présidé par la Présidente de l'Eurométropole

Passe mandat à la Convention et suit la méthode mise en place

Se tient informé de l'avancement des travaux



ANIMATION

Équipe spécialisée dans la conduite de conventions citoyennes

Propose des méthodes d'animation au Comité des élus

Associe tous les membres de la Convention

Assure la qualité et l'accessibilité des informations et débats

Fait respecter les règles de bienséance et de respect

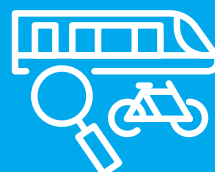


CONVENTION CITOYENNE

100 citoyens représentant la diversité de l'Eurométropole

Peut demander des auditions complémentaires avec l'accord du Comité des garants

Répond au mandat par un avis délibéré, co-écrit et voté par les participants



ADMINISTRATION

Équipe projet spécialiste des mobilités

Informe et répond aux questions des citoyens

Organise la convention citoyenne avec l'équipe d'animation



COMITÉ DES TIERS GARANTS

Personnalités externes indépendantes, spécialistes de la participation citoyenne, des mobilités, de l'aménagement, de la déontologie

Contribue à la définition de la méthodologie pour assurer la sincérité du dispositif

Vérifie que les règles du débat sont respectées

Répond aux demandes des citoyens

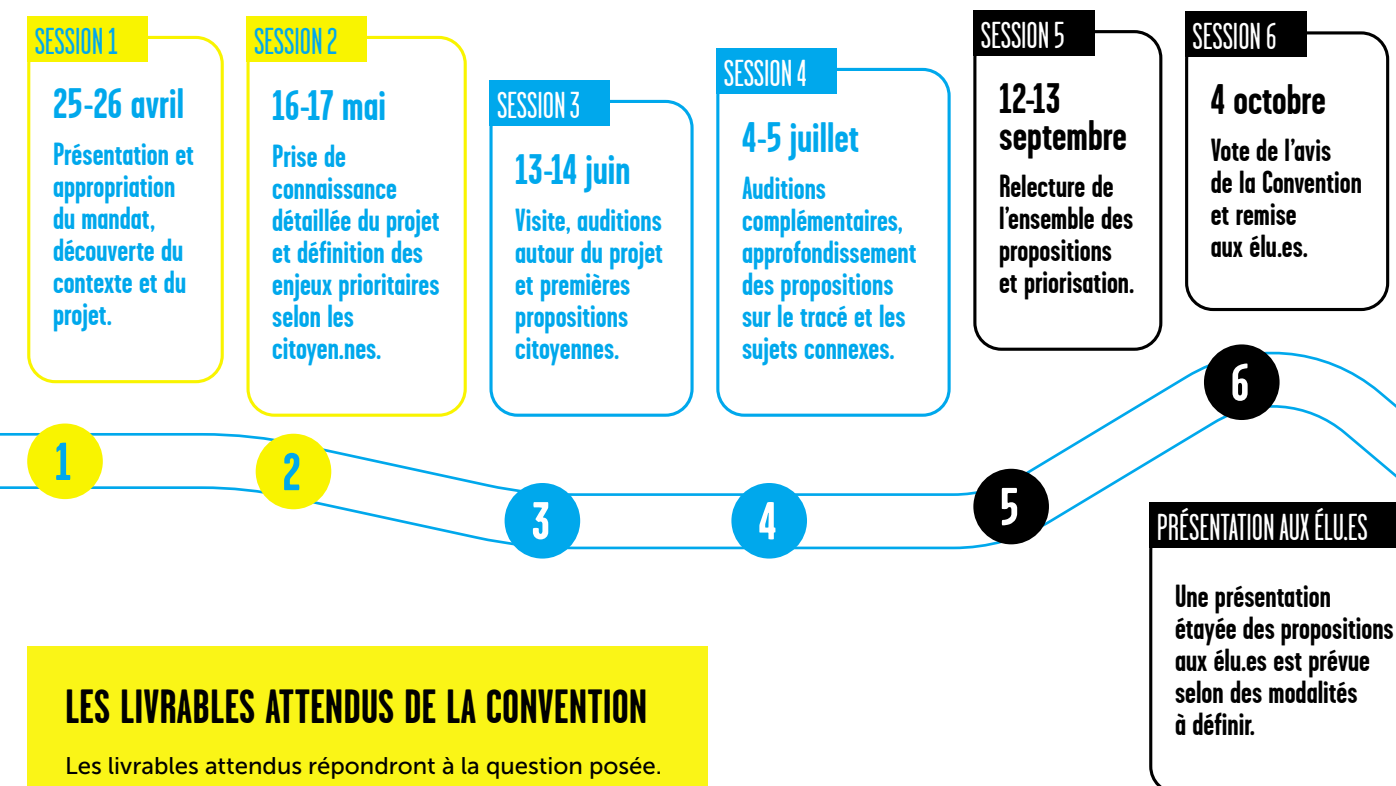


INTERVENANTS, EXPERTS, PARTIES PRENANTES

Apportent des informations et points de vue contradictoires

LE PROGRAMME DE LA CONVENTION CITOYENNE

La Convention citoyenne se réunit à l'occasion de 6 sessions en présentiel entre le 25 avril et le 4 octobre 2025. Pour celles et ceux qui le souhaitent, des intersessions complémentaires sous forme de webinaires seront proposées à la Convention. Elles permettront par exemple d'approfondir certaines questions vues à la séquence précédente. Il n'y aura pas de décisions prises lors de ces intersessions.



LES LIVRABLES ATTENDUS DE LA CONVENTION

Les livrables attendus répondront à la question posée.

« Selon quelles modalités et quelles conditions de réussite la desserte en tramway des communes Nord vous semble la plus adaptée au regard des enjeux de lutte contre le changement climatique et d'équité territoriale ? »

Sont ainsi attendus :

Une grille de lecture des conditions de réussite du projet et des priorités pour relier le nord de l'agglomération au centre de Strasbourg.

Une proposition de tracé au Nord avec des grands principes de circulation et des propositions pour le terminus.

Un avis sur les connexions à établir dans le centre de Strasbourg au sein du réseau de transport et de tramway en particulier, pour faciliter la desserte et fluidifier le réseau.

Une orientation sur l'ambition des transformations urbaines* qui accompagneront l'arrivée du tramway (notamment place de Haguenau, à la gare de Strasbourg et autour du tracé dans les communes de Schiltigheim et Bischheim).

Des propositions pour les réseaux cyclables et piétons, ainsi que sur les circulations dans les communes traversées par le tramway.

La Convention pourra également proposer toute autre recommandation importante selon elle pour la desserte du nord de l'agglomération.

Les engagements de l'Eurométropole vis-à-vis de la Convention

L'Eurométropole prend plusieurs engagements vis-à-vis de la Convention citoyenne :

Réceptionner l'avis à la fin de la convention le 4 octobre 2025.

Organiser une présentation au Comité des élu.es selon des modalités à préciser avec les membres de la Convention et le Comité des garants.

L'exécutif s'engage à ne pas prendre de décision sur le projet de tramway avant la fin de la mandature pour laisser la responsabilité au prochain exécutif de se saisir des travaux de la Convention.

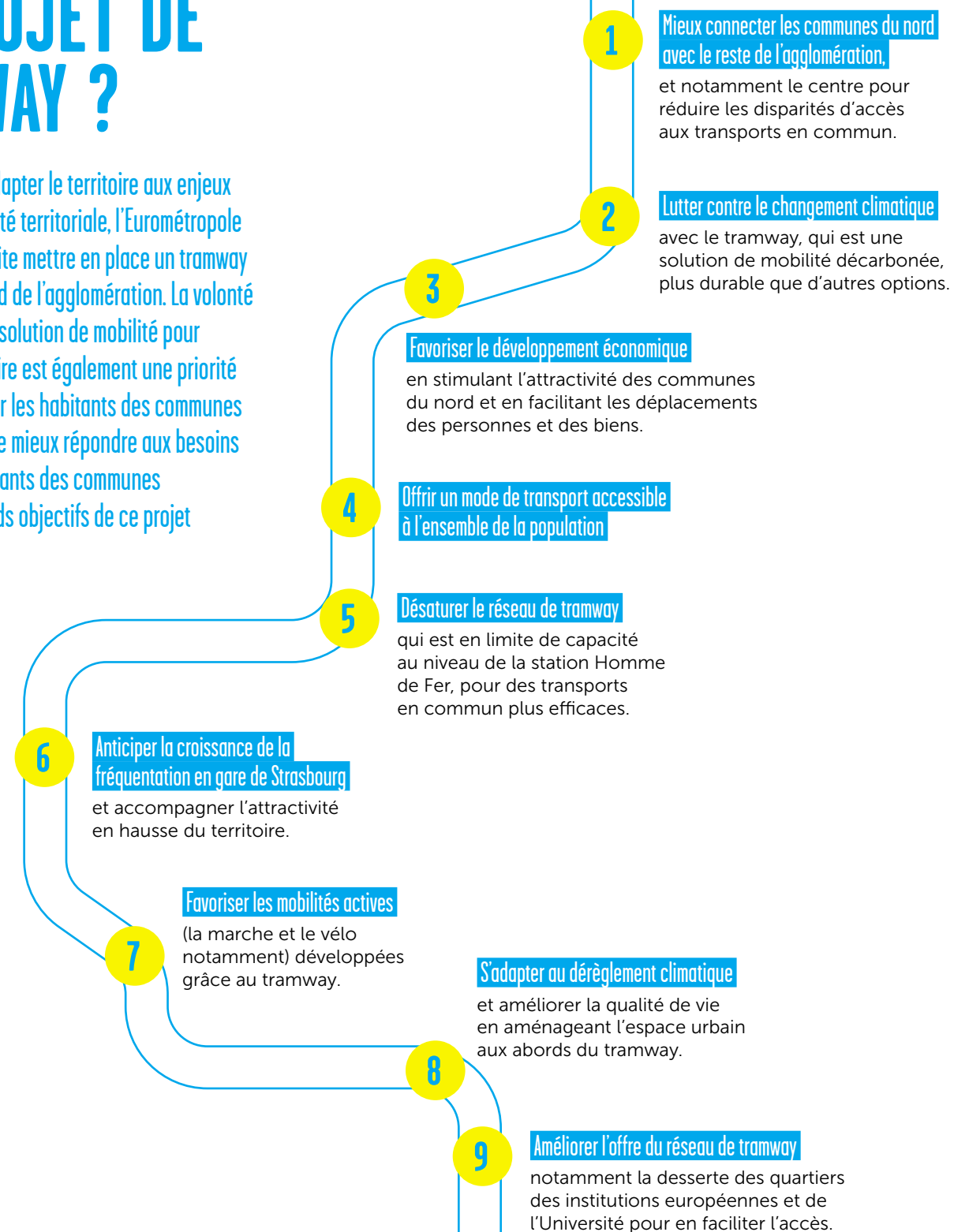
Transmettre l'avis de la Convention au futur exécutif pour qu'il serve de support à l'élaboration d'un nouveau projet de desserte tramway vers les communes Nord.

* Voir glossaire page 30

* Voir glossaire page 30

POURQUOI UN PROJET DE TRAMWAY ?

Face à l'urgence d'adapter le territoire aux enjeux climatiques et d'équité territoriale, l'Eurométropole de Strasbourg souhaite mettre en place un tramway pour desservir le nord de l'agglomération. La volonté de voir aboutir cette solution de mobilité pour l'ensemble du territoire est également une priorité et une nécessité pour les habitants des communes desservies. Il s'agit de mieux répondre aux besoins de mobilité des habitants des communes desservies. Les grands objectifs de ce projet sont multiples.



Le principe d'un nouveau tramway pour desservir les communes Nord fait consensus politiquement au sein du conseil de l'Eurométropole de Strasbourg. Il est également approuvé par la commission d'enquête.

* Voir glossaire page 30

LE PROJET DE TRAM NORD TEL QU'É PRÉSENTÉ À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Le projet proposé à l'enquête publique* visait à :

- **garantir la performance** des transports en commun ;
- **améliorer les connexions** entre les quartiers et les communes du nord ;
- **accompagner les transformations urbaines*** engendrées par l'arrivée du tramway, en réaménageant les espaces publics et en favorisant les espaces verts.

Il cherchait également à :

- **améliorer la sécurité et le confort des cyclistes** sur les grands axes nord strasbourgeois ;
- **maîtriser les reports de trafic automobile** ;
- **redonner une place majeure et confortable aux piétons**, sur des axes initialement pensés pour la voiture (comme l'avenue des Vosges, la place de Haguenau, la route de Bischwiller) ;
- **répondre aux enjeux de santé publique** ;
- **accompagner l'adaptation de l'agglomération au changement climatique.**

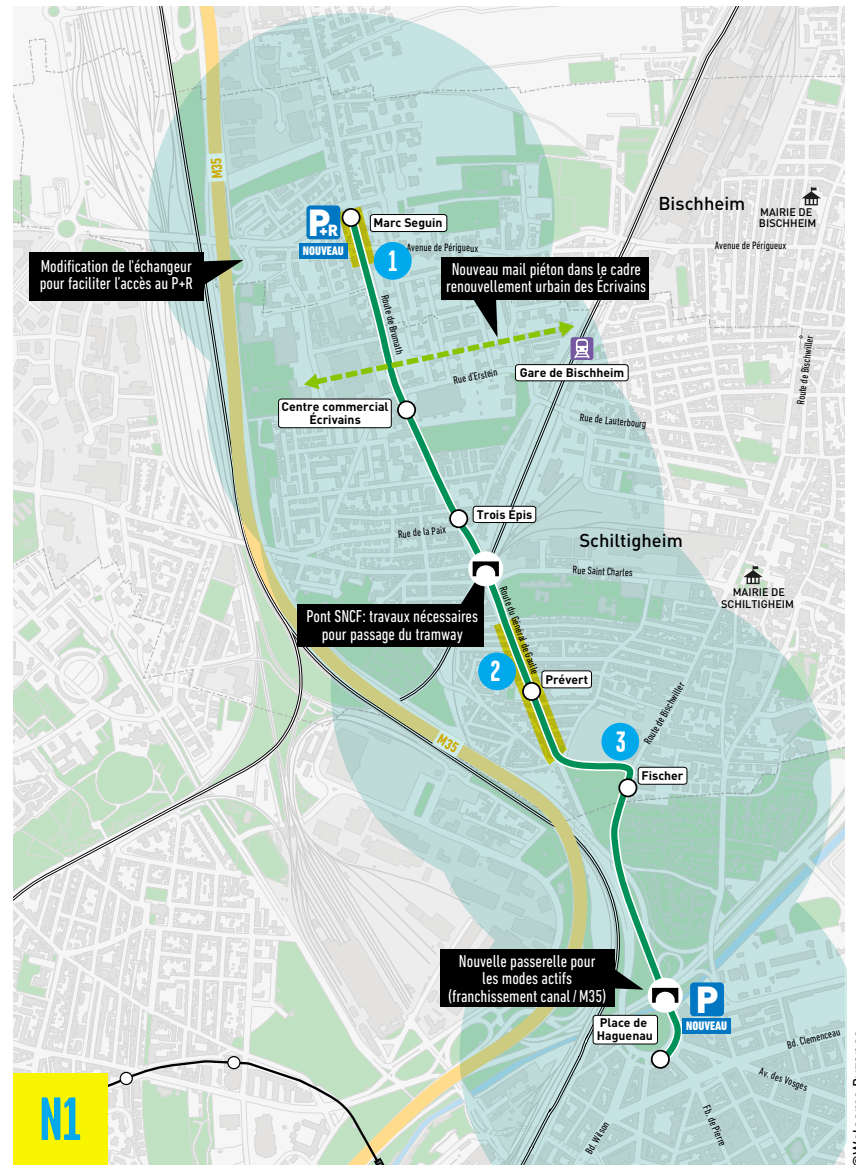
* Voir glossaire page 30

En plus de la desserte des communes Nord, le projet permettait, par la création d'une infrastructure de contournement du centre-ville de Strasbourg, de renforcer le réseau et de créer deux nouvelles liaisons tram :

- **une liaison tramway entre la gare et l'Université** qui évite la traversée du nœud de l'Homme de Fer ;
- **une liaison tramway sans correspondance entre la gare et les institutions européennes** du quartier du Wacken.

Sur le périmètre du projet, il était projeté que les déplacements en voiture particulière **diminuent de 8 %** et ceux en transports en commun **augmentent de 15 %**, notamment grâce aux aménagements favorables aux tramways et à l'intermodalité. Le vélo et la marche étaient également encouragés par les aménagements de l'espace public.

LES TRACÉS NORD



Le tracé nord du Tram Nord présenté à l'enquête publique* est le tracé N1, présenté en 2021 puis en 2023 en concertation. Il s'étend sur 3,2 km et comprend 5 nouvelles stations. Il dessert les communes de Schiltigheim et Bischheim.

Depuis la place de Haguenau, le tracé emprunte successivement le début de la route de Bischwiller, puis vers l'ouest la nouvelle liaison du quartier Fischer (rue Hélène Schweitzer) et ensuite la route de Général de Gaulle vers le nord en franchissant le pont Saint-Charles. Le tracé se poursuit dans la continuité de l'axe sur la route de Brumath jusqu'au quartier des Écrivains avec un terminus au niveau de l'avenue de Périgueux.

Concernant les aménagements autour du tramway dans le nord de l'agglomération :



- La circulation automobile est mise en sens unique nord-sud tout au long du tracé du tramway sur cet axe, hormis sur la section entre la rue Saint-Charles et la rue de la Paix (au niveau du pont Saint-Charles)

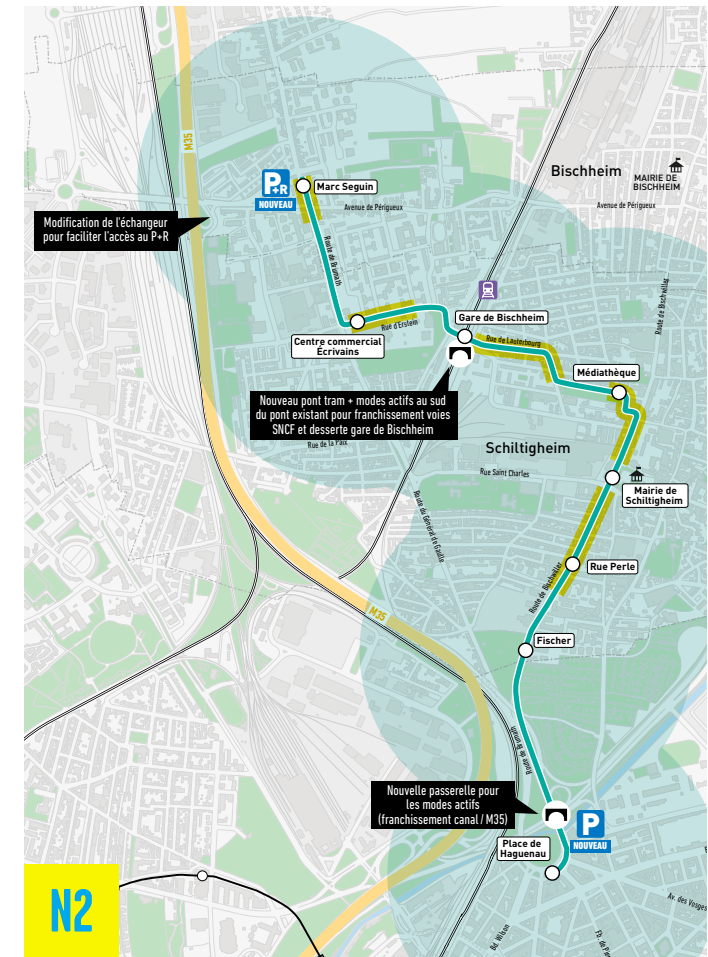


- Sur la partie sud de la route du Général de Gaulle, entre la rue Hélène Schweitzer et le pont Saint-Charles, la plateforme tramway est aménagée en voie unique au centre de la route.
- Une piste cyclable bidirectionnelle est créée du côté est de cette section.

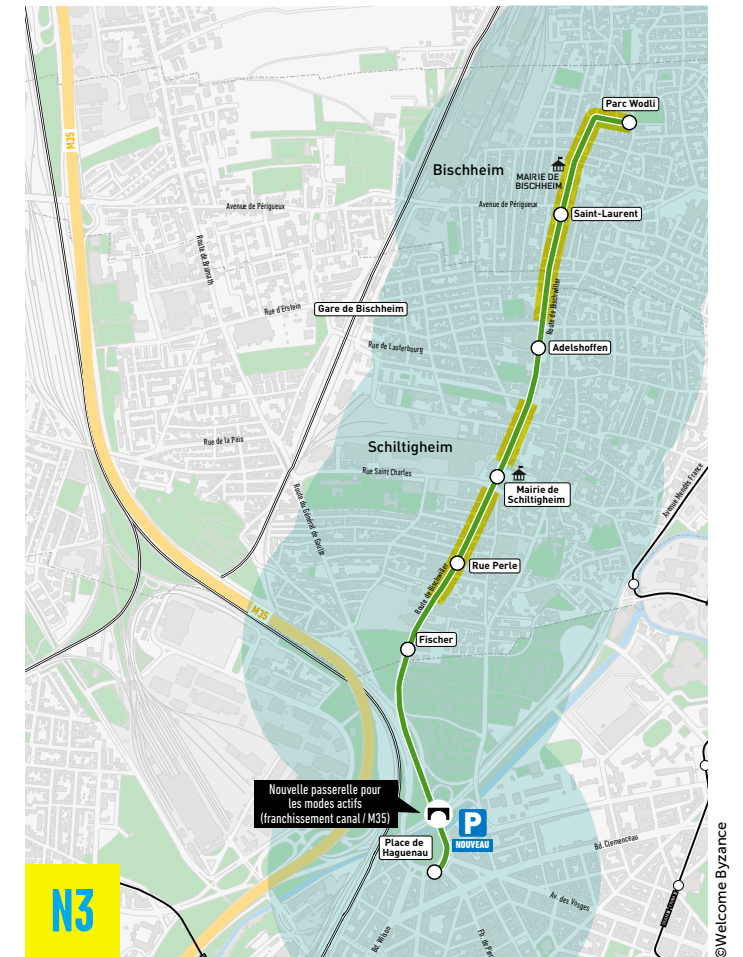


- Parallèlement, le projet propose que le tronçon sud de la route de Bischwiller (de Fischer à Saint-Charles) fasse l'objet d'une « piétonnisation » avec une piste cyclable au centre de la rue.

Lors de la concertation* de 2021, 2 autres tracés (N2 et N3) ont été présentés mais non retenus par l'Eurométropole de Strasbourg :



Une variante dite N2, allant de la place de Haguenau à la rue Burger via route de Bischwiller jusqu'à la médiathèque, puis via les rues de Lauterbourg et d'Erstein en franchissant la voie ferrée au niveau de la gare de Schiltigheim/Bischheim. Le tracé reprend ensuite celui de la variante N1 sur la rue de Brumath.



Une variante dite N3, allant de la place de Haguenau à Schiltigheim en empruntant la route de Bischwiller sur tout le tracé Nord.

* Voir glossaire page 30

* Voir glossaire page 30

LES TRACÉS ET LES CONNEXIONS DU TRAMWAY DANS LE CENTRE



Le tracé dans le centre de Strasbourg présenté à la concertation de 2023 et à l'enquête publique* est la **variante C1**. Il s'étend sur 1,8 km et comprend 4 nouvelles stations entre la gare et République, en passant par l'avenue des Vosges.

Il permet de contourner le cœur d'agglomération en empruntant respectivement depuis la gare de Strasbourg le boulevard Wilson, puis la rue de Wissembourg jusqu'à la place de Haguenau. Le contournement se poursuit ensuite sur l'avenue des Vosges pour rejoindre les infrastructures tramway existantes de l'avenue de la Paix.

Concernant les aménagements autour du tramway dans le centre de Strasbourg

De manière générale, l'insertion du tramway entre la gare et la place de Haguenau s'accompagne d'une volonté de faire évoluer le partage de l'espace public en faveur des modes de déplacement doux et des transports en commun. Le projet vise à apaiser la circulation automobile, à améliorer le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes, et à requalifier les espaces traversés en mettant en valeur le patrimoine et en créant de nouveaux lieux de vie.

- **Sur le boulevard Wilson et la rue de Wissembourg**, le projet prévoit un site propre latéral pour le tramway, situé sur la chaussée est de l'artère. La chaussée ouest est mise en double sens de circulation pour les voitures et des places de stationnement sont aménagées. Une piste cyclable bidirectionnelle est aménagée au centre du boulevard entre deux rangées d'arbres.
- **La place de la Gare** est largement reconfigurée. Un deuxième terminus tramway est aménagé en surface côté sud de la place, entre le boulevard de Metz et la petite rue de la Course. Ce terminus est dédié à la ligne E, tandis que le terminus actuel de la ligne C est affecté à la nouvelle ligne H. La circulation automobile devant la gare est supprimée, l'accès étant réservé aux bus, aux taxis, aux riverains et au dépôt-minute des personnes à mobilité réduite.

- **Place de Haguenau**, le tramway utilise les ponts est réaménagés pour accéder à Schiltigheim. Le tramway traverse ce nouvel espace public, et une station y est implantée.
- **Sur l'avenue des Vosges**, le tramway circule en site central banalisé (partagé avec la circulation générale) et les véhicules motorisés partagent les mêmes voies de circulation. Des bandes végétalisées de chaque côté, de larges trottoirs et deux pistes cyclables unidirectionnelles sont aménagés. La circulation des véhicules motorisés est pensée pour limiter le trafic aux besoins des riverains. Il n'est plus possible de traverser l'avenue en voiture de bout en bout.

Pour mémoire lors de la concertation de 2021, 2 autres tracés (C2 et C3) ont été présentés mais non retenus par l'Eurométropole de Strasbourg :



Une variante C2 relie la gare et République en passant par la rue de Sébastopol et les quais. Depuis la gare où est créée une deuxième station tramway sur la place, le tracé emprunte le boulevard Wilson, puis la rue des Halles, la rue de Sébastopol et les quais (Kléber, Finkmatt et Sturm). Il rejoint ensuite la place de la République, où la jonction est faite avec les infrastructures tramway existantes. Pour connecter le tramway vers le nord, le tracé, depuis la rue des Halles, se poursuit sur le boulevard Wilson, puis par la rue de Wissembourg et la place de Haguenau où s'établit une cinquième station (identique C1).



Une variante C3 relie la gare et la place de Bordeaux ainsi que la gare et République en passant d'une part par le Faubourg de Pierre et d'autre part par le boulevard Clémenceau. Depuis la gare où est créée une deuxième station tramway sur la place, le tracé emprunte le boulevard Wilson. Il se poursuit ensuite boulevard Poincaré, puis se prolonge boulevard Clémenceau jusqu'à l'avenue de la Paix où est créée la jonction avec les infrastructures existantes. Afin d'assurer la liaison vers l'université, un tracé complémentaire est créé rue du Faubourg de Pierre. Le tracé se poursuit ensuite par les quais Finkmatt et Sturm (identique C2). Le tramway Nord est connecté à cette infrastructure au croisement du boulevard Poincaré et de la rue de Haguenau, où s'établit une double station.

* Voir glossaire page 30

LES GRANDS SECTEURS DU PROJET

Le projet présenté à l'enquête publique* avait pour ambition d'être un levier de transformations urbaines* et d'accompagner les projets de renouvellement urbain mitoyens. Il proposait de requalifier les espaces publics, en réduisant la place de la voiture (circulation et stationnement) en donnant plus de place aux espaces verts et en participant à la mise en valeur du patrimoine. Les principaux aménagements connexes sont :

La place de Haguenau

La place de la Gare

La route de Bischwiller

Le renforcement du rôle de la M35

L'avenue des Vosges

* Voir glossaire page 30

LE PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA PLACE DE HAGUENAU

Le projet d'aménagement de la place de Haguenau prévoit une transformation majeure de l'actuel échangeur routier en un parc de 16 hectares, situé au cœur de la ceinture verte. Cette évolution fait de la place une nouvelle porte d'entrée nord de Strasbourg, avec plus de place aux mobilités douces et aux transports en commun.

Les éléments clés de ce réaménagement sont les suivants :

- **La création d'un grand parc** s'étendant vers le nord en direction de Schiltigheim et vers le sud jusqu'aux bâtiments côté Strasbourg. Ce parc valorise des espaces verts aujourd'hui divisés par les infrastructures routières. Il peut accueillir des infrastructures de jeux, de détente et de confort.
- **Le réaménagement du pont autoroutier existant (côté est)** pour permettre la circulation du tramway, des piétons et des cyclistes en toute sécurité, offrant ainsi un accès direct à Schiltigheim sans avoir à traverser une route.
- **La suppression du grand viaduc** et des bretelles d'autoroute situés à l'est de la place.
- **La réorganisation de la circulation automobile** sur le côté ouest de la place.
- **La création d'un nouveau parking public** à l'angle des rues Jacques Kablé et de Église Rouge (~ 300 places). Ce parking avait pour fonction de reconstituer une partie des places de stationnement public supprimées sur la voirie en raison de l'aménagement du tramway, notamment sur la place de Haguenau et sur l'avenue des Vosges.
- **La reconstitution de tous les accès à la M35** supprimés par la création du parc (viaduc et bretelles d'autoroute) avec un aménagement plus urbain sur la place ou à proximité.



La transformation de la place de Haguenau



L'AMÉNAGEMENT DE LA PLACE DE LA GARE EN PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL

Les espaces publics autour de la gare sont **repensés** avec un parking vélos souterrain supplémentaire d'environ 2400 places en lieu et place du parking gare courte durée actuel. Il s'ajoute au parking vélos souterrain actuel de 760 places, pour un total d'environ 3000 places vélo sous la gare.

Le dépose-minute des voitures est reporté dans les parkings Wodli et Sainte-Aurélie, qui disposent tous deux d'un accès direct aux quais SNCF.

La circulation automobile autour de la gare est limitée à l'accès des riverains, en revanche, la traversée automobile est interdite. Les arceaux vélos sur le parvis sont supprimés pour libérer de l'espace sur le parvis. Les deux stations de tramway (dont une créée dans le cadre du projet Tram Nord) desservent les universités, le Wacken et le quartier européen.

L'objet de ce réaménagement est de renforcer l'accès de la gare à vélo et d'« élargir » le parvis de la gare vers ses stations tramway périphériques. Il s'agit de faciliter les flux de voyageurs venant du train.



La place réaménagée



L'organisation de la place de la Gare

© Alfred Peter

© R&A

L'AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE DE BISCHWILLER

Le projet propose de piétonniser la partie sud de la route de Bischwiller entre la future station de tramway « Fischer » et la rue Saint-Charles. Cet aménagement permet d'accorder une place significative aux modes actifs, de végétaliser cette voie aujourd'hui entièrement dédiée à la voiture individuelle et d'étendre la centralité de Schiltigheim. Il permet d'assurer également l'équilibre du plan de circulation en lien avec l'aménagement du tramway sur la route du Général de Gaulle et d'éviter des reports de trafic non souhaités sur cet axe à Schiltigheim.

© Alfred Peter



Le parc de Haguenau (en direction de Strasbourg)

LE RENFORCEMENT DU RÔLE DE LA M35 COMME ACCÈS AUX COMMUNES NORD

Pour faciliter les accès au centre-ville et vers le nord de l'agglomération, l'utilisation de la M35 est renforcée pour assurer la distribution des flux vers et depuis les communes de Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

Parallèlement, tous les mouvements d'accès à la M35 place de Haguenau qui sont supprimés pour rétablir le parc de la ceinture verte sont reconstitués en périphérie immédiate. Plus au nord, deux nouvelles bretelles sont créées : une bretelle de sortie de la M35 au niveau de l'avenue de la 2^e Division Blindée à Schiltigheim et une bretelle d'accès à la M35 – sud à l'échangeur de Hœnheim.

© Alfred Peter

L'AMÉNAGEMENT DE L'AVENUE DES VOSGES

Le projet propose que 40 % de l'espace devienne perméable et réduise la température au sol par la végétalisation. Comme par ailleurs l'avenue subit des nuisances et des risques importants dus à un trafic automobile élevé, le projet propose de réduire significativement la circulation et de faciliter les traversées et les parcours pour les piétons comme pour les cyclistes. Par ce réaménagement, le projet souhaite mettre en valeur le patrimoine architectural de la Neustadt, qui est reconnue Site Patrimonial Remarquable par l'UNESCO.



© Alfred Peter

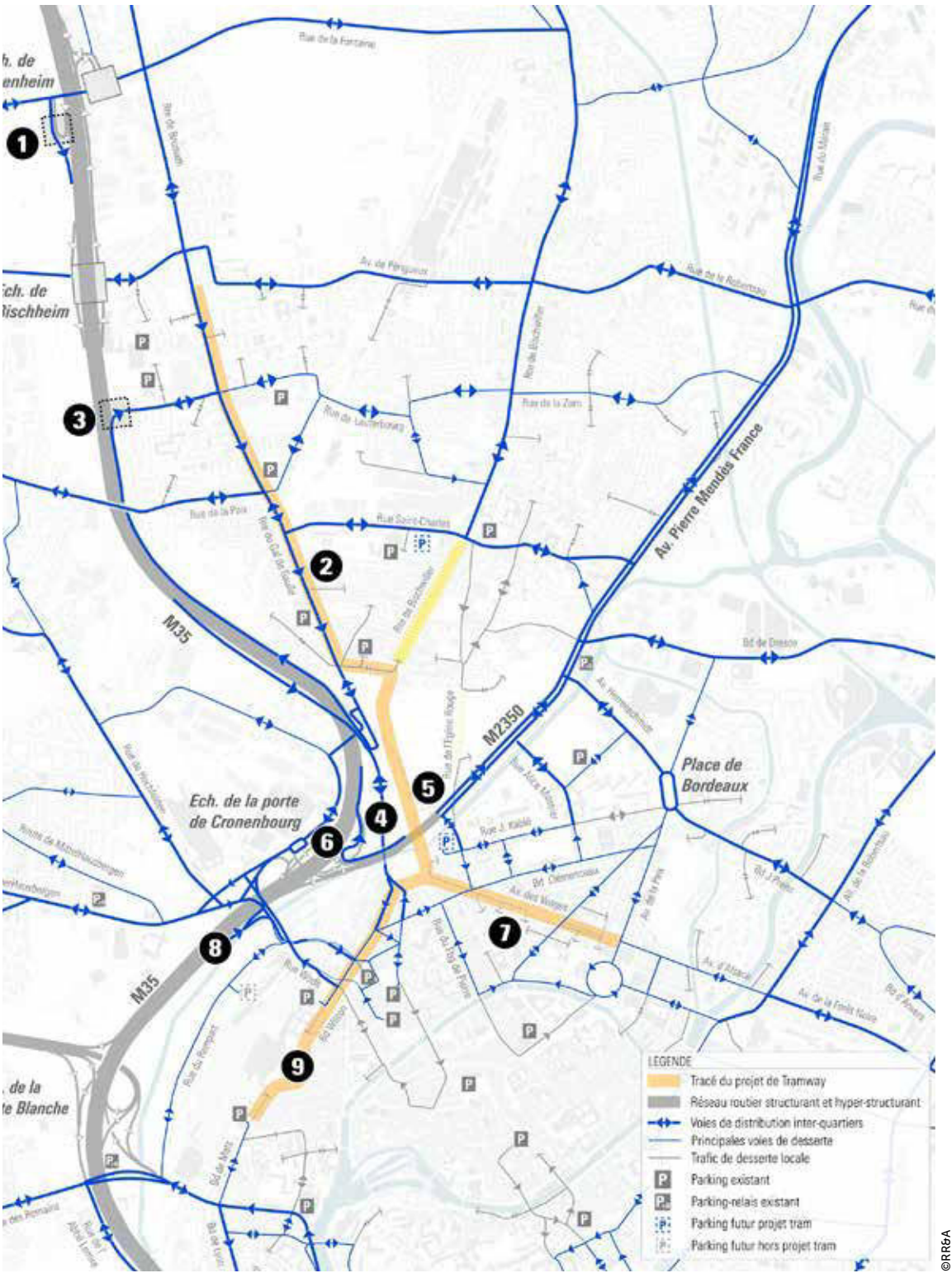
LES PLANS DE CIRCULATIONS VÉLO, PIÉTONS ET TRAM

Le projet Tram Nord s'accompagne de propositions du réaménagement de la voirie. Dans le projet présenté à l'enquête publique*, il en résultait une proposition de nouvelle hiérarchisation des axes de circulation automobile et une forte diminution de la capacité automobile sur les axes réaménagés comme l'avenue des Vosges, la route du Général de Gaulle ou la route de Bischwiller. Au total, sur le périmètre du projet, les déplacements en voiture particulière devraient diminuer de 8 % et ceux en transports en commun augmenter de 15 %.

* Voir glossaire page 30

PLAN DE CIRCULATION AUTOMOBILE

- Le plan de circulation s'appuie sur le rétablissement de l'ensemble des accès et sorties du réseau autoroutier M35.**
- Sur la partie sud de la route du Général de Gaulle, une mise en sens unique de la circulation automobile dans le sens nord-sud est projetée.
 - Le projet prévoit la suppression de tout flux de transit sur l'avenue des Vosges. La circulation automobile locale y est maintenue directement sur la plateforme tramway (voies banalisées, c'est-à-dire partagées avec la circulation générale).
 - La partie sud de la route de Bischwiller fait l'objet d'une « piétonnisation » (accessible aux riverains et aux commerces sous contrôle d'accès), impliquant une très forte réduction du flux automobile.
 - Ces modifications entraînent un report du trafic non seulement sur les petites rues adjacentes mais également sur les voies métropolitaines M2350 et M35.
 - Le projet implique des évolutions de la hiérarchisation du réseau viaire* dans l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) déplacements du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi).
 - Des changements dans la fonction de certaines rues sont prévus. Par exemple, une voie qui sert à distribuer le trafic entre différents quartiers (voie de distribution) devient une voie d'accès résidentiel (voie de desserte).



Principales mesures projetées

- | | | |
|--|--|--|
| 1 Complétion échangeur de Hoenheim | 4 Démolition du viaduc et reconstitution des entrées/sorties M35 | 8 Reprise de la bretelle de sortie M35 Halles avec création du tourne à gauche |
| 2 Mise à sens unique de la route du Général de Gaulle et reconstitution du sens sud-nord via la M35 | 5 Création d'un carrefour à niveau M2350/Eglise Rouge | 9 Suppression du transit voiture place de la Gare |
| 3 Nouvelle sortie M35 avenue de la 2e Division blindée | 6 Reprise échangeur de Cronembourg avec nouvelle bretelle vers M35 Nord | 10 Création de l'échangeur des Forges et réorganisation des échanges avec la M351 |
| | 7 Avenue des Vosges réservée au trafic de desserte locale | |

Légende

Mesures intégrées dans le projet Tramway Nord

Autres projets

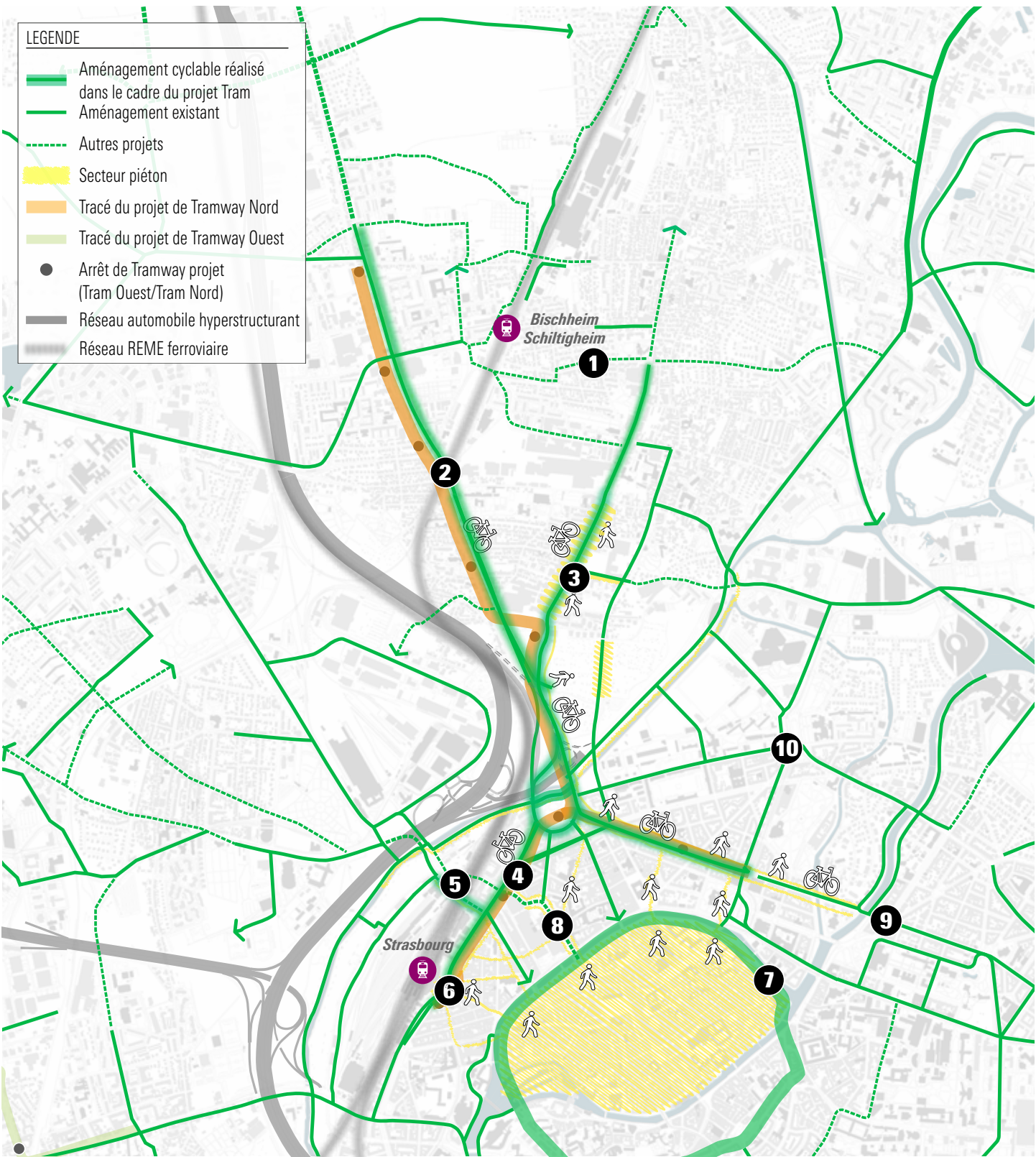
AMÉNAGEMENTS POUR LE VÉLO & LES PIÉTONS

Pour le vélo

- Le projet prévoit la création de 6,5 km de pistes cyclables sécurisées.**
- Une piste cyclable bidirectionnelle de 3 m est prévue sur la route du Général de Gaulle, le long du tracé du tramway.
 - Des pistes unidirectionnelles de 2.25 m sont prévues sur l'avenue des Vosges entre la place de Haguenau et la place de la République.
 - Une piste cyclable bidirectionnelle de 4 m est proposée dans l'axe de la voirie piétonnisée de la route de Bischwiller sud.
 - Une piste cyclable bidirectionnelle est également prévue sur le boulevard Wilson, entre la place de la Gare et la place de Haguenau.
 - Des améliorations des continuités pour les vélos ainsi que la fluidité de la circulation automobile sont proposées, notamment au carrefour avenue d'Alsace – quai du Maire Dietrich - place Brandt et place de Bordeaux.
 - Un parking vélos souterrain supplémentaire de 2400 places est proposé sous la place de la Gare.

Pour la marche

- Le projet prévoit l'aménagement de trottoirs de 3,25 m le long de l'avenue des Vosges.
- La « piétonnisation » de la route de Bischwiller sud crée un espace dédié aux piétons et aux cyclistes.
- Des cheminements piétons et cyclistes améliorés sont proposés, notamment pour assurer une bonne gestion du parcours voyageur entre l'arrière gare et la gare centrale.
- Le traitement des continuités depuis l'ouest vers la gare prend en compte les piétons et les cyclistes.

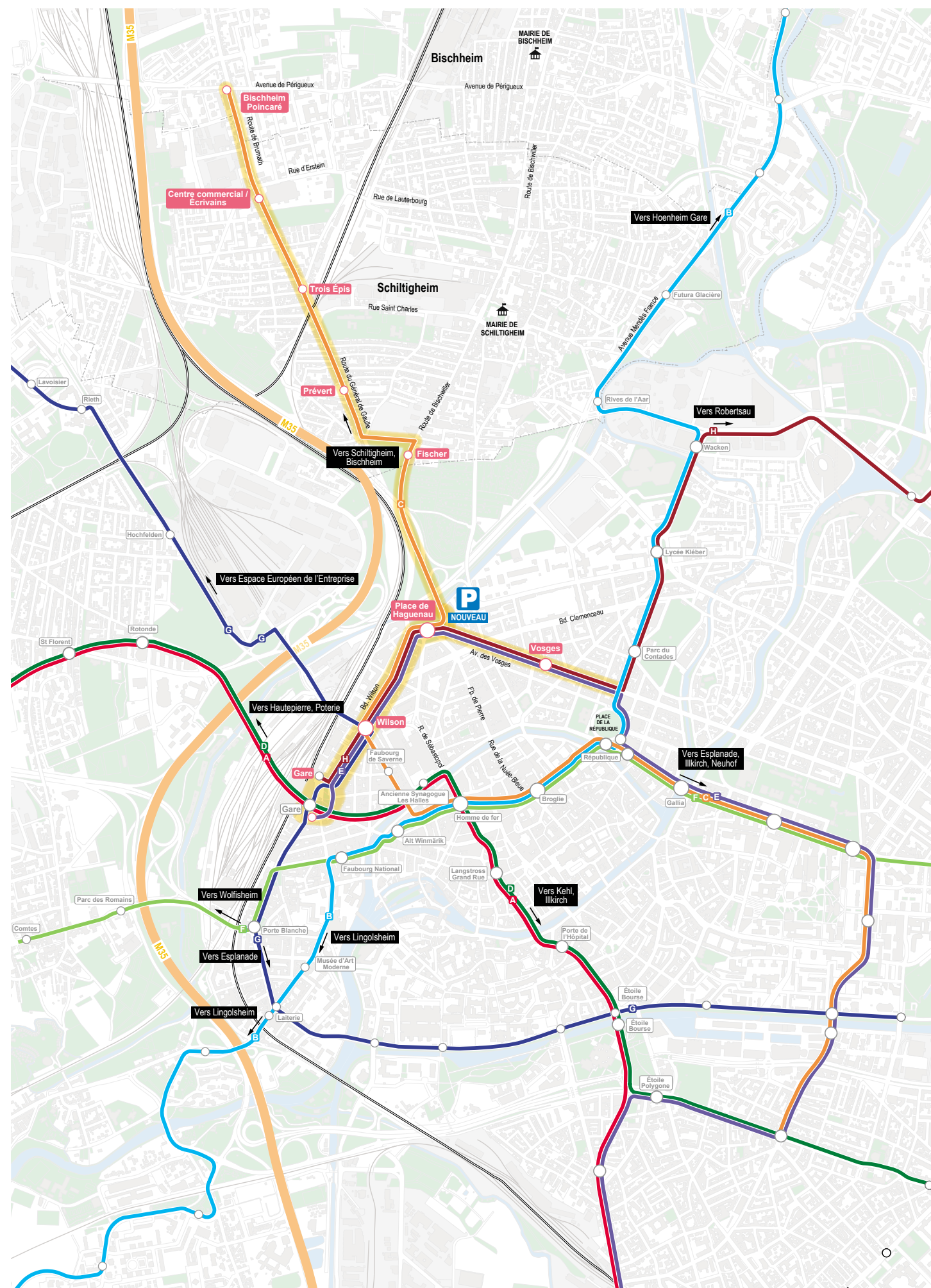


Principales mesures projetées

- | | | |
|--|---|---|
| 1 Vélostras 2 (étude en cours) | 4 Traitement des boulevards | 7 Ring vélo du centre-ville |
| 2 Aménagements cyclables route du Général de Gaulle | 5 Traitement des continuités depuis l'ouest vers la gare | 8 Piste cyclable structurante rue de Sébastopol |
| 3 « Piétonnisation » route de Bischwiller sud (avec piste cyclable au centre de la rue) | 6 Parking vélo sous la place de la gare (env. 3000 places) | 9 Amélioration des continuités modes actifs |
| | | 10 Optimisation des temps de traversée pour les modes actifs |

Légende

- Mesures intégrées dans le projet Tramway Nord
- Autres projets



LE RÉSEAU DE TRAM RECONFIGURÉ

La ligne C depuis la place de l'Homme de Fer et la rue du Faubourg-de-Saverne, rejoint le nord à partir du boulevard Wilson puis la place de Haguenau pour rejoindre son nouveau terminus à Bischheim par la route du Général de Gaulle.

La ligne H cette nouvelle ligne de tramway, qui remplace l'actuel bus H, part du terminus actuel de la place de la gare et emprunte le boulevard Wilson, l'avenue des Vosges puis emprunte le parcours de la ligne E actuelle. Elle dessert le quartier des institutions européennes jusqu'au terminus de la Robertsau.

La ligne E part de la gare centrale, emprunte le boulevard Wilson et l'avenue des Vosges pour éviter l'Homme de Fer puis bifurque vers la place de la République pour rejoindre son parcours actuel vers les universités.

Un nouveau terminus sera créé pour cette ligne au sud de la place de la gare.

Les lignes **A** - **B** - **D** et **F** ne seront pas modifiées.

LES PRINCIPALES REMARQUES ISSUES DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Suite à l'avis défavorable relatif au projet rendu par la commission d'enquête publique*, l'exécutif de l'Eurométropole de Strasbourg a pris acte du rapport et de l'ensemble des observations formulées au cours de l'enquête publique. Voici un extrait des principales remarques émises sur le projet lors de cette enquête :

- La commission d'enquête souligne la nécessité d'un tramway pour compléter la desserte en transports en commun des communes Nord, et notamment du QPV (Quartier Prioritaire de la Ville) des Écrivains.
- Un point principal de contestation concerne le tracé du tramway, jugé inadapté, car ne desservant pas des zones stratégiques comme la gare de Bischheim-Schiltigheim et le centre de Schiltigheim. Des interrogations subsistent également quant à la capacité à bien desservir certains quartiers (Robertsau notamment). Une partie du tracé à Schiltigheim ne fait pas non plus consensus, notamment car il n'inclut pas le centre-ville, ses commerces, ses services, la mairie et la médiathèque.
- Les principales variantes proposées lors de l'enquête publique portent sur des alternatives passant par le centre de Schiltigheim et/ou la gare de Bischheim-Schiltigheim.
- Le coût du projet, estimé à 268 millions d'euros pour 5 km de nouvelles lignes, est considéré comme trop élevé. L'utilité du projet est ainsi remise en question à cause du gain de temps de trajet jugé trop faible pour justifier un tel investissement.
- Les aménagements suscitent des oppositions. La piétonnisation de la route de Bischwiller et l'aménagement de l'avenue des Vosges sont contestés pour leur impact sur la circulation des véhicules motorisés et le stationnement.
- La déconstruction du viaduc M35 est jugée inutile et la création de nouvelles bretelles d'accès à la M35 rencontre une opposition en raison des craintes d'augmentation du trafic et de pollution.

- De nombreux habitant.es craignent un impact négatif sur la circulation et le stationnement. Des risques de saturation automobile sont évoqués, notamment sur l'avenue de Périgueux à Bischheim, ou la place de Bordeaux à Strasbourg. Des inquiétudes concernent également l'accessibilité et le stationnement pour les résidents et la suppression de places de stationnement devant les commerces.
- La proposition de recomposition de la place de la Gare suscite des craintes, notamment le besoin de maintenir l'accès en voiture pour les usager.ères les plus fragiles au plus proche de la verrière.
- Un sentiment de manque de prise en compte de l'avis du public a été exprimé, de nombreux habitant.es s'étant opposés au projet, et regrettent le manque de consultation préalable sur des décisions importantes comme la piétonnisation de la route de Bischwiller.
- Des préoccupations environnementales concernant l'abattage d'arbres et le risque de congestion et de pollution accrues sont également soulevées.
- Enfin, des craintes sont exprimées sur des questions de sécurité pour les cyclistes, les piétons et l'accessibilité des services de secours.

Les sources des éléments présentés ici sont accessibles sur le site <https://participer.strasbourg.eu/>. Les documents concernant la concertation et l'enquête publique qui y sont réunis permettent de bien appréhender l'historique des remarques émises par les publics :

- Les plaquettes d'information, les comptes rendus de réunions publiques et les bilans des concertations réglementaires de 2021 et 2023 sur le projet.
- Le mémoire en réponse de l'EMS à la commission d'enquête Tram Nord.
- Le rapport final de la commission d'enquête.

* Voir glossaire page 30

LA MISE EN DÉBAT DU PROJET

LA DESSERTE DU NORD EN TRAMWAY

Quel tracé parmi les familles de tracés à Schiltigheim ?

À ce stade et suite aux remarques recueillies lors de l'enquête publique, deux familles de tracés semblent se dégager et sont à questionner et à approfondir sur le secteur Nord.

Famille 1 Le tracé mis à l'enquête publique en 2024

Le tracé retenu pour la branche nord-ouest (vers Schiltigheim et Bischheim) et présenté à l'enquête publique débute à la station « place de Haguenau », emprunte le tronçon sud de la route de Bischwiller, puis la rue Hélène Schweitzer, la route du Général de Gaulle et enfin la route de Brumath. Le tracé présenté est très direct entre le sud de Schiltigheim et la commune de Bischheim. Ses soutiens valorisent son efficacité et sa rapidité dans une logique métropolitaine.

Toutefois, ce tracé ne faisait pas consensus et la commission d'enquête a relevé qu'une proposition de tracé alternatif (N4) n'avait pas été retenue par l'Eurométropole. Dès la première phase de concertation en 2021*, une partie des contributions avait en effet suggéré d'étudier un tracé alternatif (N4) qui suivrait la route de Bischwiller, la rue Saint-Charles puis la route du Général de Gaulle.

Famille 2 Un tracé passant par le centre-ville de Schiltigheim et permettant la desserte de nouveaux points d'intérêt et notamment la mairie de Schiltigheim.

Cette famille de tracés s'insérerait sur la partie sud de la route de Bischwiller, puis dans le secteur d'Heineken, pour enfin rejoindre la route du Général de Gaulle et la route de Brumath.

Ce tracé est perçu comme ayant un meilleur potentiel de desserte (commerces, services, etc) et permettant d'éviter certains inconvénients du tracé N1.

En 2024, suite à la validation de l'avant-projet par l'Eurométropole, le public et des associations ont exprimé leur opposition à la variante proposée par l'Eurométropole et ont continué de demander la mise à l'étude d'un tracé N4 (route de Bischwiller - rue Saint-Charles) en s'appuyant notamment sur l'annonce en novembre 2022 du départ de l'entreprise Heineken située rue Saint-Charles à l'horizon 2025. Il a également été demandé que la branche Nord soit envisagée via un dévoiement de la ligne D.

Où aménager le terminus au Nord ?

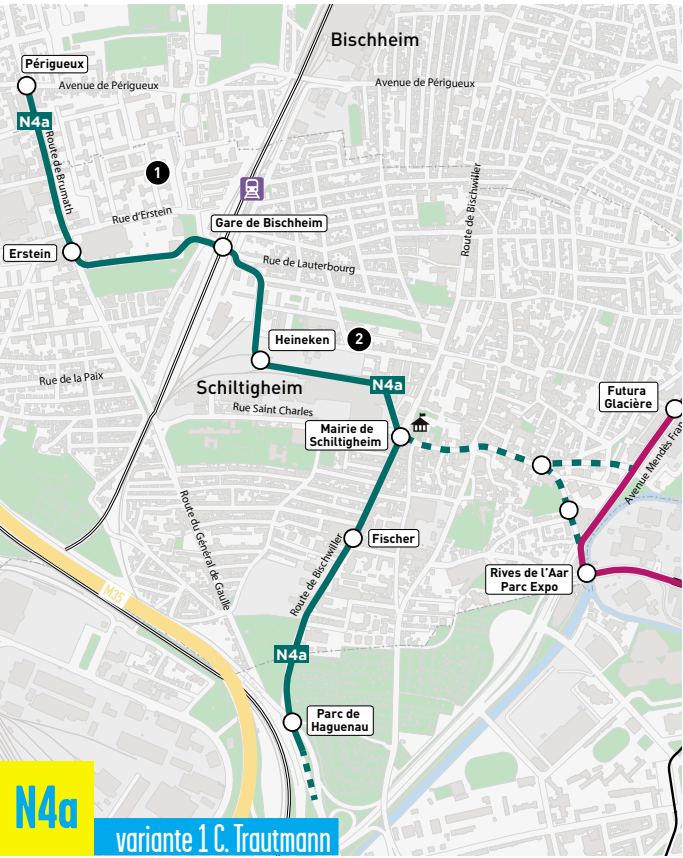
En complément des remarques relatives au tracé du tramway à Schiltigheim, la commission d'enquête a regretté l'absence de parking relais (P+R) au terminus Nord. Compte tenu de l'impossibilité spatiale d'implanter un P+R au terminus Nord (station Poincaré), la question d'un prolongement de la ligne plus au nord se pose.



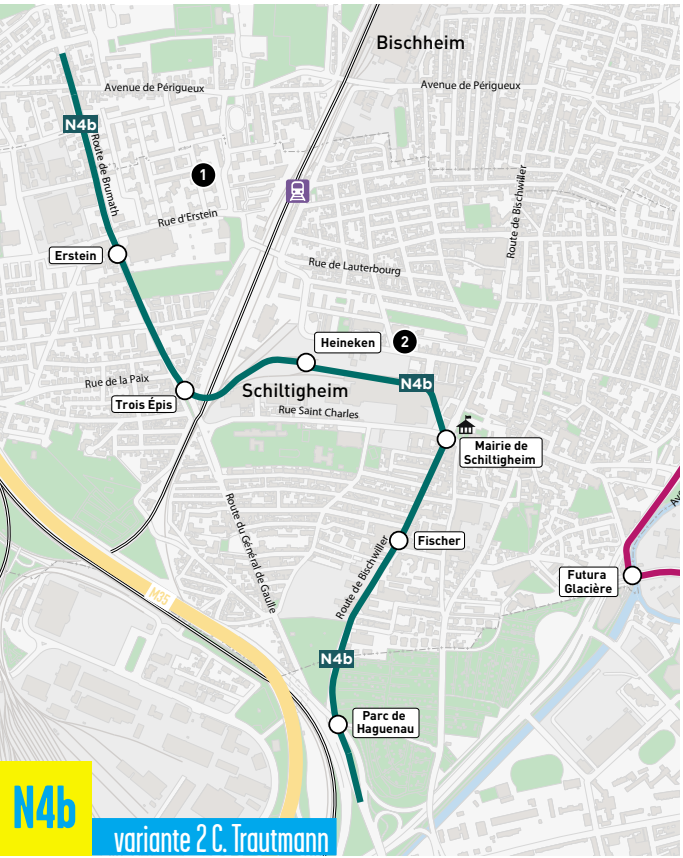
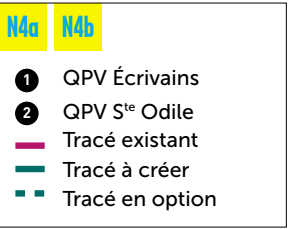
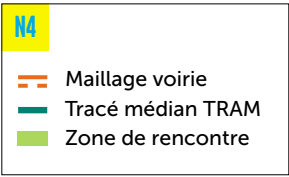
Exemples de tracés alternatifs proposés lors des concertations concernant la desserte du site Heineken



Tramway sur la rue Saint-Charles



Tramway sur le site Heineken avec un nouvel ouvrage d'art au niveau du pont de Lauterbourg



Tramway sur le site Heineken avec un nouvel ouvrage d'art au niveau du pont Saint-Charles

* Voir glossaire page 30

LES TRANSFORMATIONS URBAINES* ET LES MOBILITÉS

Comment intégrer au mieux le tramway dans la ville ?

Depuis son retour à Strasbourg en 1994, le tramway a transformé la ville. À l'avenir, différents types d'aménagements urbains pourront accompagner le passage de la ligne en fonction des contraintes et des attentes : la plateforme du tramway, les circulations, les aménagements cyclables, les trottoirs, le stationnement, la végétalisation... Ces sujets sont tous à examiner pour mettre en place le projet.

De plus, l'arrivée du tramway permet de réinterroger les usages des places ou d'espaces publics aux abords du tramway et d'envisager un réaménagement en accompagnement du tramway. La réflexion pourra se porter sur les fonctions à privilégier sur ces espaces supplémentaires comme la place de Haguenau ou la place de la Gare par exemple.

Comment partager l'espace entre les différents modes de déplacement ?

Lors de la mise en service d'un tramway, un nouveau plan de circulation est généralement nécessaire pour équilibrer les déplacements (voitures, trams, bus, vélos, piétons) et éviter la surcharge des rues adjacentes

Dans les espaces urbains contraints comme Schiltigheim, il faut étudier attentivement l'insertion du tramway et adapter la circulation de tous les modes de déplacement en fonction des possibilités offertes par les rues, en accord avec les acteurs locaux.

De plus, la réflexion doit intégrer certaines fonctionnalités des espaces publics (stationnement, livraisons, espaces de détente, etc) pour construire l'équilibre entre plan de circulation et espaces publics traversés.

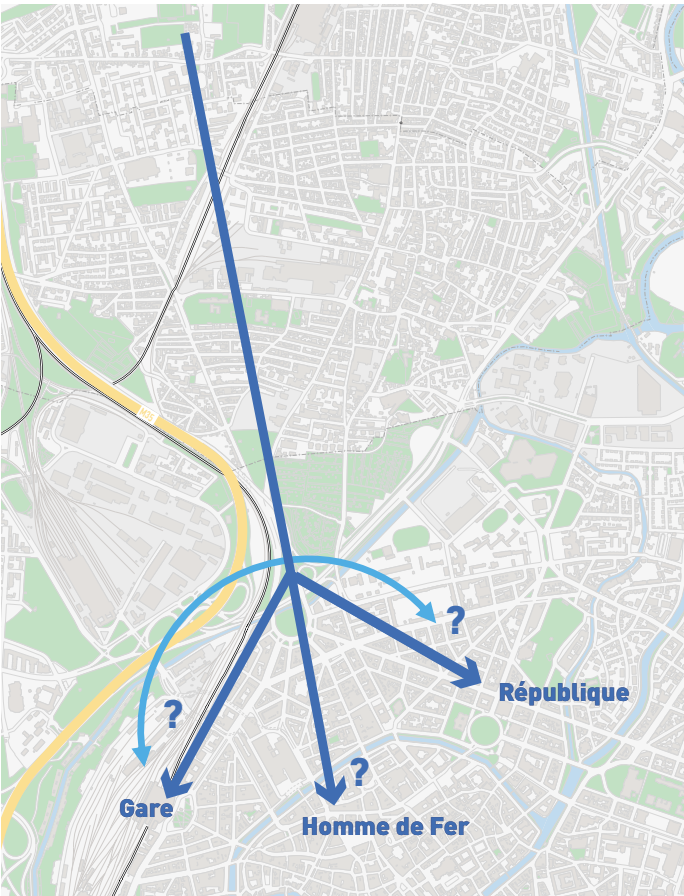
La question des changements comme la piétonnisation, la mise en place de sens uniques, ou la priorité donnée aux mobilités douces est donc importante à aborder. L'objectif de réduire le trafic automobile, en s'appuyant sur des axes importants comme la M35 et en développant de nouvelles options de déplacement, est aussi à examiner.

LE CONTOURNEMENT DU CENTRE

Aujourd'hui, cinq lignes de tramway sur les six lignes du réseau se croisent au nœud de l'Homme de Fer, en plein cœur du centre-ville strasbourgeois. Ce secteur est énormément fréquenté et il est impossible d'y rajouter une nouvelle ligne de tramway sans dégrader le service offert aux usager.ères.

Où raccorder la branche de tramway Nord au centre-ville sans fragiliser le réseau de tramway existant ?

Un tram doit être attractif, fiable et sécuritaire pour tous les usager.ères. Des évolutions futures du réseau doivent être anticipées et rendues possibles par chaque nouveau projet. Il est donc important de bien étudier les conséquences du raccordement entre une nouvelle ligne venant du nord et le cœur d'agglomération dans Strasbourg.



Des propositions alternatives de tracés dans le centre de Strasbourg

Lors de la concertation de 2021, les expressions étaient en faveur de la variante C2 jugée plus adaptée à la desserte du centre-ville, au réaménagement de l'espace urbain et ayant un impact réduit sur la circulation et le stationnement. Cette variante, également appelée « SCHUNT COURT TRAM », aurait emprunté les quais et offert un trajet rectiligne reliant la Robertsau, République, la gare centrale (via le tunnel existant) et Cronenbourg.

Malgré la préférence d'une partie du public pour la variante C2, la variante C1 qui emprunte l'avenue des Vosges, le boulevard Wilson et la rue de Wissembourg pour rejoindre la gare a été retenue. En effet, aujourd'hui, l'aménagement du secteur des Halles ne permet plus l'insertion d'un tramway envisagé sur le tracé C2.

En 2021, des contributeurs ont également rappelé la demande de mise à l'étude d'une alternative par un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sur les avenues de la Forêt Noire et des Vosges ainsi que sur le boulevard Poincaré, afin de boucler le RING BHNS prévu par le Plan Local de Déplacements Centre.

Depuis trente ans, le réseau de tramway se développe à Strasbourg et dans l'Eurométropole. Il permet à des centaines de milliers de personnes de se déplacer au quotidien efficacement dans les zones denses de l'agglomération. Alors que le projet de desserte du nord de l'agglomération par le tramway répond à un besoin avéré de mobilité et d'amélioration de l'accessibilité pour les habitant.es de Schiltigheim et Bischheim, il doit trouver son chemin pour satisfaire tout le monde, dans un contexte urbain dense et en mutation. Sa mise en œuvre confronte les décideurs à un ensemble de défis qui dépassent la seule dimension écologique. Il s'agit de concilier des impératifs à la fois sociaux (desserte des quartiers prioritaires), techniques (intégration des tracés dans l'espace urbain existant, désaturation du réseau), d'aménagement du territoire (requalification des espaces publics) et d'accessibilité pour tous les modes de transport. La question centrale devient alors : comment concilier mobilité durable, qualité des espaces publics, accessibilité par les différents modes de transport et ambition écologique, sachant que les données de l'équation à résoudre présentent une opportunité pour adapter la ville au changement climatique?

* Voir glossaire page 30

GLOSSAIRE

Équité territoriale

L'équité territoriale vise à garantir que chaque quartier/ville/région, peu importe sa taille ou sa situation, ait un accès juste à certains ressources et services. Cela vise à réduire les inégalités entre les différents territoires.

Concertation réglementaire / Enquête publique

Ce sont des processus où les citoyen.nes sont consultés avant qu'une décision importante (comme un projet de construction ou un changement de règle) soit prise. Cela permet de recueillir les avis, suggestions et préoccupations du public.

Instances de gouvernance

Les instances de gouvernance désignent les groupes ou structures qui prennent des décisions importantes et organisent le fonctionnement de cette Convention.

Transformations urbaines

Les transformations urbaines désignent les changements apportés aux villes, comme la rénovation de quartiers, la construction de nouveaux bâtiments ou l'amélioration des infrastructures, pour les rendre plus fonctionnelles et adaptées aux besoins des habitant.es.

Hiérarchisation du réseau viaire

La hiérarchisation du réseau viaire désigne l'organisation et la classification des routes et voies de circulation en fonction de leur importance. Par exemple, certaines routes sont réservées aux déplacements rapides comme les autoroutes (réseau hyperstructurant), d'autres permettent de traverser plusieurs communes ou quartiers éloignés (voies structurantes), d'autres moins importantes permettent de passer d'un quartier à l'autre (voie de distribution) tandis que les voies de desserte sont plus adaptées aux déplacements locaux. Cela permet de rendre plus lisible la circulation. La réglementation de la circulation ainsi que les aménagements des rues doivent être faits en cohérence avec la hiérarchisation.



participer
.strasbourg.eu 



CONVENTION CITOYENNE TRAM NORD

PROGRAMME

SESSION 1 : DÉCOUVERTE ET FORMATION



VENDREDI 25 AVRIL

17h30 Accueil

- 18h00 : Ouverture en salle du conseil
- 18h30 : Messages de **Pia Imbs**, Présidente de l'Eurométropole et de **Jeanne Barseghian**, Présidente déléguée de l'Eurométropole de Strasbourg
- 18h40 : Principales informations sur la Convention

19h – 19h20 Pause

- 19h20 : Par **groupes** dans les salles - Partage d'expériences
- 20h10 : Retours en salle du conseil et échanges avec **Danielle Dambach**, Présidente déléguée de l'Eurométropole de Strasbourg
- 21h00 : Fin des travaux

SAMEDI 26 AVRIL

8h30 – 9h30 Accueil

- 9h00 : Ouverture en salle du conseil
- 9h20 : Intervention de **Alain Clappier**, Professeur en climatologie et directeur du laboratoire image - ville UNISTRA (Université de Strasbourg)

*Les enjeux de transition écologique et d'équité territoriale
La part des mobilités dans la décarbonation*

Echanges avec l'intervenant

10h45 - 11h00 Pause

- 11h00 : Interventions de **Benoît Wimbert**, Directeur d'études à l'ADEUS (Agence d'urbanisme de Strasbourg Rhin supérieur) et **Ronan Golias**, Directeur de projet stratégie à l'Eurométropole de Strasbourg

Les enjeux croisés de l'urbanisme et des mobilités dans la planification des mobilités

Echanges avec les intervenants

12h30 – 13h45 Déjeuner

- 13h45 : Par **groupes** dans les salles - Comprendre un projet de tramway

14h45 - 14h55 Pause et retour en salle du conseil

- 14h55 : **Philippe Pagenot** et **Sophie Mascarell**, Direction des Mobilités Service Aménagements Tramway de l'Eurométropole de Strasbourg
L'histoire et les grandes composantes du projet Tram Nord

15h35 – 15h50 Pause

- 15h50 : Par **groupes** dans les salles - Temps d'échanges et de préparation de la suite de la Convention
- 17h00 : Fin des travaux

Les enjeux de transition écologique et d'équité territoriale

La part des mobilités dans la décarbonation

Alain Clappier

Professeur en climatologie et directeur du
laboratoire image - ville UNISTRA
(Université de Strasbourg)





Laboratoire

image, ville, environnement | LIVE

de l'Université de Strasbourg

de l'ENGÉES et du CNRS

LES ENJEUX DE TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET D'ÉQUITÉ TERRITORIALE

La part des mobilités dans la décarbonation et évocation du Plan climat

Alain Clappier



Laboratoire

image, ville, environnement | LIVE

de l'Université de Strasbourg

de l'ENGÉES et du CNRS

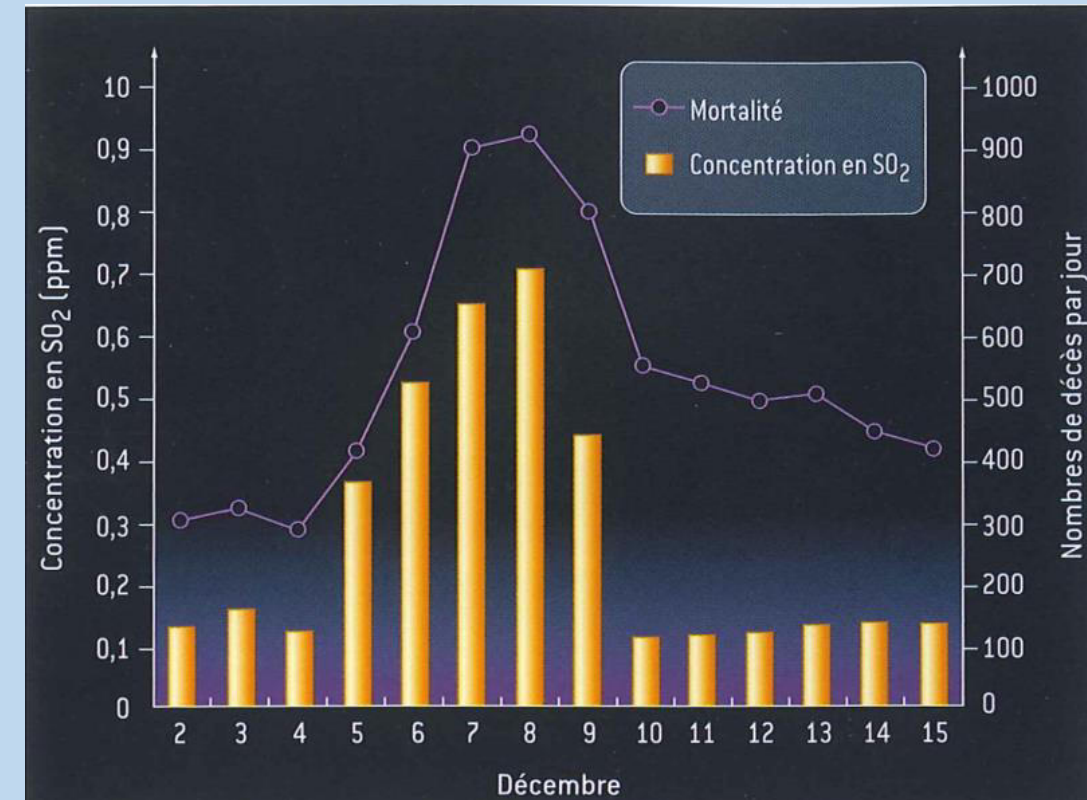
LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

UN ENJEU DE SANTÉ PUBLIQUE

LES EFFETS DE LA POLLUTION DE L'AIR

1952 Smog de Londres – 1956 adoption de la 1^{ère} grande loi sur la qualité de l'air

En décembre 1952, un brouillard épais persiste pendant 5 jours et tue entre 4'000 et 12'000 personnes à Londres. Il est rapidement établi que ces décès ont été causés par des concentrations excessives de polluants tels que le dioxyde de soufre (SO_2) qui ont été libérés dans l'atmosphère par la combustion du **charbon utilisé par les systèmes de chauffage et les centrales électriques**.



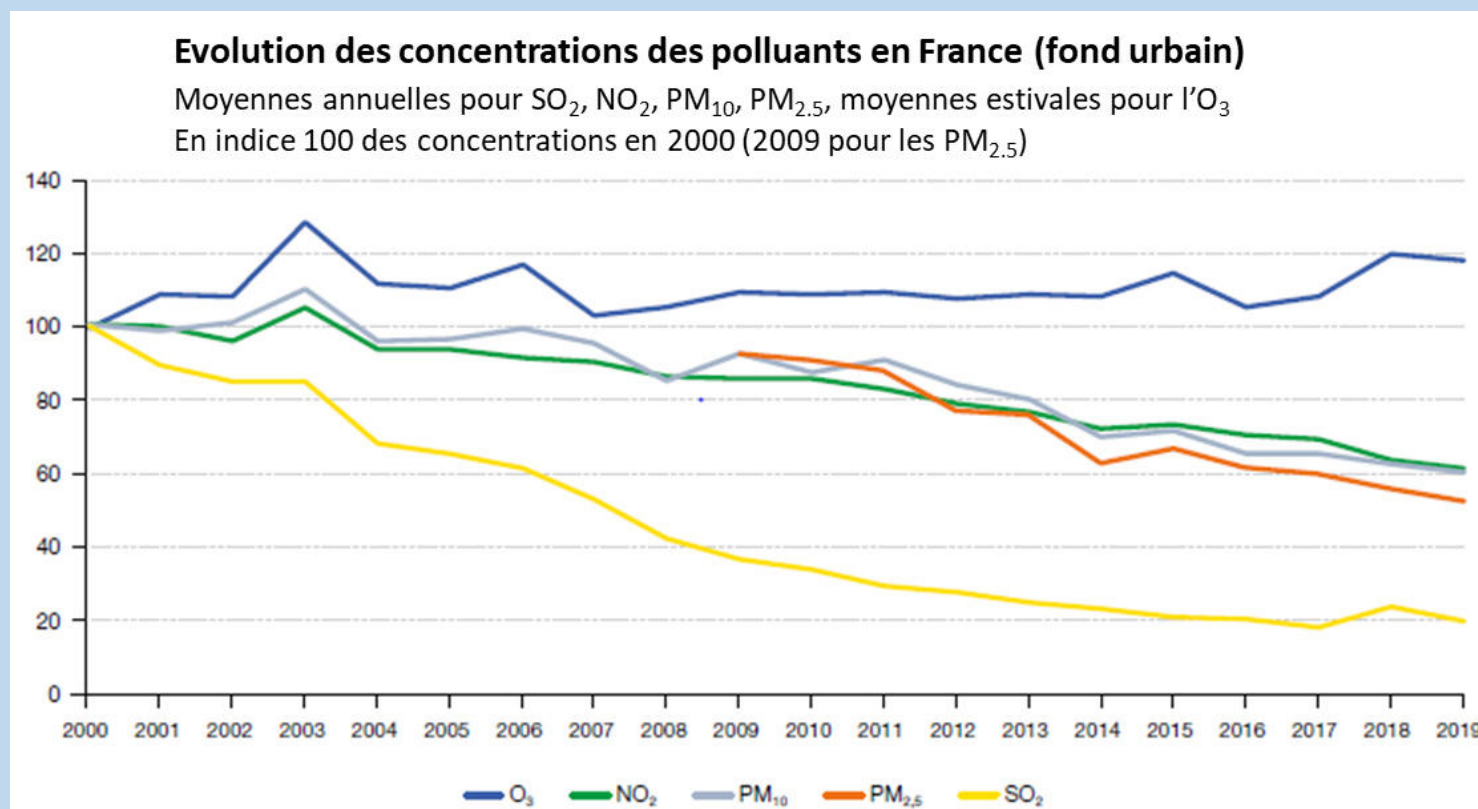
Les effets dévastateurs du grand smog de Londres ont fait prendre conscience de la nécessité de mettre en place des politiques de gestion de la qualité de l'air. **Le Royaume-Uni adopte la première grande loi sur la qualité de l'air en 1956 : Clean Air Act.**

LES EFFETS DE LA POLLUTION DE L'AIR

Aujourd'hui, la pollution de l'air continue à réduire notre espérance de vie.

Les niveaux de SO₂ ont baissés mais d'autres polluants ont été identifiés comme dangereux pour la santé, en particulier **les particules fines (PM)**.

En 2021 en France, Santé publique France a déterminé que **la pollution de l'air est responsable de 40'000 décès prématurés chaque année, soit une perte d'espérance de vie de près de 8 mois, et 7% de la mortalité totale de la population française.**





Laboratoire

image, ville, environnement | LIVE

de l'Université de Strasbourg

de l'ENGÉES et du CNRS

LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

UN ENJEU DE SOUVERAINETÉ

LA DISPONIBILITÉ DES RESSOURCES FOSSILES



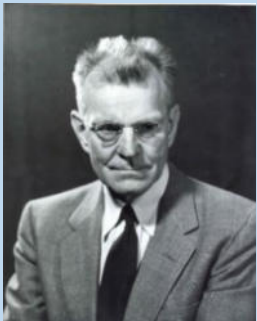
Laboratoire

image, ville, environnement | LIVE

de l'Université de Strasbourg

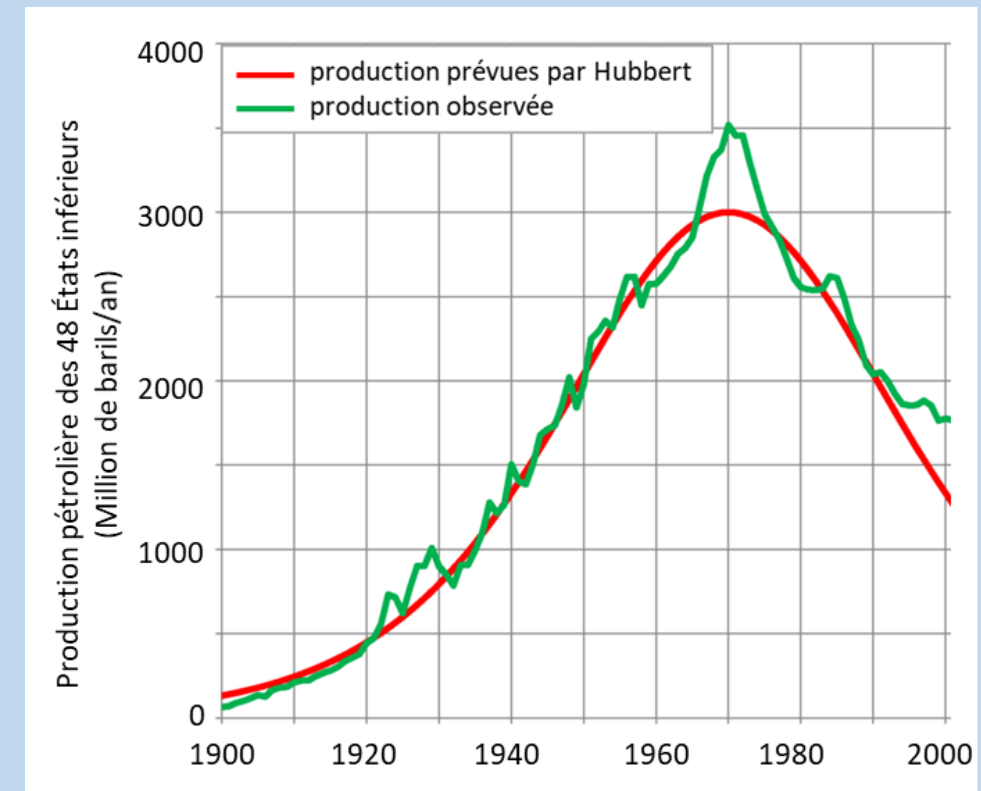
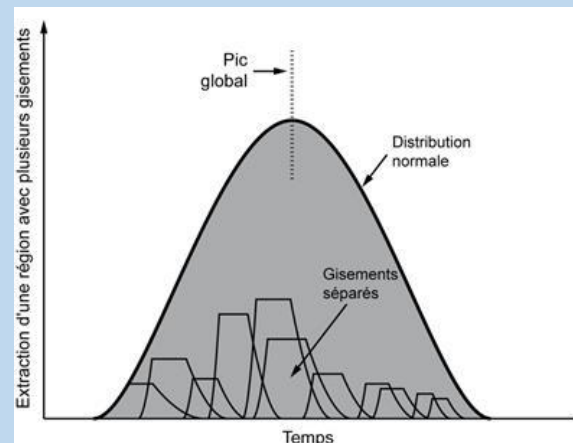
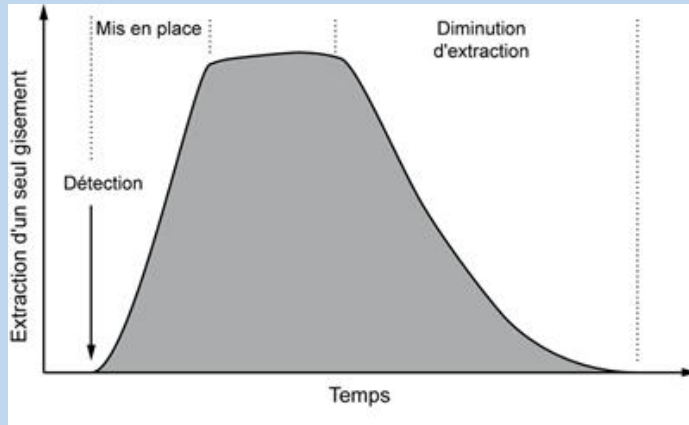
de l'ENGES et du CNRS

1956 première estimation d'un pic de production pétrolière



En 1956, le géologue **Marion King Hubbert** a prédit que la **production de pétrole atteindrait son maximum aux États-Unis au début des années 1970**.

Selon la théorie de Hubbert, lorsqu'un gisement de pétrole est exploité, sa production augmente jusqu'à atteindre un maximum, puis diminue de plus en plus. La production de pétrole de plusieurs gisements suit la même tendance, **et il en va de même pour un pays et pour le monde entier**.



LA DISPONIBILITÉ DES RESSOURCES FOSSILES



Laboratoire

image, ville, environnement | LIVE

de l'Université de Strasbourg

de l'ENGÉES et du CNRS

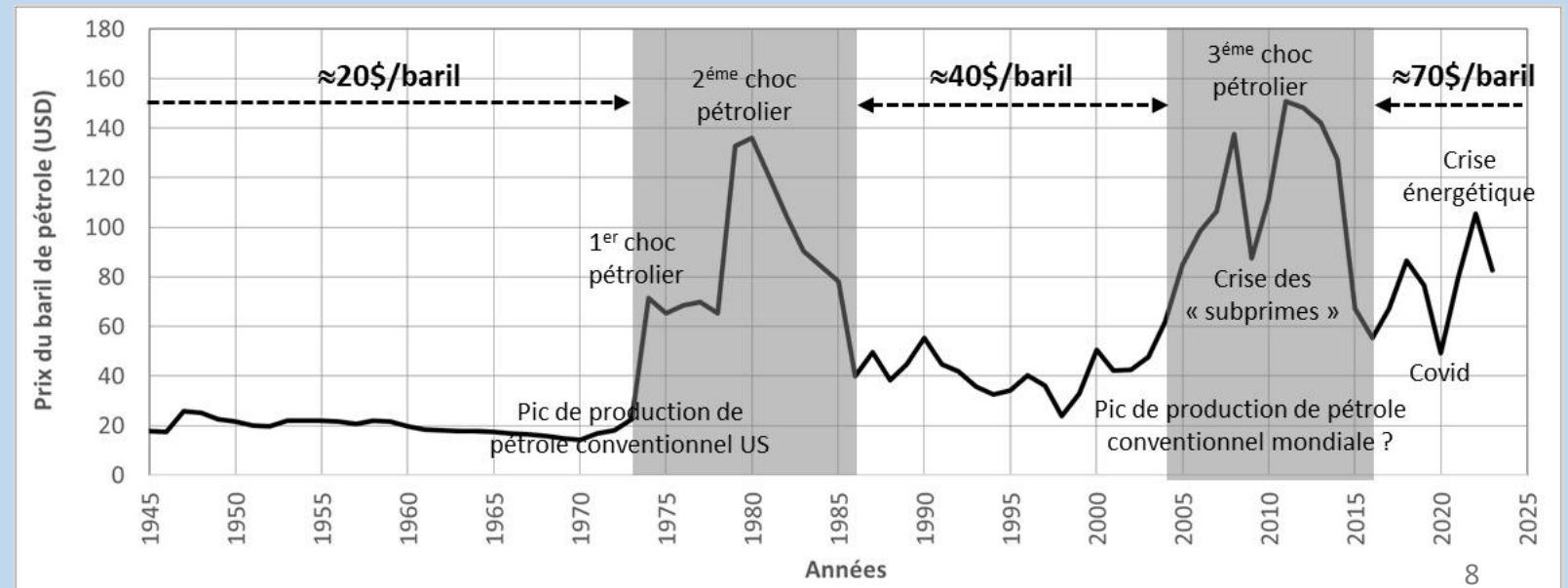
1973 premier choc pétrolier



À partir de 1970, la production pétrolière des États-Unis, alors premier producteur mondial, commence à décliner, tandis que la demande mondiale continue d'augmenter, ce qui rend le marché du pétrole extrêmement instable.

La moindre perturbation suffit à le déstabiliser, ce qui se produit le **6 octobre 1973** lorsque l'Égypte et la Syrie, soutenues par l'Union soviétique, lancent une attaque surprise contre Israël lors du Yom Kippour. En réaction, les États-Unis apportent un soutien militaire massif à Israël. En réponse, l'OPAEP impose un embargo pétrolier. **Le prix du pétrole augmente de 70 %**, marquant ainsi la première crise pétrolière.

Depuis le prix du pétrole n'a cessé de fluctuer.



LA DISPONIBILITÉ DES RESSOURCES FOSSILES



Laboratoire

image, ville, environnement | LIVE

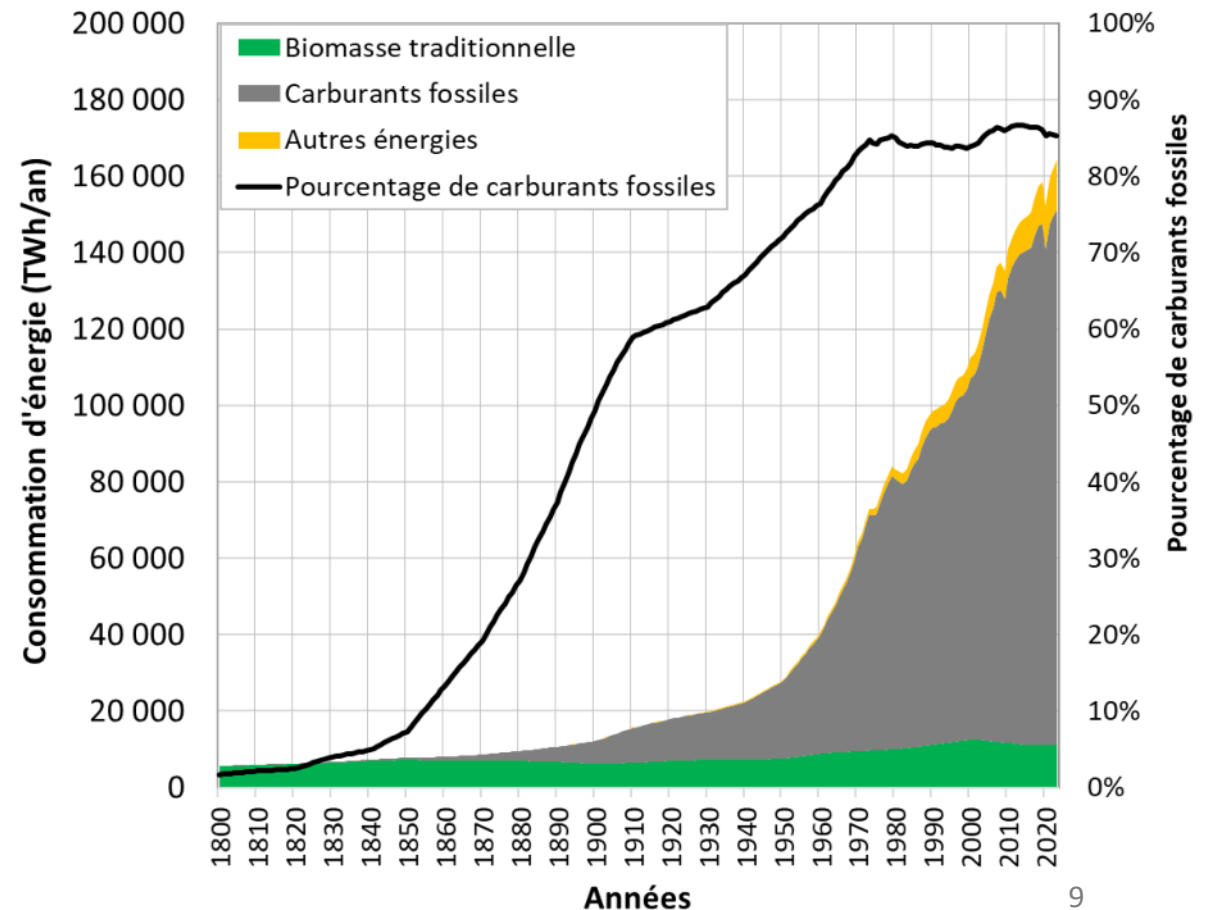
de l'Université de Strasbourg

de l'ENGÉES et du CNRS

Aujourd'hui nous sommes encore extrêmement dépendant des ressources fossiles

Depuis 1970 de nouvelles ressources pétrolières ont été découvertes dans le grand nord en Alaska et en Sibérie, en eaux profondes dans le golfe du Mexique et en mer du nord, puis plus récemment le pétrole de schiste. Mais **ces ressources sont de plus en plus difficiles à exploiter ce qui fait progressivement monter le prix du pétrole.**

Malgré cela, **notre énergie provient à plus de 85% des carburants fossiles**: pétrole, gaz et charbon.





Laboratoire

image, ville, environnement | LIVE

de l'Université de Strasbourg

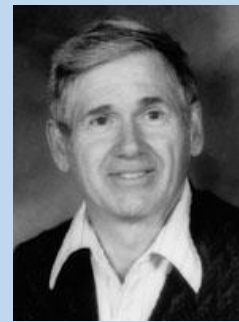
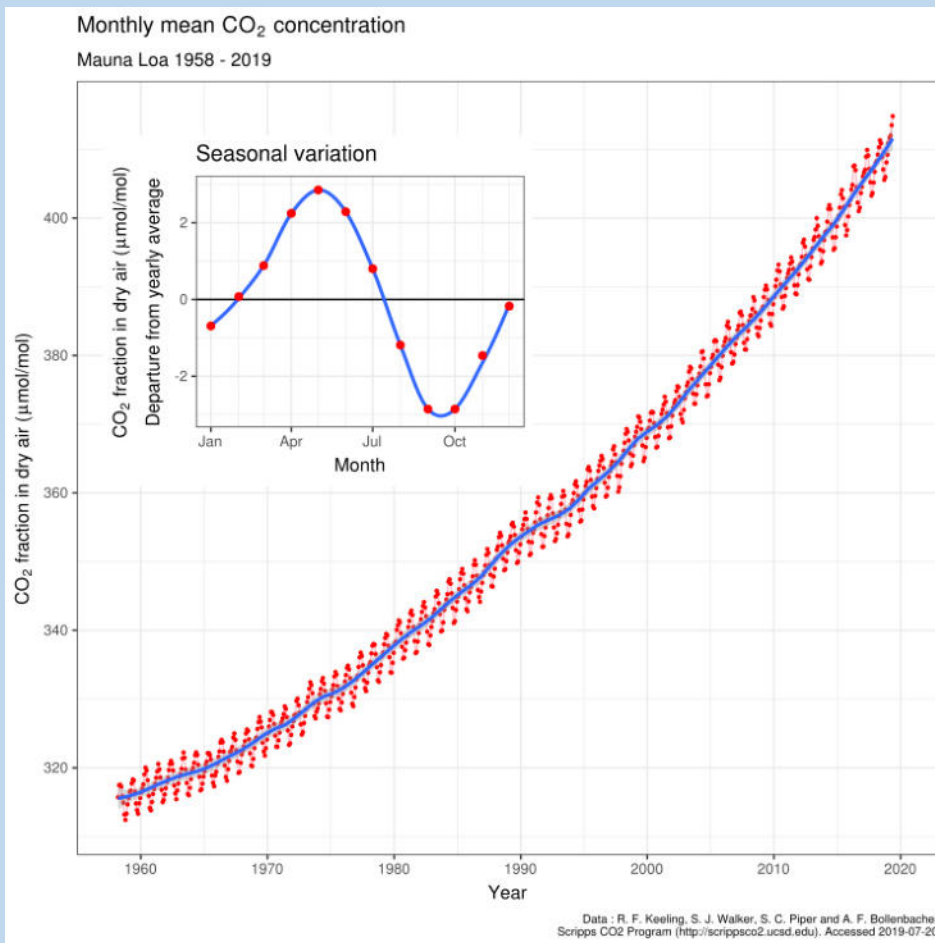
de l'ENGÈES et du CNRS

LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

UN ENJEU CLIMATIQUE

LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

1960 premiers constats de l'augmentation du CO₂ dans l'atmosphère



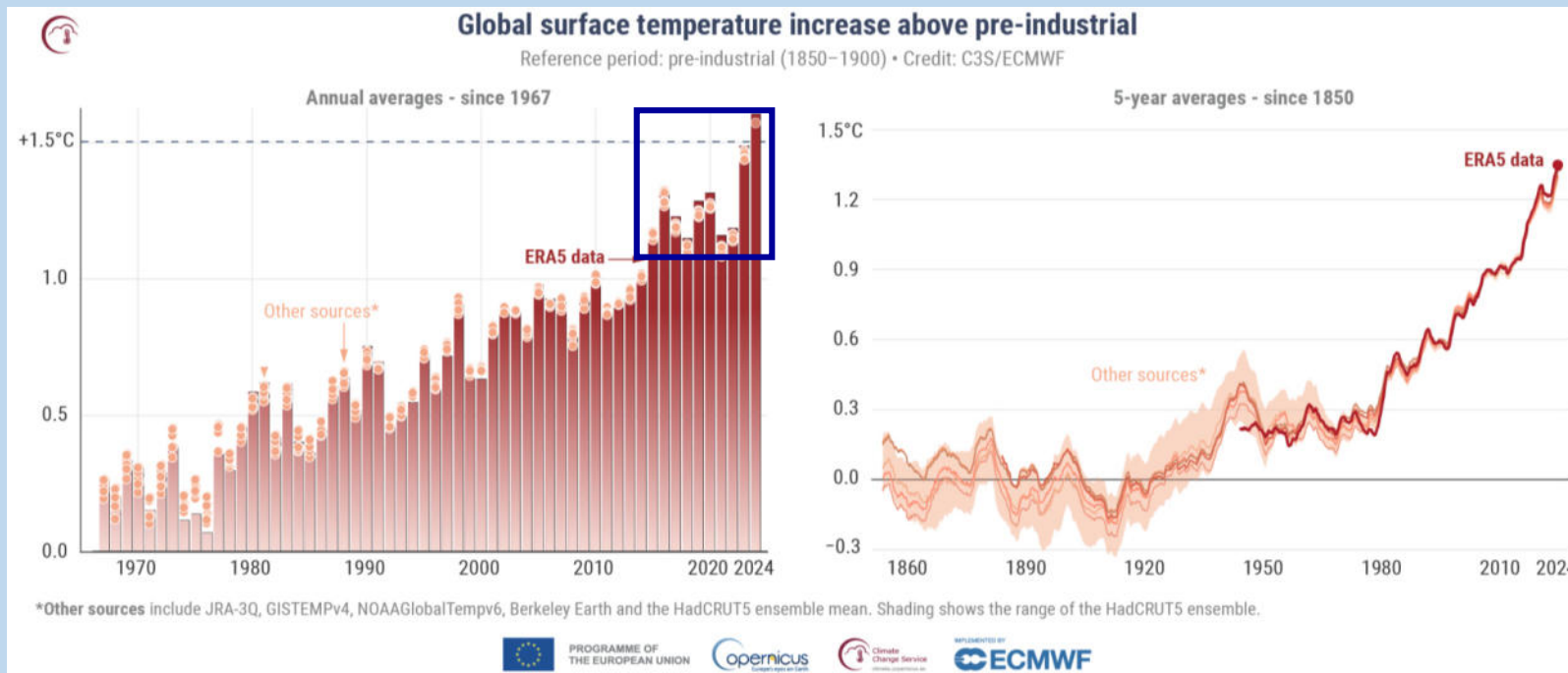
Au cours de son doctorat au California Institute of Technology de Los Angeles, **Charles Keeling** met au point le premier instrument capable de mesurer le dioxyde de carbone (CO₂). En 1958, il commence des relevés à Mauna Loa, à Hawaï avec son instrument.

En 1960, Keeling rédige un article scientifique présentant les premiers relevés mensuels de CO₂ de Mauna Loa et de l'Antarctique (1957 à 1960), constatant un "cycle saisonnier distinct... et peut-être une augmentation mondiale du CO₂ d'une année à l'autre".

Dans les années 1970, il est déjà bien établi que l'augmentation du dioxyde de carbone dans l'atmosphère se poursuivait et était due aux émissions anthropiques.

LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

Aujourd'hui les températures n'ont jamais autant augmenté



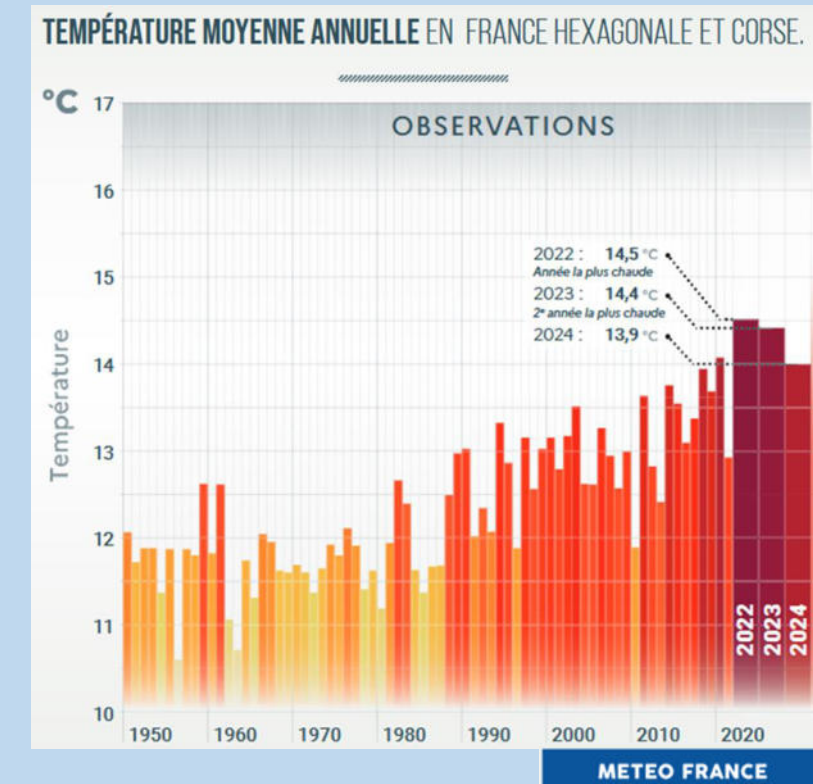
Augmentation de la température de l'air à la surface du globe par rapport à la moyenne de 1850-1900, la période de référence préindustrielle désignée, sur la base de plusieurs ensembles de données sur la température mondiale présentées sous forme de moyennes quinquennales depuis 1850 (à gauche) et de moyennes annuelles depuis 1967 (à droite)

Source : C3S/ECMWF. Les différentes données montrent que les années entre 2015 et 2024 sont les plus chaudes jamais enregistrées, 2024 étant l'année la plus chaude à ce jour.

2024, année la plus chaude jamais enregistrée et première à dépasser le seuil de 1,5 °C de réchauffement climatique.

Publié dans Le Monde le 10 janvier 2025

En France, 2024 se situe parmi les cinq années les plus chaudes depuis le début des mesures en 1900 avec une température moyenne d'environ 13,9 °C.



LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

Aujourd'hui de multiples conséquences climatiques se manifestent

- Augmentation des vagues de chaleur
- Inondations et crues plus violentes et plus fréquentes
- Intensification de la force des tempêtes et des cyclones
- Sècheresses plus longues et plus intenses
- Baisse des rendements agricoles
- Incendies
- Fonte des glaces et du pergélisol
- élévation du niveau des mers



Laboratoire

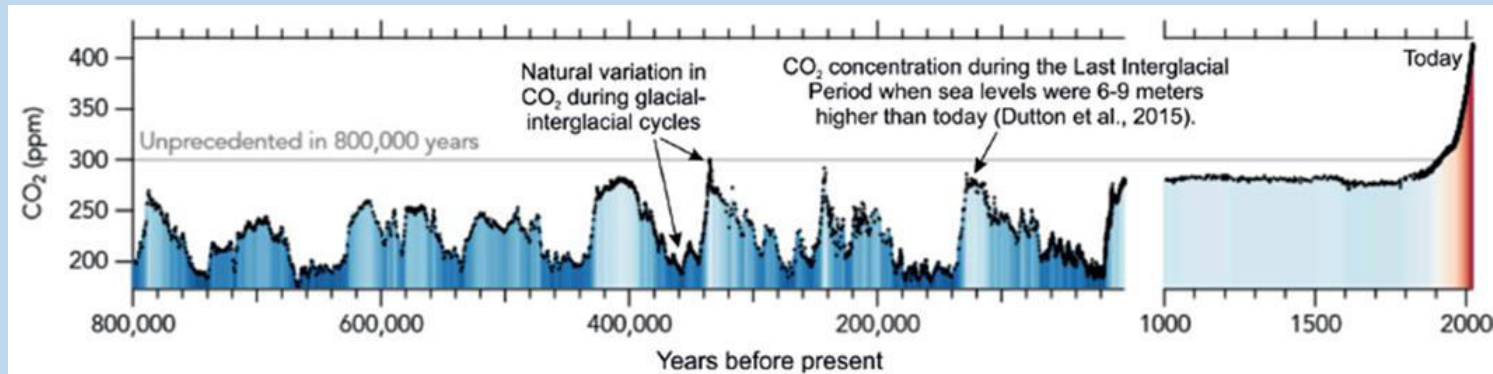
image, ville, environnement | LIVE

de l'Université de Strasbourg

de l'ENGES et du CNRS

LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

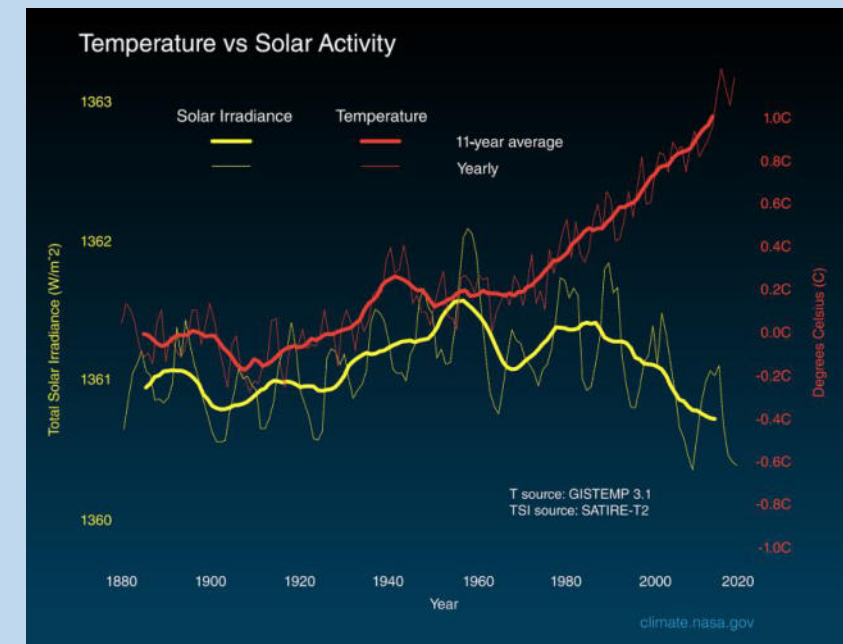
Aujourd'hui les causes du changement climatique sont bien identifiées



Les scientifiques ont reconstitué les concentrations de CO₂ dans le passé. Ils ont constaté qu'elles ont augmenté de plus de 40 % depuis le début du XIXe siècle et qu'il faut remonter trois millions d'années en arrière pour retrouver des niveaux similaires à ceux d'aujourd'hui.

Le changement climatique est la conséquence de l'activité humaine et plus particulièrement de la combustion de carburants fossiles.

L'un des objectifs de la transition énergétique est de réduire notre dépendance aux carburants fossiles.



Les causes naturelles telles que la variation de l'activité solaire ne peuvent pas expliquer la hausse des températures observée depuis le début du XXe siècle.



Laboratoire

image, ville, environnement | LIVE

de l'Université de Strasbourg

de l'ENGÉES et du CNRS

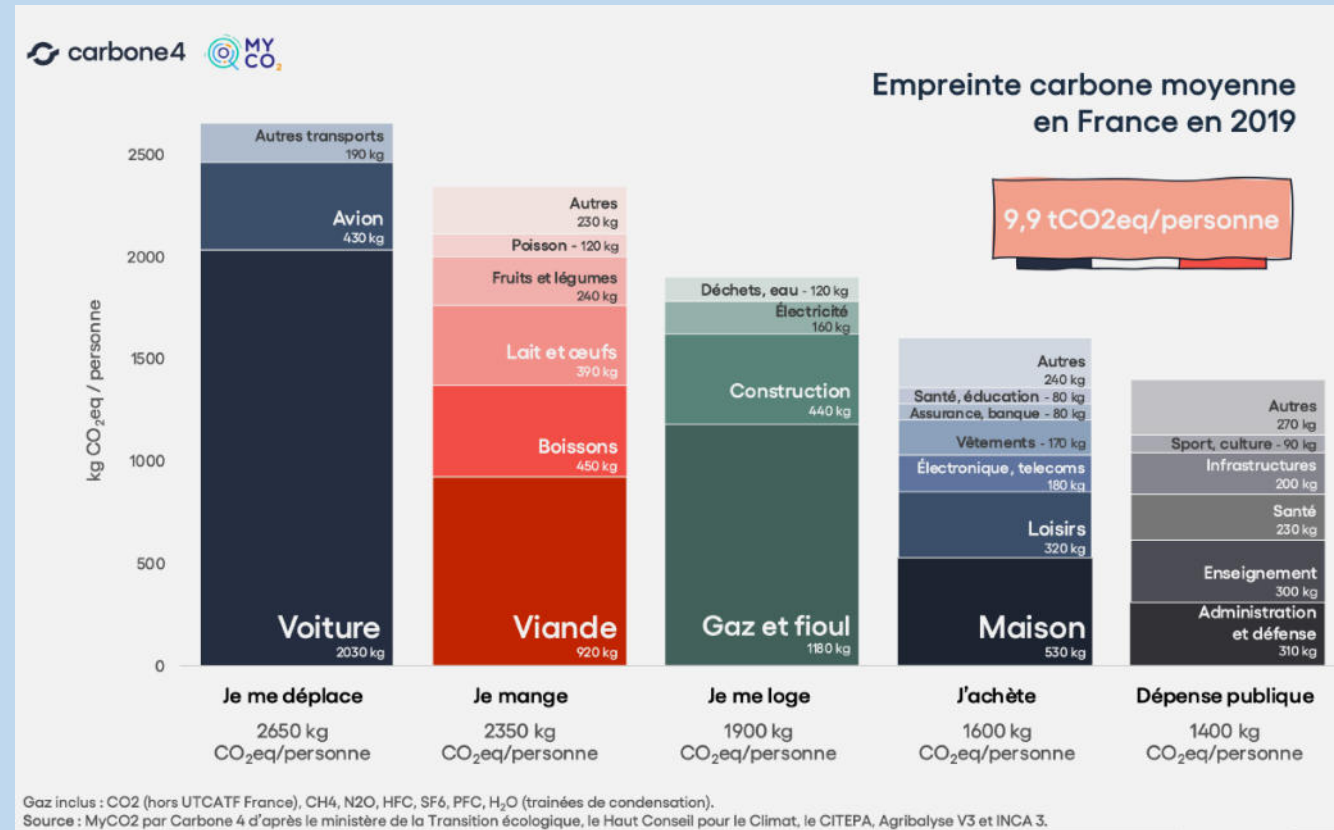
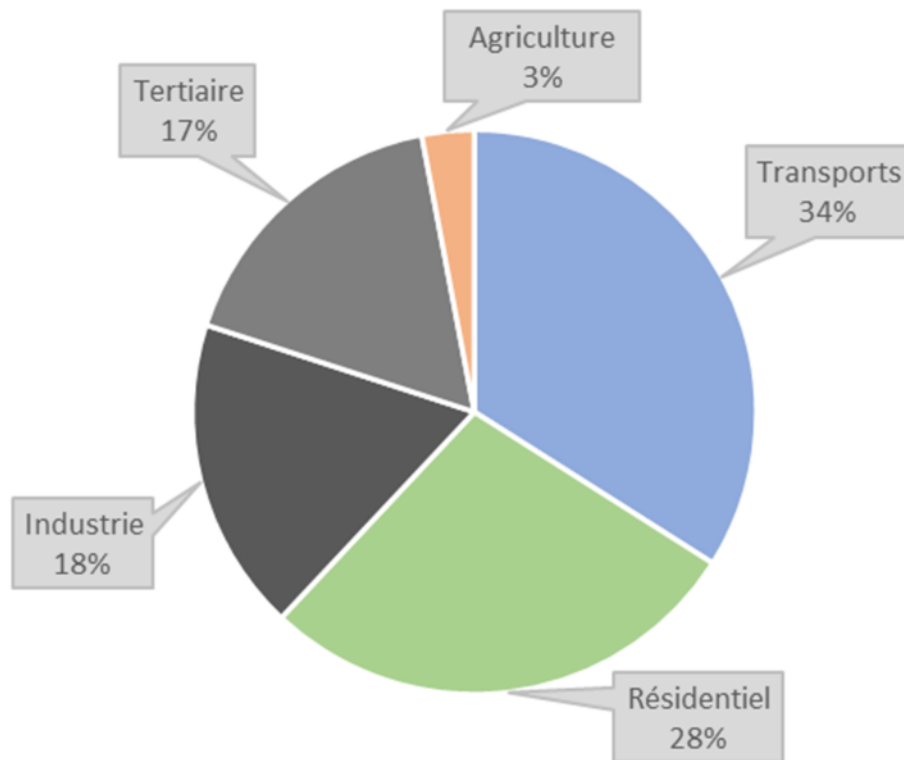
LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

QUEL RÔLE POUR LE TRAM?

LES TRANSPORTS UN SECTEUR CLÉ DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Le secteur des transports est celui qui consomme le plus d'énergie et émet le plus de gaz à effet de serre

Consommation énergétique en France en 2024

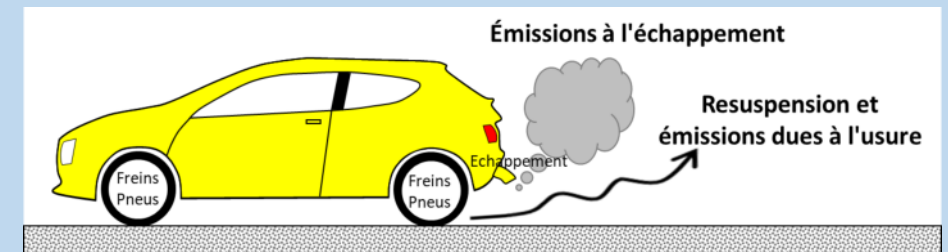
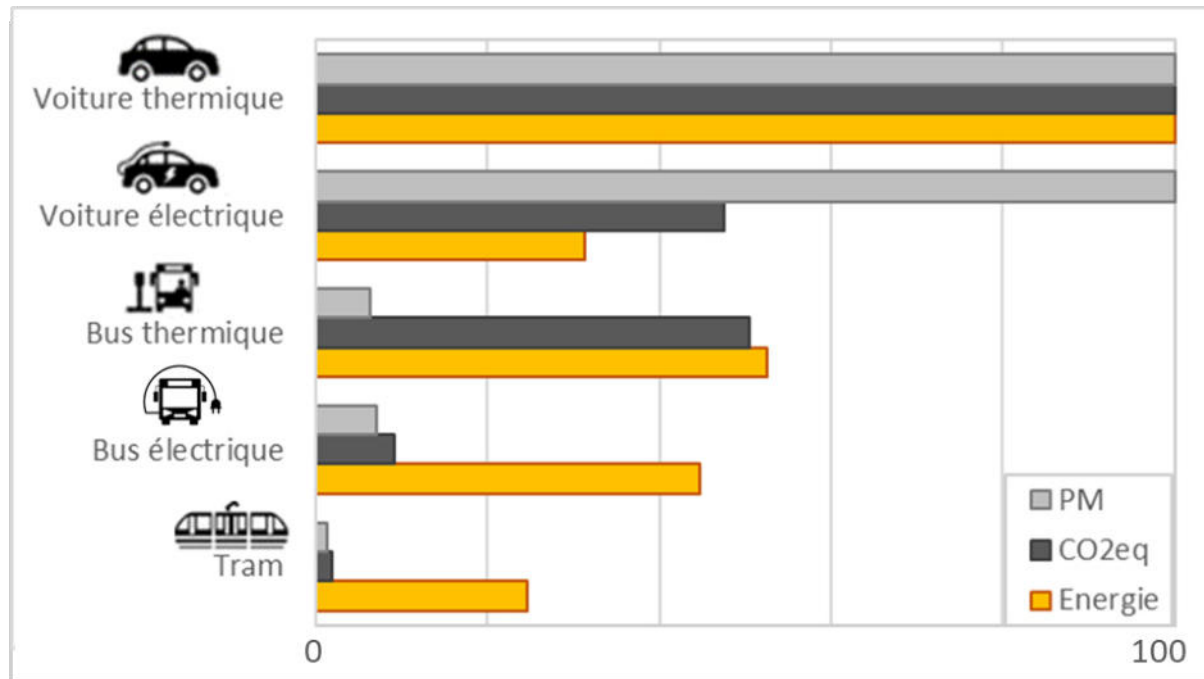


MODES DE TRANSPORT, ÉNERGIE ET ÉMISSIONS POLLUANTES

Le tram, un moyen de réduire la consommation énergétique et les émissions de polluants

Comparaison entre la voiture thermique et les autres modes de transports urbains.

Émissions de particules fines (PM), émissions de gaz à effet de serre et consommation énergétique par km et par passager, avec un indice 100 attribué aux voitures thermiques comme référence.



La resuspension et l'usure des pneus et des freins sont les principales sources d'émissions en particules fines d'un véhicule.

Un véhicule électrique émet autant, voire plus, de particules fines qu'un véhicule thermique.

MODES DE TRANSPORT ET AMÉNAGEMENT URBAIN

Le tram, un enjeu d'aménagement urbain

La place Kleber au fil du temps



ÎLOT DE CHALEUR URBAIN

Les zones urbaines sont plus chaudes que les zones rurales qui les entourent

L'un des objectifs de la transition écologique est de réduire l'îlot de chaleur urbain afin de limiter la hausse des températures causée par le changement climatique.



MODE DE TRANSPORT, ÎLOT DE CHALEUR ET POLLUTION

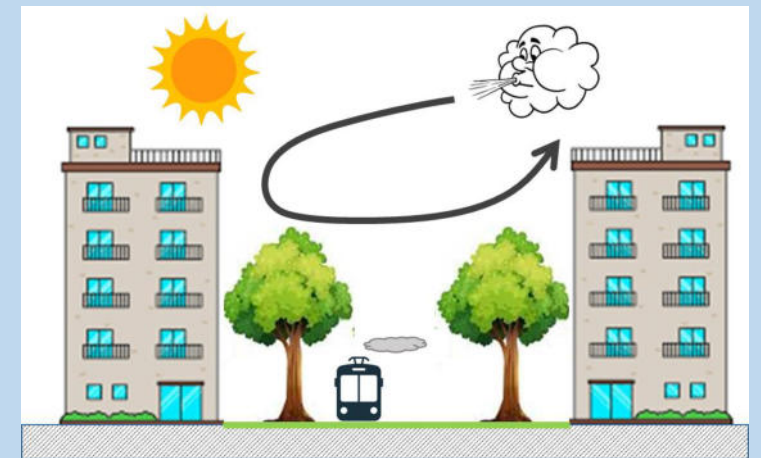
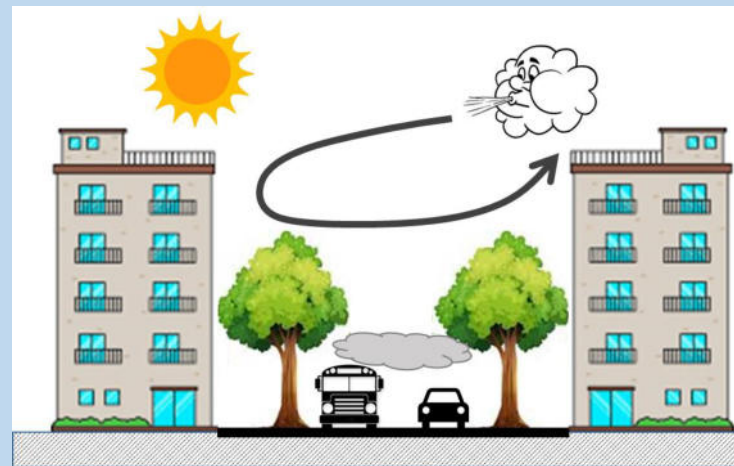
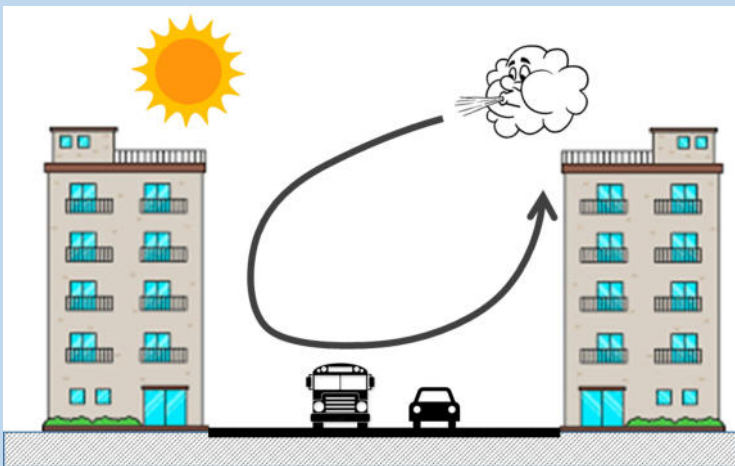
Le tram, un enjeu d'aménagement urbain

La végétalisation des zones urbaines permet d'atténuer les effets de l'îlot de chaleur urbain.

Les arbres sont une des solutions les plus efficaces pour limiter la hausse des températures car ils offrent de l'ombrage et améliorent la régulation du cycle de l'eau (évaporation/ruisselement) grâce à leurs racines profondes.

Les arbres contribuent par contre à la dégradation de la qualité de l'air car ils freinent la dispersion des polluants atmosphériques.

Le tram émettant moins de polluant que les autres modes de transport est le plus compatible avec l'implantation d'arbre et d'espace verts.





Laboratoire

image, ville, environnement | LIVE

de l'Université de Strasbourg

de l'ENGÉES et du CNRS



Merci pour votre attention!

Echanges avec Alain Clappier

En groupe de 5-6 personnes avec vos voisins :

Vos questions à Alain Clappier





**Rendez-vous à 10h50
dans l'hémicycle**



Les enjeux croisés de l'urbanisme et des mobilités dans la planification des mobilités

Benoît Vimbert

Directeur d'études chez ADEUS (Agence d'urbanisme de Strasbourg Rhin supérieur)

Ronan Golias

Directeur de projet stratégie à l'Eurométropole de Strasbourg



Articulation mobilités et urbanisme

Quelques éléments de cadrage

26 avril 2025



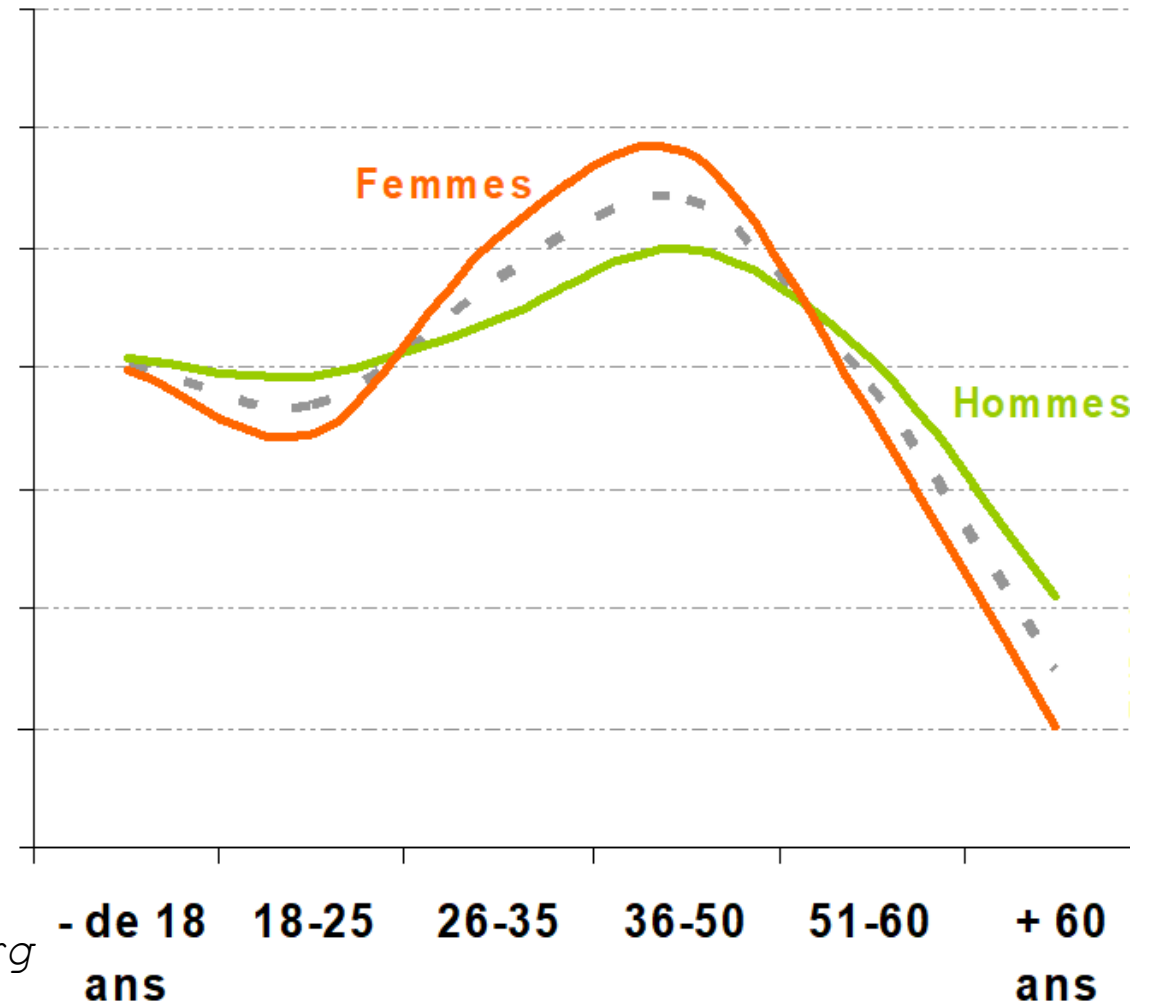
Mobilités, individus, quels rapports ?

Mobilités, individus, quels rapports ?

La mobilité individuelle est l'outil pour réaliser un programme d'activité !

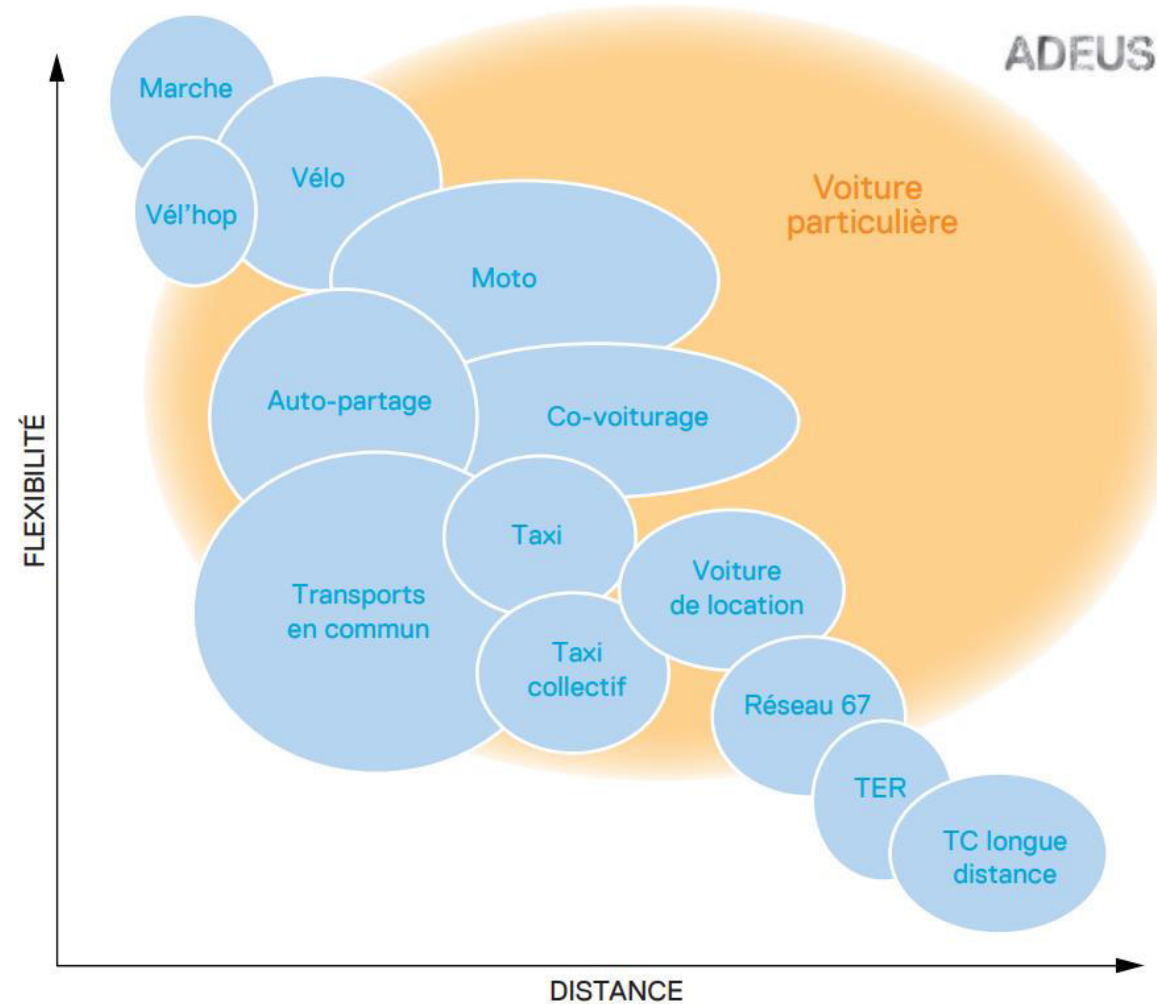
En moyenne un peu moins de **4 déplacements** par jour et par personne... mais avec des différences notables principalement selon l'âge.

*Source : enquête ménages
2019, périmètre
Eurométropole de Strasbourg*



Mobilités, individus, quels rapports ?

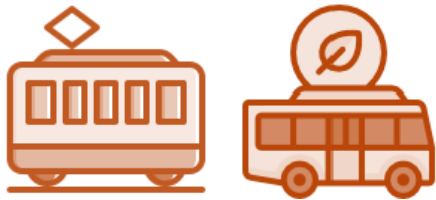
LES ZONES DE PERTINENCE DES DIFFÉRENTS MODE DE DÉPLACEMENT



Source : Projet de PDU de l'Eurométropole de Strasbourg, 2010

Mobilités, individus, quels rapports ?

Chaque mode a des **freins** à son usage. Ceux-ci ne sont évidemment pas les mêmes, et peuvent être réels ou perçus selon les cas !



Mobilités, individus, quels rapports ?

Tout le monde se déplace...

... mais différemment selon :

« La densité permet de vivre dans la proximité »

- Le territoire

« Pour utiliser les transports en commun,
encore faut-il qu'ils existent »

- L'offre de transport

- Ses besoins

« Ce n'est pas le tout d'avoir un bus devant chez moi,
encore faut-il qu'il m'emmène où j'ai besoin d'aller,
à l'heure où j'en ai besoin ! »

- Sa propre culture et sa propre
part d'irrationalité

« Tout n'est pas rationnel »

- ...

Mobilités, individus, quels rapports ?

Les déplacements = pratiques individuelles x la population
Conséquences sur l'espace public... et sur la qualité de notre air.



La foule au marché de Noël de Strasbourg, lors de son inauguration. (©Agathe Hertaut/ Facebook)



Les enseignements des premières lignes de tramway

Les enseignements des premières lignes de tramway : tout n'est pas rationnel !

1^{er} mai 1960 : 100 000 strasbourgeois « enterrent leur » tramway

La relation au tramway n'est pas uniquement fonctionnelle, elle est aussi sensible.



Les enseignements des premières lignes de tramway : un projet d'espace public



VAL ou TRAM ?

La réponse n'est pas technique.

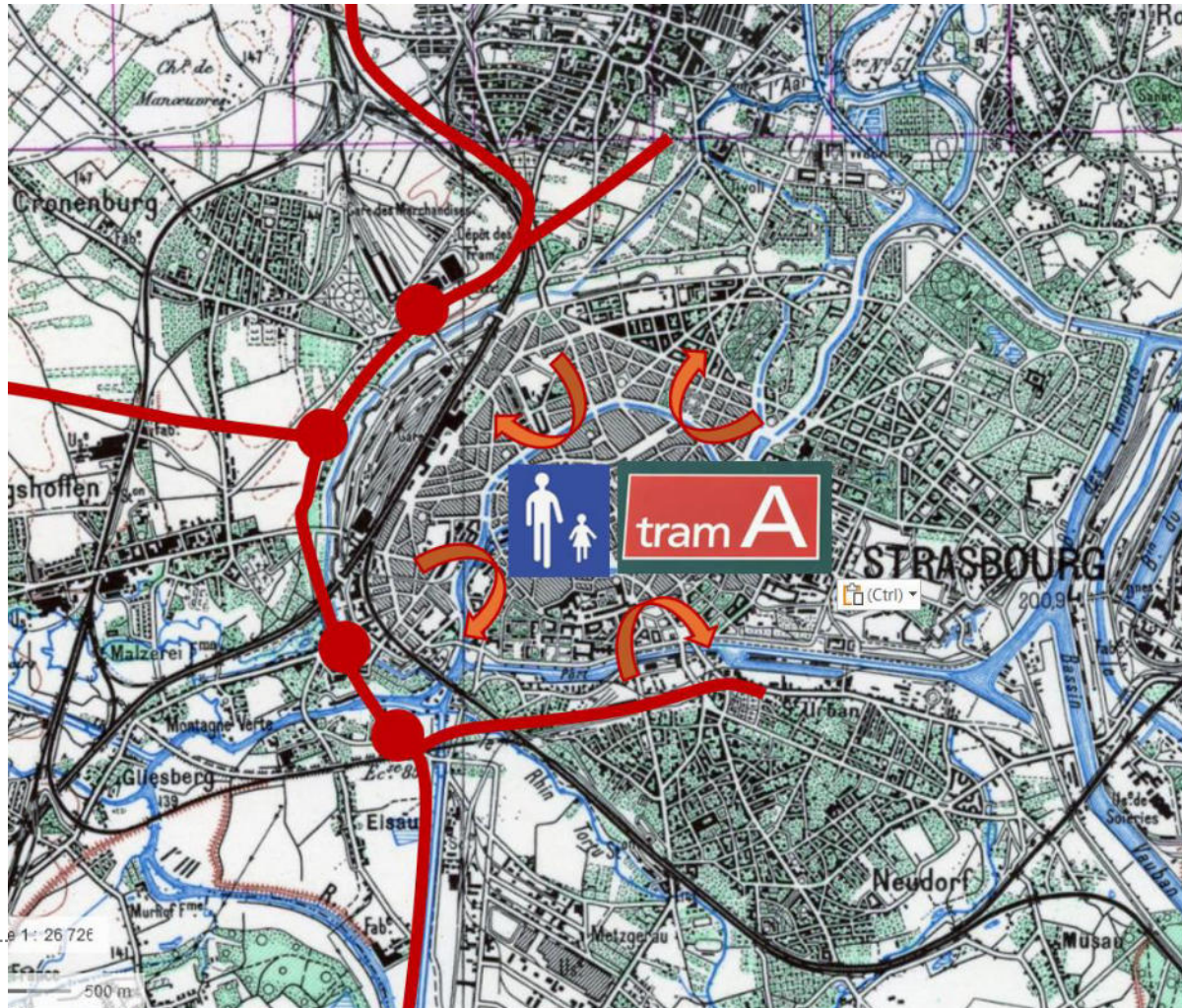
C'est une réponse qui se positionne sur le devenir de notre espace public



Merci d'avoir pris le premier tram avec moi
le dimanche 20 août 1989 !

A handwritten signature in black ink.

Les enseignements des premières lignes de tramway : le succès du tram, volet transport



- Des temps de parcours plus rapides en TC ;
- Une régularité garantie grâce au site propre intégral;
- la piétonnisation et l'amélioration du cadre de vie au centre ville
- Des parkings relais efficaces



- Boucles de circulation et interdiction du transit automobile au centre ville

Les enseignements des premières lignes de tramway : le succès du tram, volet aménagement

Des objectifs d'aménagement pour reconquérir l'espace public, « là où l'usage excessif de la voiture l'a gravement altéré » (1990-2000)

*Retraiter l'espace public de façade à façade
Réduire la place de la voiture et la redistribuer quand c'est possible
aux modes actifs
Préférer le site central... quand c'est possible
Proposer un site propre mais sans séparation
Verdir la ville autant que possible
Garantir la même qualité partout, de la périphérie au cœur de
métropole*

**→ mise en valeur du
patrimoine, attrait
touristique et commercial,
végétalisation, l'art dans
la ville, créer des lieux
de rencontre**



Avant / Before

Suite à la piétonisation, une nouvelle configuration de la place dans le cadre du concours de réaménagement du secteur Kléber/Homme de Fer et abords.

As a result of the area becoming pedestrian, a new layout of the square in the framework of the Kléber/Homme de Fer and vicinity area development contest.



Après / After



Avant / Before

Un quartier très hétéroclite rendu plus homogène grâce à l'insertion très arborée du tramway en site central. Les véhicules ont ainsi pu être disciplinés.

A heterogeneous section, made more homogeneous by the introduction of the tramway on a central site layout planted with trees. Allows greater vehicle control.



Après / After



Esplanade



Hautepierre



Les autres enseignements des premières lignes de tramway :

Au-delà des effets sur l'espace public !

Une politique du développement de l'offre...

Un usage croissant de tous les modes alternatifs à la voiture individuelle

Un repère dans l'imaginaire des Strasbourgeois

Des effets de valorisation sur les grandes fonctions urbaines (habitat, commerce, ...)





Articulation des politiques d'urbanisme et de mobilité

Urbanisme et mobilité : comment ça marche ?

Urbanisme :

- **Plan Local d'Urbanisme (PLU)** : on planifie le devenir de chaque m² de terrain public ou privé à travers des règles qui rendent possible ou interdisent certaines actions. S'organise à un horizon d'au moins 20 ans et est régulièrement remis à jour.

Mobilité :

- **Plan de mobilité** : planification à 20 ans des projets de mobilité (voiries, transport en commun en site propre –TCSP). Certains peuvent ensuite être déclinés années après année (le déploiement de stationnement vélo par exemple).

Objectif : faire converger au mieux la localisation des activités et les offres de transport pour faciliter les programmes quotidiens des habitants et entreprises

Urbanisme et mobilité : comment ça marche ?

Articuler toutes les échelles de territoire : grande accessibilité, bassin de mobilité, périmètre de l'Eurométropole



Pour tous les usagers de l'espace public : habitants, salariés, touristes, transport de marchandises



Permettre la multimodalité (bouquet de services de mobilité) et l'intermodalité (passer facilement d'un mode à l'autre), penser aux déplacements de rocade (y compris pour éviter les engorgements) et au développement des centres secondaires



Urbanisme et mobilité : comment ça marche ?



+



Urbanisme et mobilité : comment ça marche ?

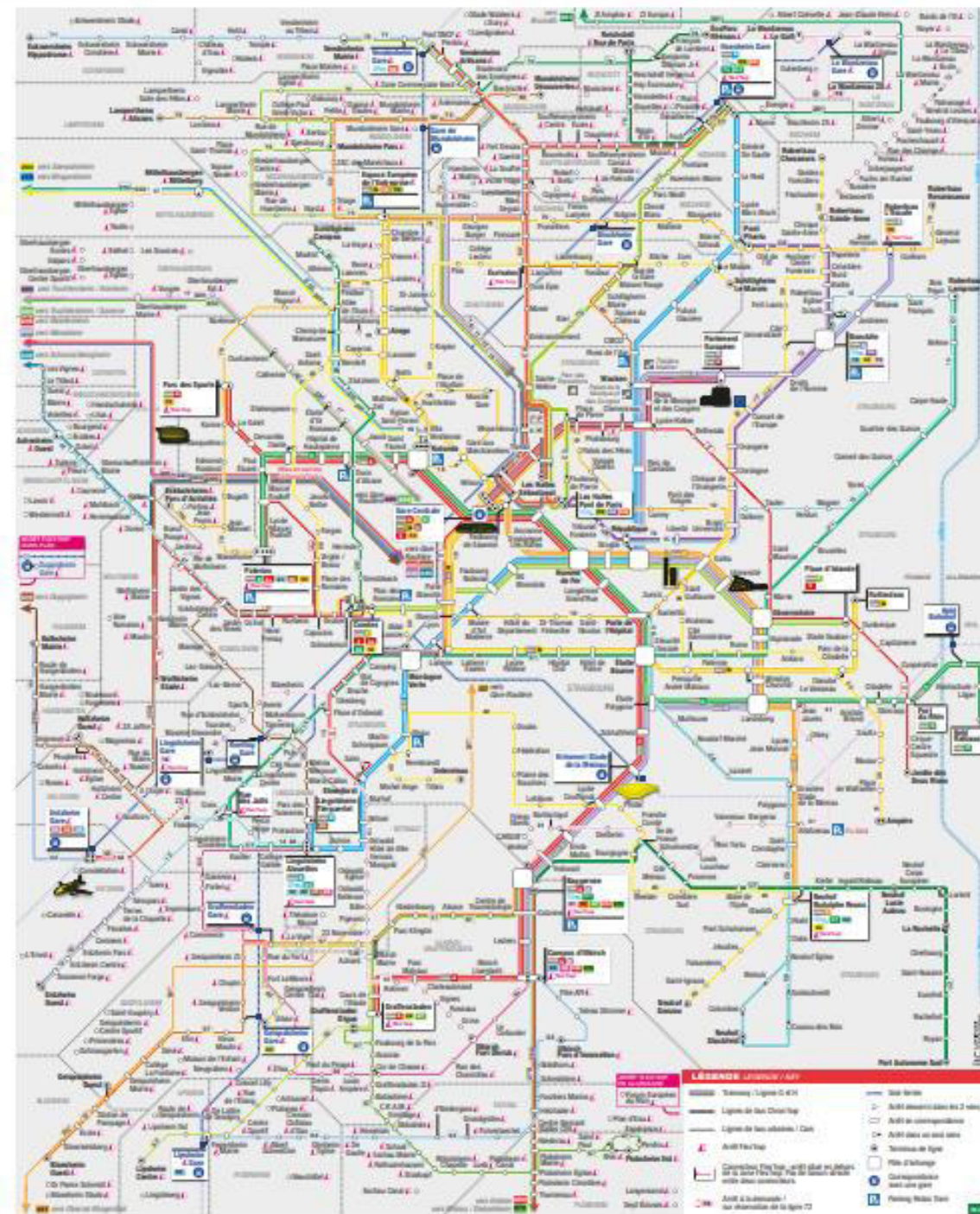
Complémentarité des différents modes de transport public pour une bonne couverture du territoire

De gros flux vers le centre avec des lignes structurantes (tram ou lignes Chron'hop)

Des lignes express depuis des communes de 2^{ème} couronne

Des lignes de rocade afin d'éviter de devoir passer systématiquement par le centre-ville saturé

Des lignes de rabattement, du transport à la demande pour compléter



Urbanisme et mobilité : Pourquoi ça marche ensemble ?

Ça marche à toutes les échelles :



Hier et aujourd'hui le tramway

Demain le REMe (Réseau Express Métropolitain européen)

Urbanisme et mobilité : Pourquoi ça marche ensemble ?

le lien entre urbanisme et mobilité est fondamental.

Pas de population → pas de besoins de mobilité → pas de nécessité d'avoir une offre de transport en commun

Uniquement des résidents sans emploi ou services → des tramways vides au delà des seules heures de pointe.

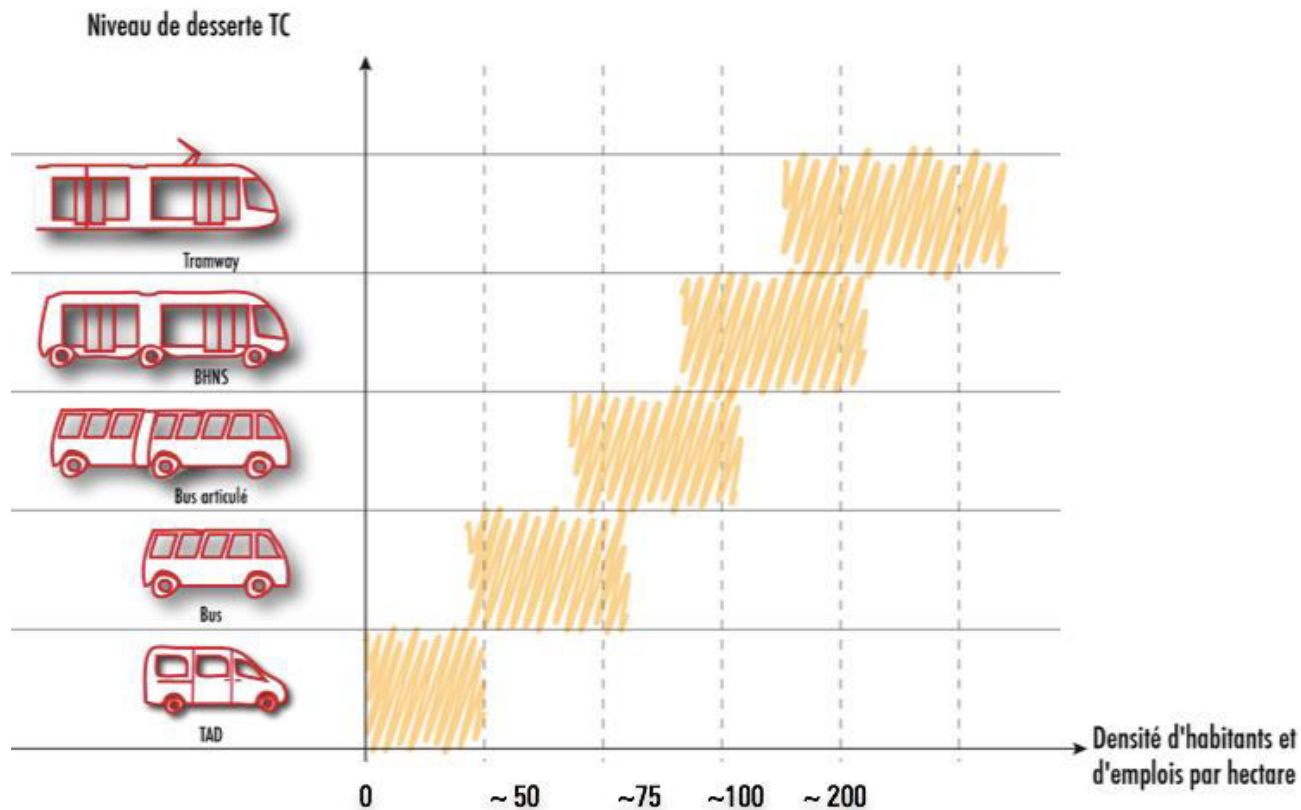
Inversement, un lycée non desservi en transport en commun → taux d'accompagnement automobile élevé, usage de la voiture pour le travail plus important (notion de boucle de déplacements)

Population

Mixité fonctionnelle

Services

Urbanisme et mobilité : Pourquoi ça marche ensemble ?



Principes : adaptation du mode à la densité, moins d'arrêts pour aller plus vite, moindre charge en bout de ligne, utilisation du même véhicule sur toute la journée...

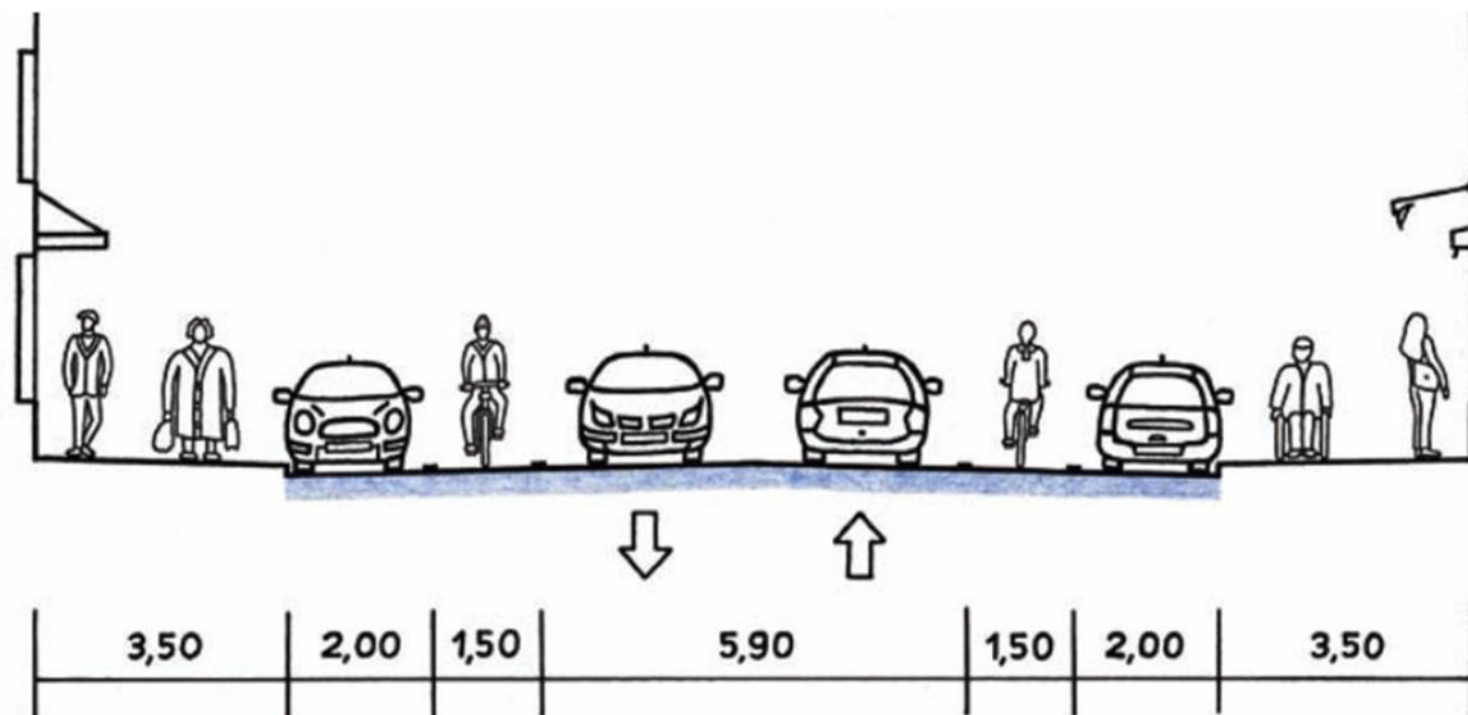
Critères de succès : amplitude horaire, fréquence, vitesse, régularité

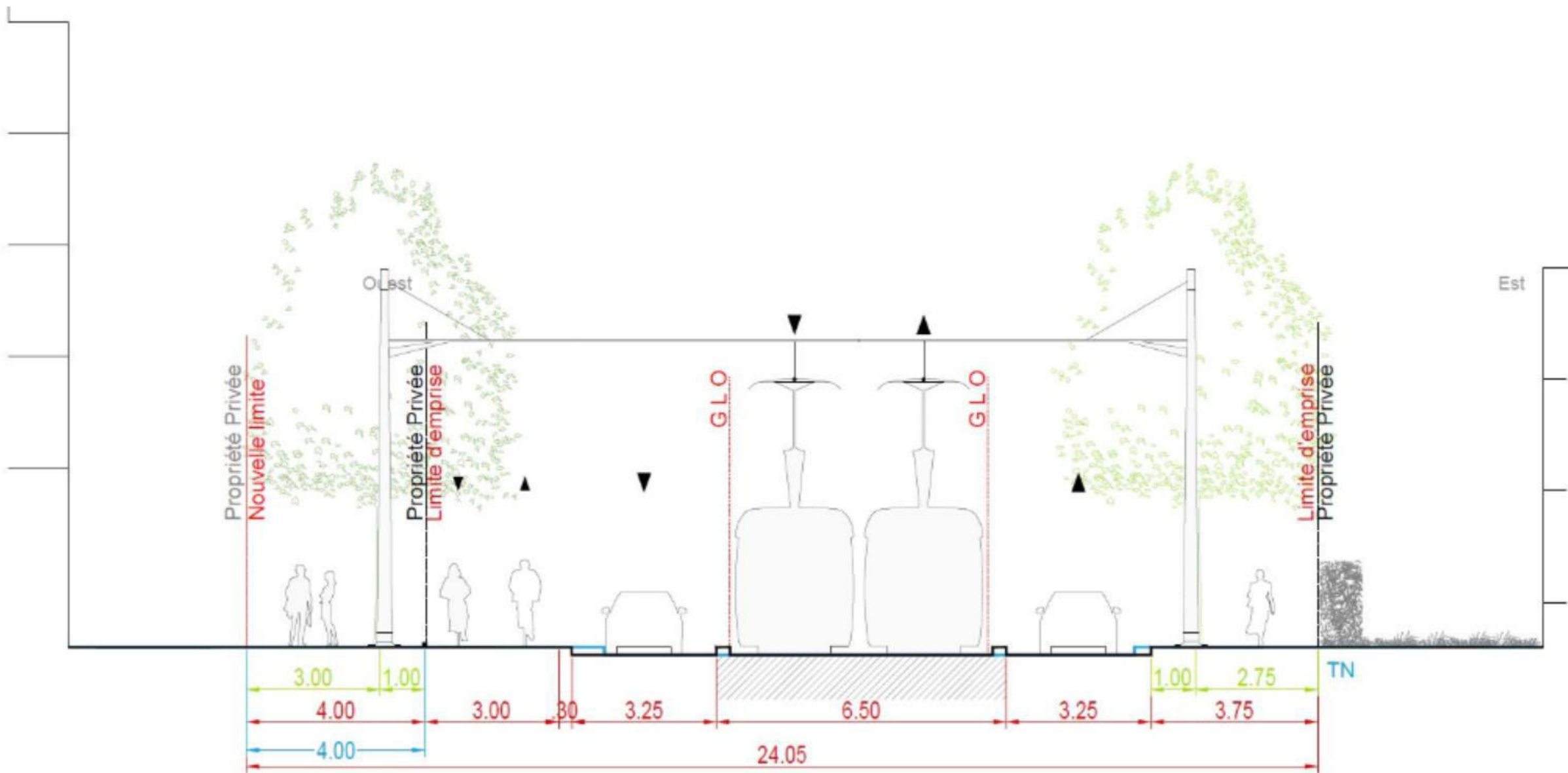
Urbanisme et mobilité : Des arbitrages nécessaires sur l'espace public





En dehors des bus qui n'ont plus de voie réservée, l'accessibilité pour les autres usagers s'est améliorée.





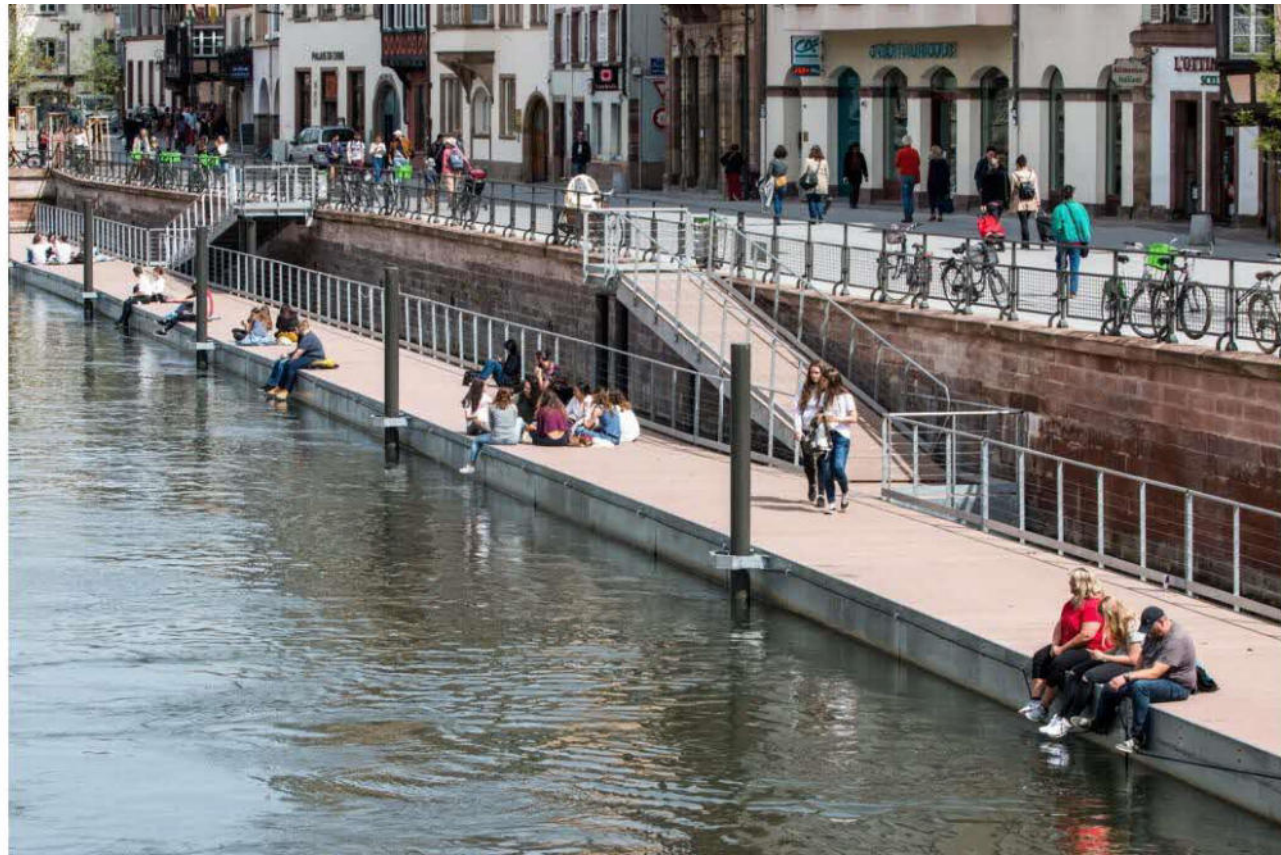


Quai des Bateliers
avant / après 2018

Des comportements qui ont
changé, pas uniquement un
changement d'itinéraire des
automobilistes :

Quais Bateliers + rue des
Orphelins :

13 800 veh/jour avant,
7 700 veh/jour après

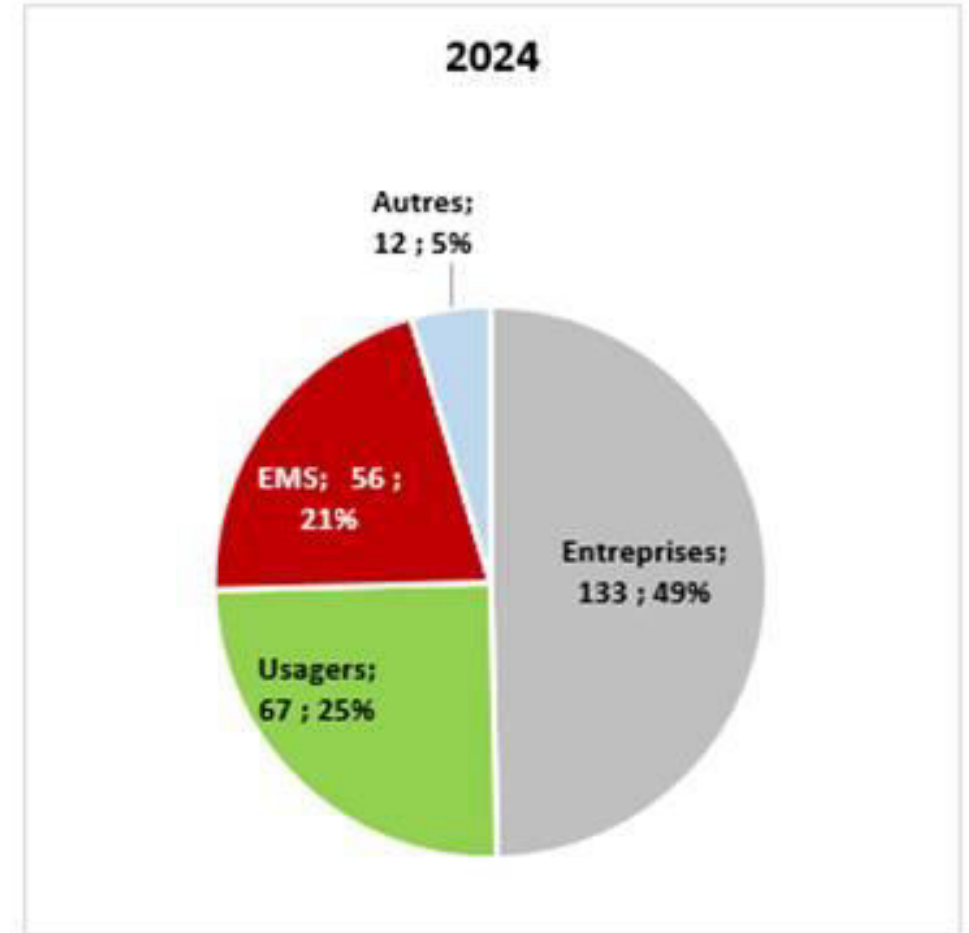


Des enjeux de soutenabilité et de coût

La mobilité doit aider à rendre la métropole résiliente aux crises

Un système qui est payé par les entreprises, les contribuables, les usagers

Penser au coût de l'investissement mais surtout au coût de fonctionnement

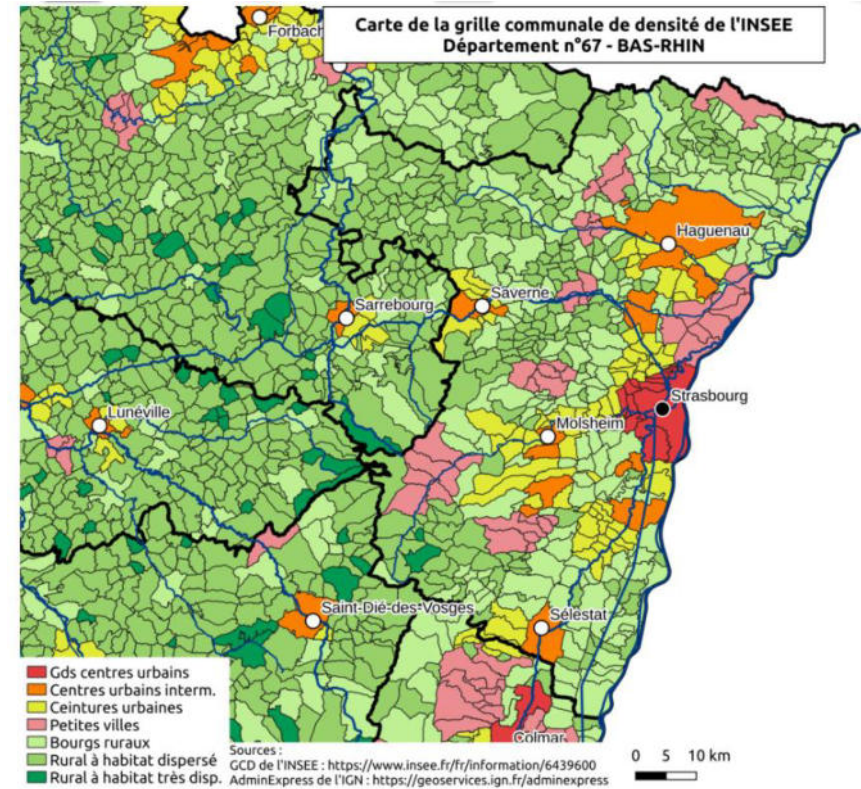
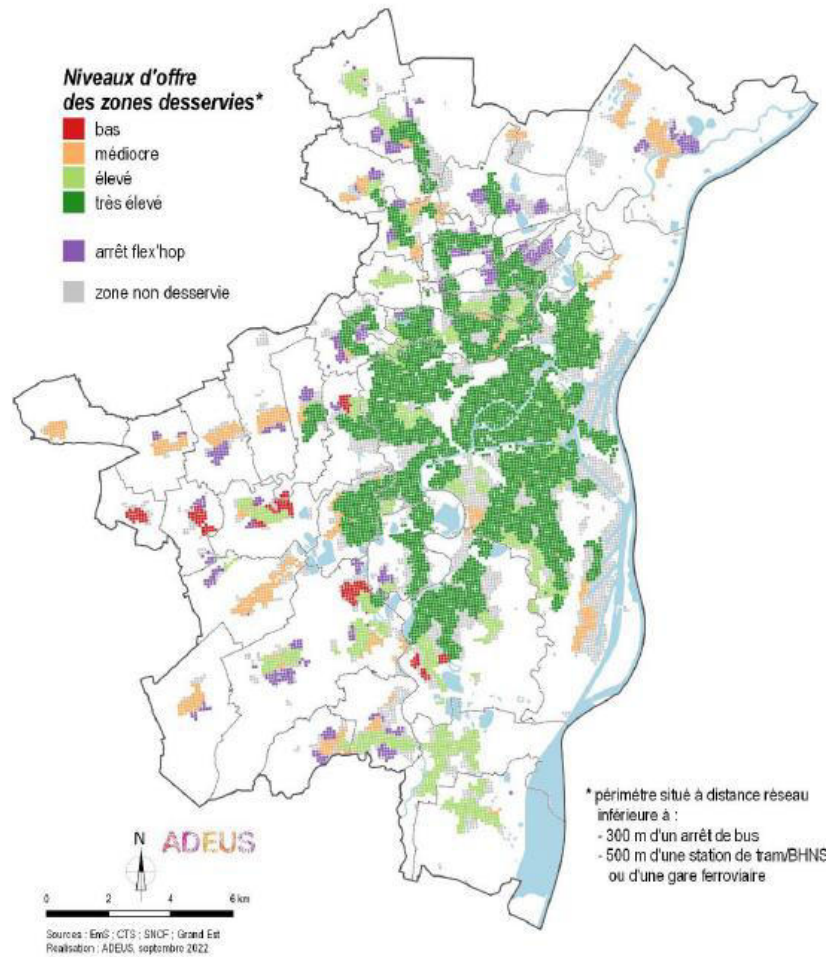


*Source : Budget annexe mobilité 2024
EMS, en millions d'€*

Benoit VIMBERT, ADEUS

Ronan GOLIAS, EMS

Urbanisme et mobilité : comment ça marche ?



Urbanisme et mobilité : comment ça marche ?

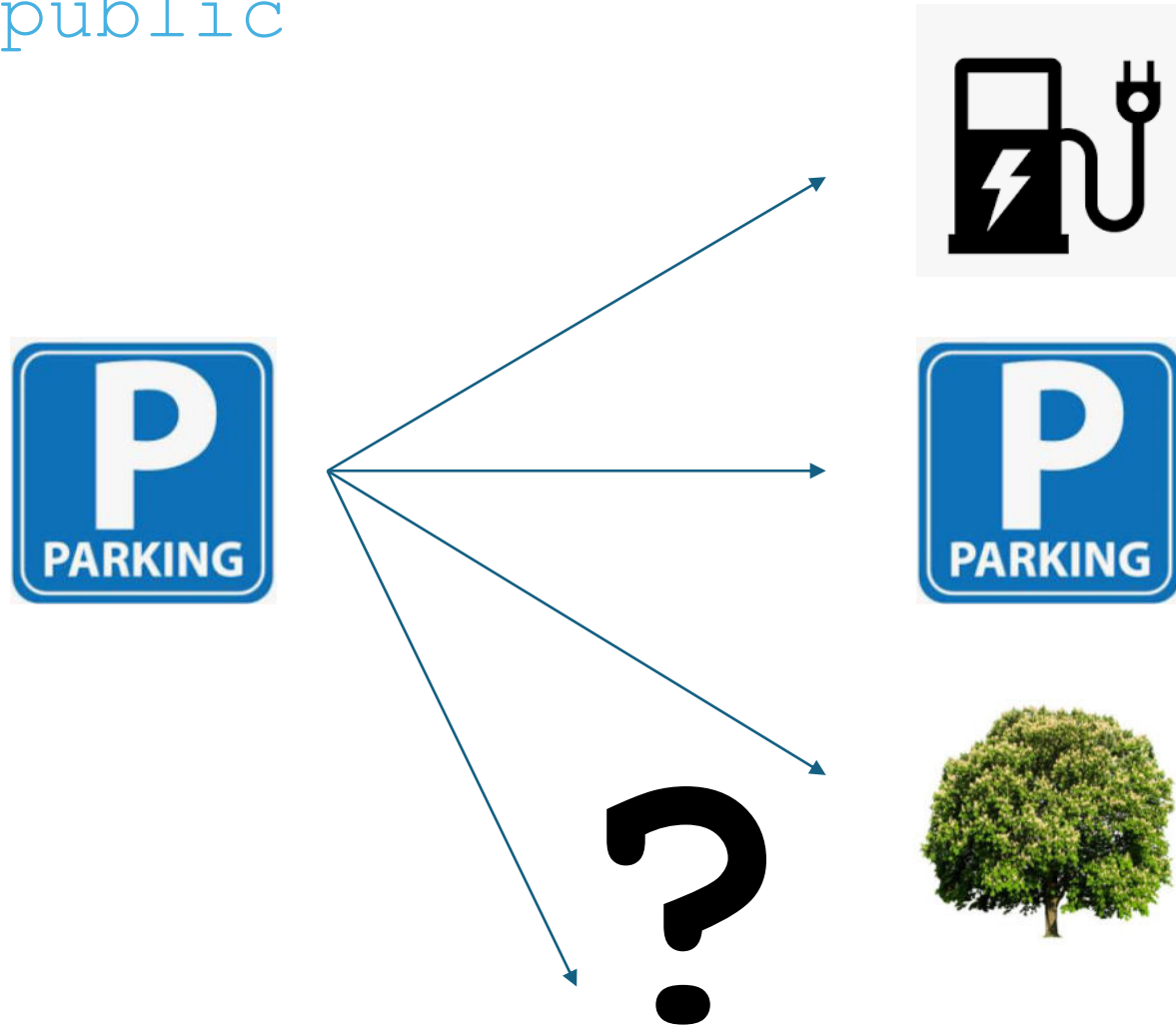
Comparaison de capacité de transport entre transports urbains et automobile



... circulant
toutes les 6 minutes
(12 min. hors pointe)
offre une capacité
correspondant au
débit d'une ...



Urbanisme et mobilité : Des arbitrages nécessaires sur l'espace public



Echanges avec Benoît Wimbert et Ronan Golias

En groupe de 5-6 personnes avec vos voisins :

Vos questions à Benoît Wimbert
et Ronan Golias



PAUSE DEJEUNER

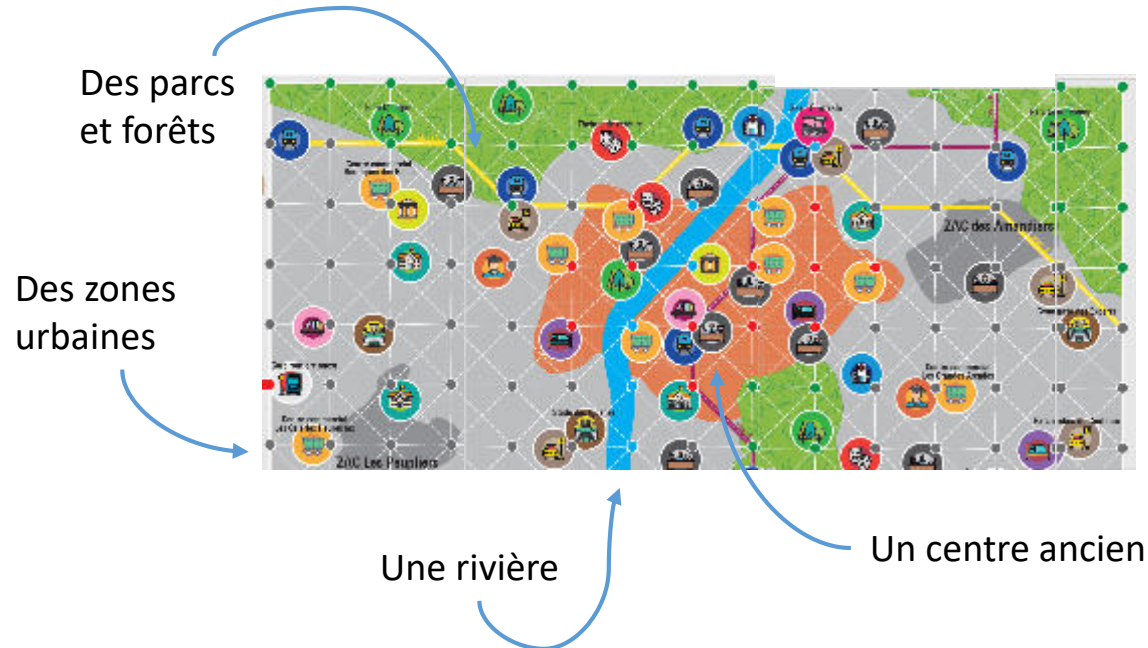
**Rendez-vous à 13h15 pour une photo de
groupe puis dans les salles à 13h30**



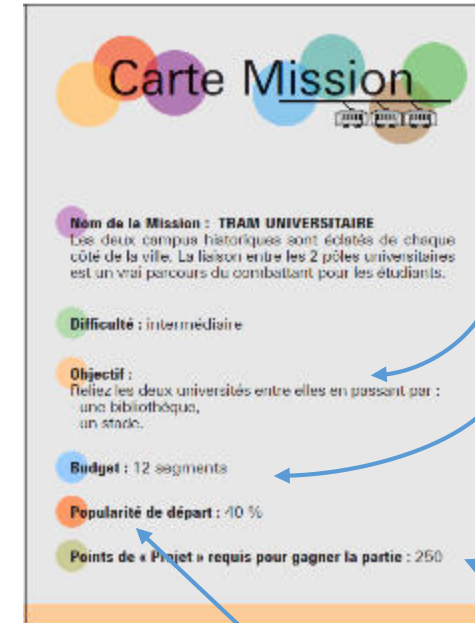
Votre équipe municipale doit mettre en place une ligne de tramway



Votre territoire est représenté par un plateau de jeu avec plusieurs zones



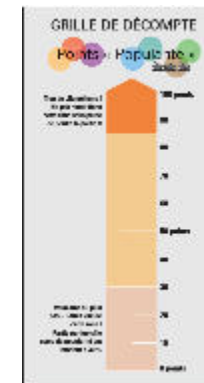
Vous disposez d'une carte mission



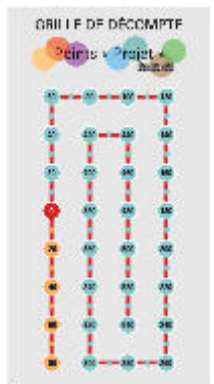
Les objectifs de votre ligne de tramway

Le nombre de rames que vous possédez pour construire votre tramway

Les points « projet » pour gagner la partie, à faire évoluer sur votre grille

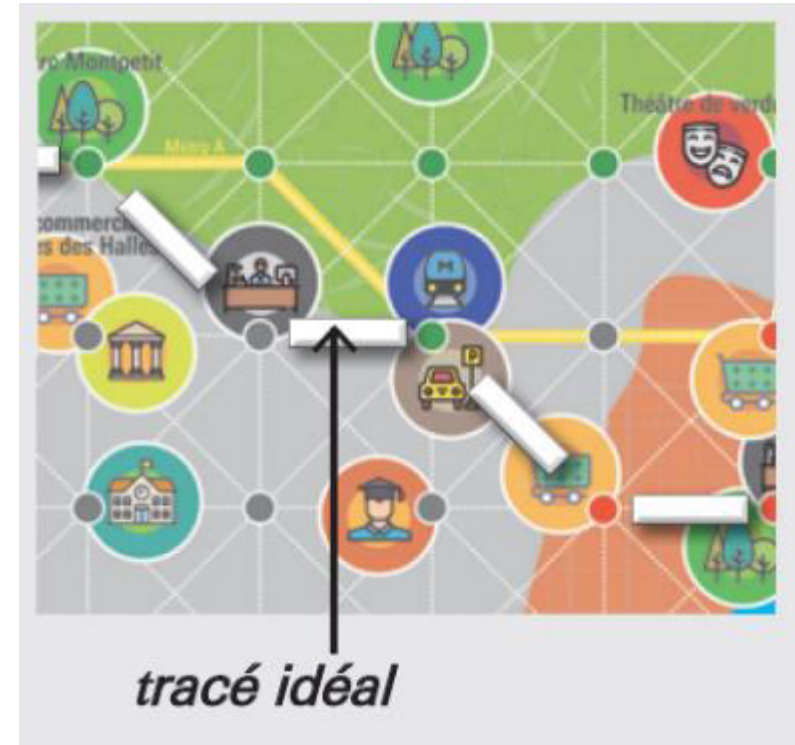


Le pourcentage de popularité de votre équipe municipale, à reporter sur la grille de décompte



A vous de jouer !

En respectant les objectifs de
votre mission,
tracez votre ligne de tramway
idéale, avec les rames blanches



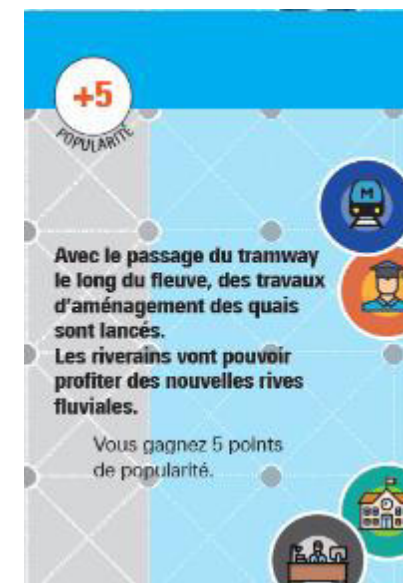
Votre ligne de tramway idéale est tracée ?

Place aux travaux !

Pour chaque rame rouge construite sur votre itinéraire, tirez une carte correspondant à la zone où vous vous trouvez



Suivez les indications



Pour gagner des points de popularité et du budget supplémentaire pour de nouvelles rames de tramway



Rendez-vous à 14h30 dans l'hémicycle



L'histoire et les grandes composantes du projet Tram Nord

Philippe Pagenot

Sophie Mascarell

Direction des Mobilités

Service Aménagements Tramway de la Ville et
de l'Eurométropole de Strasbourg



Sommaire

1. **Le projet tram Nord présenté à l'enquête publique**
2. **La mise en débat de la desserte du Nord en tramway**

Les objectifs de développement du réseau tram

Créer 3 nouvelles liaisons tramway en tenant compte des contraintes actuelles du réseau

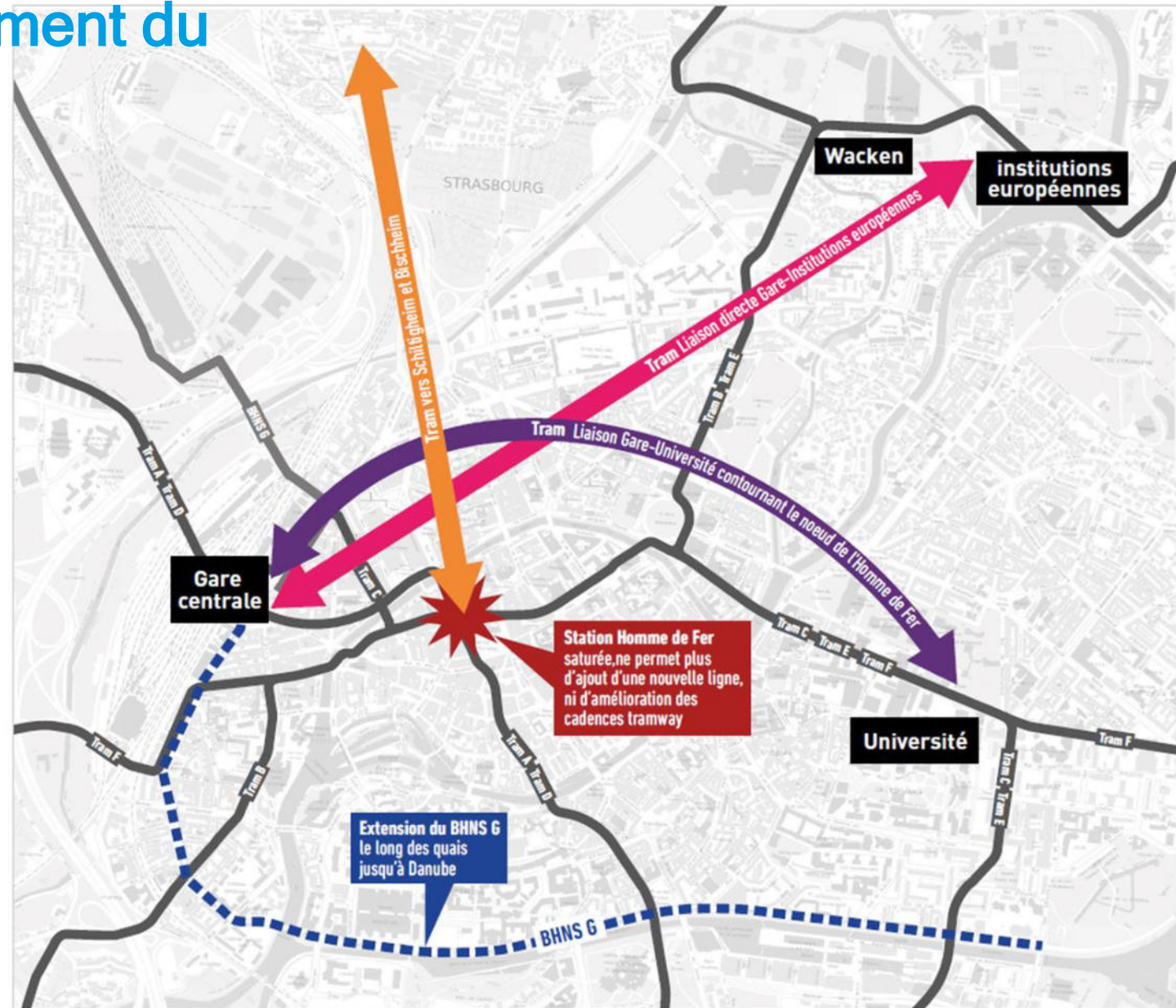
Desservir Schiltigheim et Bischheim en tramway

Améliorer l'accessibilité du quartier d'affaires strasbourgeois et des Institutions Européennes sans correspondance

Renforcer à Strasbourg la liaison Gare-Université, par une ligne rapide et directe qui ne charge pas inutilement le réseau dans l'hypercentre

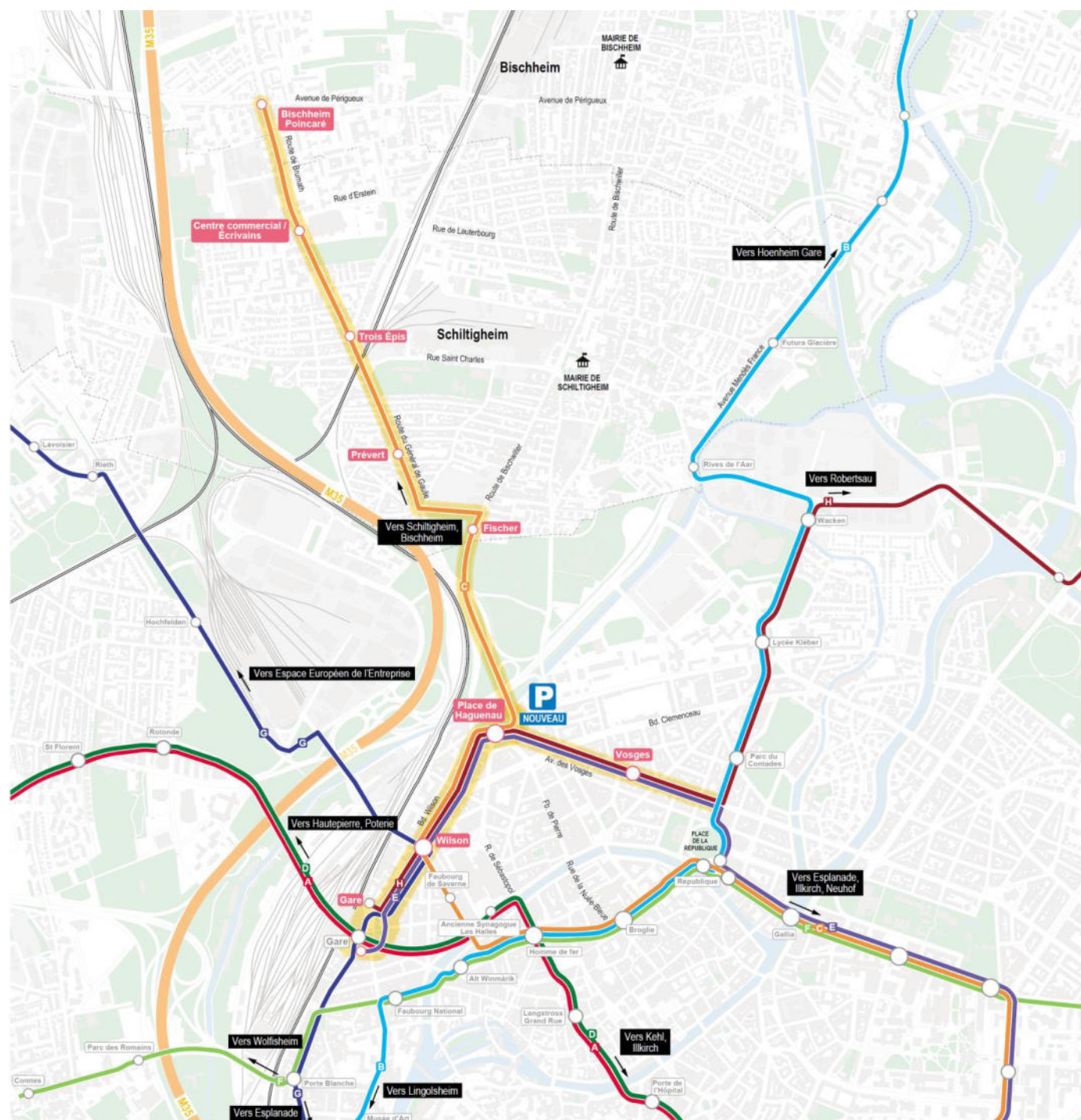
LA STATION DE L'HOMME DE FER EN BREF, C'EST :

- 5 lignes de tramway sur 6 qui s'y croisent
- 1 rame toutes les 20 secondes
- 300 000 personnes par jour
- 2/3 des correspondances du réseau tramway



+ 9 nouvelles stations
46000 habitants desservis
22000 emplois desservis

- 13 min de Bischheim-Poincaré à Faubourg de Saverne
- 12 à 13 min entre la gare et la station Parlement
- 11 à 12 min entre la gare et la station Université

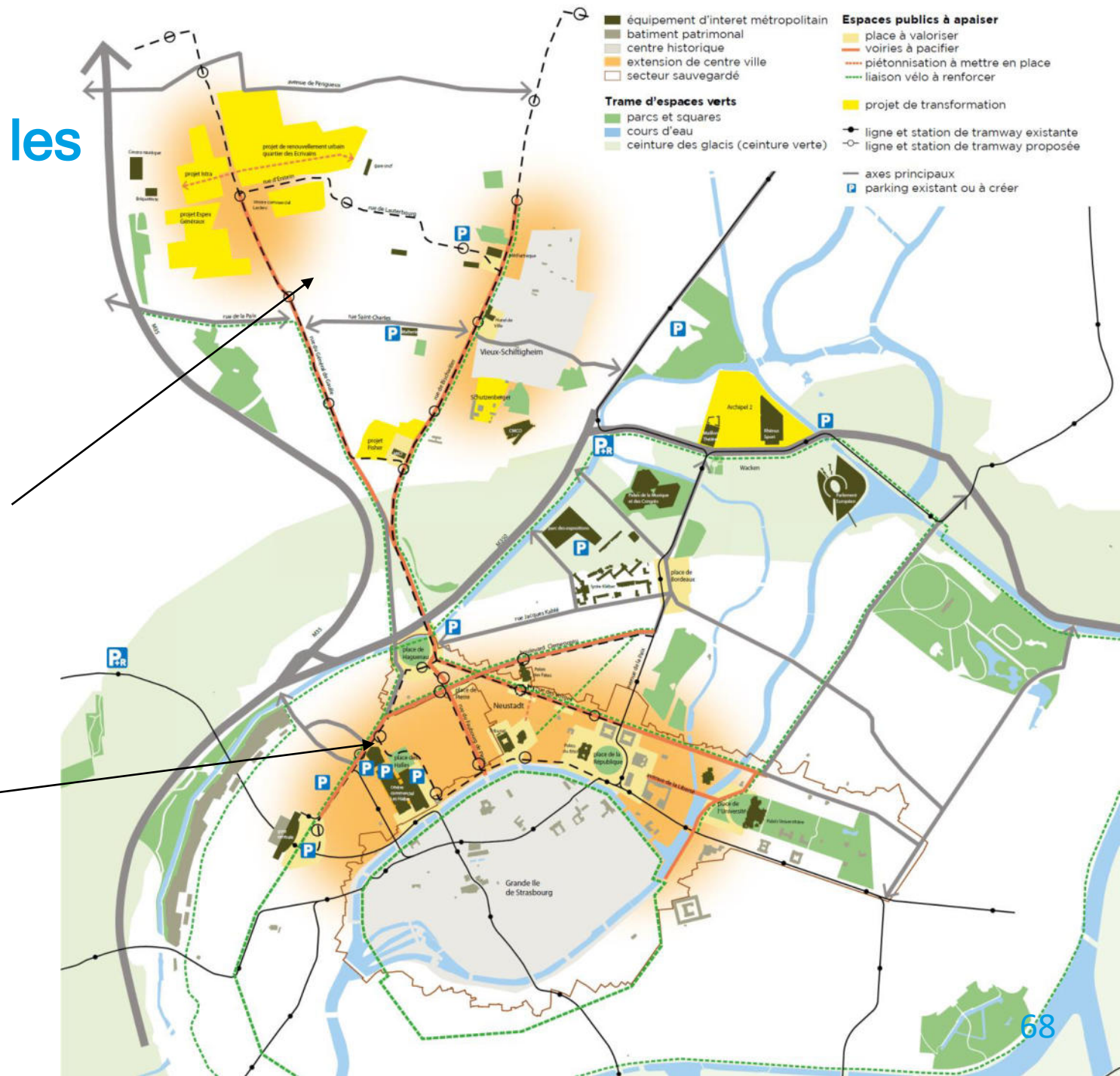


Un objectif d'accompagner les transformations urbaines

Les villes se développent et se transforment

Côté Schiltigheim et Bischheim accompagner l'arrivée de nouveaux quartiers d'habitat à la place des friches industrielles et brassicoles, la rénovation urbaine des Écrivains, du quartier des Généraux, mais aussi agrandir la centralité Schillickoise.

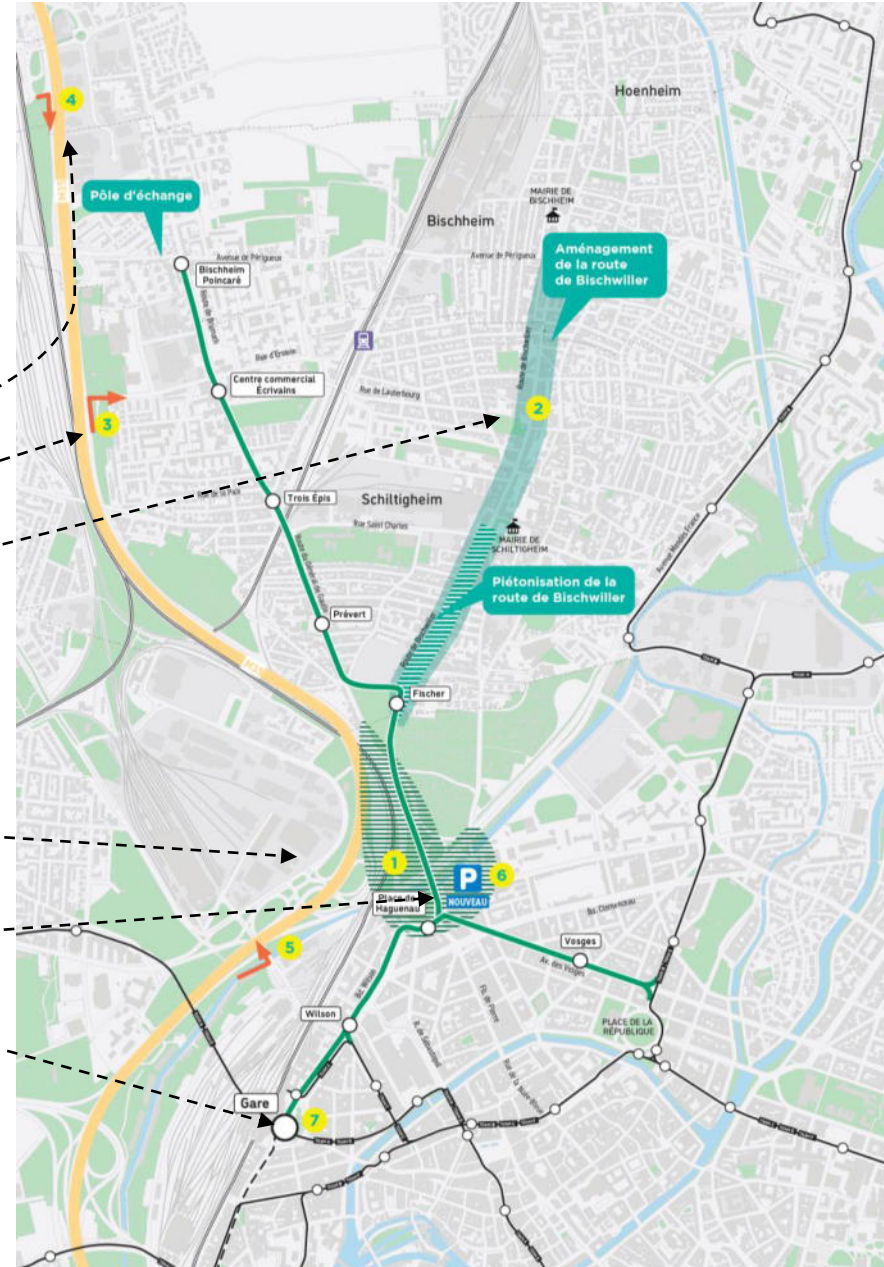
Côté Strasbourg, mettre en valeur le patrimoine de la Neustadt, reconnue à l'UNESCO et protégé par le Plan de Sauvegarde et de mise en valeur (PSMV)



Le projet tram Nord au complet

Le projet comprend aussi

- 4** Un nouvel accès à la M35 Sud depuis Hœnheim
- 3** Un nouvel accès à Schiltigheim depuis la M35 Sud
- 2** La requalification de la route de Bischwiller
- 1 5** L'aménagement du parc de la place de Haguenau, avec la déconstruction et la reconstruction des accès à la M35
- 6** Un nouveau parking public automobile de 290 places
- 7** Un grand parking vélo souterrain d'environ 2400 places à la gare s'ajoutant au parking vélo existant de 760 places



Le projet tram au Nord

Les rues aujourd'hui

Route du Général de Gaulle, au sud



Emprise existante 15 m				
Trottoir pavés	PC unidir	Chaussée	Statio. enrob.	Trott pavé.
2.8m	1.50m	5.90m	2m	2.8m

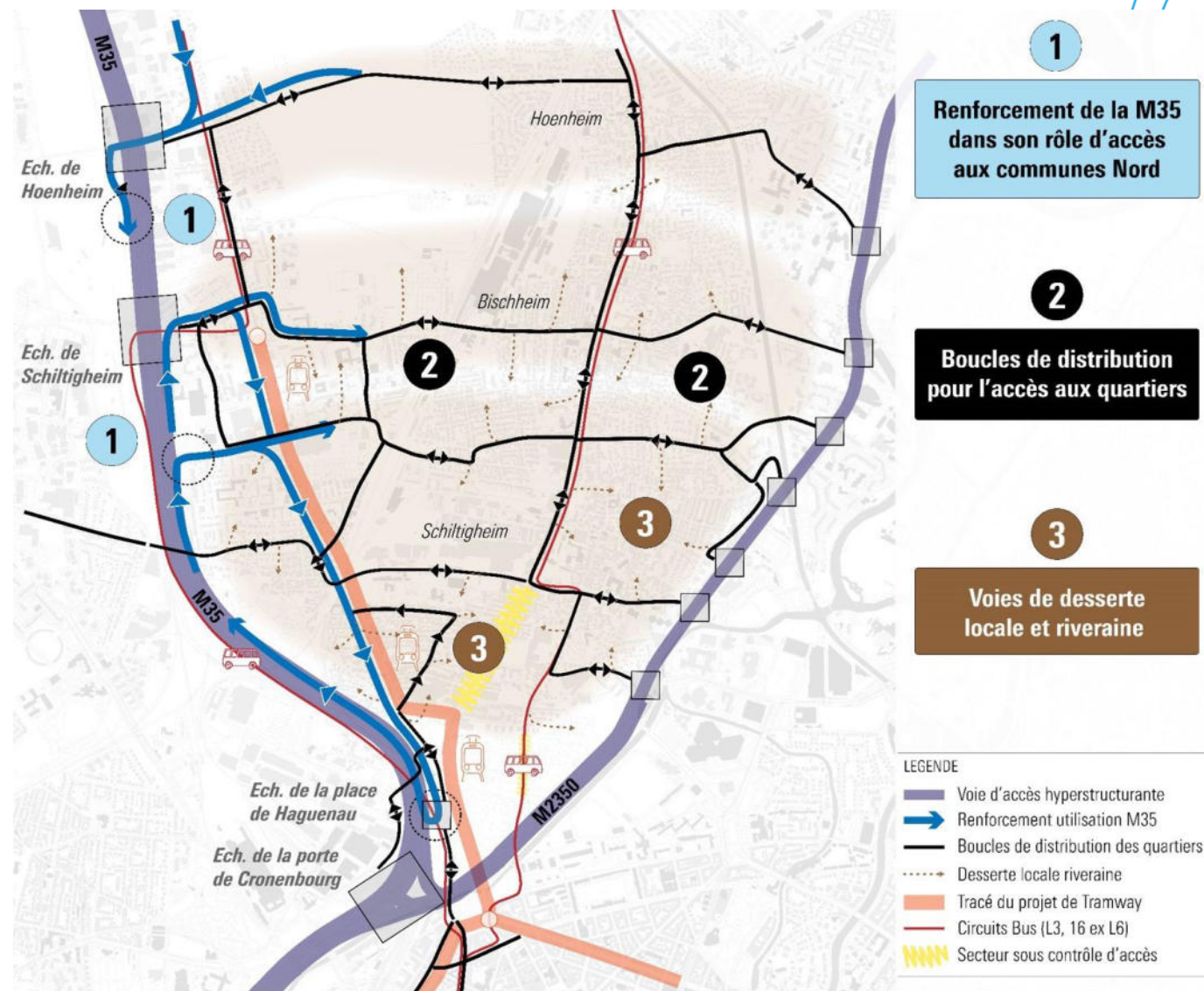
Route du Général de Gaulle, au sud



Route du Général de Gaulle-route de Brumath, au Nord

Le projet tram au Nord

Les principes de la circulation générale



Le projet tram au Nord

Le terminus Nord

Vue vers le sud



Avant

Après avec le projet

Le projet tram au Nord

La route du Général de Gaulle - secteur « Ecrivains »

Vue vers le Nord



Avant

*Après avec le
projet*

Le projet tram au Nord

La route du Général de Gaulle - secteur « Cimetière »

Vue vers le sud



Avant



*Après avec le
projet*

Le projet tram au Nord

La route du général de Gaulle - secteur « Prévert »

Vue vers le sud

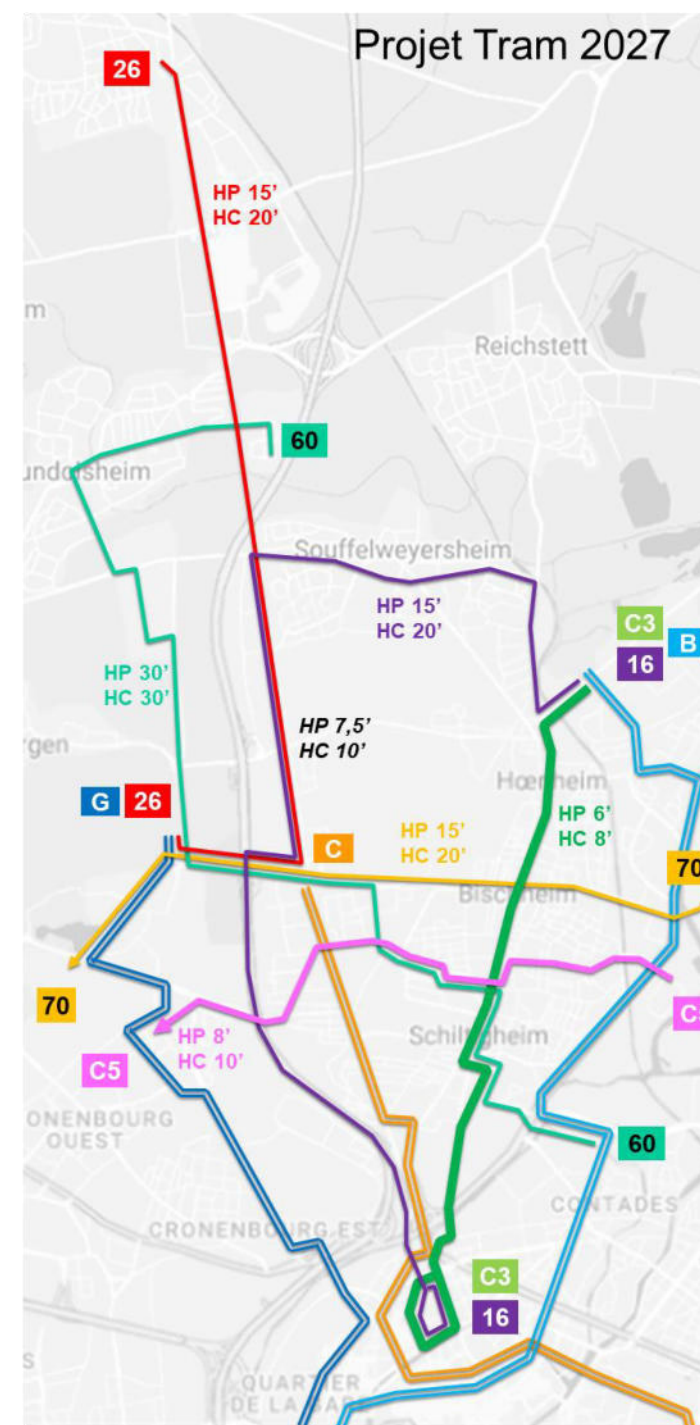
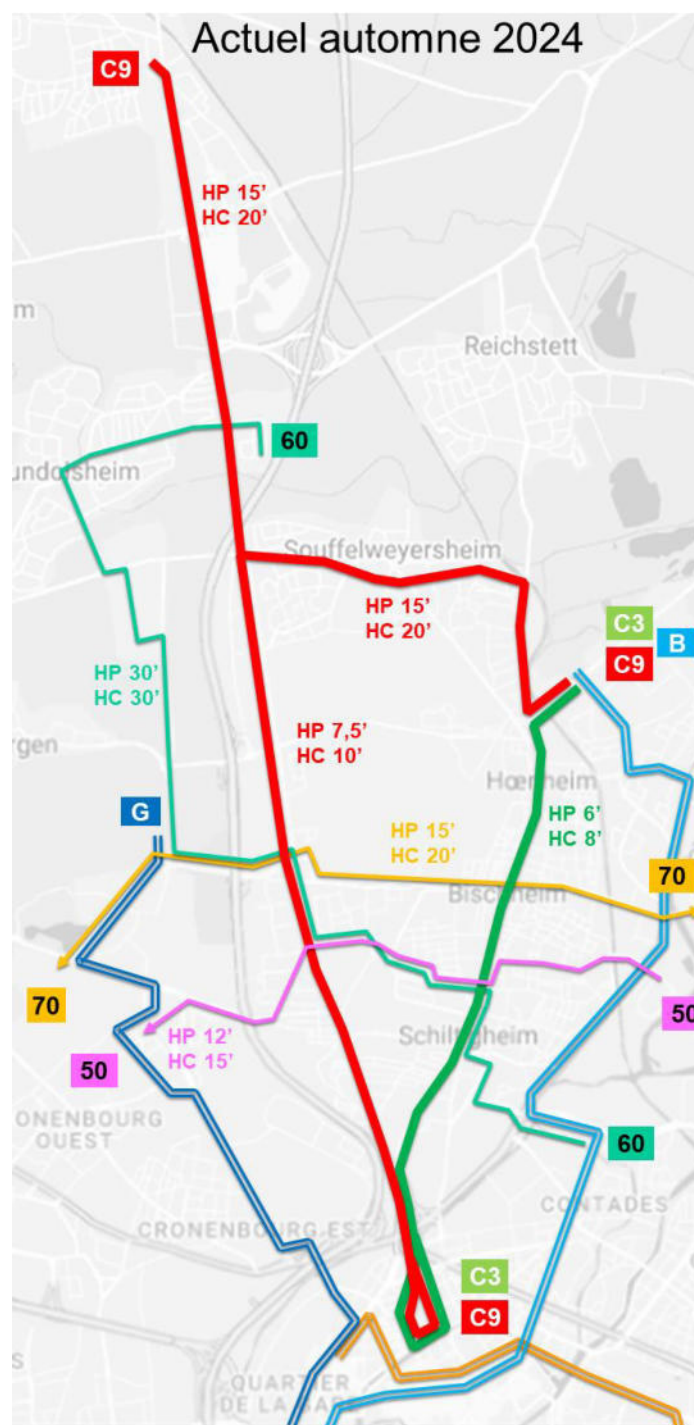


Avant



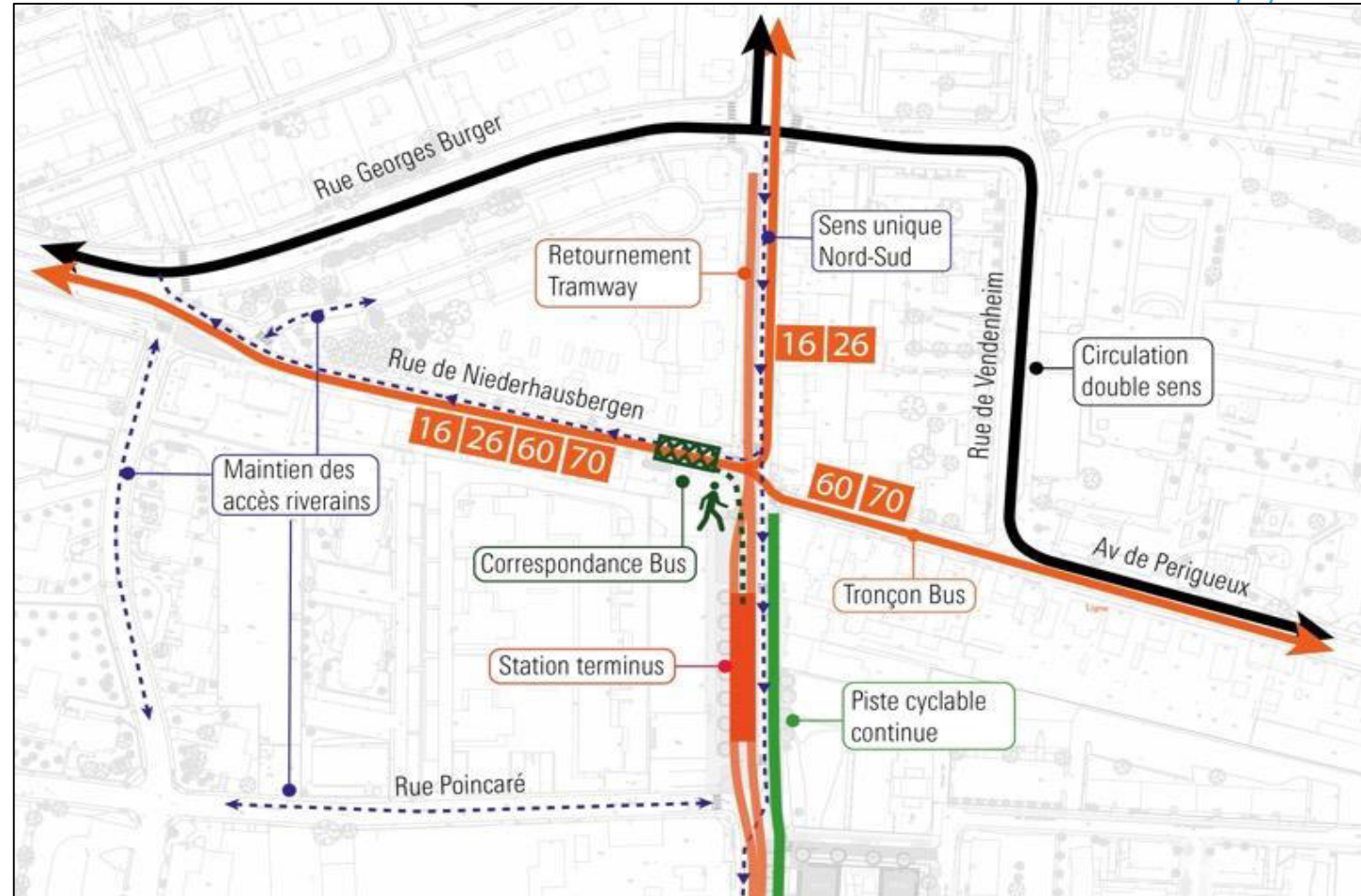
*Après avec le
projet*

Les adaptations du réseau de bus au Nord



Les adaptations du réseau de bus

Le pôle d'échanges au terminus Nord

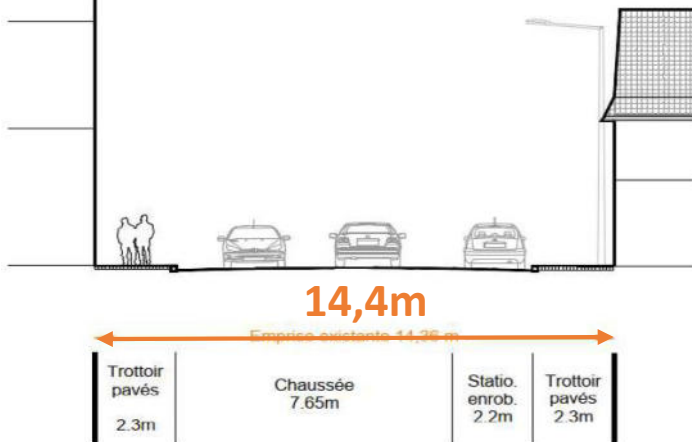


Le projet tram au Nord

La route de Bischwiller



Existant partie sud



Partie Nord

Piste cyclable, maintien circulation automobile à double sens

Partie Sud

Aménagement complet de piétonnisation avec bornes

Le projet tram au Nord

La route de Bischwiller, partie Sud



Avant



*Après avec le
projet*

Au cœur du projet, un grand parc

La transformation de la Place de Haguenau
en Parc



Avant

*Après avec
le projet*



Le projet tram côté Strasbourg

L'avenue des Vosges



Avant

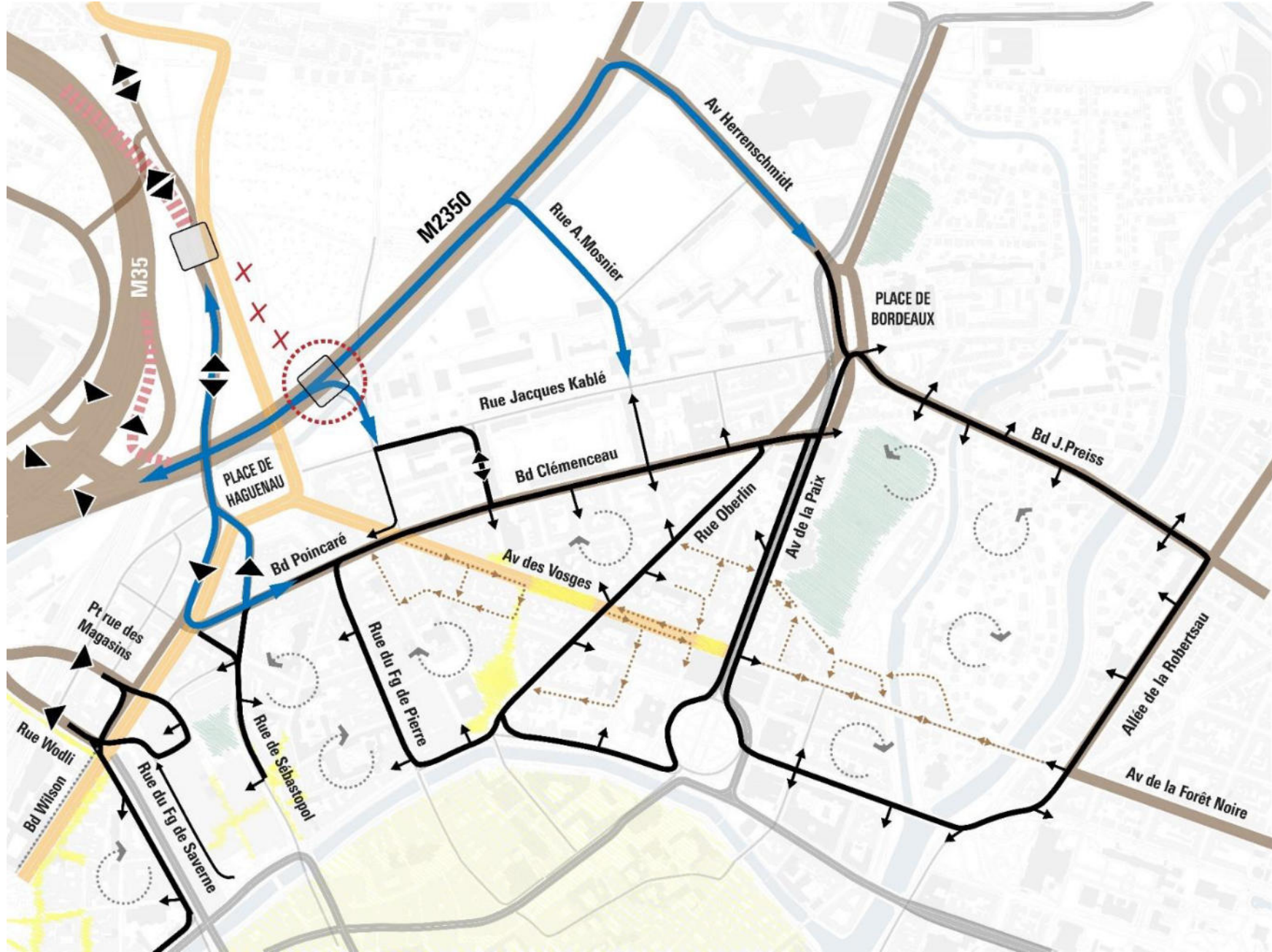
Après avec le projet

Le projet tram côté Strasbourg

L'avenue des Vosges



- Le tram et les voitures se partagent la même voie de circulation au centre de l'avenue.
- De part et d'autre, des « bandes » qui permettent de se stationner pour une courte durée, d'accès pour les pompiers, les livraisons, et de végétaliser.
- Des pistes cyclables unidirectionnelles sont aménagées de part et d'autre



1

**Redistribution des rôles
dans les flux d'accès
au réseau routier magistral**

2

**Boucles de distribution
et d'accès au quartier**

3

**Vosges : boucles de desserte
locale (mixité tramway)**

4

**Coeurs de quartiers
non traversants
pour le trafic automobile**

LEGENDE

- Voie d'accès hyperstructurante
- Réseau interquartiers
- Rôle d'accès au réseau structurant
- Boucles de distribution des quartiers
- Desserte locale riveraine
- Tracé du projet de Tramway
- Cheminement piéton privilégié

Nouveau parking Kablé

pour compenser en partie la perte de places de stationnement dans la rue



290 places de stationnement

Le projet tram côté Strasbourg

La Place de la gare



- Une 2e station tram au sud de la place;
- Une piste cyclable qui traverse la place
- Maintien de la circulation automobile pour les riverains et les hôtels, taxis, bus, cars, PMR.
- Il n'y a plus de circulation automobile traversant entre le boulevard de Metz et le boulevard Wilson.
- Transformation du parking voiture gare courte durée en parking vélo → la dépose gare est reportée dans les parkings Wodli et Ste Aurélie.

Après avec le projet

Le projet tram côté Strasbourg

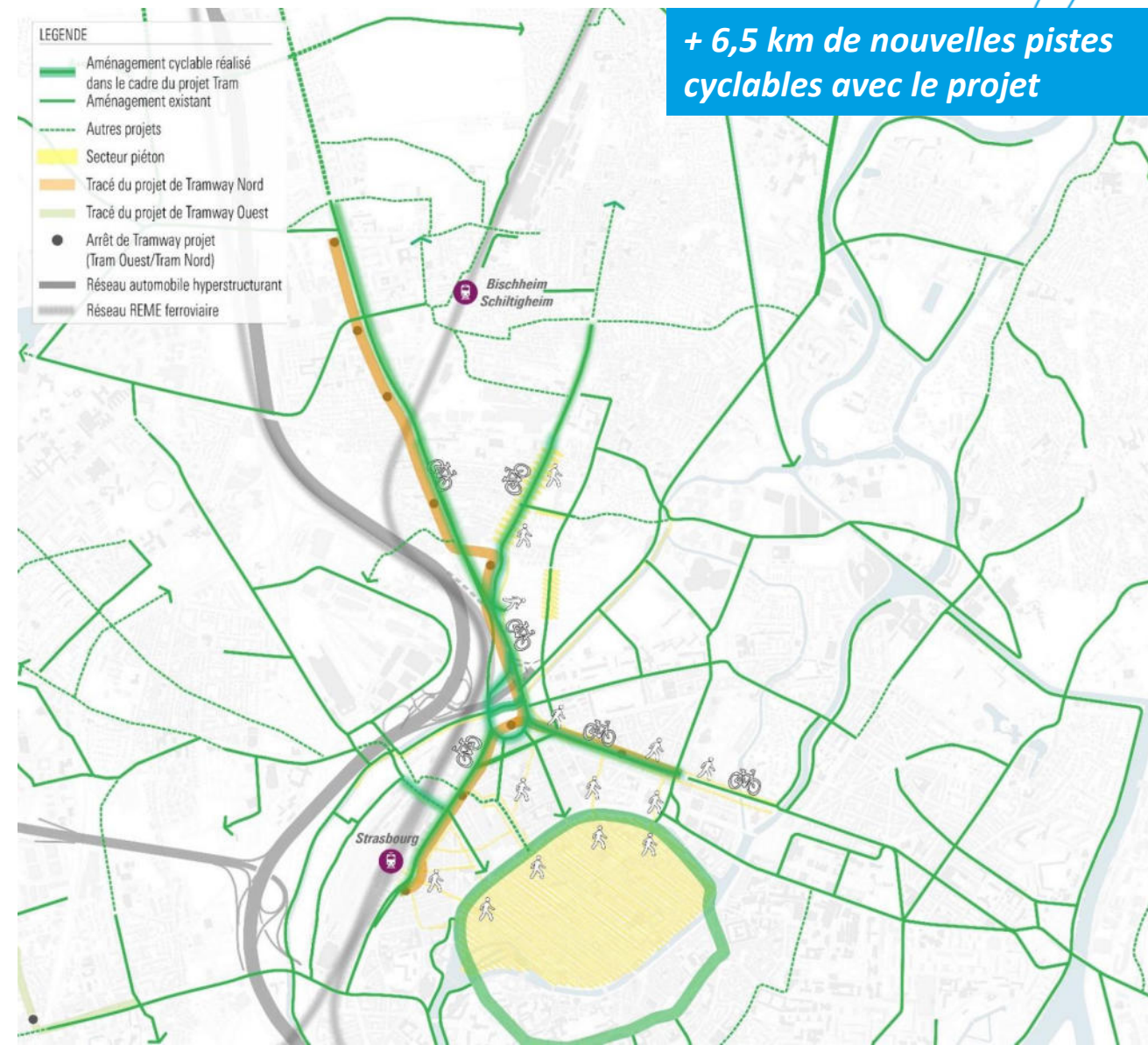
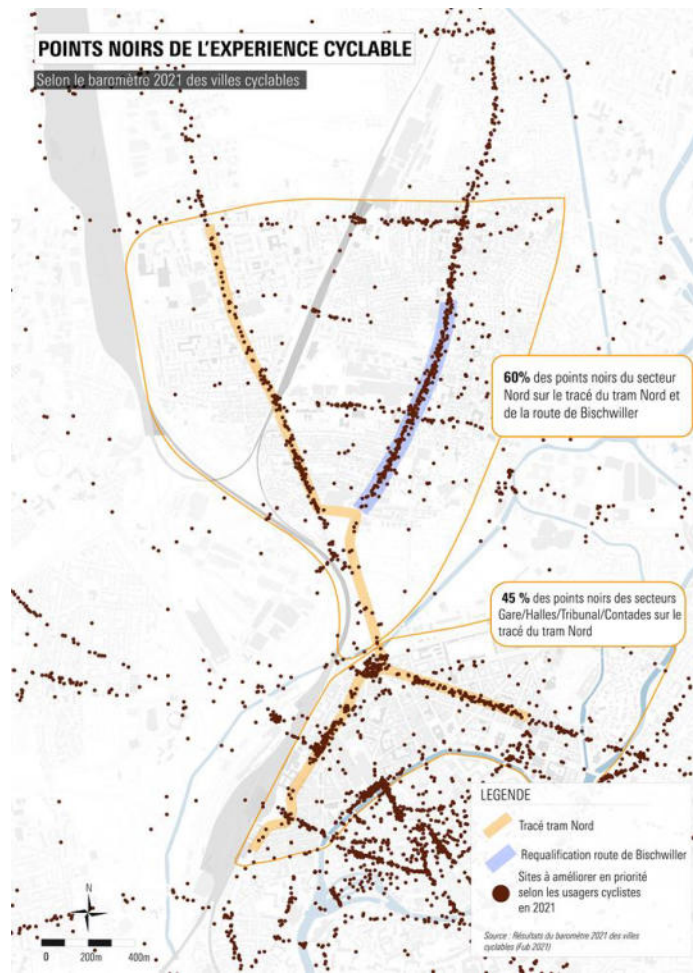
Le boulevard Wilson



Après avec le projet

Les aménagements vélo

Davantage de pistes cyclables et d'espaces piétonniers



Les composantes du projet

- un sujet de tracé
- un sujet de maillage au réseau et raccordement dans le centre
- un sujet d'aménagements, de projets connexes
- Un sujet transverse : les impacts et les circulations autour du tracé

La mise en débat de la desserte du Nord en tramway

Suite à l'avis de la commission d'enquête publique

9 décembre 2024

Les remarques principales relevées par la commission d'enquête

- La commission souligne la nécessité d'un tramway pour compléter l'accès aux transports des communes Nord, notamment du QPV des Ecrivains.
- Le tracé est contesté.
- Le coût du projet est contesté.
- Les aménagements sont contestés, pour leur impact sur la circulation automobile. Notamment l'avenue des Vosges et la route de Bischwiller.
- La déconstruction du viaduc M35 est jugée inutile.
- De nombreux habitants craignent des congestions automobiles, et sont inquiets concernant la suppression de stationnement dans les rues.
- Des craintes sont exprimées concernant l'accès en voiture à la gare centrale au plus proche la verrière, notamment pour les usagers les plus fragiles.
- Des craintes apparaissent au sujet d'une pollution accrue sur certains secteurs.
- Des craintes apparaissent aussi concernant la sécurité des cyclistes, des piétons et l'accessibilité des secours.

Quel tracé pour la desserte du N en tramway?

Des propositions alternatives sont apparues au cours des phases de concertation.



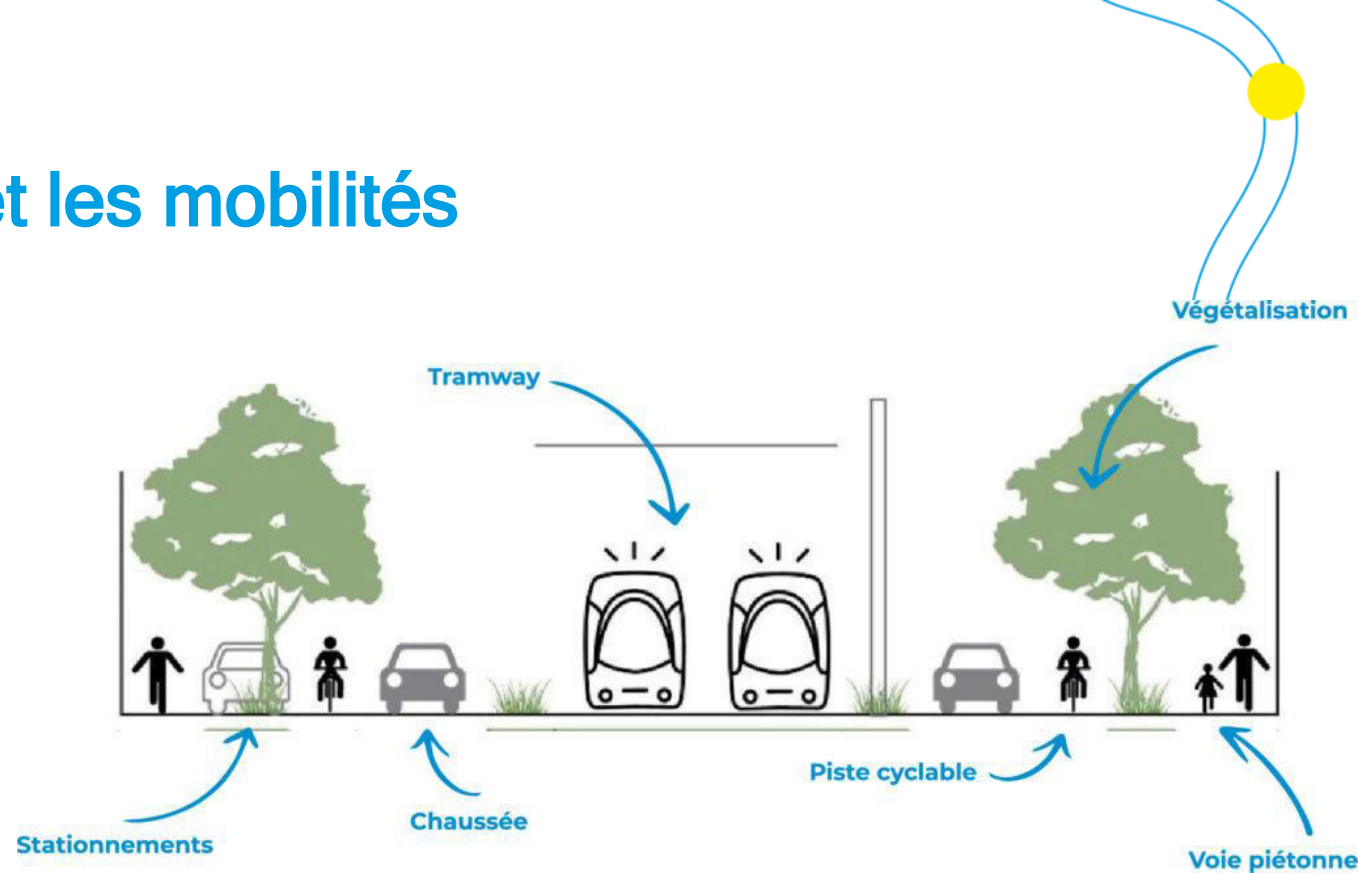
Les transformations urbaines et les mobilités

Comment intégrer au mieux le tram dans la ville qui doit s'adapter au changement climatique?

Comment partager l'espace public entre les différents modes de déplacements?

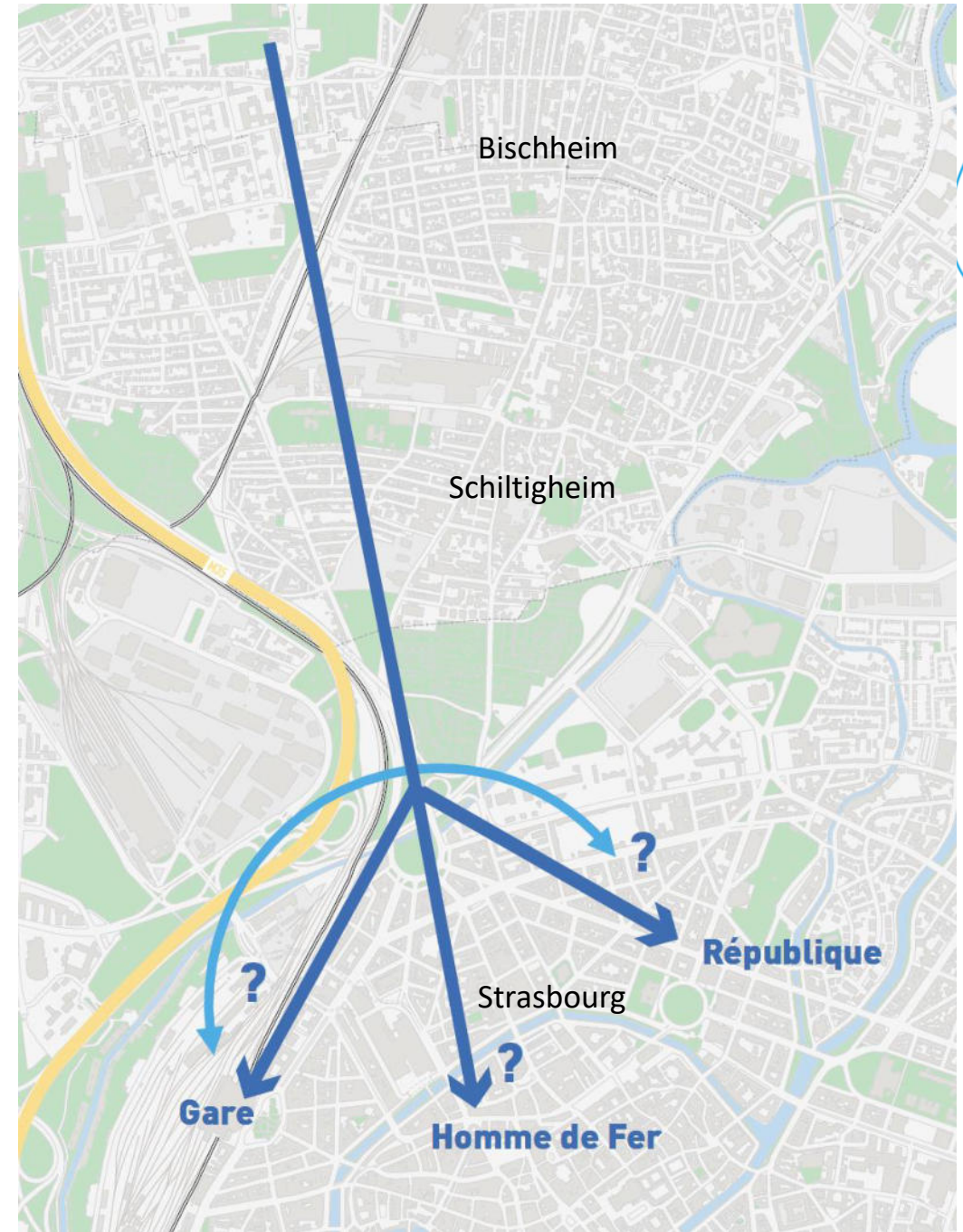
Quelle place pour la végétation?

Quels principes pour la circulation?

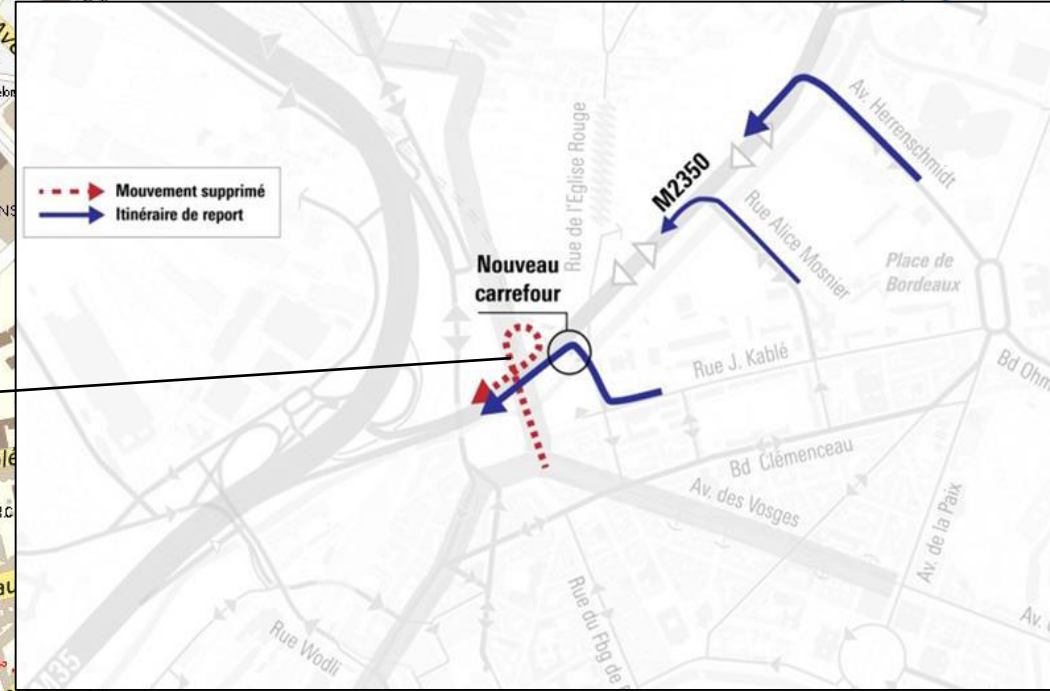


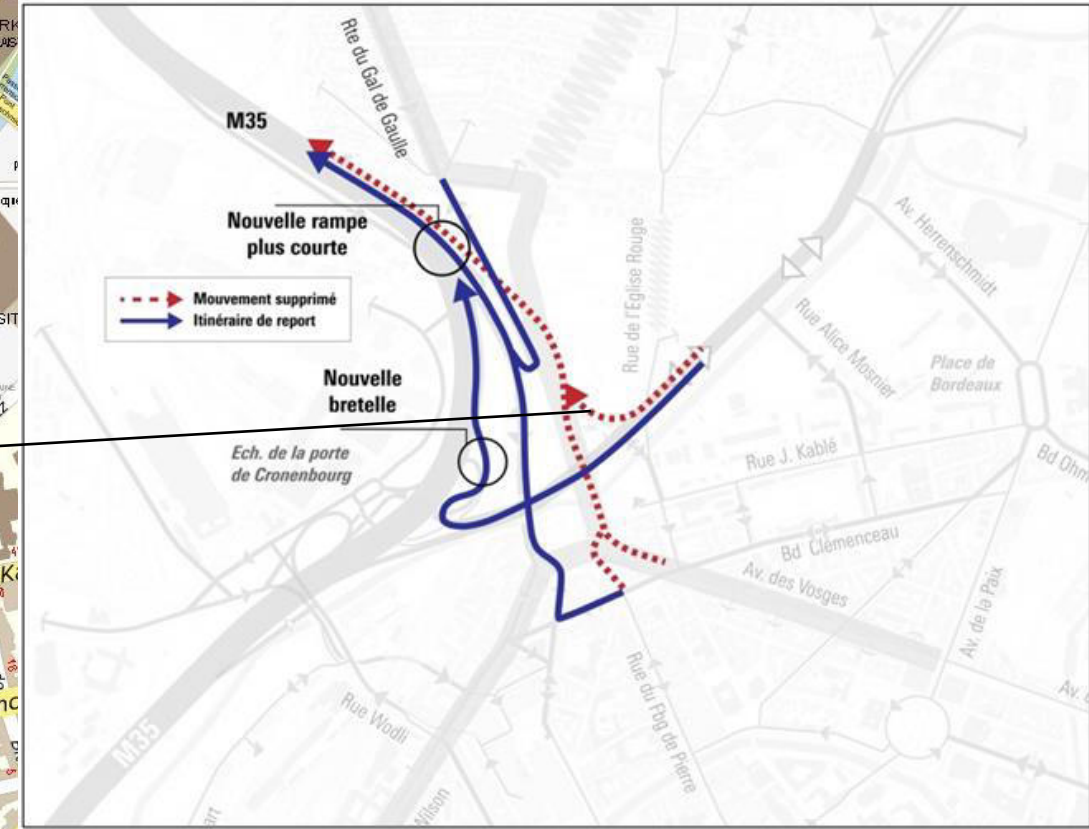
Le contournement du centre

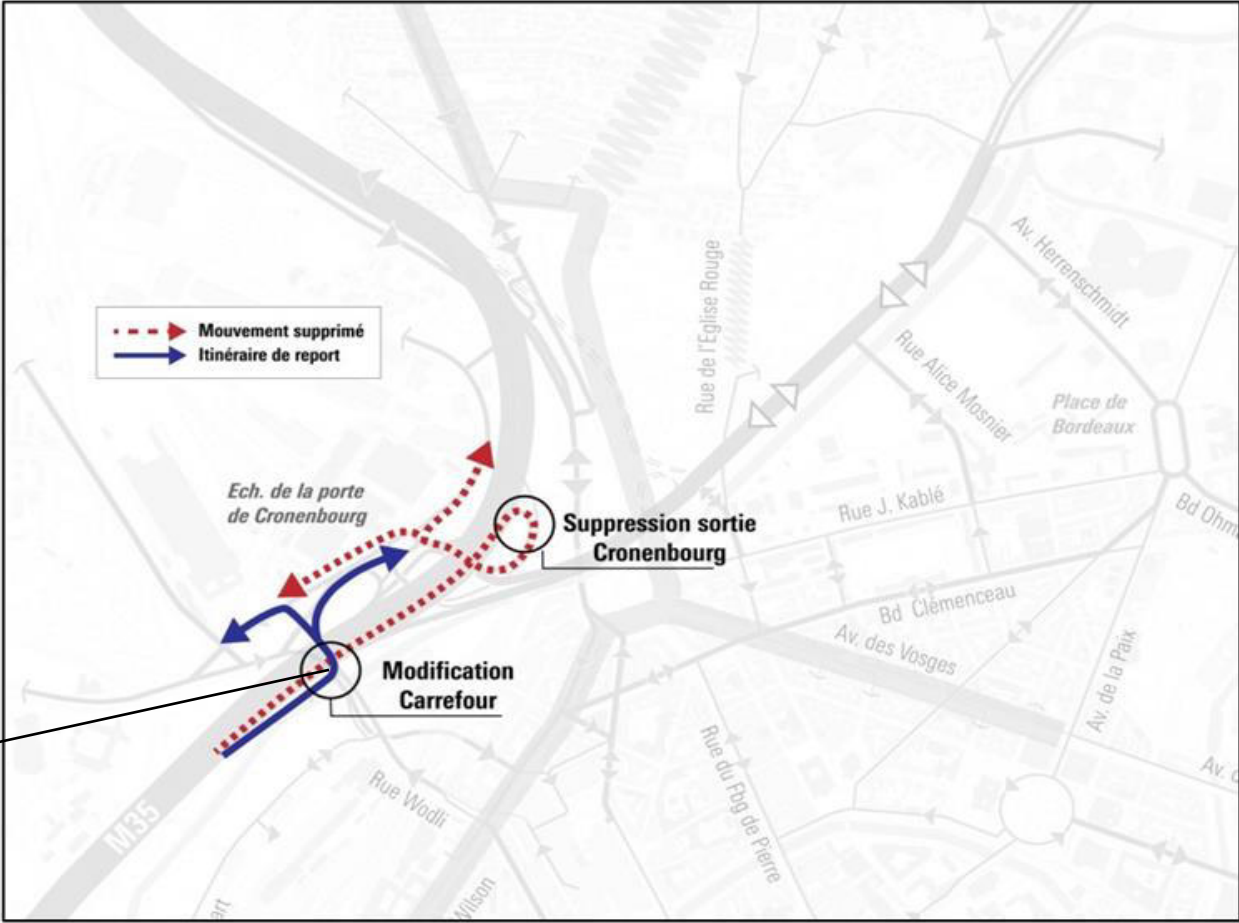
Où raccorder la branche de tramway Nord sans fragiliser le réseau existant?



Annexes







L'avenue des Vosges



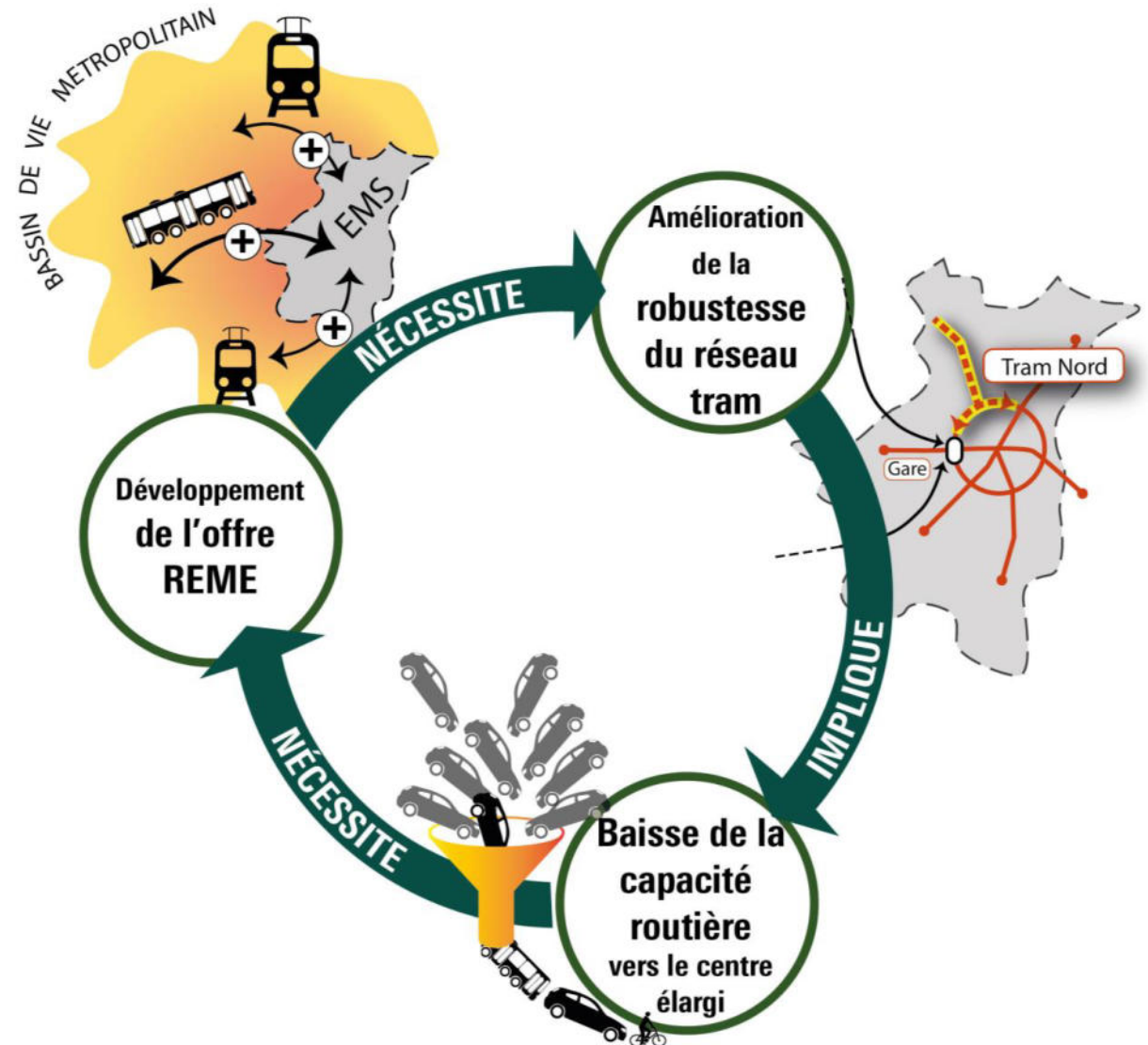
Améliorer les mobilités

Le tram est un moyen parmi d'autres de donner accès à la métropole autrement qu'en voiture. Il y a aussi le train et le car.

Le renforcement du train pour accéder à Strasbourg ... s'accompagne d'un renfort du tram pour diffuser les voyageurs en sortant de la gare.

Lorsque l'on aménage le tram, il y a souvent un impact sur les conditions de circulation automobile.

Ce qui implique de développer toujours plus les transports...



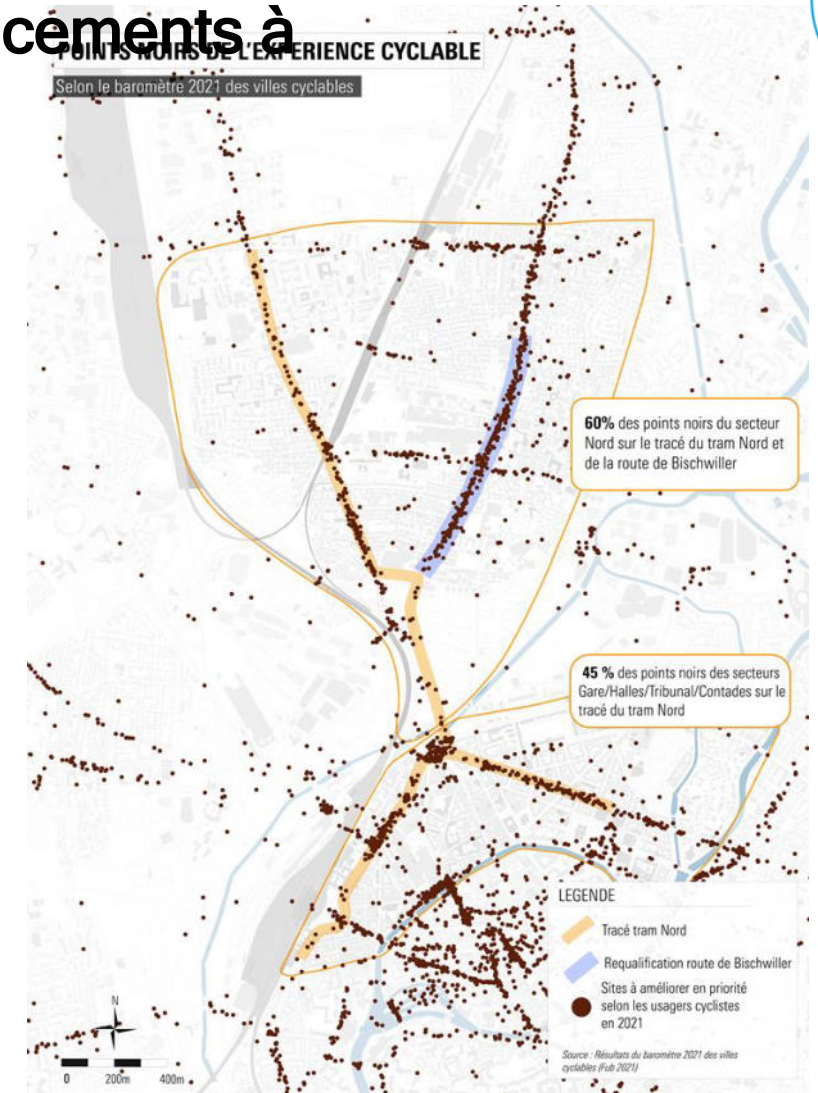
Adapter la ville

Pour plus de confort et de sécurité dans les déplacements à pied et à vélo

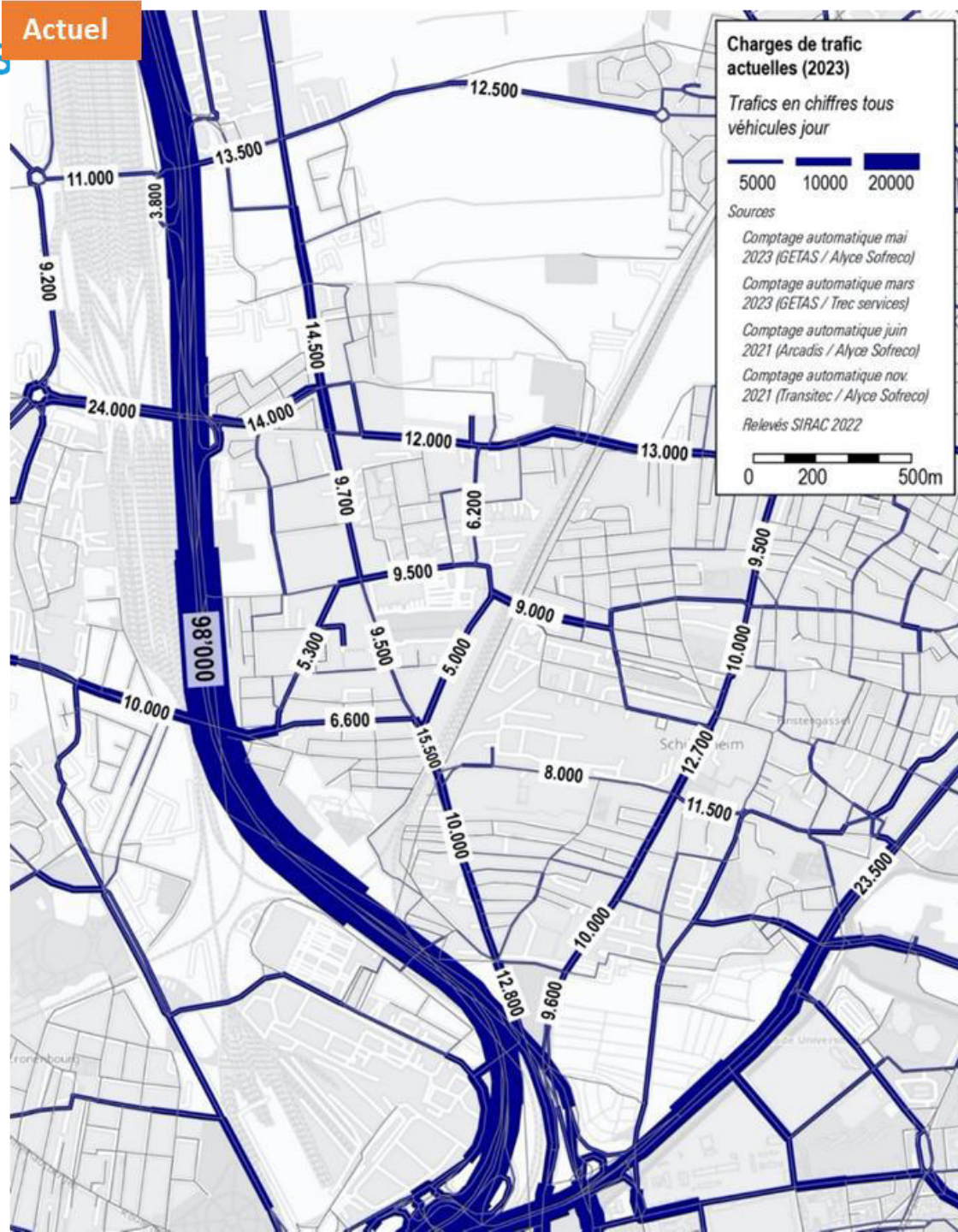
LOCALISATION DES ÎLOTS DE CHALEUR
À L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE STRASBOURGEOIS



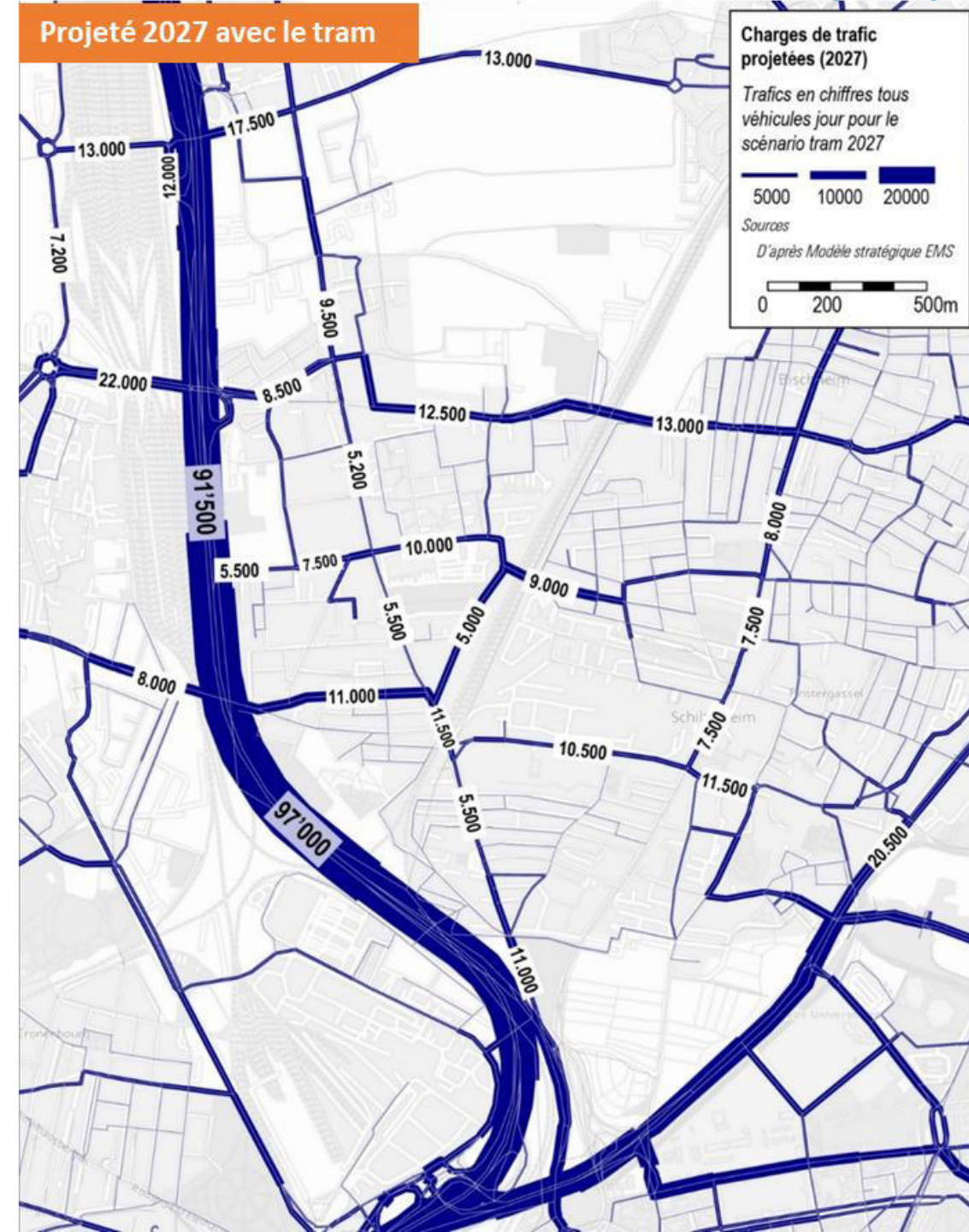
Carte des points noirs issue du
baromètre des
Villes Cyclables 2021



Actuel



Projeté 2027 avec le tram



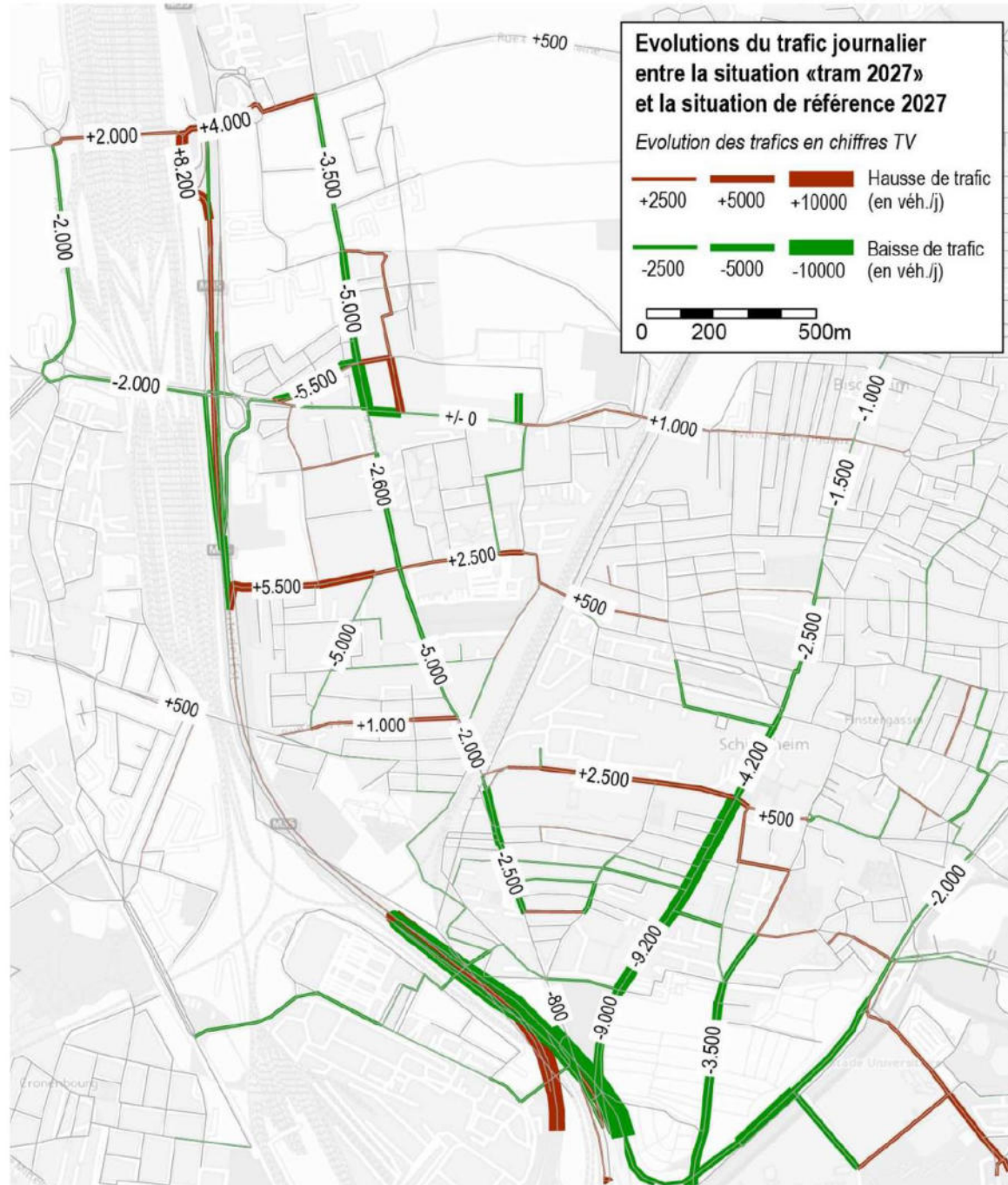
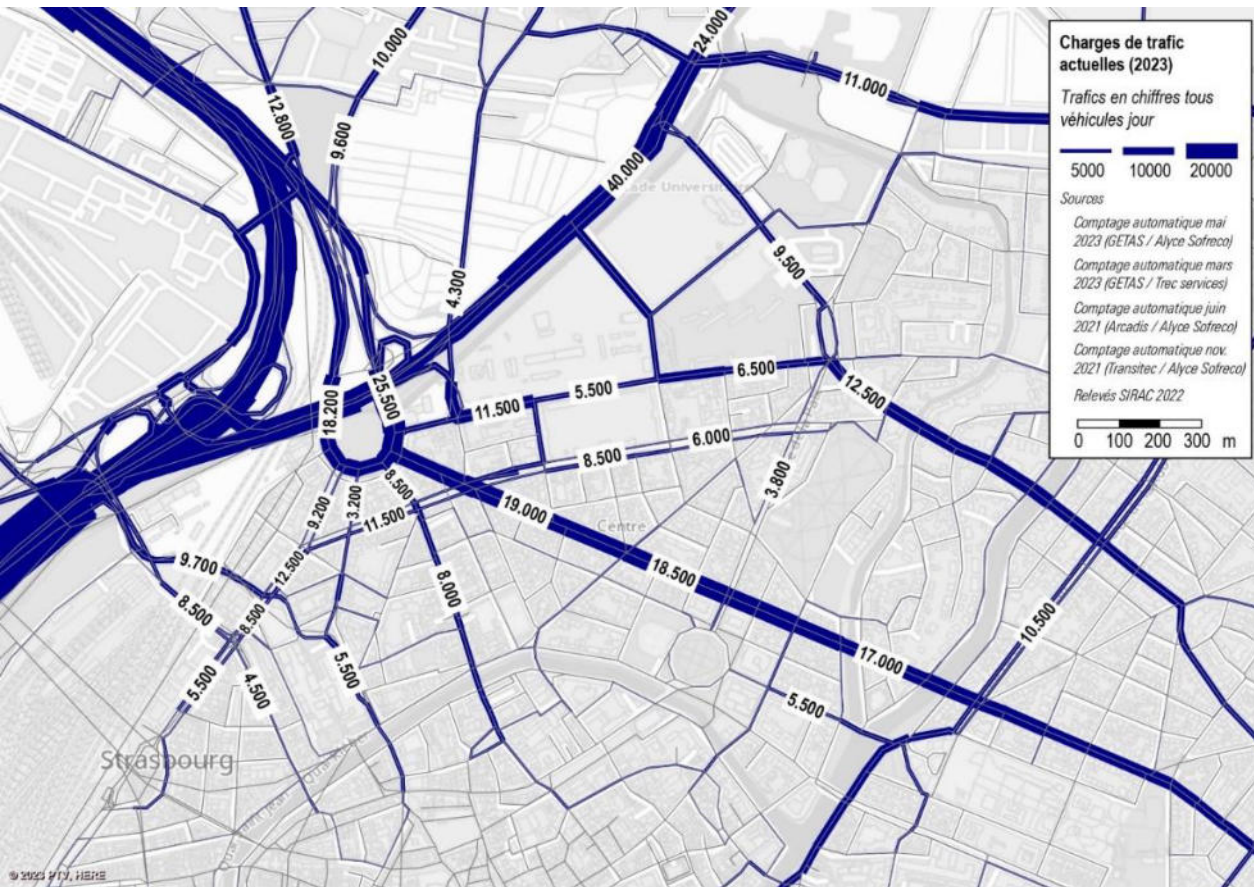


Figure 216 : Variations de trafics journalières sur le secteur nord, entre le scénario projet 2027 et la situation de référence 2027, selon le modèle de trafic multimodal de l'EMS (Réalisation : GETAS)

Les trafics automobiles jour Secteur Centre :

Évolution des flux journaliers entre la situation projet tram 2027 et la situation actuelle 2022



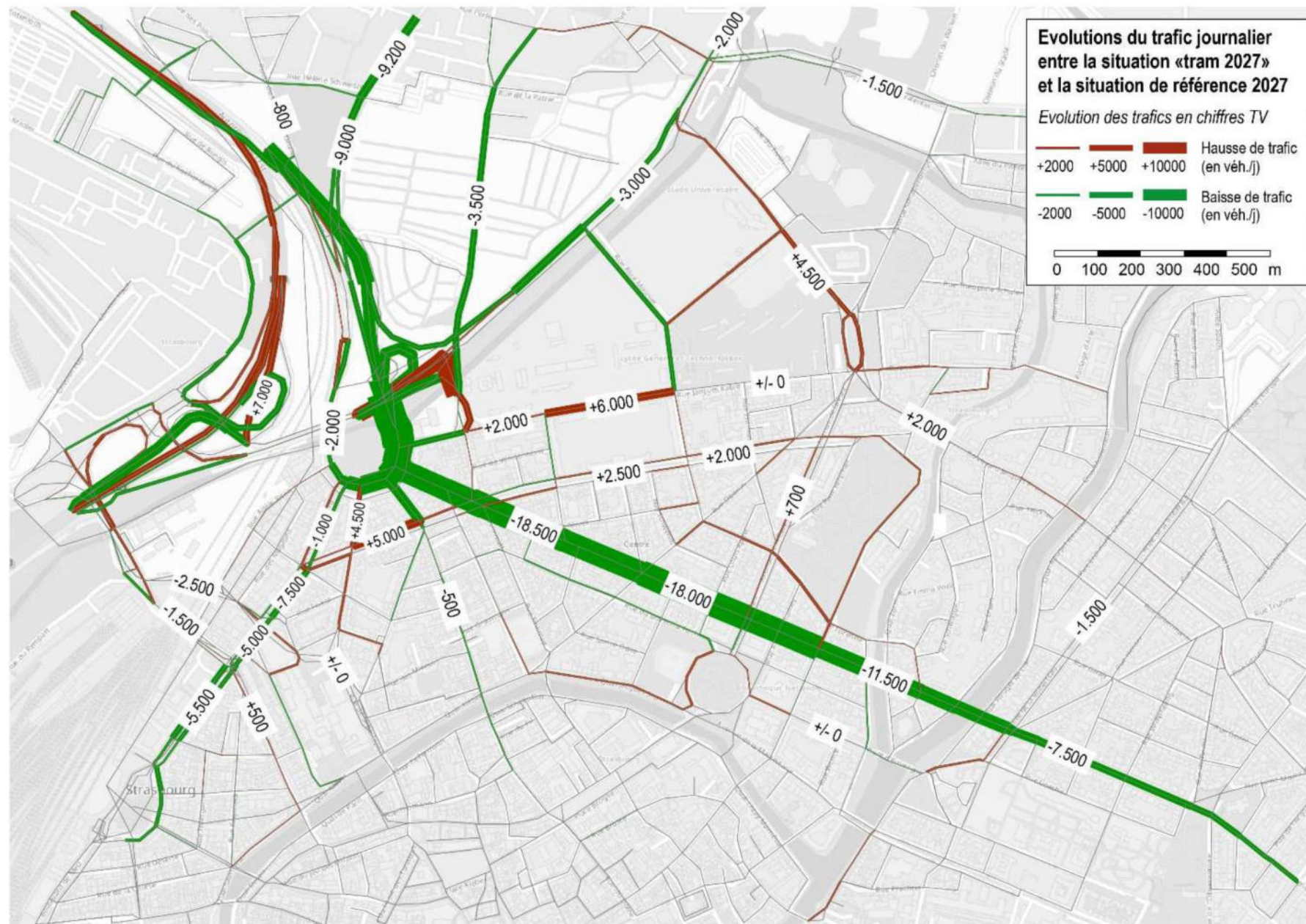
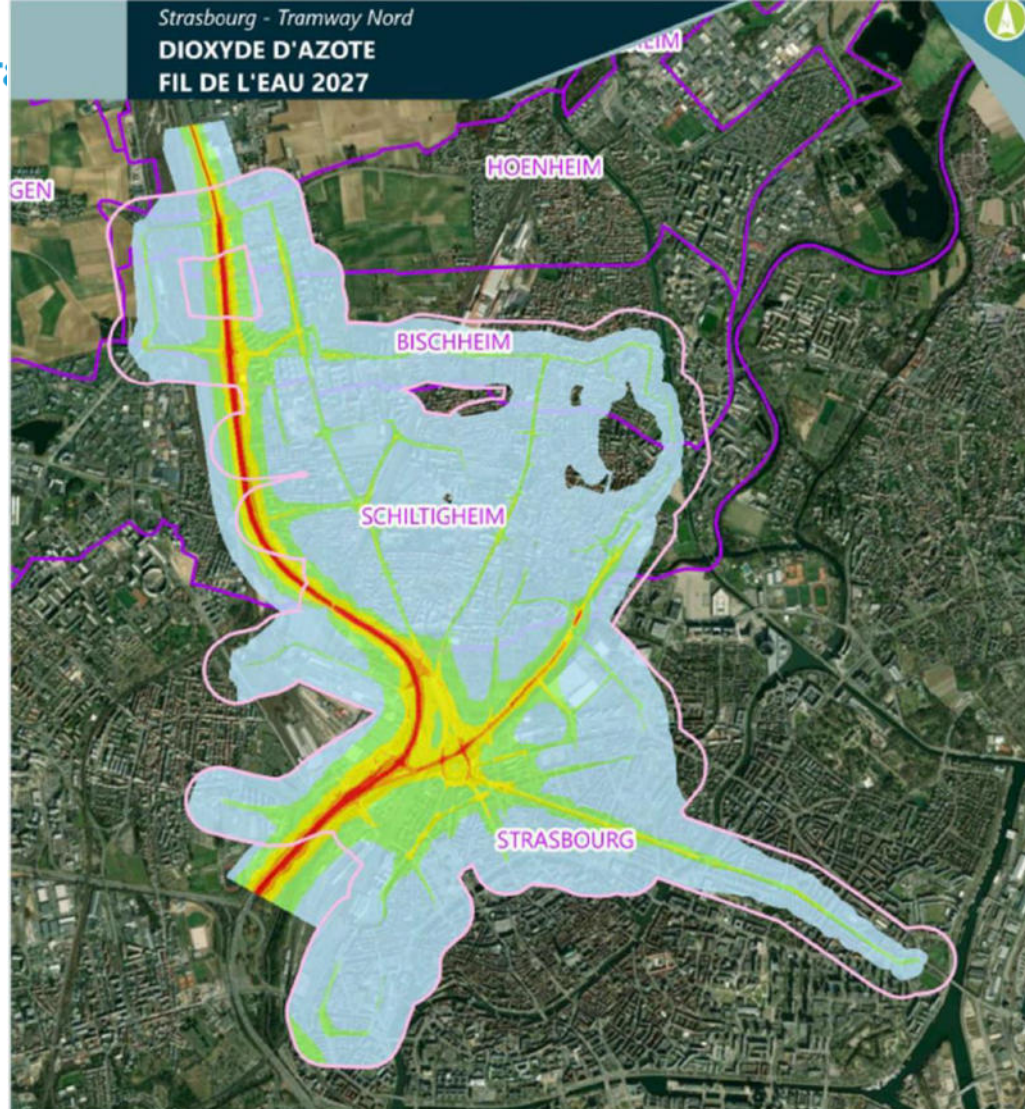


Figure 217 : Variations de trafics journalières sur le secteur centre, entre le scénario projet 2027 et la situation de référence 2027, selon le modèle de trafic multimodal de l'EMS (Réalisation : GETAS)



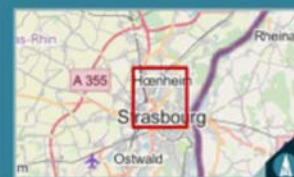
Légende

- Bande d'étude - 300 m
- Limites communales

Dioxyde d'azote

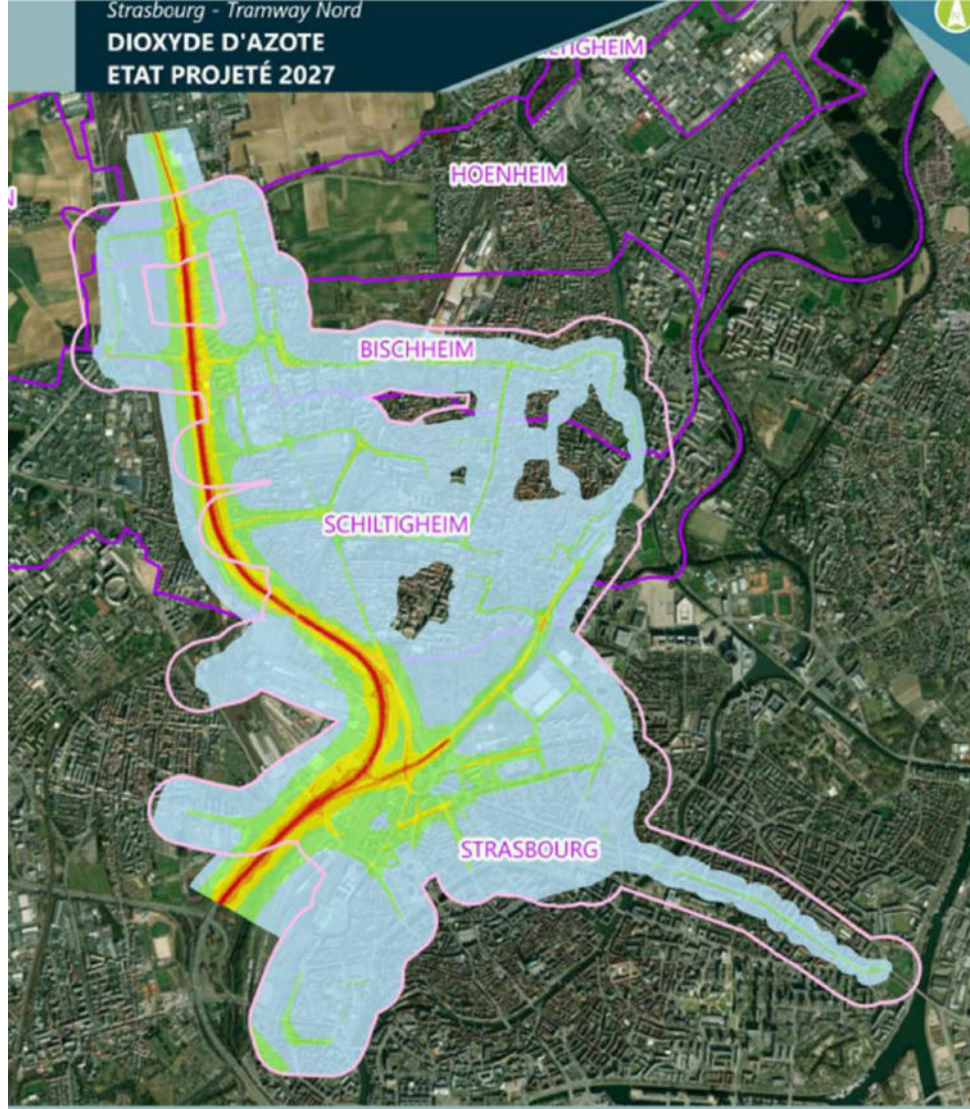
Teneur de fond : 19.5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

- $\leq 20 \mu\text{g}/\text{m}^3$
- 20 à 22 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- 22 à 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- 25 à 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- 30 à 35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- 35 à 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- 40 à 57.9 (max) $\mu\text{g}/\text{m}^3$



Date : 27/11/2023

Fond de plan : ©ESRI - World Imagery



Légende

- Bande d'étude - 300 m
- Limites communales

Dioxyde d'azote

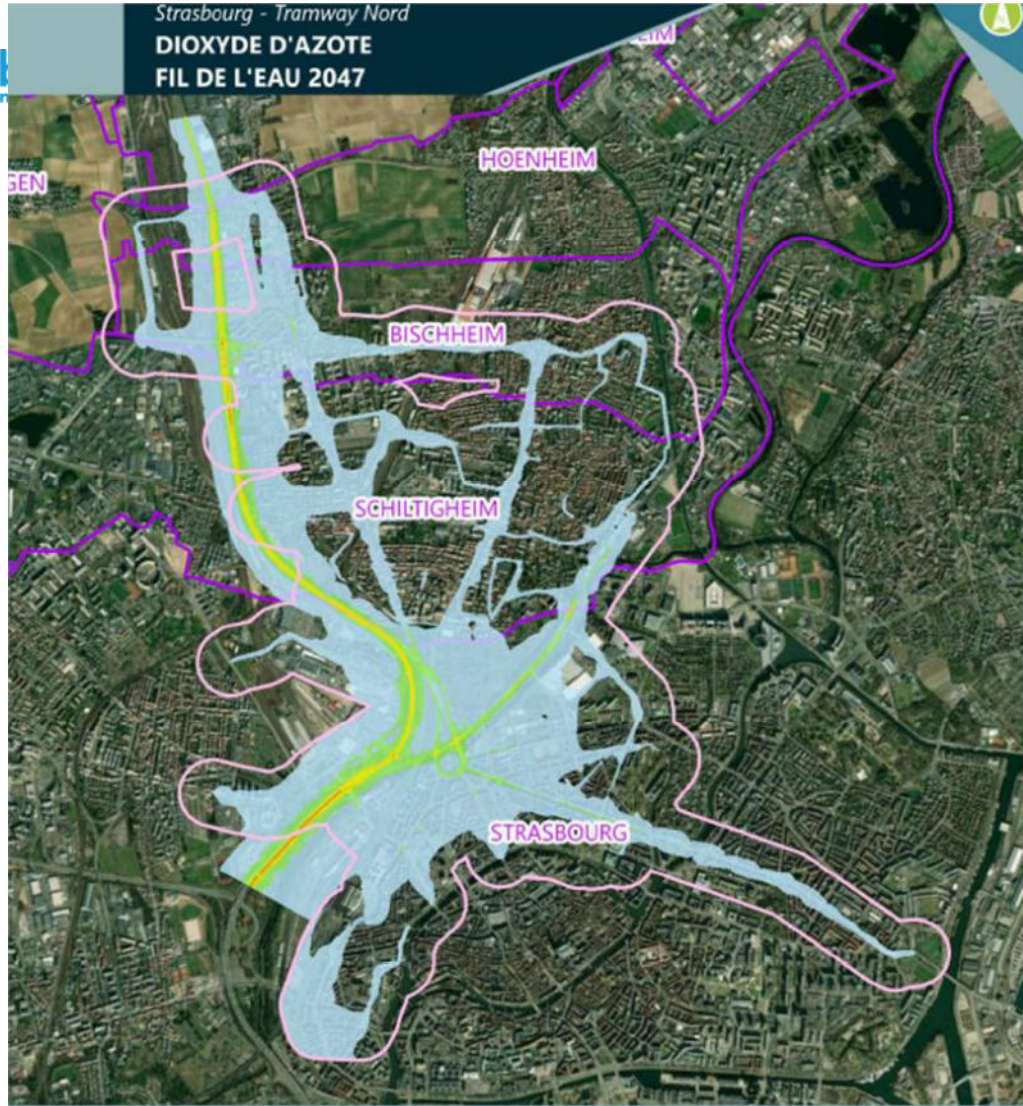
Teneur de fond : 19.5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

- $\leq 20 \mu\text{g}/\text{m}^3$
- 20 à 22 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- 22 à 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- 25 à 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- 30 à 35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- 35 à 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- 40 à 56.6 (max) $\mu\text{g}/\text{m}^3$



Date : 27/11/2023

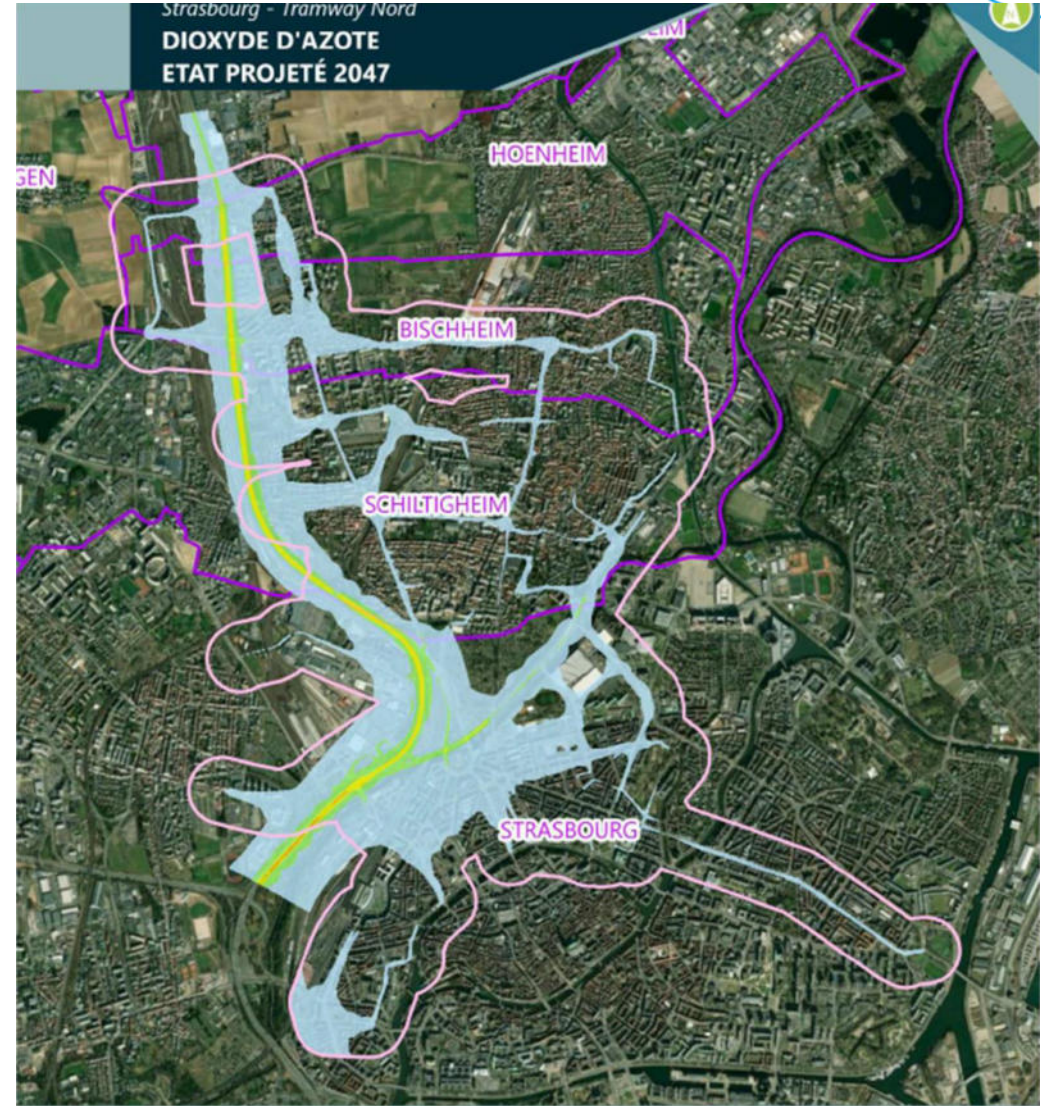
Fond de plan : ©ESRI - World Imagery



Légende



0 250 500 1 000 m
Date : 27/11/2023
Fond de plan : ©ESRI - World Imagery

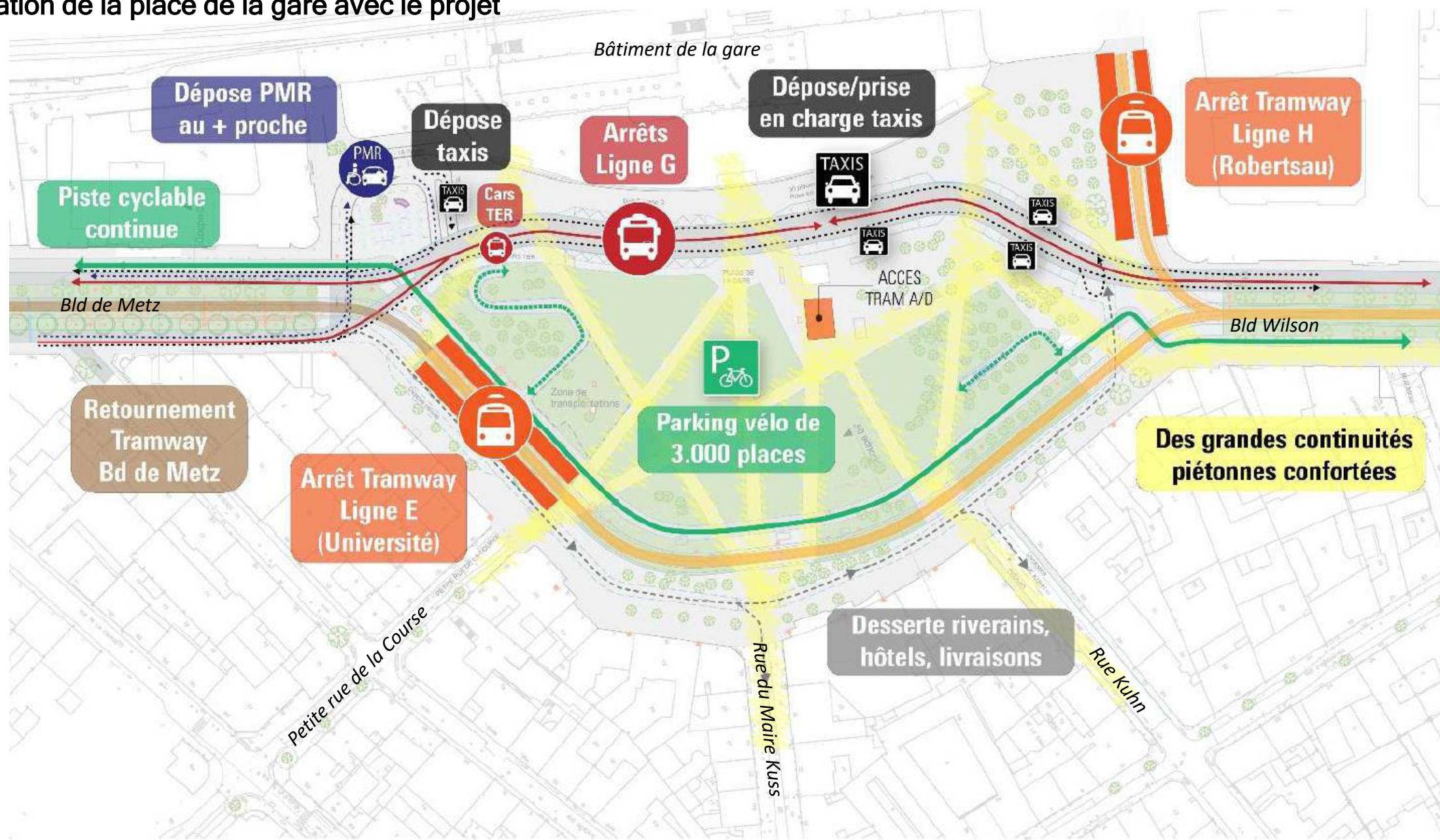


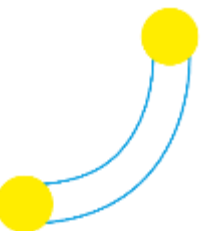
Légende



0 250 500 1 000 m
Date : 27/11/2023
Fond de plan : ©ESRI - World Imagery

Organisation de la place de la gare avec le projet





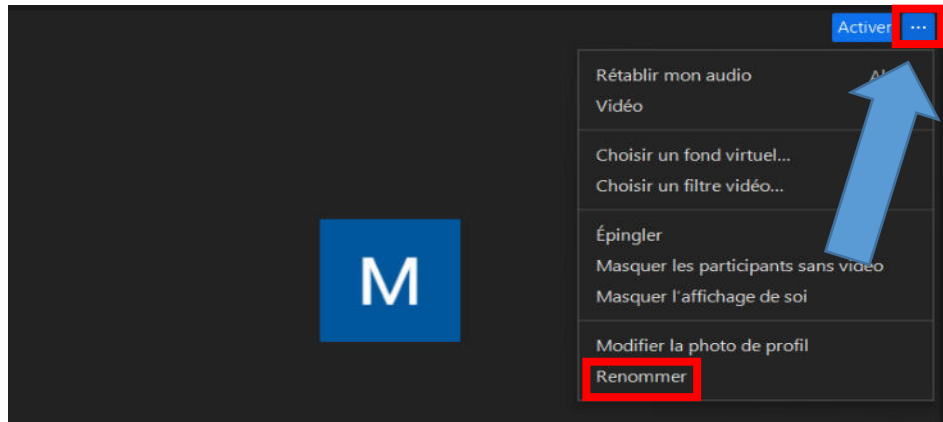
Convention citoyenne Projet de tramway au Nord de Strasbourg

**Bienvenue à la 1^{ère} intersession !
Lundi 5 mai**



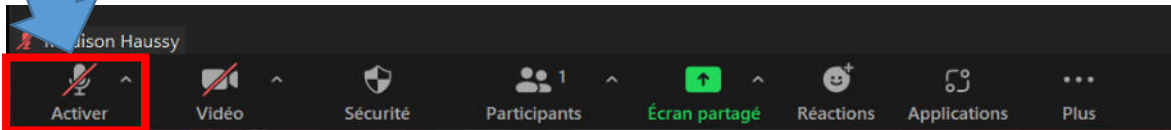
Les actions utiles sur Zoom

➔ Renommez-vous : prénom + 1ère lettre nom



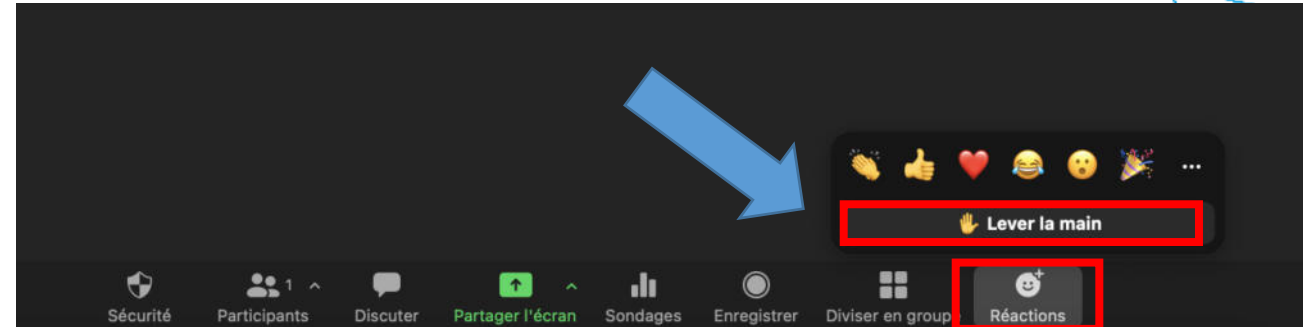
Cliquez sur les « ... » en haut à droite puis sur le bouton « **Renommer** »

➔ Allumez et éteignez son micro



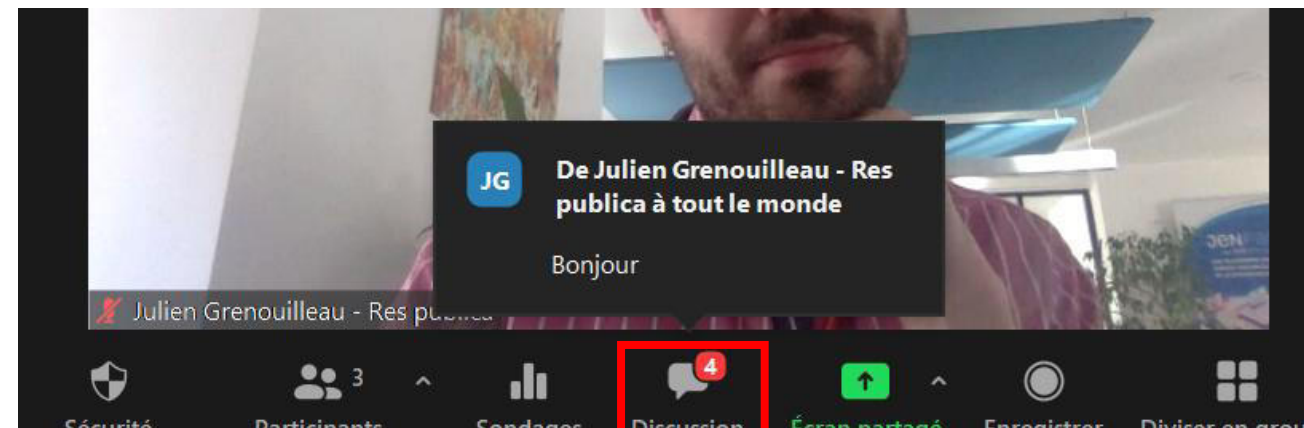
Pour faciliter les échanges, merci d'éteindre votre micro quand vous n'intervenez pas (en bas à gauche sur l'ordinateur, en appuyant sur l'icône micro).

➔ Levez la main pour intervenir



Cliquez sur **Réactions** en bas à droite puis cliquez sur le bouton « lever la main »

➔ Discutez



Cliquez en bas sur le bouton « **Discussion** ».

Programme de la 1^{ère} intersession

- **18h00** – Introduction : vos questions
- **18h20** – Travaux en salles virtuelles pour classer les questions et demandes exprimées en session 1
- **19h05** – Restitution en plénière
- **19h35** – Démonstration de Jenparle
- **19h45** – Conclusion

L'évaluation de la Convention citoyenne

- Les questionnaires d'évaluation
- L'échelle d'humeur à chaque session

Dans le positif :

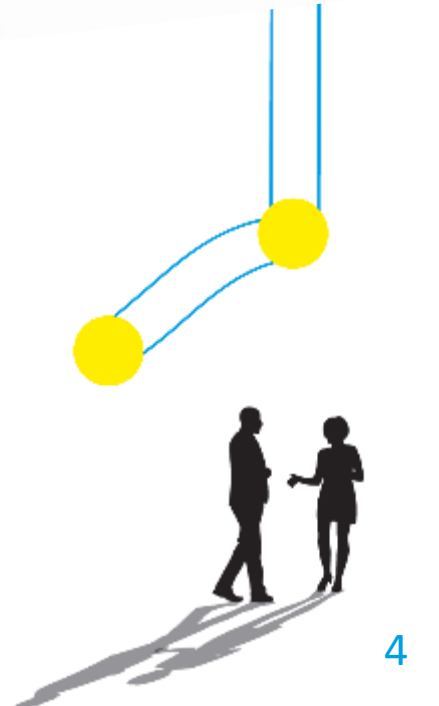
- 13 personnes estiment que la journée de samedi a été véritablement intéressante,
- Plusieurs personnes soulèvent la « **bonne organisation** » de la convention et la **qualité des interventions**
- De bonnes / très bonnes informations amenées selon plusieurs participants.

Dans le « moyen » :

- **Des informations parfois jugées trop descendantes**, trop longues (dans les présentations), pas assez concises, voire, trop partisans,
- Demande une meilleure organisation du repas du midi,
- **Pas assez de temps pour les travaux en sous-groupe**,
- Beaucoup d'informations dont certain.es participant.es ne savent pas quoi retenir / par quel « bout » les prendre. **Certains peuvent se sentir « perdus ».**

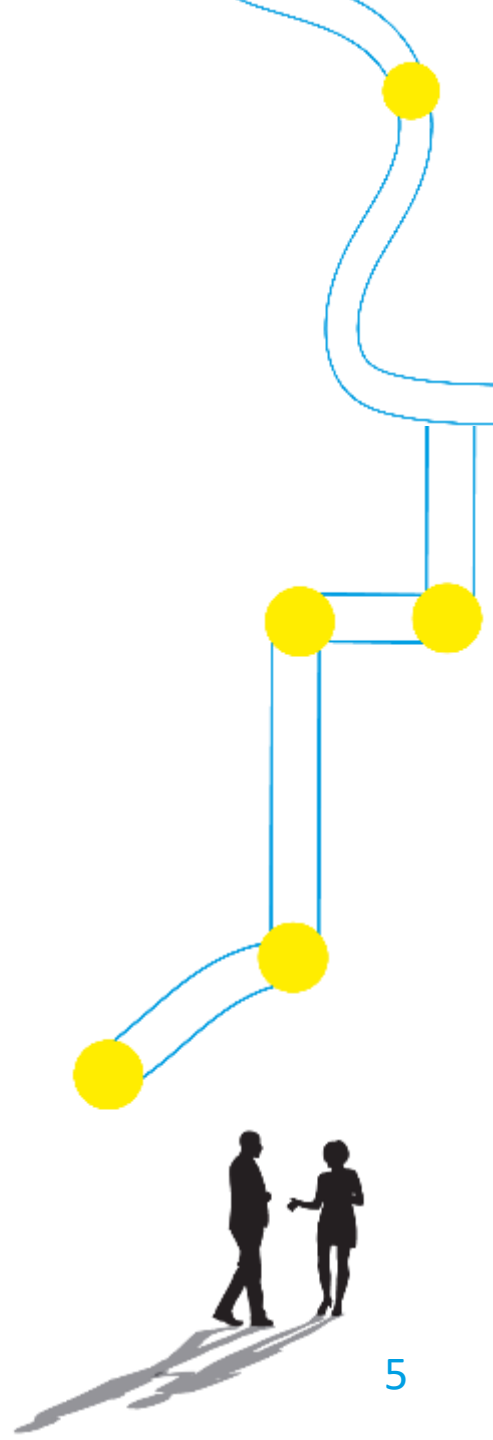
Dans le négatif :

- Beaucoup trop d'informations en peu de temps,
- Que les intervenant.es fassent attention à leurs éléments de langage (ex : « piétonisation = apaisement »).



Les premiers retours des garants

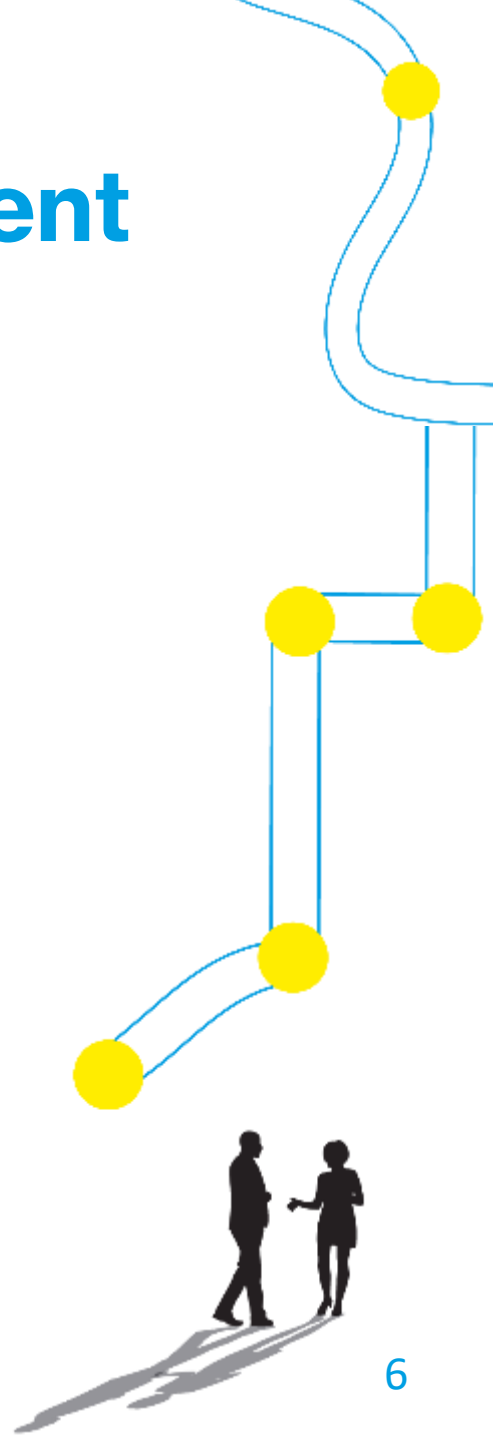
- Un rythme dynamique, des citoyens actifs
- Une attention à apporter à la posture de l'EMS dans la présentation de l'ancien projet
- Des améliorations possibles dans les échanges : temps de pause, échanges avec les intervenants, mixité des sous-groupes...



Les grandes catégories de questionnement établies en fin de séance 1 pour la suite

5 grandes familles de besoins/attentes exprimées pour les prochaines sessions :

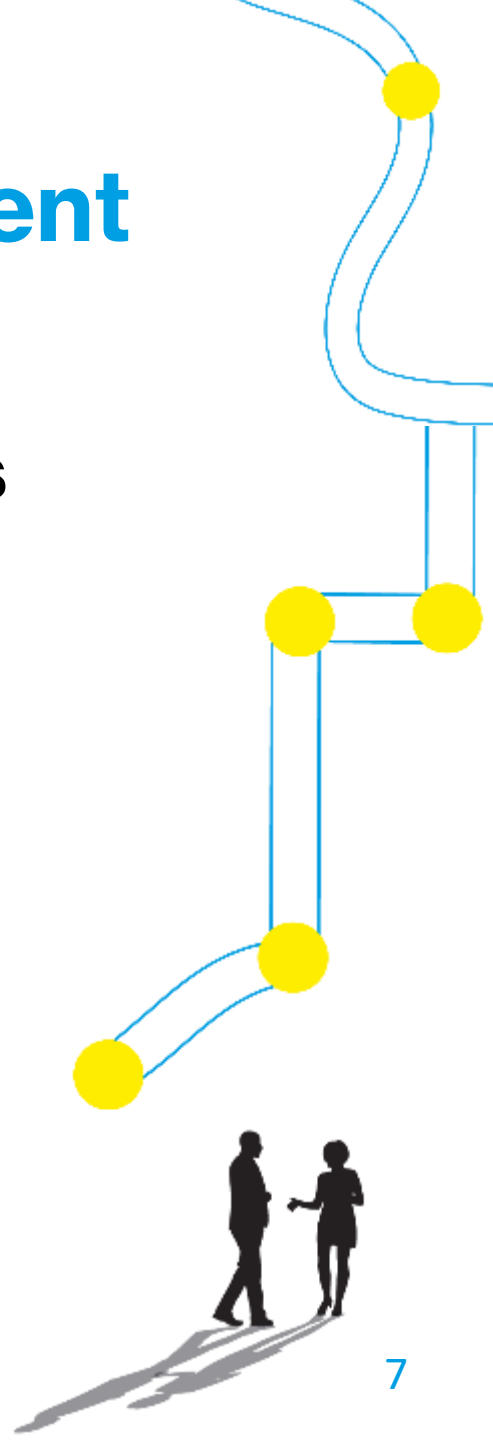
1. Compréhension du mandat / des attentes vis-à-vis de la Convention citoyenne
2. Compréhension des enjeux globaux du projet
3. Approfondissement des controverses / arguments
4. Demandes champs des possibles et techniques
5. Demandes d'auditions



Les grandes catégories de questionnement établies en fin de séance 1 pour la suite

1. Compréhension du mandat / des attentes vis-à-vis de la Convention citoyenne

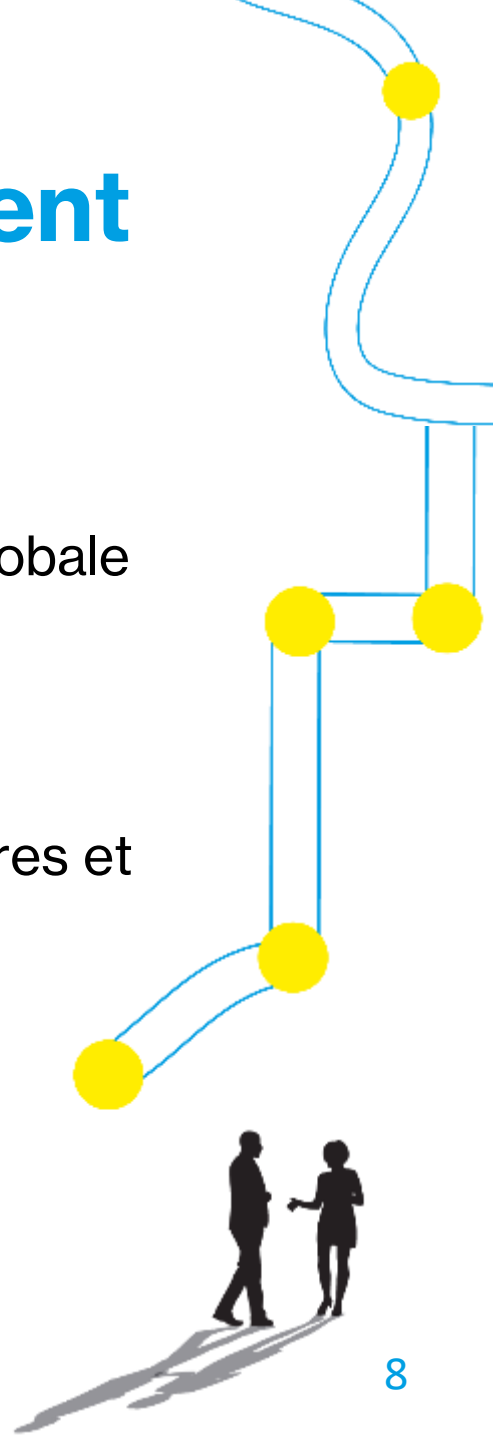
- Page blanche et/ou étude du projet soumis à enquête publique et/ou étude des tracés alternatifs déjà proposés ?
- Périmètre et niveau de détail attendus (faut-il tenir compte des contraintes techniques et budgétaires ?)
- Marges de manœuvre de la Convention
- Les invariants : lieux à desservir, réorganisation des lignes existantes...



Les grandes catégories de questionnaire établies en fin de séance 1 pour la suite

2. Compréhension des enjeux globaux du projet

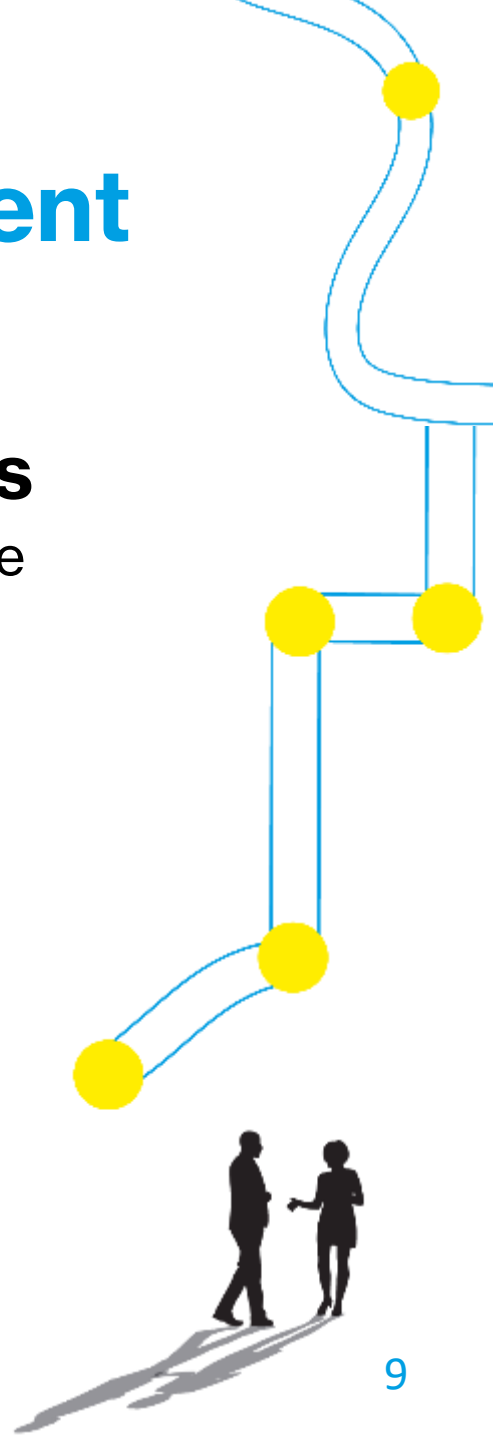
- Compréhension de la manière dont fonctionne le réseau de manière globale (maillage et services)
- Connaissance/données du territoire Nord : sa population, ses caractéristiques urbaines, les équipements...
- Impacts sur les autres modes : réseau de bus, plan de circulation voitures et stationnement
- Impacts sur les riverains / nuisances
- Demande d'études de flux et de circulation sur le secteur Nord
- Demande d'études environnementales (pollution, études d'impact...)



Les grandes catégories de questionnement établies en fin de séance 1 pour la suite

3. Approfondissement des controverses / arguments

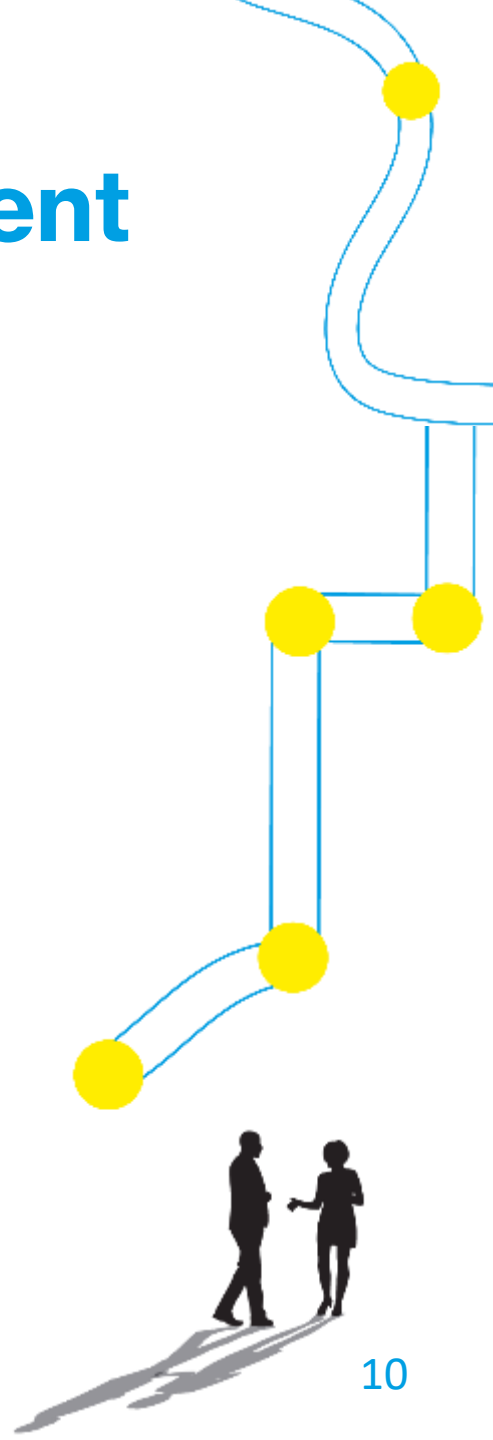
- Info sur les autres tracés, leurs avantages/inconvénients, les raisons de leur mise de côté
- Modalités de fonctionnement de l'enquête publique, calendrier, désignation des commissaires-enquêteurs, etc.
- Arguments de la commission d'enquête



Les grandes catégories de questionnement établies en fin de séance 1 pour la suite

4. Demandes champs des possibles et techniques (liste non exhaustive)

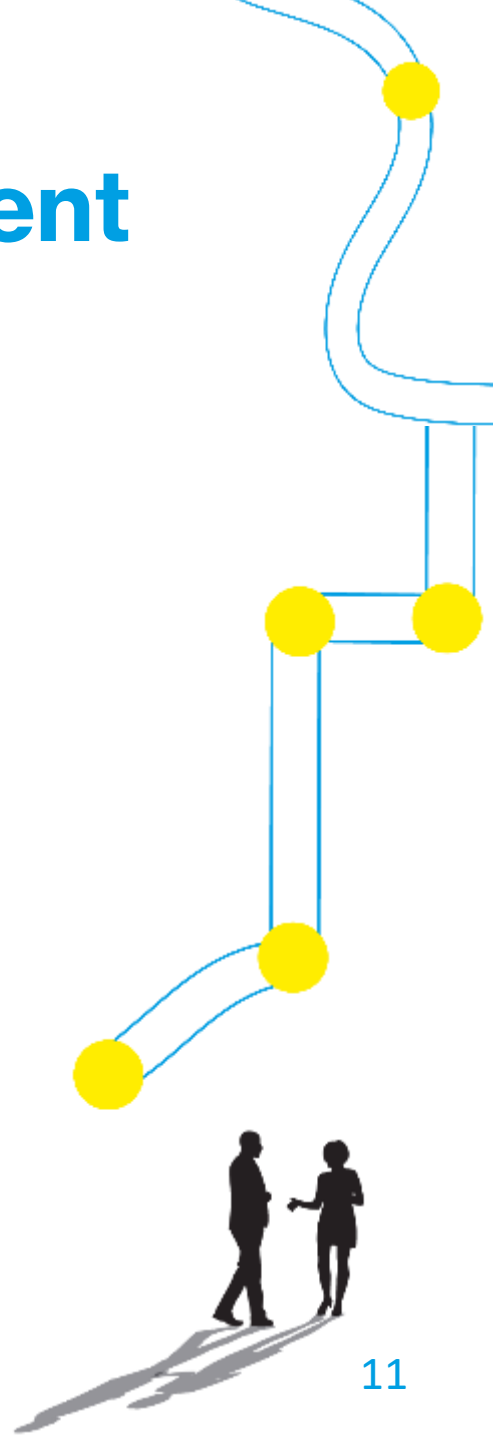
- Peut-on envisager un BHNS plutôt qu'un tram ?
- Peut-on passer par les voies ferrées existantes ?
- Quelles solutions pour éviter les reports de circulation ?
- Quelles solutions pour compenser les places de stationnement supprimées ?
- Peut-on installer des bornes devant les rues piétonnisées ?
- Quel système d'alimentation électrique ?
- Peut-on passer par le site Heineken ?



Les grandes catégories de questionnement établies en fin de séance 1 pour la suite

5. Besoin d'auditions

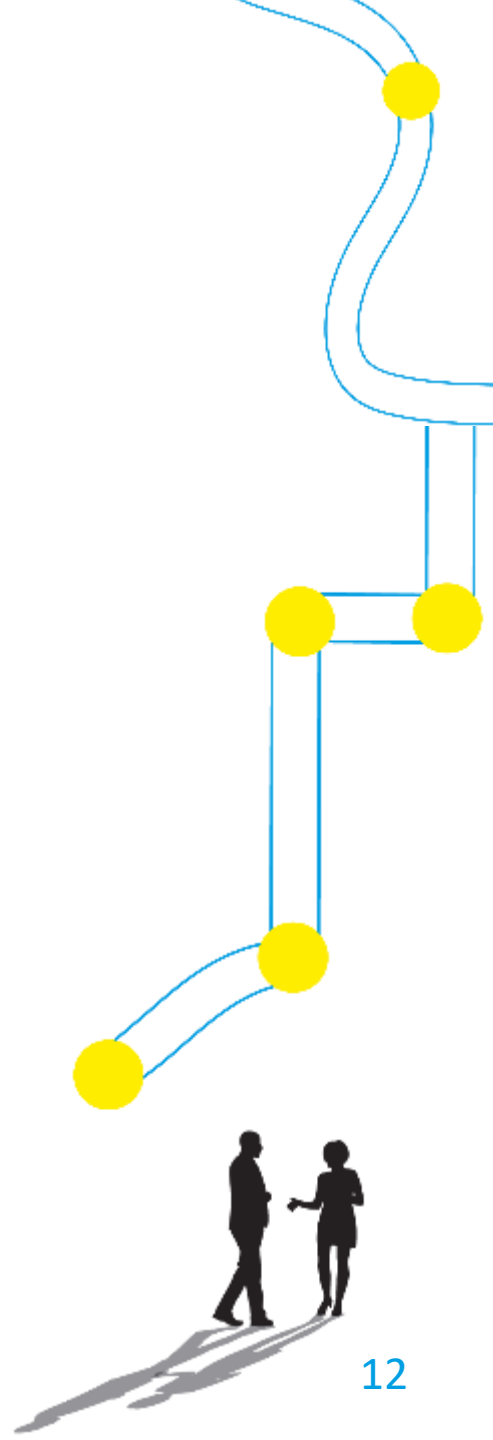
- Elus en général, Catherine Trautmann en particulier
- Associations locales, de riverains, d'automobilistes, de PMR
- Commission d'enquête
- SNCF (projet gare 360) et CTS
- Commerçants



Travail en sous-groupes

Vous allez être répartis automatiquement dans 3 salles virtuelles :

1. Les attentes et enjeux globaux -> *avec Sophie*
2. Les demandes plus spécifiques -> *avec Robin*
3. Les controverses et les auditions -> *avec Clémence*



Travail en sous-groupes

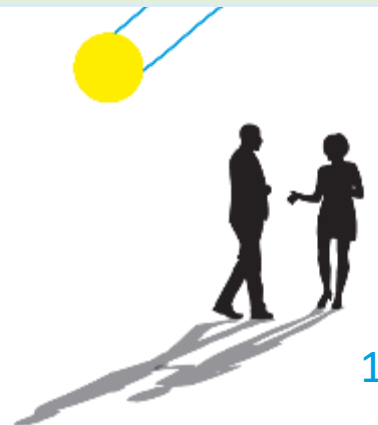
Dans chaque salle :

- Découvrez la liste exhaustive des questions posées par thème
- Classez-les collectivement dans 3 colonnes :

**Demandes indispensables
pour avancer**

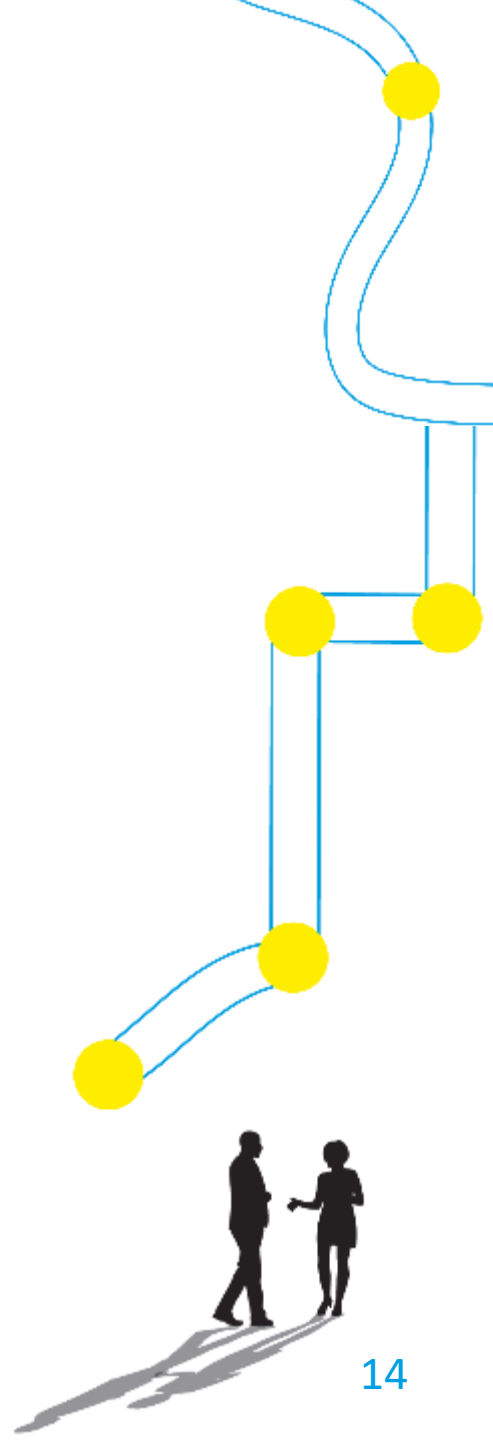
**Demandes nécessaires
pour mieux comprendre**

Demandes déjà satisfaites



Restitution des travaux

1. Les attentes et enjeux globaux -> *avec Sophie*
2. Les demandes plus spécifiques -> *avec Robin*
3. Les controverses et les auditions -> *avec Clémence*



Jenparle, votre plateforme !

CONVENTION CITOYENNE DU PROJET DE TRAMWAY NORD

Un nouveau tram au nord
Pour vous, avec vous.

S'informer **Participer**

Bienvenue sur la plateforme qui vous est dédiée, membres de la Convention.

Ce site n'est pas accessible au grand public. L'ensemble des échanges que vous pourrez avoir ici sont confidentiels. Vous pourrez y retrouver toutes les informations nécessaires et poser vos questions éventuelles sur le projet et la convention à l'Eurométropole de Strasbourg ou aux garants.

Si vous rencontrez des difficultés de navigation vous pouvez contacter Res publica à l'adresse mail : cc-ems@respublica-conseil.fr

La question qui vous est posée par l'Eurométropole de Strasbourg va guider vos recherches d'information et vos débats. Elle a été définie par les élus qui ont souhaité mettre en place la Convention :

« Selon quelles modalités et quelles conditions de réussite la desserte en tramway des communes Nord vous semble la plus adaptée au regard des enjeux de lutte contre le changement climatique et d'équité territoriale ? »

Un nouveau tram au nord
Pour vous, avec vous.

SESSION 1
25-26 avril
Présentation et appropriation du mandat, découverte du contexte et du projet.

SESSION 2
16-17 mai
Prise de connaissance détaillée du projet et définition des enjeux prioritaires selon les citoyen.nes.

SESSION 3
13-14 juin
Visite, auditions autour du projet et premières propositions citoyennes.

SESSION 4
4-5 juillet
Auditions complémentaires, approfondissement des propositions sur le tracé et les sujets connexes.

SESSION 5
12-13 septembre
Relecture de l'ensemble des propositions et priorisation.

SESSION 6
4 octobre
Vote de l'avis de la Convention et remise aux élus.

1 2 3 4 5 6 7
PRÉSENTATION

CONVENTION CITOYENNE DU PROJET DE TRAMWAY NORD

Un nouveau tram au nord
Pour vous, avec vous.

S'informer **Participer**

Informations pratiques sur la Convention

Je pose une question à l'Eurométropole ou aux garants

La gouvernance de la Convention

Ressources sur le projet à télécharger

Ressources par session à télécharger

La question qui vous est posée par l'Eurométropole de Strasbourg va guider vos

Un nouveau tram au nord
Pour vous, avec vous.

Accès exclusif !

- Consulter les informations et ressources de la convention
- Echanger avec les garants ou l'EMS et poser vos questions

➤ **En cas de difficultés : contacter Res publica à l'adresse mail : cc-ems@respublica-conseil.fr**



Les prochaines échéances de la convention



Jenparle : Compte-rendu de la Session 1

16 et 17 mai : Session 2 de la convention

Les contacts utiles

- La **plateforme Jenparle** pour poser vos questions
- La **boîte mail** de la convention : cc-ems@respublica-conseil.fr
- Les **numéros de téléphones** des animateurs :
 - Elodie : 06 82 91 68 29
 - Clémence : 06 64 17 93 24
 - Robin : 06 64 17 86 87



BONNE SOIREE A TOU·TE·S



Les attentes et enjeux globaux				
	Demandes indispensables pour avancer	Demandes nécessaires pour mieux comprendre	Demandes déjà satisfaites	Commentaires/Reformulation
Le mandat de la Convention citoyenne				
Ø Besoin de mieux comprendre ce qu'on attend de nous.		X		
Ø Les « enjeux de transition écologique et d'équité territoriale » sont-elles des données primordiales, des intangibles ?			X	Qu'est ce qu'on priorise l'équité ou l'écologie ?
Ø La question qui nous est posée parle de "conditions de réussite" : quels sont les outils d'évaluation de ces critères de réussite ?	X			Est ce que diminuer l'impact sur les voitures est une condition de réussite ? Quels sont les critères indispensables afin que notre projet de tracé aboutisse et soit validé ?
Les principes de la Convention citoyenne				
Ø Notre avis sera-t-il pris en compte par les élus ? Comment ?		X	X	on peut ne pas être d'accord avec ce qui a été répondu, mais on a eu une réponse. Notre avis est consultatif.
Ø Que va devenir la Convention citoyenne après les recours contre celle-ci ?		X		Ils ont été déboutés mais est-ce que des conséquences de ces recours sont encore possible ?
Ø Pourquoi donner la parole à des non experts alors que des professionnels l'ont déjà fait, avec un rapport documenté et étayé de plus de 600 pages ?				Quelle est notre force par rapport à des professionnels, qui ont eu un avis négatif ?
Ø Est-ce normal d'avoir 48% des membres de la convention qui n'habitent pas et n'ont pas d'activité dans la zone de projet ?			X	Mieux comprendre les critères de composition de la Convention
Ø Est-ce normal d'avoir 31% des membres de la convention qui sont des cyclistes, donnée sans doute très supérieure au nombre réel ?			X	Mieux comprendre les critères de composition de la Convention
Ø Quelle place pour le handicap dans la représentation de la convention ?	X	X		
Ø Si la majorité communautaire change en 2026, cela remet-il en question notre travail ?			X	INDISPENSABLE mais a déjà été répondu
Le fonctionnement de la Convention citoyenne				
Ø Comment vont s'organiser les sessions et les intersessions ?		X		
Ø Va-t-on entendre des experts techniques ou auditionner des opposants au projet ?	X			Qui sont les contradicteurs du tracé de l'enquête publique ?
Ø Le temps que nous avons sera-t-il suffisant pour faire des propositions de qualité ?			X	

ØPourrait-t-on aller sur place ?			X	
ØQuel est le coût de cette convention citoyenne ?		X		On a entendu différents prix - intéressant pour information.
ØQui garantit l'intégrité des garants ?			X	
<i>Ce que la Convention citoyenne peut proposer</i>				
ØQuel est notre périmètre d'action ? Quelle marge de manœuvre dans nos travaux ?	X			Avec des précisions sur les points qui suivent. Avec le livret citoyen on a l'impression de devoir choisir entre trois tracés. Qu'en est-il ? et pour le centre ?
ØEst-ce que toutes les options sont de nouveau ouvertes ?				
ØQuelle est la limite géographique de la réflexion ?				
ØDevra-t-on travailler sur l'amplitude horaire (soirée) et la fréquence ?				
ØDevra-t-on travailler sur les interconnexions bus/tram en fonction du choix du tracé du tram ?				
ØPeut-on revoir le tracé de la gare à l'université ?				
ØEst-ce qu'on peut étudier d'autres variantes de tracé en dehors des propositions faites jusqu'alors ?				
ØEst-ce à nous de fixer un autre terminus / point de départ ?				
ØEst-ce qu'on a vraiment la possibilité d'éviter les endroits qui posent problème sur le tracé (exemple : l'avenue des Vosges) ?				
ØAu vu des propositions serait-il possible de repenser le réseau pour mieux répartir l'affluence et les destinations ?				
ØPeut-on proposer un projet par paliers pour ne pas être trop ambitieux du premier coup ?				
<i>Demandes générales sur les enjeux globaux du projet</i>				
ØQuels sont les priorités du projet : la desserte ou l'impact écologique ?				les deux ?
ØFaut-il privilégier le nombre de personnes le long de la ligne ou la rapidité d'arrivée au terminus pour faciliter le prolongement ?				C'est à nous d'y répondre dans nos propositions
ØQui veut-on transporter dans ce tram ? Les riverains ? Les habitants des communes plus au nord ?				C'est à nous d'y répondre dans nos propositions
ØCe tram va-t-il servir à décongestionner ?	X			Quel est le tracé le plus efficace pour décongestionner l'ensemble du réseau de transport et la circulation ? Est-ce que ça fluidifie le trafic ? avec des données chiffrées ?

ØComment mieux communiquer avec les personnes qui bénéficieront du projet pour avoir leur adhésion ?				C'est à nous d'y répondre dans nos propositions
ØLes enjeux d'équité sociale seront-ils pris en compte dans le projet, au-delà de l'équité territoriale ?				C'est à nous d'y répondre dans nos propositions
ØLes enjeux de santé publique seront-ils pris en compte dans le projet ?				C'est à nous d'y répondre dans nos propositions
La construction du projet				
ØPour arriver au projet final, quelles ont été vos phases de brouillon ?	X			Avoir le détail des trajets alternatifs : sont-ils sérieux ? qu'est ce qu'on peut retenir ?
ØAvez-vous utilisé l'intelligence artificielle pour établir votre proposition ?				
ØPourquoi l'EMS n'a pas fait appel de la décision de la commission d'enquête ?			X	
ØQuel est le rétroplanning de la mise en œuvre du projet une fois validé ?		x		
Les services proposés				
ØQue peut-on faire pour que le tram soit fiable et rapide ?	X			A voir avec la CTS
ØDe combien de places disposera le tram ?				
ØQuelle sera sa fréquence ?				La CTS a t-elle des chiffres sur les fréquences ?
ØComment sera assurée la sécurité des voyageurs ?				A voir avec la CTS
Autres questions et enjeux identifiés				
ØQuels sont les profils sociologiques des gens qui prennent les transports en commun ? des cyclistes ? des automobilistes ?		X		
ØQuel impact de l'arrivée d'un tram dans une ville sur le prix de l'immobilier ?		X		Besoin d'avoir des données chiffrées
ØQuelles sont les garanties de réduction des nuisances sonores pour les riverains ?		X		Besoin d'avoir des données sur les nuisances sonores pour comparer le tram et la voiture
ØPeut-on avoir des chiffres sur la pollution de l'air et/ou des études d'impact ?			X	
ØY-a-t-il une interaction entre le plan de mobilité et la carte scolaire ?				Le lien entre le tramway et les écoles / lycées
ØQuel projet pour encourager la transition ? Pourquoi pas le prix avantageux d'un abonnement CTS ?			X	Les tarifs : avec la CTS
ØQuel dédommagement des commerçants ?		X		Impacts sur les commerçants en général
ØQuelle durée pour les travaux ?		X		Combien de temps pour un projet de ce type pour qu'il voit le jour ?
ØQuel est le temps de trajet piéton acceptable ?	X			

Les demandes plus spécifiques				
	Demandes indispensables pour avancer	Demandes nécessaires pour mieux comprendre	Demandes déjà satisfaites	Commentaires/Reformulation
<i>Le territoire Nord</i>				
ØBesoin de mieux connaître le territoire « Nord »	X			
ØBesoin d'informations et d'études de flux/déplacement sur tout le secteur projet	X			
ØBesoin d'études sur la fréquentation estimée sur la future ligne de tramway	X			
ØBesoin de situer les lycées sur la carte pour étudier l'accès au tram dans la zone nord		X		
ØQuelle densité de la population sur les axes concernés (avenue du Général de Gaulle et avenue de Bischwiller) ? Besoin de données démographiques actuelles et projetées. Comment ces données sont-elles calculées / estimées ?		X		
ØQuel est le nombre d'habitants de Schiltigheim qui utilisent les transports en commun pour se rendre à la gare, à la zone d'activité (Espace Européen de l'Entreprise) ou au quartier des écrivains ?		X		
ØQuel recensement des besoins des habitants du quartier des écrivains ?		X		
ØLe projet tel que présenté allait-il vraiment permettre de désenclaver les quartiers des Imprimeurs / Écrivains ? Est ce vraiment efficace pour diminuer le temps de trajet ?		X		
<i>Le réseau de transports en commun</i>				
ØBesoin d'avoir la vision globale du réseau avec la nouvelle ligne.		X	X	Entre les deux, on ne sait pas où sera la nouvelle ligne.
ØBesoin d'avoir un plan plus détaillé du réseau actuel (tram H, C et E) afin de mieux visualiser les changements		X		
ØPourquoi impacter les lignes existantes pour créer une nouvelle ligne Nord ?		X		
ØLa ligne Schiltigheim-Bischheim est prioritaire et la moins sujette à opposition. Les lignes reliant gare-université-parlement européen constituent uniquement des améliorations d'un service déjà existant et elles concentrent la majorité des oppositions : pourquoi ne pas privilégier la construction de la ligne Schiltigheim-Bischheim et remettre à plus tard les deux autres lignes ?	X			
ØQuel est l'impact sur les lignes de bus ?	X			
ØEn quoi le nouveau tracé va permettre d'alléger la desserte de bus (bus C3 - C9) ?		X		
ØEst ce qu'il y a eu une concertation des usagers de bus ?		X		

ØComment la gare de Bischheim est-elle intégrée au projet REME ?		X		
<i>Les impacts sur la place de la voiture</i>				
ØQuelle sera la place accordée à la voiture dans le futur ?	X			
ØComment mettre en place un tramway en limitant l'impact sur les déplacements en voiture pour une cohabitation apaisée ?	X			
ØPeut-on concilier stationnement et passage du tramway ? Quels impacts sur la circulation et les accès en voiture ?	X			
ØQuelles solutions peut-on proposer pour le stationnement des résidents avenue des Vosges ou sur le tracé à Schiltigheim ?	X			
ØQuelles sont les solutions possibles pour éviter le simple report de la circulation des voitures sur des rues adjacentes ?	X			
ØEst-ce qu'on peut mesurer la diminution de l'utilisation de la voiture, suite à la mise à disposition d'un tramway ? Comment est calculé le report modal ?	X			
ØQuels sont les flux et horaires des pics de circulation dans les rues concernées ?	X			
ØEst-ce que les rues de liaison vont changer de sens ?	X			
ØQuel report de la circulation automobiliste vers les quartiers Est ? Et avec quelle méthode le calculer ?	X			
ØQuid de la sortie « Avenue des Vosges » sur l'autoroute ?		X		
ØDans le projet proposé, comment les automobilistes pouvaient passer de la M35 à Strasbourg sans la sortie de la place de Haguenau ?		X		
ØComment inciter les automobilistes à utiliser ce futur tram ?	X			
<i>Le coût du projet</i>				
ØQuelle est l'enveloppe budgétaire globale prévue ?	X			
ØComment le coût du projet se répercute sur le budget de l'Eurométropole ?	X			
ØQuelle est la part du budget du tram dans le budget annuel de la municipalité ?	X			
ØQuels sont les coûts des infrastructures en fonction du tracé ?	X			
ØQuelle différence de coût de Km de tram en fonction des rues ?	X			
<i>Les possibilités de tracé</i>				
ØBesoin de la liste des passages incontournables et des nœuds à éviter sur le territoire	X			
ØBesoin de la carte des axes « intouchables » car trop étroits pour accueillir un tram	X			

ØBesoin de plus d'informations sur la valorisation de patrimoine de l'avenue des Vosges et des contraintes liées au patrimoine protégé		X		Toutes les questions sur le tracé seront peut-être nécessaires plus tard, mais là c'est trop tôt on ne sait pas si ça nous intéresse.
ØBesoin d'avoir la liste des rues exclusivement piétonnes dans le projet présenté		X		
ØLe tracé du tram va-t-il impacter négativement les trajets de Schiltigheim au centre-ville de Strasbourg en forçant des changements ?		X		
ØQuelle est l'importance de lier les deux parties de Schiltigheim (en traversant la ligne de chemin de fer) par rapport à aller plus loin au nord ?		X		
ØEst-ce que le passage sur le quai Kléber est possible pour le tram ?		X		
ØEst ce qu'il y a un tracé alternatif qui traverse Schiltigheim ?			X	
ØPeut-on réutiliser les voies ferroviaires passant par la gare de Bischheim ?		X		
ØQuel est l'intérêt pour une nouvelle ligne de desservir le parlement ? Les facultés ?		X		
ØPourquoi ne pas transformer la ligne de bus G en tramway, depuis les espaces universitaires pour aller à la gare ?		X		
ØPourquoi aller jusqu'aux friches industrielles du quartier des écrivains, alors qu'il y a 3 friches industrielles en plein centre-ville de Schiltigheim ? Quels critères de priorité des friches ?		X		
ØQu'est-ce qui a défini le terminus proposé ? peut-on aller plus loin ? pourquoi est-il arrêté à cet endroit ?		X		
ØPourquoi Homme de Fer serait forcément le point de chute de la ligne C ?		X		
ØPourquoi l'avenue des Vosges et pas d'alternatives ?		X		
ØQuel est le trafic avant/après avenue des Vosges dans le projet proposé ?		X		
ØL'utilisation du site Heineken rebat-elle les cartes ?		X		
ØAvec le départ de Heineken, pourquoi ne pas privilégier le tracé N4 qui permettrait de relier la gare de Bischheim et d'en faire un centre multimodal tout en relançant la fréquentation des TER cadencés (REM) ?		X		
ØQuid de la desserte du CMCO (Centre Médico-Chirurgical Obstétrique) de Schiltigheim ?		X		
ØSuite au réaménagement du secteur des Halles, qu'est-ce qui empêche de privilégier le tracé C2 plébiscité par l'enquête de 2021 ?		X		
Le mode de transport utilisé				
ØBesoin d'une présentation techniques sur les données d'un tram (taille, bruit...)		X		Pourquoi se poser ces questions alors que le choix d'un tram est arrêté ? D'un côté comprendre ce choix du tram peut aider à comprendre les enjeux.
ØQuelle efficacité par rapport à une ligne de bus ?		X		
ØEst-il possible d'utiliser les rails SNCF ?		X		

ØBesoin d'un comparatif entre les bus HNS et le tramway : avantages / inconvénients		X		
ØEst-ce que l'hypothèse d'un bus BHNS (bus à haut niveau de service) a été envisagée pour ce projet, à la place d'un tramway ? Est-ce moins large sur les voies ?		X		
ØLes trolleybus pourraient-ils aller sur les voies routières et autoroutières ?		X		
<i>L'aménagement des lieux connexes</i>				
ØPeut-on mettre en place un parking compensatoire et facilement accessible sur la friche Heineken ?		X		Ces questions seront peut-être nécessaires plus tard, mais pour l'instant on ne sait pas si on passe dans ces lieux.
ØEn cas de piétonnisation de la rue de Bischwiller, y aura-t-il un système de bornes permettant l'accès à certains horaires en voiture ? (cf quai des Bateliers)		X		
ØPourquoi n'a-t-on plus accès en voiture à la gare ?	X			
ØQu'est ce qui a été pensé comme aménagement et signalétique autour de la gare centrale pour éviter la congestion des voyageurs ?	X			
ØBesoin de plans précis de la zone au nord de la place de Haguenau qui ne confond pas le parc, le cimetière et les jardins familiaux	X			
ØSerait-il envisageable de créer des plateformes, par exemple, place de Haguenau pour permettre aux parents de laisser leurs enfants puis prendre bus jusqu'à l'établissement scolaire ?		X		
ØQuels emplacements possibles de parking relais à Bischheim ?		X		
ØQuel accès du parking Sébastopol ?		X		
<i>Autres questions techniques</i>				
ØQuelles contraintes techniques et budgétaires des différents tracés ?		X		
ØBesoin de connaître la largeur des routes entre la route de Bischwiller et la route du général de Gaulle		X		
ØQuel système d'alimentation électrique : souterrain, aérien ?		X		
ØEst-ce que le tram nord prend en compte le fait que le sous-sol du sud de Schiltigheim est un vrai gruyère, à cause des anciennes brasseries, avec des effondrements de chaussée fréquents ?		X		
ØQuelle accessibilité des PMR ?		X		

Les controverses et les auditions				
	Demandes indispensables pour avancer	Demandes nécessaires pour mieux comprendre	Demandes déjà satisfaites	Commentaires/Reformulation
Approfondissement des controverses/arguments				
Ø Besoin de mieux connaître les variantes de tracé alternatifs proposés		X		Des premiers éléments sont dans le livret. Besoin de comprendre pourquoi ça n'a pas été retenu et d'avoir une présentation des tracés non présentée lors de l'enquête publique.
Ø Besoin de présenter les avantages et inconvénients de chaque tracé		X		Besoin d'un tableau comparatif pour comprendre quels sont les choix importants à prendre en compte dans le design d'un tracé. Comment se fait un choix de tracé ? Quels critères pour quelles priorités ?
Ø Besoin de mieux comprendre l'impact sur la population en fonction des tracés de "famille 1" ou "famille 2"	X			
Ø Pourquoi le projet précédent a-t-il été bloqué ?		X		Besoin d'en échanger lors d'une session (malgré les ressources disponibles sur la plateforme Jenparle et le document de la commission d'enquête). Le document de la commission d'enquête est complexe à comprendre. Besoin de clarifier les sources des informations écrites dans le livret citoyen.
Ø Comment est composée la commission d'enquête ?		X		Est-ce que ce seront les mêmes personnes qui formeront la commission d'enquête pour le futur projet ? Comment on forme une commission d'enquête ? Quel processus de désignation ?
Ø Besoin de reprendre chacun des points cités par la commission d'enquête pour mieux comprendre les enjeux		X		
Ø Besoin de comprendre les anciens débats (les sujets, les secteurs)		X		
Ø Peut-on avoir un travail de vulgarisation des compte-rendu de la commission d'enquête ?	X			Des premiers éléments ont été montrés mais pas tout à fait de façon impartiale (point de vue de l'EMS sur les conclusions de l'enquête publique). Est-ce que les garant-e-s peuvent jouer le rôle d'impartialité pour vulgariser ce document ?
Ø Qu'est ce qui a pesé le plus lourd dans l'avis défavorable de la commission d'enquête ?		X		Besoin d'un document de vulgarisation pour répondre à cette question.
Ø A quel moment a été mise en place la commission d'enquête ? Pourquoi elle n'a pas été mise en place en amont du projet ?		X		Réponse rapide à apporter
Ø Pourquoi l'EMS n'a-t-il pas proposé un nouveau projet suite au rejet de la commission d'enquête ?	X			Permet de demander pourquoi l'EMS a fait le choix d'une convention citoyenne plutôt qu'un nouveau projet ?
Demandes d'auditions				
Ø La commission d'enquête				Besoin d'expliquer pourquoi ce n'est pas possible, en plénière.

Ø Les élus de l'opposition, Catherine Trautmann et le Maire de Bischeim en particulier	X			Importance d'entendre toutes les voix politiques, mais besoin de garantir de ne pas tomber dans le meeting politique et de traiter le fond des dossiers. Les garant-e-s peuvent jouer le rôle de médiateur-trice-s ? Les citoyen-e-s peuvent écrire en amont les questions ? Faire des questions écrites aux élu-e-s ? Les conditions de cette audition sont à poser par les citoyen-ne-s (temps de préparation nécessaire).
Ø Des commerçants concernés		X		Parole individuelle ou parole représentative d'un groupe de commerçants ? Besoin d'avoir des regards complémentaires. Possibilité d'auditionner une association de commerçants.
Ø La CTS	X			Ils font des enquêtes sur la fréquentation des lignes qui peuvent être intéressantes.
Ø La SNCF pour parler de la signalétique de la gare centrale en lien avec le projet de tramway				Signalétiques = Informations données aux voyageurs. Besoin de questionner l'emplacement du dépose minute. Besoin de questionner le sujet de la prise en charge des personnes en situation de handicap et les personnes ayant des problèmes de mobilité, dans le cas d'une piétonisation de la zone. => Question du niveau d'information et de l'accessibilité de la zone.
Ø Un expert des trolleybus				Intéressante mais non prioritaire
Ø Un expert du handicap		X		Audition d'un-e expert-e et d'une association ou de personnes concernées (pour une vision complémentaire)
Ø Une association sur le handicap		X		
Ø Une association de défense des automobilistes				Pas sûr que ça aide vraiment. Auditionner des personnes pour qui le tram va compliquer leur trajet en voiture. Des personnes impactées directement par le projet (beaucoup dans le panel des 100)
Ø Des assureurs				Pourquoi ? Sur les risques de fissures des bâtiments ? Le coût des assurances ?
Ø Un acteur qui puisse nous partager la vie/les attentes du quartier des écrivains (assos d'habitants, commerçants)	X			Semble être un passage obligé pour le tracé du tram. Intéressant d'avoir l'avis/attente des habitants vis-à-vis de ce projet (difficile d'avoir une voix qui parle pour tou-te-s).

Convention citoyenne Projet de tramway au Nord de Strasbourg

Compte rendu

1^{ère} session - vendredi 25 et samedi 26 avril 2025



Programme de vendredi 1^{ère} session

page 4



18h30 – Messages de Pia Imbs, Présidente de l'Eurométropole et de Jeanne Barseghian, Présidente déléguée de l'Eurométropole de Strasbourg

page 4



18h40 – Les informations sur la convention



Pause

page 5



19h20 – Partage d'expériences et questions citoyennes

page 8



20h40 – Echanges avec Danielle Dambach, Présidente déléguée de l'Eurométropole de Strasbourg

Programme de samedi 1^{ère} session

	●	9h00 – Ouverture de la journée
page 14	●	9h20 – Les enjeux de transition écologique et d'équité territoriale
page 19	●	11h00 – Les enjeux croisés de l'urbanisme et des mobilités dans la planification des mobilités
	●	12h30 – Déjeuner
page 26	●	13h45 – Comprendre un projet de tramway
page 27	●	14h55 – Histoire et grandes composantes du projet Tram Nord
page 28	●	15h50 - Echanges et préparation de la suite de la Convention
	●	17h – Fin des travaux

Les 100 citoyens ont été accueillis par l'Eurométropole et l'équipe d'animation puis invités à s'installer dans la salle du conseil pour participer à cette première partie en plénière.

- **Messages de Pia Imbs, Présidente de l'Eurométropole et de Jeanne Barseghian, Présidente déléguée de l'Eurométropole de Strasbourg**
- **Les informations sur la Convention :**
 - La composition du panel
 - Les différents acteurs de la Convention (gouvernance, équipe projet, équipe d'animation)
 - Les grandes étapes et le calendrier de la Convention
 - Le mandat
 - Le livret citoyen

Les vidéos des messages des élues et la présentation diffusée lors de la session sont disponibles sur la plateforme Jenparle



Répartis en 4 groupes de 25 dans des salles différentes, les citoyens ont partagé leurs expériences de mobilité puis défini un certain nombre de questions. L'ensemble des questions sont retranscrites ici de manière exhaustive :

Sur la Convention citoyenne :

- Notre avis sera-t-il pris en compte par les élus ? Comment ? (4 groupes)
- Que va devenir la Convention citoyenne après les recours contre celle-ci ? (2 groupes)
- Est-ce normal d'avoir 48% des membres de la convention qui n'habitent pas et n'ont pas d'activité dans la zone de projet ? (2 groupes)
- Est-ce normal d'avoir 31% des membres de la convention qui sont des cyclistes, donnée sans doute très supérieure au nombre réel ?
- Quelle place pour le handicap dans la représentation de la convention ?
- Si la majorité communautaire change en 2026, cela remet-il en question notre travail ?
- Les « enjeux de transition écologique et d'équité territoriale » sont-elles des données primordiales, des intangibles ?
- Le temps que nous avons sera-t-il suffisant pour faire des propositions de qualité ?
- Comment vont s'organiser les sessions et les intersessions ?
- Va-t-on entendre des experts techniques ou auditionner des opposants au projet ?
- La question qui nous est posée parle de "conditions de réussite" : quels sont les outils d'évaluation de ces critères de réussite ?
- Qui garantit l'intégrité des garants ?
- Devra-t-on travailler sur l'amplitude horaire (soirée) et la fréquence ?
- Devra-t-on travailler sur les interconnexions bus/tram en fonction du choix du tracé du tram ?
- Pourquoi donner la parole à des non experts alors que des professionnels l'ont déjà fait, avec un rapport documenté et étayé de plus de 600 pages ?
- Combien coûte cette consultation ?

Sur la vie du projet :

- Pourquoi le projet précédent a-t-il été bloqué ? (2 groupes)
- Comment est composée la commission d'enquête ?
- Quel est le rétroplanning de la mise en œuvre du projet une fois validé ?
- Quelle est la durée des travaux ?

Sur la philosophie du projet :

- Comment le projet s'intègre dans le réseau du transport global ?
- Les enjeux d'équité sociale seront-ils pris en compte dans le projet, au-delà de l'équité territoriale ?
- Les enjeux de santé publique seront-ils pris en compte dans le projet ?
- Quelle est la limite géographique de la réflexion ?

Sur la relation avec les autres moyens de transport :

- Quelle efficacité par rapport à une ligne de bus ? (2 groupes)
- Est-il possible d'utiliser les rails SNCF ?
- En quoi le nouveau tracé va permettre d'alléger la desserte de bus (bus C3 - C9) ?
- Comment prendre en compte les autres mobilités ?

Sur les impacts :

- Comment mettre en place un tramway en limitant l'impact sur les déplacements en voiture pour une cohabitation apaisée ?
- Comment inciter les automobilistes à utiliser ce futur tram ?
- Existe-t-il des études sur le report du trafic automobile ?
- Quels impacts pour les commerçants ? Est-ce qu'un dédommagement est prévu ?
- Quelles sont les nuisances sonores dues au tram ?

Sur le tracé :

- Quels sont les besoins des populations concernées ?
- Faut-il privilégier le nombre de personnes le long de la ligne ou la rapidité d'arrivée au terminus pour faciliter le prolongement ?
- Le tracé du tram va-t-il impacter négativement les trajets de Schiltigheim au centre-ville de Strasbourg en forçant des changements ?
- Quelle est l'importance de lier les deux parties de Schiltigheim (en traversant la ligne de chemin de fer) par rapport à aller plus loin au nord ?
- Quel choix de terminus ?
- Le tracé de la ligne est-il figé au niveau de son ambition vers le nord ?
- Existe-t-il une carte des avenues "intouchables" ? Pourquoi l'avenue des Vosges ? Y a-t-il des alternatives ?

Sur le coût du projet :

- Combien le projet va coûter ? Y a-t-il une enveloppe budgétaire, un maximum ? (2 groupes)
- Quels sont les coûts des infrastructures en fonction du tracé ?
- Quelle différence de coût de Km de tram en fonction des rues ?

Sur les services :

- Que peut-on faire pour que le tram soit fiable et rapide ?
- De combien de places disposera le tram ?
- Quelle sera sa fréquence ?
- Comment sera assurée la sécurité des voyageurs ?

Chaque groupe a sélectionné 2 questions prioritaires à poser lors d'une séance plénière :

- **Question** : Quel est l'impact sur la convention citoyenne des recours au tribunal administratif ?

Réponse apportée en séance : Il y a eu un recours en référé pour solliciter la suspension de l'organisation de la convention. Le jugement a été rendu hier. Le tribunal administratif a décidé que la demande n'était pas justifiée. La convention peut donc se tenir.

- **Question** : Quelle est la limite du projet, géographiquement parlant ? Quelle limite budgétaire ?

Réponse apportée en séance : Le tramway venant de Strasbourg doit se connecter au nord. Le terminus prévu initialement est à l'entrée de Bischheim. Ce qu'on vous propose c'est de discuter à la fois du tracé et de l'emplacement du terminus au nord. Concernant les finances, la nouvelle équipe qui sera élue en 2026 devra prévoir le budget qui va avec ce tram Nord. Le budget est essentiellement du côté de l'EMS aux côtés d'autres collectivités ainsi que l'Etat.

- **Question** : Pourquoi le projet a-t-il été refusé ?

Réponse apportée en séance : Le projet précédent a fait l'objet de plusieurs phases de concertations, puis d'une phase d'enquête publique. Le tracé proposé et l'ensemble du projet a fait l'objet d'un avis défavorable de la commission d'enquête publique. Nous pensons que c'est important (pour des questions d'équité territoriale, de santé publique, de démographie) - ainsi que la commission d'enquête - de desservir le nord du territoire. La question, aujourd'hui, est de savoir comment on fait pour aménager cette desserte.

La desserte actuelle ne suffit pas. Les lignes de bus ne suffisent pas vu les besoins des habitants du nord. Quel tracé, quels aménagements connexes : ce sont des questions qu'on vous soumet aujourd'hui.

Le projet ne se fera pas d'ici la fin du mandat. Il faudra réorganiser une nouvelle enquête publique avant de lancer un nouveau projet. Ce sera donc au prochain exécutif municipal de réfléchir à ce nouveau projet, en prenant en compte les recommandations de la convention.

La commission d'enquête a émis un avis défavorable principalement car le projet contraignait selon elle trop la circulation automobile.

- **Question :** Au vu des prochaines élections politiques, est-ce que si les bords politiques changent, ça remet en question notre travail ?

Réponse apportée en séance : En tant qu'exécutif eurométropolitain actuel, nous nous engageons à étudier vos préconisations si nous sommes toujours en responsabilité à l'issue des élections. Si nous devons ne plus être en responsabilité au niveau de l'EMS et de la commune après les élections, il reviendrait toutefois aux prochains élus de prendre en compte ou non les préconisations de la Convention. Il faut rappeler que l'ensemble des groupes politique de l'EMS, toutes tendances politiques confondues, sont d'accord sur la nécessité d'avoir un tram au Nord. Ils seront donc intéressés par vos conclusions pour la suite.

- **Question :** Est ce que vous continuerez à suivre le résultat de cette convention, même si vous vous retrouvez en minorité après les élections ?

Réponse apportée en séance : Je m'engage à étudier les résultats et à respecter votre travail collectif, quelles que soient vos conclusions. Vous allez pouvoir vous nourrir pour vous faire votre opinion.

- **Question :** Quelle prise en compte des enjeux de santé publique et d'équité sociale dans le projet, notamment vis-à-vis de la prise en compte des personnes en situation de handicap ?

Réponse apportée en séance : Je vous encourage à demander les éléments à nos agents, à nos techniciens sur toutes ces informations (la sociologie, les principales difficultés), tout ce qui peut vous servir, demandez-le. C'est à nous de vous le fournir pour le meilleur éclairage et vous forger votre opinion.

- **Question :** Quelles garanties de prise en compte de la convention et du respect de notre parole ?

Réponse apportée en séance : J'ai parlé pour moi, pour la présidente de l'EMS et pour la maire de Strasbourg. Je vous encourage à poser cette question aux autres élu-es que vous allez pouvoir auditionner, y compris ceux et celles qui ne sont pas en responsabilité, vous avez le droit de leur poser la question.

- **Question : Mais qu'est-ce qui nous garantit que le travail de synthèse qui sera fait de nos échanges sera bien fidèle à ce qu'on va dire ?**

Réponse apportée en séance : Le rôle de l'animation sera de vous aider à poser sur papier ce sur quoi vous êtes d'accord et ce sur quoi vous n'êtes pas d'accord. Les animateurs seront fidèles à ce que vous avez dit lorsqu'ils vous accompagneront dans l'écriture. On vous aide à accoucher. La fidélité à vos travaux se joue entre vous et les animateurs avec la garantie des garants.

- **Question : Qui rédige la synthèse ?**

Réponse apportée en séance : Vous, accompagné des animateurs. Nous vous aidons à les reformuler si besoin. Vous voterez à la fin : vous allez relire avant de signer. On fera une synthèse à chaque fois, on vous le présentera, vous le validerez ou l'enrichirez. Lors de la dernière session, on vous proposera de voter sur le contenu de la réponse finale que vous soumettrez à l'EMS. On pourra vous soumettre le protocole de vote.

- **Question : Comment pourrait-on prendre en compte les autres mobilités pour ce projet ?**

Réponse apportée en séance : Lorsqu'on amène un tram dans un territoire, de nombreuses études sont faites. On en profite pour revoir tout l'urbanisme du territoire où le tram passe. On questionne la réorganisation de l'espace public avec les ingénieurs et les techniciens. L'objectif est que tout le monde puisse se déplacer selon son mode de transport. Selon les rues, on peut revoir les sens de circulation, il peut y avoir des sens uniques, des espaces verts, de nouveaux éclairages, ... Le tram permet l'amélioration de l'aménagement urbain. On se repose la question du cycliste, de piéton, de la personne à mobilité réduite.

- **Question : A quelles personnes qualifiées en termes de support technique, d'apport d'information pourra-t-on avoir accès lors de la convention ?**

Réponse apportée en séance : Cela va être les premières étapes du travail de la convention citoyenne : vous aurez différentes informations, dès demain, à travers des présentations et ateliers, qui vont vous être donnés pour que vous ayez une meilleure appréhension du projet de tram, des questions de complémentarité avec les autres modes de transport. Les éléments techniques vont vous être donnés, notamment en session 1 et 2, pour que vous puissiez vous faire une bonne idée du projet et répondre à la question posée.

➤ **Question : Qui garantit l'indépendance des garants ?**

Réponse apportée en séance : Leur notoriété, leur expertise. Ils s'engagent dans le cadre d'une charte pour garantir votre travail. Ils ont une éthique et un savoir-faire propre à la mise en place de convention citoyenne.

La journée s'est terminée par une présentation de la plateforme Jenparle, des remerciements de Mme Dambach et une invitation à participer à l'échelle d'humeur, sur laquelle les citoyens pouvaient exprimer leur ressenti à l'issue de la première soirée.





5



15



28

Fatigués !
X3

Stimulé.e par
la convention
++

Bon début

++

Sentiment
que les élu.es
ne répondent
pas à nos
questions

*Pas appris
grand
chose*

Manque
de temps

Curieux
++

Intéressant !
X6

Bien organisé
pour l'instant
Perspectives
intéressantes
++

Frustré.e

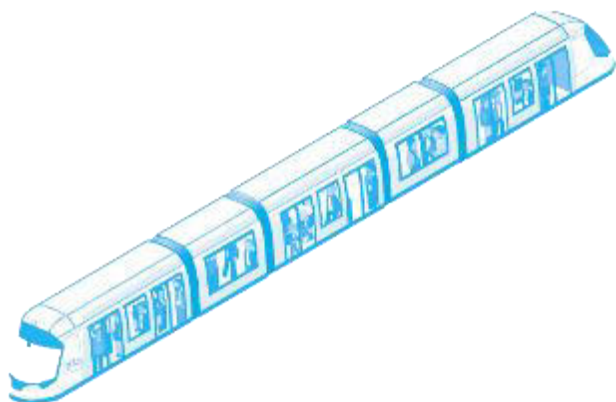
Attend
encore
de voir

Travail en
sous groupes
super
++

Où sont situés
les escaliers
pour sortir



Programme de samedi 1^{ère} session



9h00 – Ouverture de la journée



9h20 – Les enjeux de transition écologique et d'équité territoriale



Pause



11h00 – Les enjeux croisés de l'urbanisme et des mobilités dans la planification des mobilités



12h30 – Déjeuner



13h45 – Comprendre un projet de tramway



Pause



14h55 – Histoire et grandes composantes du projet Tram Nord



15h50 - Echanges et préparation de la suite de la Convention



17h – Fin des travaux

Alain Clappier, Professeur en climatologie et directeur du laboratoire image – ville UNISTRA (Université de Strasbourg) a assuré une intervention de 20 minutes dont la présentation est intégrée à la présentation de la session disponible sur Jenparle. Il a répondu aux questions des citoyens en plénière.

- **Question :** Dans les graphiques présentés, est ce que les émissions de la fabrication sont prises en compte ?

Réponse apportée en séance : Oui pour l'empreinte carbone, tout le cycle de vie est pris en compte. Par exemple, il faut produire les batteries et les recycler pour les véhicules électriques. Mais pour les particules fines est compté uniquement l'usage, de même pour l'énergie.

- **Question :** Avez-vous fait des simulations sur les lignes de tram avec différents scénarios sur les émissions polluantes ?

Réponse apportée en séance : Pour le moment non.

- **Question :** Comment concilier la tendance en hausse des ventes de voitures électriques et l'objectif de baisse d'émission des particules fines ?

Réponse apportée en séance : L'utilisation de voitures électriques va améliorer les émissions de CO2 et l'énergie consommée. On observe une baisse de la consommation énergétique avec le passage du parc de véhicules en véhicules électriques plutôt que thermique. La perte d'énergie est moindre pour un véhicule électrique (30% contre 60% pour les véhicules thermiques). Les véhicules électriques émettent plus d'émissions d'oxyde d'azote, mais n'ont pas d'impact sur les émissions de particules liées au roulement. Les voitures électriques sont donc nécessaires pour la transition écologique mais pas suffisantes. Il n'y a notamment pas d'impact sur la congestion du trafic.

- **Question :** Les gains d'énergie dépendent-ils de l'énergie utilisée ? Qu'en est-il pour le nucléaire ?

Réponse apportée en séance : En effet, les gains énergétiques dépendent du mix énergétique utilisé. En utilisant comme source de création de l'électricité, le charbon ou pétrole, le véhicule électrique consomme autant voire plus que la voiture thermique. Je me base dans un contexte français d'énergie nucléaire et renouvelable.

- **Question** : Dans quelle mesure le projet tram aurait-il un objectif positif sur l'environnement et sur la population ? Peut-on le quantifier ?

Réponse apportée en séance : On peut assez facilement calculer les émissions liées au tramway mais tout dépend des déportations des flux de véhicules. Le tramway c'est aussi une question de bien-être dans la ville. Il faut questionner comment les gens vont pouvoir se retrouver pour aller où ils veulent, quand ils veulent.

- **Question** : Est ce qu'une augmentation de l'utilisation des vélos et des trottinettes augmenterait les particules fines ?

Réponse apportée en séance : Il y aurait forcément un peu de roulement mais ce n'est rien en comparaison avec les voitures. Donc non, on n'observerait pas une augmentation significative des particules fines. De plus, le vélo a un impact positif sur la santé.

- **Question** : Quels inconvénients du tram sur les commerces de proximité ou sur les riverains en termes d'équité territoriale ?

Réponse apportée en séance : Ce n'est pas une question qui relève de mon champ de compétence. L'Eurométropole pourra sans doute mieux vous répondre sur ce sujet.

- **Question** : Est-ce que les constructeurs travaillent sur une évolution des pneumatiques ?

Réponse apportée en séance : Je pense qu'il y a un fort enjeu sur les pneus mais également sur les revêtements. Pour autant, à ma connaissance, il n'y a pas encore de travail sur l'usure des pneus et des freins pour diminuer les particules nocives.

- **Question** : Sommes-nous plus ou moins exposés à la pollution en fonction du mode de transport utilisé et du lieu de vie ?

Réponse apportée en séance : Je n'ai pas de chiffres exacts pour répondre à cette question. Par expérience, l'usager de la voiture va être moins exposé à la pollution car il est dans un espace clos. Vous êtes plus exposé à pied ou à vélo. Les usagers du tram sont exposés à l'air extérieur et donc à la pollution à chaque ouverture de porte. En règle générale, plus on s'éloigne de l'espace source, moins on est exposé.

- **Question** : Quel impact lors de l'installation des bornes électriques ? Comment l'estimer ?

Réponse apportée en séance : Si on compare avec les stations-essence, l'impact n'est pas important. La ressource en cuivre, nécessaire pour tirer les câbles, pose un problème car ce n'est pas une ressource renouvelable. Il y a donc un enjeu sur le recyclage de cette ressource. Il faut une volonté politique pour installer les bornes, mais le problème n'est pas l'électricité. Si tout le parc de véhicules devenait électrique, l'augmentation de la consommation serait de 14%. Ce qui peut être assuré car actuellement nous sommes en surproduction électrique.

- **Question : Comment allier la production d'électricité avec l'augmentation de la consommation de celle-ci ?**

Réponse apportée en séance : La consommation électrique diminue depuis les années 2000. Le problème n'est pas de fournir de l'énergie. La croissance économique n'est plus intimement liée à la production électrique comme dans les années 1970 grâce à l'efficacité des systèmes utilisés et à la délocalisation d'une partie de notre industrie. Aujourd'hui, selon mes scénarios, on peut satisfaire toutes les demandes électriques de la région en énergies renouvelables sans nucléaire.

- **Question : Est-ce qu'on peut répondre au problème de chaleur urbaine sans végétaliser les espaces ? Existe-il aujourd'hui des solutions technologiques remplaçant la végétalisation ?**

Réponse apportée en séance : Oui, on peut changer les couleurs des bâtiments en peignant en blanc. Ce qui permet de diminuer les températures. Aujourd'hui, on ne parvient pas à compenser l'augmentation de la température liée au dérèglement climatique avec cette solution technique et la végétalisation des espaces. Il faut également tenir compte du bien-être des populations à travers la végétalisation des espaces. L'eau et les zones de fraîcheur contribuent aussi à rafraîchir l'espace.

- **Question : Quels impacts écologiques des travaux de la ligne de tram ? Combien d'années d'amortissement ?**

Réponse apportée en séance : C'est en effet un inconvénient. Il y a un coût lié aux travaux de mise en place de la ligne de tramway. Je n'ai pas calculé cet impact aujourd'hui.

- **Question : Y a-t-il des études prévisionnelles sur la chaleur sur le tracé ?**

Réponse apportée en séance : Plusieurs études montrent un impact relativement faible. Je ne sais pas comment la ligne de tramway est envisagée. Ce n'est pas une simple question de s'il faut ou non un tramway mais aussi comment on réaménage les espaces publics. Ce qui est sûr c'est qu'avec un tramway, on peut mettre plus d'espaces verts.

Complément apporté par l'EMS : Le projet est accompagné d'un dossier d'enquête publique avec une évaluation environnementale répertoriant les impacts du projet. Le projet de tram sortant de la convention citoyenne devra passer devant une évaluation environnementale, pour suivre le cadre de la loi. Ce projet tramway s'inscrit dans une politique plus générale écrite dans notre plan climat territorial (fil conducteur de toute la collectivité) avec un objectif de 100% de neutralité carbone. Ce document a permis de travailler sur toutes les actions qui peuvent être conduites. On peut mettre ce document à disposition.

➤ **Question : Serait-il possible d'imaginer un tram pneumatique ?**

Réponse apportée en séance : Si le tramway a des pneus, vous allez retrouver des émissions de particules fines équivalentes à un bus. La consommation énergétique sera toutefois toujours moindre pour un tramway par rapport à un bus car il a une plus grande capacité d'accueil.

➤ **Question : Y a-t-il des données de l'Eurométropole de Strasbourg sur les impacts de la pollution de la voiture sur la santé publique, le nombre de décès, de maladies respiratoires, etc. ?**

Réponse apportée en séance : L'observatoire pour la santé travaille sur ces questions. Il y a aussi des études faites sur les populations plus fragiles, comme les femmes enceintes par exemple. Des études sont faites avec des médecins et des géographes, mais je n'ai pas les chiffres en tête. Ce qui est sûr c'est qu'un lien clair a été établi entre pollution et mortalité.

➤ **Question : Connaît-on les endroits problématiques en termes de flux de véhicules en banlieue nord ?**

Réponse apportée en séance : On va y répondre cette après-midi, en voyant les différentes composantes du projet.



- **Question : Comment l'introduction du tramway peut agir comme un levier en chaîne contre les émissions ?**

Réponse apportée en séance : Se dire que d'autres polluent plus que nous et que rien n'est fait ne permet pas d'avancer. Il faut réfléchir à ce que vous apporte ce projet. Pas seulement en termes de transition écologique, mais aussi de bien-être et de vivre ensemble, au-delà des chiffres présentés. Il faut vous demander comment vous voyez l'avenir de vos enfants dans la ville de demain. Ce qui est sûr c'est qu'il faut évoluer. Le pire que l'on peut faire est de ne pas s'adapter, de ne rien faire parce qu'on ne sait pas jusqu'où le réchauffement climatique peut aller. Ce dont on est sûr c'est que ça ne va pas s'améliorer et qu'on peut rentrer dans des mécanismes d'emballlement.

- **Question : Quel est l'impact de l'aménagement urbain, responsable des mobilités ?**

Réponse apportée en séance : C'est difficile de vous donner des chiffres car tout dépend de la manière dont l'aménagement est fait. Si vous supprimez une partie des véhicules vous diminuez la pollution mais aussi une partie de l'accessibilité pour les gens. Tout dépend de l'aménagement urbain, il peut amener à plus ou moins de pollution. Les voies de contournements sont par exemple une source d'appel à plus de trafic. Plus on construit des autoroutes, plus il y a une augmentation de l'usage de véhicules individuels.

- **Question : Pour la végétalisation de la ville, est-ce qu'on tient compte du changement climatique et de la montée des températures ?**

Réponse apportée en séance : Oui il va falloir adapter les espèces végétales. A ma connaissance c'est une préoccupation de la ville de Strasbourg. Plusieurs études sont faites sur la diminution des îlots de chaleur..

Ajout EMS : Oui on choisit des essences pouvant s'adapter au changement climatique. Il existe une charte de l'arbre permettant d'intégrer les préconisations pour adapter le territoire au changement climatique en s'appuyant sur des solutions fondées sur la nature : végétaliser, enlever l'enrobé, permettre l'infiltration des eaux de pluies, etc. C'est une politique structurelle.

- **Question : Avez-vous pensé à une conception plus ambitieuse s'inspirant d'Auroville, par exemple ? Ça pourrait être mis en place dans les nouveaux quartiers ?**

Réponse apportée en séance : Il faut trouver un compromis entre la surface d'espace vert utilisé et l'espace de la ville. Attention à l'étalement urbain et donc la nécessité de plus de transports. A voir si on arrive à construire des villes où les gens ont les services de proximité et publics à 5' pour diminuer les transports de personnes (en construisant par exemple une ville autour de pôles). Il faut trouver un compromis entre l'énergie nécessaire aux déplacements des habitants et les besoins en espaces verts.

Complément apporté par l'EMS : L'étalement urbain n'est plus une option, malgré les débats parlementaires sur le ZAN. On cherche à préserver les espaces agricoles et végétalisés pour accueillir et renforcer la biodiversité, avec des espaces récréatifs et des espaces agricoles permettant une résilience alimentaire du territoire. On travaille notamment sur des friches industrielles sur le territoire en réfléchissant à l'urbanisation différemment pour inclure les enjeux de la transition écologique.

Benoît WIMBERT, Directeur d'études chez ADEUS, et Ronan GOLIAS, Directeur de projet stratégie à l'EMS, ont assuré une intervention de 20 minutes dont la présentation est intégrée à la présentation de la session disponible sur Jenparle, puis ont répondu aux questions des citoyens en plénière.

- **Question : En termes de multimodalité, peut-on accroître la capacité en vélo dans les trams ?**

Réponse apportée en séance : C'est une question récurrente. L'équilibre est de privilégier les passagers et de tolérer les vélos quand ça ne gêne pas trop. L'ambition est plutôt de multiplier les stationnements en amont et en aval pour éviter d'embarquer les vélos à bord. C'est ce qui se passe aussi de plus en plus pour les TER car le couple vélo / train est très puissant. L'idée est d'éviter d'embarquer au maximum, mais on souhaite quand même le permettre. Donc on ne peut pas encore dire si la capacité pour les vélos sera augmentée.

- **Question : Vous dites que tout est lié au PLU, au PDM... on aimerait bien voir des documents, savoir comment on les rend compréhensible, comment on les vulgarise pour que tout le monde puisse les comprendre.**

Réponse apportée en séance : Effectivement, ces documents sont volumineux et complexes. Il y a le PADD, un document chapeau du PLU, qui fait déjà 70 pages. On va voir comment vous transmettre des documents de vulgarisation.

- **Question : Quand on parle de l'amélioration du cadre de vie, a-t-on interrogé les habitants de ces secteurs ? Si oui combien ?**

Réponse apportée en séance : Pour l'enquête mobilité certifiée Cerema (EMC2), l'ordre de grandeur est de 3000 à 4000 personnes enquêtées sur l'Eurométropole : c'est un chiffre très robuste. Le tramway peut avoir un impact sur les commerces ; ces débats ont existé pour toutes les extensions de tramway notamment avec les commerçants : c'est une inquiétude légitime. Néanmoins, tous nos travaux ne démontrent pas directement que le tramway pouvait avoir autre chose qu'un effet accélérateur des tendances lourdes, structurelles du monde du commerce. Par exemple, le commerce de loisir sort des centres pour aller en périphérie : nous le constatons dans toutes les agglomérations, on le retrouve aussi à Strasbourg et ça, le tramway n'y peut rien. En revanche le long du tramway, on observe un maintien relatif des commerces (mes observations à ce sujet s'arrêtent en 2010, ce n'est pas quelque chose que j'ai observé depuis). Je n'ai pas donné d'éléments chiffrés sur l'amélioration du cadre de vie et à ma connaissance il n'y a pas eu d'enquête qualitative qualifiant cette amélioration-là.

- **Question :** La situation économique actuelle est-elle compatible avec le financement du projet de tram ? notamment quand on sait que les entreprises financent 50% des travaux, et que les commerces disparaissent en parallèle...

Réponse apportée en séance : On parle d'«entreprises» au sens large : toutes les entreprises de plus de 11 salariés qu'elles soient publiques, privées, associatives, l'EMS est une entreprise par exemple. La question vis-à-vis des commerçants, c'est qu'on a des enquêtes de fond d'évaluation des effets du tramway et on a derrière des évolutions du tissu commercial plus récentes. Le versement mobilité se définit au niveau national et toutes les entreprises présentes sur le périmètre de l'Eurométropole y participent. Une des questions qui nous est souvent retournée c'est que les entreprises ne sont pas desservies de la même manière alors qu'elles paient les mêmes taxes : c'est un sujet.

La taxe est assise sur la masse salariale et la masse salariale a continué à augmenter ces dernières années. Le versement mobilité reste aujourd'hui dans une dynamique positive. En revanche, on commence à avoir des alertes depuis un an sur la dynamique de croissance qui commence à freiner. Le lien avec la bonne santé économique de notre territoire est direct.

Complément apporté par l'EMS : il y a effectivement ce financement qui est apporté par les entreprises, en partie par les usagers, aussi par la Métropole. C'est donc aussi un choix politique, c'est le choix de l'exécutif de l'EMS qui est voté au conseil. Dans les choix budgétaires et dans les objectifs d'un mandat, ce sont des choix qui sont faits en faveur de certains modes plus que d'autres. Pour ce mandat, les élus avaient fait le choix de donner une très grande priorité au sujet des mobilités plutôt qu'à d'autres sujets, donc ça fera partie à partir de l'année prochaine des débats politiques.

- **Question :** 20 à 25 % de comportement rationnel pour le choix des transports, c'est peu. Une femme qui craint de prendre le tram, est-ce irrationnel ? Quelqu'un qui a peur de prendre son vélo en centre-ville parce qu'on lui en a déjà volé trois, est-ce irrationnel ? Concrètement c'est quoi un comportement irrationnel ? Pourquoi ne pas mieux lutter contre les sources de l'irrationalité ?

Réponse apportée en séance : La rationalité est du point de vue économique ou temporel, c'est-à-dire que la proportion des gens qui choisissent leur mode de transport pour un gain de temps ou d'argent représente 20 à 25%. Dans une immense majorité des cas, les gens ne se posent plus la question : il y a des processus d'habitude. Ensuite, on a effectivement des aficionados d'un mode ou d'un autre : il y a des personnes pour qui c'est impensable de prendre autre chose que la voiture et qui sont prêts à déménager si on les empêche de prendre la voiture. Sur les exemples que vous avez donnés, on commence à entrer dans des logiques rationnelles. Ce sont des formes de rationalité mais que je n'ai pas mesurées. Ça ne veut pas dire qu'elles n'existent pas, elles sont là, on a des réflexions notamment sur les questions du genre .

- **Question :** Que peut-on faire pour le bien être dans le tram, la lutte contre les incivilités, l'utilisation du téléphone portable etc. ?

Réponse apportée en séance : Quels sont les freins à l'usage d'un certain nombre de mode ? Le sentiment d'insécurité, le fait d'être trop serré dans un tramway, les enjeux tarifaires... tous ces éléments font partie de freins qui sont plus ou moins importants pour tel ou tel type de population. On a cette analyse partiellement à travers nos enquêtes sachant qu'il y a des freins qui sont plus facilement exprimables que d'autres. On sait qu'il y a une partie importante de la population qui a du mal à se repérer sur un plan par exemple. Plein de freins existent y compris la facilité de gérer le numérique pour prendre un titre ou planifier son transport. La question est de savoir si on arrive à les résoudre. Pas tous, on le voit, on travaille dessus.

- **Question :** Est-il possible, pour le tram nord, de faire une route partagée par le tram et les voitures, comme pour la route des Romains ?

Réponse apportée en séance : Je vous ai présenté rapidement un profil en travers comme exemple, mais on pourrait en produire beaucoup d'autres : des voies uniques tramway comme sur l'extension ouest où les deux sens du tramway utilisent les mêmes rails, des systèmes où la plateforme tram est circulée par les voitures, ce qui est assez fréquent en Allemagne et en Suisse... Ça dépend de plein de facteurs comme la densité du trafic, les enjeux de vitesse commerciale pour le tramway, la volonté de végétalisation la plateforme du tramway...

- **Question :** Vous avez parlé de favoriser l'intermodalité en interconnexion avec les bus et Flex'hop mais on ne parle pas de stations Vélhop ou de places favorisant Aut'hop qui sont de nouvelles mobilités sur Strasbourg. Est-ce que ce seront des enjeux qu'on aura à traiter ? Est-il prévu qu'on ait une présentation très claire sur le nord ?

Réponse apportée en séance : Sur l'intermodalité, on a parlé des stationnements vélo, des stations Vél'hop qui sont très utiles. Sur le covoiturage, on est plutôt sur des distances plus importantes : l'objectif du covoiturage est de faire en sorte que les covoitureurs se retrouvent le plus en amont possible par rapport à leurs déplacements. L'efficacité en termes de carbone économisé est d'autant plus importante que le covoiturage va concerner les plus longs déplacements. Donc les lieux de stationnement pour le covoiturage sont plutôt à prévoir en dehors de l'Eurométropole là où les personnes vont se retrouver. C'est pourquoi nous travaillons avec la Collectivité Européenne d'Alsace (CEA) qui a un schéma directeur des aires de covoiturage complémentaire de notre politique et qui nous permet de travailler ensemble. Aut'hop s'inscrit dans la logique de trouver un moyen de faire en sorte que les gens se retrouvent tout simplement, d'avoir un appariement entre l'offre et la demande de covoiturage.

- **Question :** Vous parliez de la valorisation de l'impact du tramway sur les habitats et commerces, notamment l'impact positif sur les commerces. Or, a priori, parmi les critères de refus qui ont fait que le projet a été bloqué était évoqué l'impact sur les commerces de l'axe nord. Cela avait-il été omis d'être valorisé lors de l'enquête publique ? Avez-vous des critères que nous pourrions intégrer à notre projet qui valorisent l'usage du tramway comme la gratuité, la sécurité ou le niveau d'acceptabilité des gens pour changer de modalité de transport ?

Réponse apportée en séance : Sur la valorisation vis-à-vis des commerces, on en reparlera pour le tram nord plus tard et plus en détails, mais effectivement il y a des commerces qui sont plus dépendants de la voiture (par exemple un commerce de réparation de pièces automobile) que d'autres qui sont plus dépendants de la grande proximité et donc de l'accès à pied ou à vélo. Sans doute, certains commerçants vont donc perdre parce que leur type de produits, de clientèle dépendent de la voiture et d'autres au contraire vont gagner beaucoup. Dans toute politique publique, il y a forcément des gagnants et des perdants : tout l'enjeu est qu'il y ait beaucoup plus de gagnants et de bien accompagner les perdants. Il y a aussi toute la question des temps de prévenance pour permettre aux gens de s'adapter, toute la question de l'accompagnement y compris des aides financières.

Les premiers critères de valorisation sont quand même d'abord la performance en termes de mobilité qui est proposée, tous les aspects de confort qu'on peut avoir, puis la capacité du tramway à transformer l'espace public, ce qui est beaucoup plus compliqué pour un BHNS. Un des effets parfois pervers sur les commerces c'est que les propriétaires de fonds commerciaux augmentent très fortement le prix du bail dans un certain nombre de cas, ce qui a conduit certains commerces à devoir fermer non pas à cause d'un manque de clientèle mais simplement parce que le propriétaire du bail a augmenté les tarifs. C'est comme ça que le centre-ville de Strasbourg n'a plus aujourd'hui de marchands de journaux : ils sont un peu revenus mais ils avaient disparu pendant des années simplement parce que la grande papèterie présente en face de l'Homme de Fer n'a pas pu survivre à une augmentation du prix de son loyer.

➤ **Question : Comment mesurez-vous l'efficacité des nouvelles lignes de transport ?**

Réponse apportée en séance : On la mesure au regard de différents objectifs, : des objectifs politiques ont été émis et au regard de ça on a des objectifs de part modale : on doit diminuer la proportion de déplacements qui est faite en voiture, augmenter celle en transport en commun ou à vélo. On se donne des objectifs et on les mesure avec des enquêtes. On essaie aussi de réduire les kilomètres qui sont parcourus en voiture, ce qui est beaucoup plus compliqué que de diminuer le nombre de déplacements voiture car ce sont eux qui provoquent nos émissions de CO2 et nos consommations d'énergie. On le mesure de façon récurrente.

➤ **Question : Comment a été prise en compte l'intermodalité lors des précédentes extensions, par exemple celle des Tram A ou F ?**

Réponse apportée en séance : Concernant l'intermodalité, il y a finalement une grande permanence : on a les parkings relais qui ont été pensés dès le départ pas seulement pour les gens qui travaillent mais pour les familles, donc il faut payer pour le stationnement de la voiture et ensuite on a un titre de transport pour tous les occupants de la voiture. Nous sommes en effet persuadés que le tramway serait déjà rempli aux heures de pointe et du coup ça permettrait de le remplir pendant des heures creuses. On a fait des tests pour l'intermodalité comme les vélos parcs, qui ont marché de manière modérée, mais ils sont encore en place et ils sont encore utilisés.

➤ **Question : Qui priorise un mode de mobilité plutôt qu'un autre, et sur quelle base de données ? Utilise-t-on un logiciel ?**

Réponse apportée en séance : Pour réussir à travailler dans ces plans à horizon 20 ans ou à horizon d'un projet de tramway, nous utilisons des modèles de trafic. Le trafic ce n'est pas uniquement le trafic automobile, c'est le trafic de tous les modes de transport. Donc on a des modèles multimodaux qui prennent en compte le vélo, les transports en commun et la voiture. On va travailler sur la génération de trafic c'est-à-dire l'urbanisme : où sont les gens ? où veulent-ils aller ? On a ces informations via les enquêtes mobilités qui sont faites à l'échelle de l'ensemble du Bas-Rhin sur à peu près 10 000 ménages ce qui permet d'avoir une base de données très riche. On a aussi les recensements de l'INSEE sur tous les déplacements domicile-travail et tous les comptages de trafic faits par le gestionnaire de voirie. Tous ces entrants sont entrés dans le modèle qui va ensuite analyser en fonction des congestions les changements d'itinéraires. On va regarder les vitesses respectives transports en commun - voiture et on va analyser ce qui se passe en termes d'usage de l'espace public. L'un des objectifs est d'apaiser la circulation par transfert, qui peut se faire directement de la voiture vers les transports en commun ou de la voiture vers le vélo ou vers la marche. En effet, beaucoup de déplacements font moins de 1 kilomètre et une partie importante d'entre eux est encore réalisée en voiture. On sait qu'on a des marges de manœuvre sur différentes classes de distance.

- **Question : Comment concevoir et implanter un tramway tout en limitant l'impact sur les autres modes de mobilités, afin de permettre une cohabitation entre les modes ?**

Réponse apportée en séance : Les plans de circulation, la façon dont on va gérer des sens uniques, des mouvements tournants etc... tout cela a un impact majeur sur le nombre de véhicules qu'on va retrouver sur l'axe où se trouve le tramway et peut permettre de faire cohabiter ou pas des modes en fonction de ce qu'on va mettre en place sur ces plans de circulation. Donc c'est un volet important d'un projet tramway.

- **Question : Le coût d'adaptation des logements situés au long du parcours du tram (vibrations, bruit...) a-t-il été pris en compte dans le projet ?**

Réponse apportée en séance : Dans les études environnementales, il y a des études de bruit avant/après et il y a dans les principes constructifs des semelles anti-vibratives etc. mais les spécialistes pourront vous fournir une réponse plus complète.

- **Question : Y a-t-il des projets pour le bus G ?**

Réponse apportée en séance : Quand il y a beaucoup de succès avec un mode de transport, on finit par saturer. Alors on a deux options : on augmente la fréquence donc on rajoute des bus articulés mais au bout d'un certain temps on arrive à la limite du système et il faut basculer sur des modes plus capacitaires. On n'a pas mis toute la liste mais entre le BHNS de 18m et le tramway, il y a des bus à 24m qui existent dans d'autres agglomérations avec une double articulation. La panoplie est assez large. On peut jouer à la fois sur l'adaptation du moyen de transport et sur la fréquence pour réussir à répondre à la demande.

- **Question : Quel rôle pour le tramway dans le développement des quartiers périphériques avec des liaisons transversales ? Le maillage du tramway permet-il de renforcer les connexions directes entre les quartiers périphériques ?**

Réponse apportée en séance : Sur la rocade, dans les différents projets notamment à 20 ans, on a bien inscrit effectivement plusieurs bouclages en centre-ville et en première couronne avec pour objectif d'éviter que les gens soient obligés d'aller vers le centre-ville. Par exemple, d'Ostwald pour aller à Baggersee il faut remonter toute la route de Schirmeck, aller dans le centre et redescendre de l'autre côté. Si on pouvait avoir une rocade qui permette de relier différentes lignes de tram et ces différents points d'intérêts sans passer par le centre beaucoup de gens y trouveraient un intérêt. On a cette logique en première couronne car c'est aussi là que dans certains cas ça s'urbanise et on a aussi cette logique en centre-ville car on a des enjeux de résilience du réseau : parfois on a des perturbations en centre-ville et si on pouvait avoir des rocades de centre-ville qui évitent que tout passe par L'Homme de fer, le réseau serait plus solide..

- **Question :** Au vu des limites du projet actuel en termes de coût et d'acceptabilité sociale, qu'en est-il de l'étude de ce qui est fait en termes de trolleybus double articulé électrique à haute capacité qui peut accueillir jusqu'à 200 personnes, soit la même capacité qu'un tramway ?

Réponse apportée en séance : Un tramway peut accueillir 200 personnes confortablement mais il peut aller jusqu'à 300 personnes : il n'y a quand même pas la même capacité car l'un fait 25m et l'autre 50m donc les capacités d'import ne sont pas les mêmes. Toutefois, les modèles bi-articulés font partie de la panoplie des modes et ça se réfléchit parmi plein de critères tels que l'insertion en largeur, la requalification de l'espace public, la capacité d'import, la vitesse de circulation, la fiabilité du mode, son confort.

- **Question :** Par rapport à l'exemple donné quai des Bateliers, à quel point aviez-vous anticipé les reports de flux des voitures vers les autres transports ? Comment aviez-vous fait pour modéliser le fait que vous auriez moins de voitures ?

Réponse apportée en séance : Non. On arrive à la limite du modèle ; c'est-à-dire que quand on arrive dans un territoire très central et extrêmement maillé avec beaucoup de modes de proximité avec de la marche et du vélo, le modèle devient limite en termes de capacité à répondre de manière juste. Honnêtement, nous n'avons pas d'outil qui réponde à tout, il y a une part d'incertitude dans le comportement des gens, qui relève presque de la sociologie, de l'irrationalité. Il y a des moments où on est surpris. Certaines choses ne peuvent pas tellement être "prévues". Par exemple, le tram D vers l'Allemagne est un grand succès : on n'avait pas imaginé que les tramways de minuit et de 5h du matin soient remplis car les gens les prennent pour aller en boîte de nuit. On pense à des choses mais il en existe d'autres qu'on n'anticipe pas et on peut être surpris en bien ou en moins bien.

Les citoyens ont de nouveau été répartis en 4 groupes de 25 personnes, eux-mêmes divisés en 4 sous-groupes, et ont joué au jeu du tramway, un jeu de société dont l'objectif était de découvrir de manière ludique les enjeux de la construction d'un tramway.

- Le jeu se concentre sur l'aménagement d'une ligne de tramway.
- En sous-groupes les participants doivent construire une ligne de tramway.
- Au fur et à mesure de leurs avancées, les joueurs doivent se positionner pour surmonter les difficultés rencontrées, et prendre des décisions collectivement.



Philippe Pagenot et Sophie Mascarell, de la Direction des Mobilités - Service Aménagements Tramway de la Ville et de l'Eurométropole de Strasbourg, ont présenté :

- ***Le projet tram Nord présenté à l'enquête publique***
- ***La mise en débat de la desserte du Nord en tramway***

Répartis en 4 groupes de 25 dans des salles différentes, les citoyens ont partagé leurs besoins d'approfondissement et d'informations complémentaires pour la suite de la Convention. L'ensemble des questions sont retranscrites ici de manière exhaustive :

Compréhension du mandat / des attentes vis-à-vis de la Convention citoyenne :

Le fonctionnement de la Convention citoyenne

- Besoin de mieux comprendre ce qu'on attend de nous.
- Pourrait-t-on aller sur place ?
- Quel est le coût de cette convention citoyenne ?

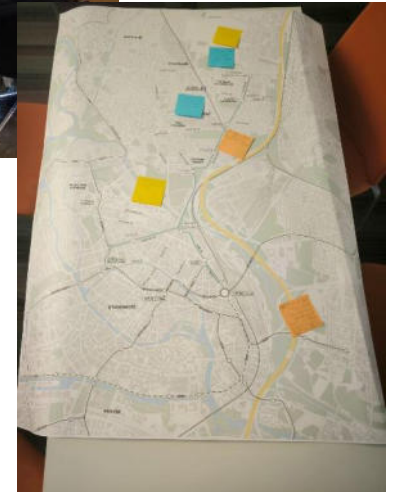
Ce que la Convention citoyenne peut proposer

- Quel est notre périmètre d'action ? Quelle marge de manœuvre dans nos travaux ?
- Comment peut-on faire mieux que ce projet qui avait été réfléchi pendant plusieurs années sur différents aspects (aménagement, connexions au réseau, intégration dans le réseau existant, etc) et qui pourtant a été refusé par la commission d'enquête ?

- Est-ce que toutes les options sont de nouveau ouvertes ?
- Peut-on revoir le tracé de la gare à l'université ?
- Est ce qu'on peut étudier d'autres variantes de tracé en dehors des propositions faites jusqu'alors ?
- Est-ce à nous de fixer un autre terminus / point de départ ?
- Est ce qu'on a vraiment la possibilité d'éviter les endroits qui posent problème sur le tracé (exemple : l'avenue des Vosges) ?
- Au vu des propositions serait-il possible de repenser le réseau pour mieux répartir l'affluence et les destinations ?
- Peut-on proposer un projet par paliers pour ne pas être trop ambitieux du premier coup ?

Approfondissement des controverses/arguments :

- Besoin de mieux connaître les variantes de tracé alternatifs proposés
- Besoin de présenter les avantages et inconvénients de chaque tracé
- Besoin de mieux comprendre l'impact sur la population en fonction des tracés de "famille 1" ou "famille 2"
- Besoin de reprendre chacun des points cités par la commission d'enquête pour mieux comprendre les enjeux
- Besoin de comprendre les anciens débats (les sujets, les secteurs)
- Peut-on avoir un travail de vulgarisation des compte-rendu de la commission d'enquête ?
- Qu'est ce qui a pesé le plus lourd dans l'avis défavorable de la commission d'enquête ?
- A quel moment a été mise en place la commission d'enquête ? Pourquoi elle n'a pas été mise en place en amont du projet ?
- Pourquoi l'EMS n'a-t-il pas proposé un nouveau projet suite au rejet de la commission d'enquête ?



Compréhension des enjeux globaux du projet :

Demandes générales

- Quels sont les priorités du projet : la desserte ou l'impact écologique ?
- Qui veut-on transporter dans ce tram ? Les riverains ? Les habitants des communes plus au nord ?
- Ce tram va-t-il servir à décongestionner ?
- Comment mieux communiquer avec les personnes qui bénéficieront du projet pour avoir leur adhésion ?

La construction du projet

- Pour arriver au projet final, quelles ont été vos phases de brouillon ?
- Avez-vous utilisé l'intelligence artificielle pour établir votre proposition ?
- Pourquoi l'EMS n'a pas fait appel de la décision de la commission d'enquête ?

Le territoire Nord

- Besoin de mieux connaître le territoire « Nord »
- Besoin d'informations et d'études de flux/déplacement sur tout le secteur projet
- Besoin d'études sur la fréquentation estimée sur la future ligne de tramway
- Besoin de situer les lycées sur la carte pour étudier l'accès au tram dans la zone nord
- Quelle densité de la population sur les axes concernés (avenue du Général de Gaulle et avenue de Bischwiller) ? Besoin de données démographiques actuelles et projetées. Comment ces données sont-elles calculées / estimées ?
- Quel est le nombre d'habitants de Schiltigheim qui utilisent les transports en commun pour se rendre à la gare, à la zone d'activité (Espace Européen de l'Entreprise) ou au quartier des écrivains ?
- Quel recensement des besoins des habitants du quartier des écrivains ?
- Le projet tel que présenté allait-il vraiment permettre de désenclaver les quartiers des Imprimeurs / Écrivains ? Est ce vraiment efficace pour diminuer le temps de trajet ?

Compréhension des enjeux globaux du projet :

Le réseau de transports en commun

- Besoin d'avoir la vision globale du réseau avec la nouvelle ligne.
- Besoin d'avoir un plan plus détaillé du réseau actuel (tram H, C et E) afin de mieux visualiser les changements
- Pourquoi impacter les lignes existantes pour créer une nouvelle ligne Nord ?
- La ligne Schiltigheim-Bischheim est prioritaire et la moins sujette à opposition. Les lignes reliant gare-université-parlement européen constituent uniquement des améliorations d'un service déjà existant et elles concentrent la majorité des oppositions : pourquoi ne pas privilégier la construction de la ligne Schiltigheim-Bischheim et remettre à plus tard les deux autres lignes ?
- Quel est l'impact sur les lignes de bus ?
- Est ce qu'il y a eu une concertation des usagers de bus ?
- Comment la gare de Bischheim est-elle intégrée au projet REME ?

Les impacts sur la place de la voiture

- Quelle sera la place accordée à la voiture dans le futur ?
- Peut-on concilier stationnement et passage du tramway ? Quels impacts sur la circulation et les accès en voiture ?
- Quelles solutions peut-on proposer pour le stationnement des résidents avenue des Vosges ou sur le tracé à Schiltigheim ?
- Quelles sont les solutions possibles pour éviter le simple report de la circulation des voitures sur des rues adjacentes ?
- Est ce qu'on peut mesurer la diminution de l'utilisation de la voiture, suite à la mise à disposition d'un tramway ? Comment est calculé le report modal ?
- Quels sont les flux et horaires des pics de circulation dans les rues concernées ?
- Est-ce que les rues de liaison vont changer de sens ?
- Quel report de la circulation automobiliste vers les quartiers Est ? Et avec quelle méthode le calculer ?

Compréhension des enjeux globaux du projet :

Les impacts sur la place de la voiture

- Quid de la sortie « Avenue des Vosges » sur l'autoroute ?
- Dans le projet proposé, comment les automobilistes pouvaient passer de la M35 à Strasbourg sans la sortie de la place de Haguenau ?

Le coût du projet

- Quelle est l'enveloppe budgétaire globale prévue ?
- Comment le coût du projet se répercute sur le budget de l'Eurométropole ?
- Quelle est la part du budget du tram dans le budget annuel de la municipalité ?

Autres demandes spécifiques

- Quels sont les profils sociologiques des gens qui prennent les transports en commun ? des cyclistes ? des automobilistes ?
- Quel impact de l'arrivée d'un tram dans une ville sur le prix de l'immobilier ?
- Quelles sont les garanties de réduction des nuisances sonores pour les riverains ?

Autres demandes spécifiques

- Peut-on avoir des chiffres sur la pollution de l'air et/ou des études d'impact ?
- Y-a-t-il une interaction entre le plan de mobilité et la carte scolaire ?
- Quel projet pour encourager la transition ? Pourquoi pas le prix avantageux d'un abonnement CTS ?
- Quel dédommagement des commerçants ?
- Quelle durée pour les travaux ?
- Quel est le temps de trajet piéton acceptable ?



Demandes techniques et sur le champ des possibles :

Les possibilités de tracé

- Besoin de la liste des passages incontournables et des nœuds à éviter sur le territoire
- Besoin de la carte des axes « intouchables » car trop étroits pour accueillir un tram
- Besoin de plus d'informations sur la valorisation de patrimoine de l'avenue des Vosges et des contraintes liées au patrimoine protégé
- Besoin d'avoir la liste des rues exclusivement piétonnes dans le projet présenté
- Est-ce que le passage sur le quai Kléber est possible pour le tram ?
- Est ce qu'il y a un tracé alternatif qui traverse Schiltigheim ?
- Peut-on réutiliser les voies ferroviaires passant par la gare de Bischheim ?
- Quel est l'intérêt pour une nouvelle ligne de desservir le parlement ? Les facultés ?
- Pourquoi ne pas transformer la ligne de bus G en tramway, depuis les espaces universitaires pour aller à la gare ?
- Pourquoi aller jusqu'aux friches industrielles du quartier des écrivains, alors qu'il y a 3 friches industrielles en plein centre-ville de Schiltigheim ? Quels critères de priorité des friches ?
- Qu'est-ce qui a défini le terminus proposé ? peut-on aller plus loin ? pourquoi est-il arrêté à cet endroit ?
- Pourquoi Homme de Fer serait forcément le point de chute de la ligne C ?
- Pourquoi l'avenue des Vosges et pas d'alternatives ?
- Quel est le trafic avant/après avenue des Vosges dans le projet proposé ?
- L'utilisation du site Heineken rebat-elle les cartes ?
- Avec le départ de Heineken, pourquoi ne pas privilégier le tracé N4 qui permettrait de relier la gare de Bischheim et d'en faire un centre multimodal tout en relançant la fréquentation des TER cadencés (REM) ?
- Quid de la desserte du CMCO (Centre Médico-Chirurgical Obstétrique) de Schiltigheim ?
- Suite au réaménagement du secteur des Halles, qu'est-ce qui empêche de privilégier le tracé C2 plébiscité par l'enquête de 2021 ?

Demandes techniques et sur le champ des possibles :

L'aménagement des lieux connexes

- Peut-on mettre en place un parking compensatoire et facilement accessible sur la friche Heineken ?
- En cas de piétonnisation de la rue de Bischwiller, y aura-t-il un système de bornes permettant l'accès à certains horaires en voiture ? (cf quai des Bateliers)
- Pourquoi n'a-t-on plus accès en voiture à la gare ?
- Qu'est ce qui a été pensé comme aménagement et signalétique autour de la gare centrale pour éviter la congestion des voyageurs ?
- Besoin de plans précis de la zone au nord de la place de Haguenau qui ne confond pas le parc, le cimetière et les jardins familiaux
- Serait-il envisageable de créer des plateformes, par exemple, place de Haguenau pour permettre aux parents de laisser leurs enfants puis prendre bus jusqu'à l'établissement scolaire ?
- Quels emplacements possibles de parking relais à Bischheim ?
- Quel accès du parking Sébastopol ?

Le mode de transport utilisé

- Besoin d'une présentation techniques sur les données d'un tram (taille, bruit...)
- Besoin d'un comparatif entre les bus HNS et le tramway : avantages / inconvénients
- Est-ce que l'hypothèse d'un bus BHNS (bus à haut niveau de service) a été envisagée pour ce projet, à la place d'un tramway ? Est-ce moins large sur les voies ?
- Les trolleybus pourraient-ils aller sur les voies routières et autoroutières ?

Autres questions techniques

- Quelles contraintes techniques et budgétaires des différents tracés ?
- Besoin de connaître la largeur des routes entre la route de Bischwiller et la route du général de Gaulle
- Quel système d'alimentation électrique : souterrain, aérien ?
- Est-ce que le tram nord prend en compte le fait que le sous-sol du sud de Schiltigheim est un vrai gruyère, à cause des anciennes brasseries, avec des effondrements de chaussée fréquents ?
- Quelle accessibilité des PMR ?

Demandes d'auditions pour la suite de la convention :

- La commission d'enquête
- Les élus de l'opposition, Catherine Trautmann et le Maire de Bischeim en particulier
- Des commerçants concernés
- La CTS
- La SNCF pour parler de la signalétique de la gare centrale en lien avec le projet de tramway
- Un expert des trolleybus
- Un expert du handicap
- Une association sur le handicap
- Une association de défense des automobilistes
- Des assureurs
- Un acteur qui puisse nous partager la vie/les attentes du quartier des écrivains (assos d'habitants, commerçants)

Dans le positif :

- 13 personnes estiment que la journée de samedi a été véritablement intéressante,
- Plusieurs personnes soulèvent la « **bonne organisation** » de la convention et la **qualité des interventions**,
- De bonnes / très bonnes informations amenées selon plusieurs participants.

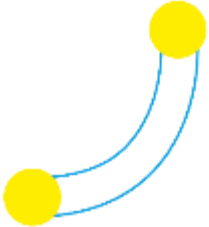
Dans le « moyen » :

- **Des informations parfois jugées trop descendantes**, trop longues (dans les présentations), pas assez concises, voir, trop partisans,
- Demande d'une meilleure organisation du repas du midi,
- **Pas assez de temps pour les travaux en sous-groupe**,
- Beaucoup d'informations dont certain.es participant.es ne savent pas quoi retenir / par quel « bout » les prendre. **Certains peuvent se sentir « perdus »**.

Dans le négatif :

- Beaucoup trop d'informations en peu de temps,
- Que les intervenant.es fassent attention à leurs éléments de langage (ex : « piétonisation = apaisement »).





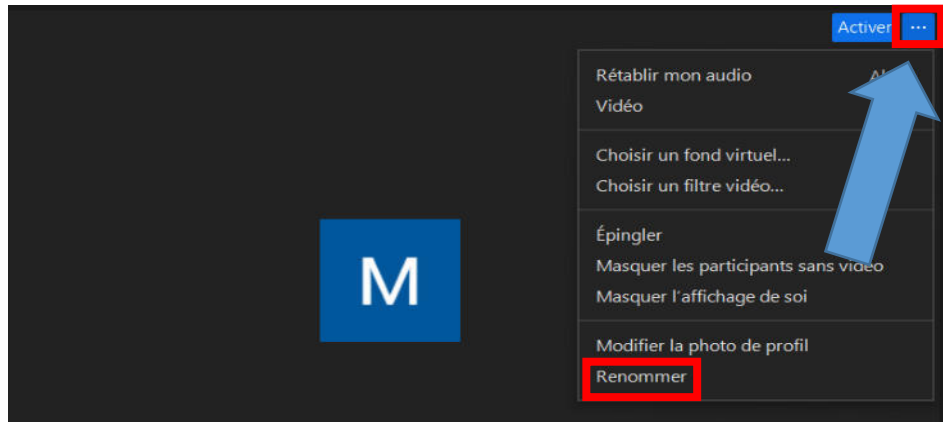
Convention citoyenne Projet de tramway au Nord de Strasbourg

Bienvenue à la 5^{ème} intersession !
Mardi 23 septembre



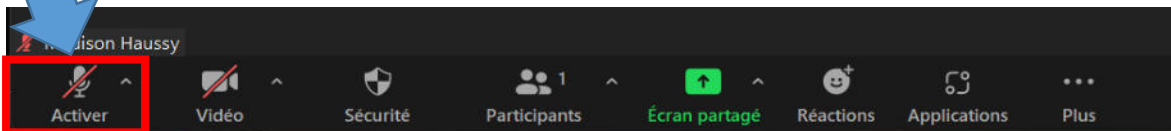
Les actions utiles sur Zoom

➔ Renommez-vous : prénom + 1ère lettre nom



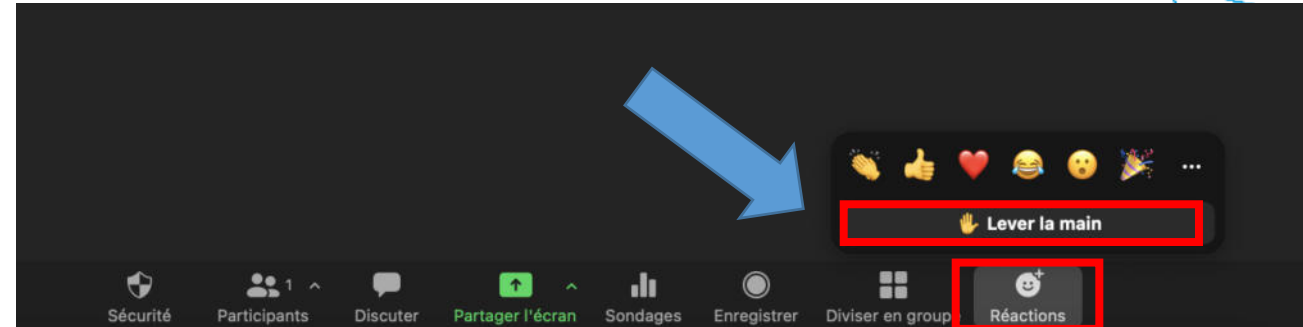
Cliquez sur les « ... » en haut à droite puis sur le bouton « **Renommer** »

➔ Allumez et éteignez son micro



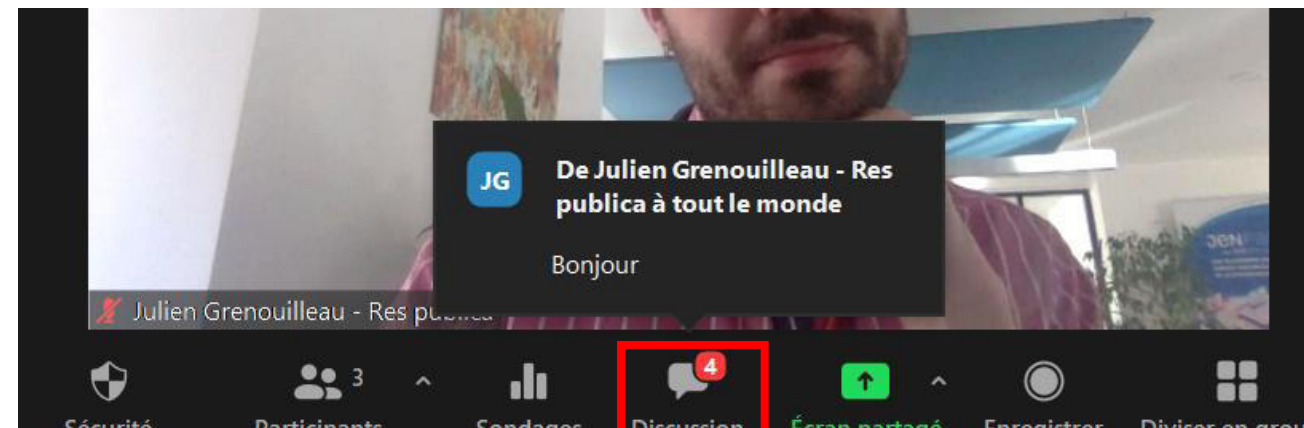
Pour faciliter les échanges, merci d'éteindre votre micro quand vous n'intervenez pas (en bas à gauche sur l'ordinateur, en appuyant sur l'icône micro).

➔ Levez la main pour intervenir



Cliquez sur **Réactions** en bas à droite puis cliquez sur le bouton « lever la main »

➔ Discutez



Cliquez en bas sur le bouton « **Discussion** ».

Programme de la 5^{ème} intersession

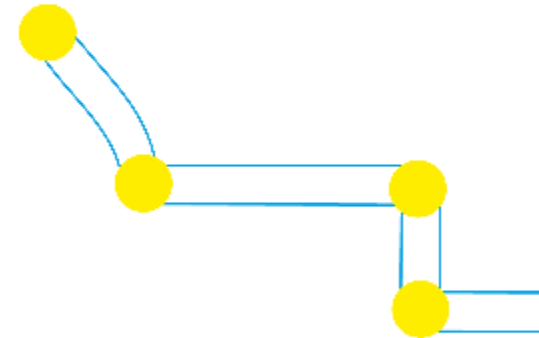
- **18h00** – Introduction : présentation de l'ordre du jour
- **18h05** – Relecture du livrable : **parties G et F** sur le raccordement au reste du réseau dans le centre de Strasbourg et sur le tracé au Nord
- **19h00** – Relecture du livrable : **partie D** sur l'insertion du tramway dans la ville
- **19h40** – Relecture du livrable : parties des objectifs et défis (parties B et C), puis préambule (partie A)
- **19h55** – Conclusion

Le livrable soumis au vote

Principaux ajustements réalisés par Res publica, à la demande de la Convention :

- **Intégration des corrections** réalisées en séance plénière
- Intégration des corrections réalisées en groupe sur les **parties A, B, C**
- **Réorganisation de la partie D** avec passage à la fin des contributions qui évoquent des lieux (et mise au conditionnel pour la gare et la Neustadt)
- Ajout de **chapeaux introductifs** des parties F et G sur ce qui est ressorti de la présentation des études et vérification de la cohérence
- **Fusion et réorganisation des parties G et H**
- **Position majoritaire en premier**, puis « une minorité d'entre nous... »
- Retouche des **flèches**
- Ecriture inclusive **épicène** (sans le point médian)
- Production d'**illustrations** sous forme de plans simplifiés

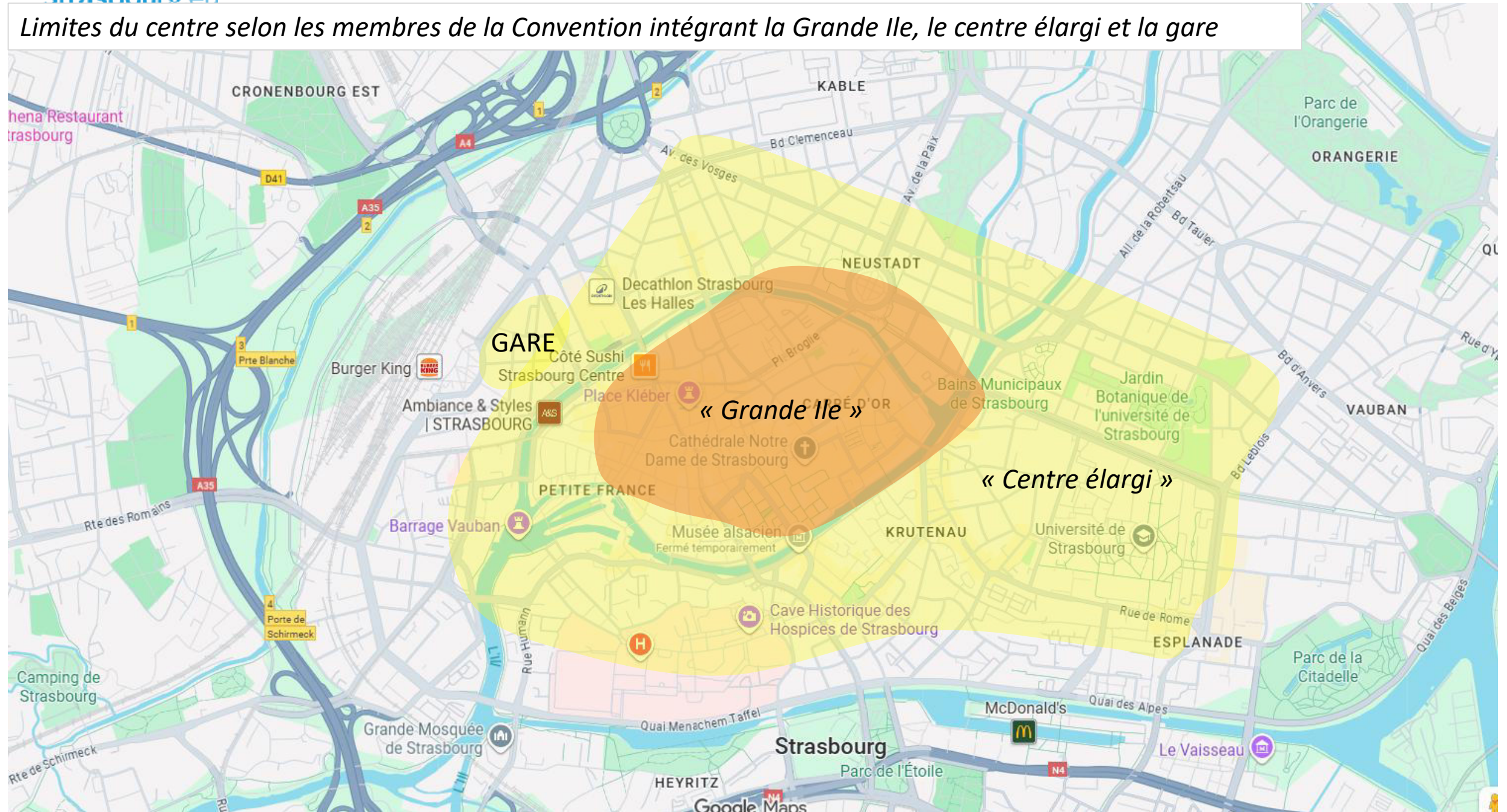
Le livrable



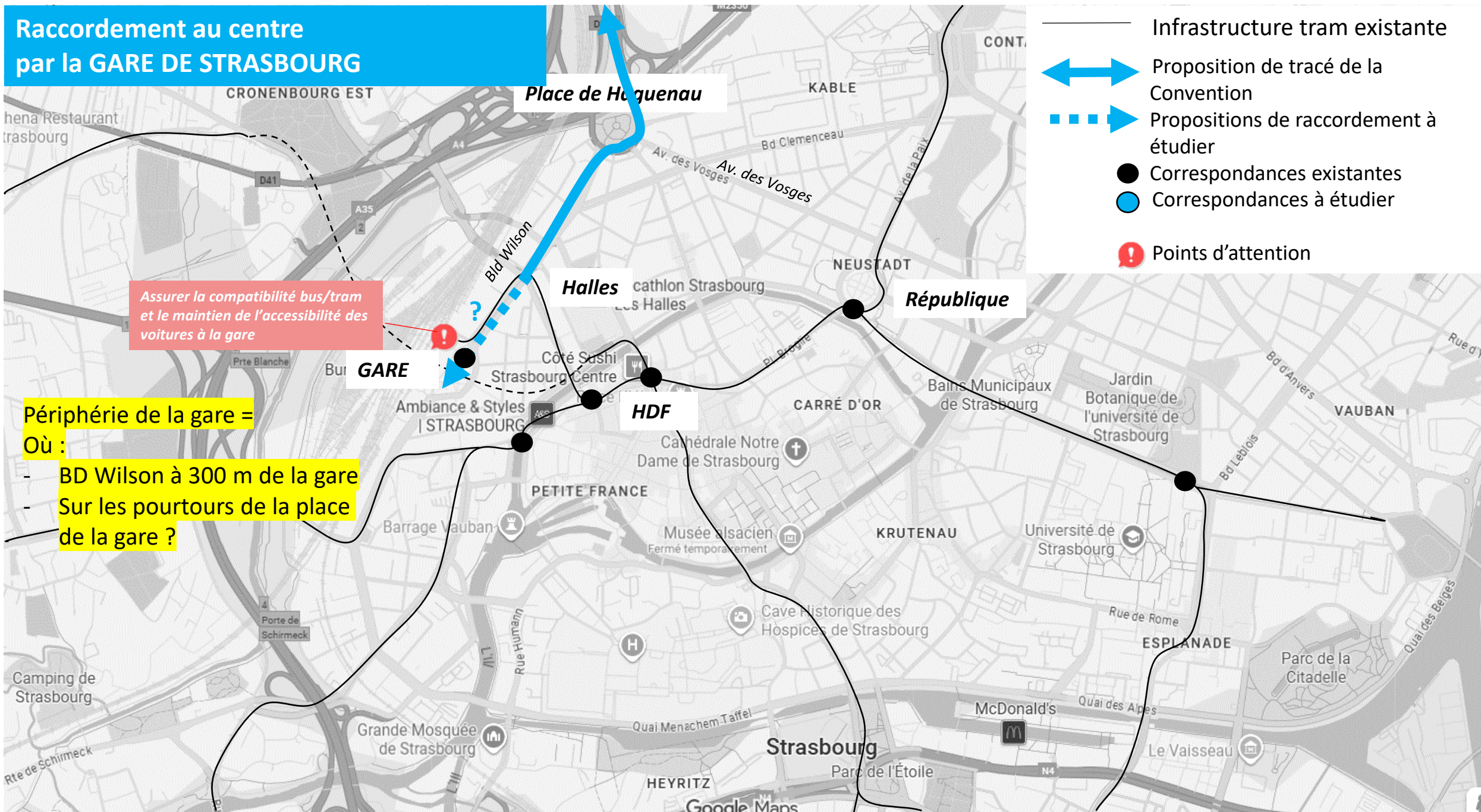


Extension du tram au Nord pour un P+R à Hoenheim voire plus éloigné

Limites du centre selon les membres de la Convention intégrant la Grande Ile, le centre élargi et la gare



Raccordement au centre par la GARE DE STRASBOURG



**Raccordement au centre
par REPUBLIQUE**
Via secteur Clemenceau / Kablé

**Correspondance à créer avec lignes bus 2 et
H (vers la Gare et l'Université)**

Détours et plus faible densité d'habitants

Place de Huguenau

Rue Kablé

Bd Clemenceau

Vosges

Av. des Vosges

NEUSADT

Halles

athlon Strasbourg
Halles

République

GARE

HDF

CARRÉ D'OR

*Travaux nécessaires sans
réorganisation de réseau*

Ambiance & Styles
STRASBOURG

PETITE FRANCE

Cathédrale Notre
Dame de Strasbourg

KRUTENAU

Université de
Strasbourg

Musée alsacien
Fermé temporairement

Cave Historique des
Hospices de Strasbourg

ESPLANADE

Parc de la
Citadelle

Grande Mosquée
de Strasbourg

HEYRITZ

Strasbourg

Place de l'Étoile

McDonald's

Le Vaisseau

Google Maps

— Infrastructure tram existante

↔ Proposition de tracé de la
Convention

➡ Propositions de raccordement à
étudier

● Correspondances existantes

● Correspondances à étudier

○ autre station à étudier

! Points d'attention

Propositions de modification du paragraphe D

Thématique	Occurrence (où est ce que ça apparaît, en lien avec quelle problématique)	Formulation	Proposition de synthèse
Efficacité du service du tram (fiabilité, rapidité, valeur ajoutée par rapport à l'existant)	La plateforme du tramway D2.1 Un tracé via le centre de Schiltigheim (famille 2) F1.1 Un tracé direct (famille 1) F3.1	- "Il est nécessaire d'assurer la fréquence, la vitesse commerciale, et l'efficacité du tramway" D2.1 - "Avoir une cadence compétitive du tramway" D2.2 - "Attention à la vitesse commerciale du tramway, le temps de trajet doit rester raisonnable inférieur à celui du bus C9" et "Il faut éviter de dégrader l'offre de transports des zones impactées mais non desservies (ex: le bus C3) et le bus C9" F1.1. - "La vitesse commerciale est la priorité" F3.1	Quel que soit le tracé envisagé, le tramway doit être efficace : sa vitesse commerciale, sa fréquence sont des priorités, avec un temps de trajet compétitif par rapport aux lignes de bus existantes.
Accessibilité physique (PMR)	La plateforme du tramway D2.1 La végétalisation et déminéralisation D3.1 La circulation générale D4.8 Les trottoirs et autres accès piétons D6.4 Le stationnement D7.5	- "Il faut faire attention à faciliter l'accès des quais du tramway aux personnes à mobilité réduite (PMR)" et "Il faut faire attention à conserver un accès (...) PMR" D2.1 - "La végétation ne doit pas gêner l'accessibilité des lieux" D3.1 - "Il est nécessaire de mettre en place quelque chose de dissuasif pour les véhicules ne devant pas accéder aux places de parking PMR" "Des accès prioritaires (PMR, ...) dans les rues étroites doivent être assurés. "Des places de parking PMR dans les zones commerçantes doivent être installées" "L'accessibilité de la gare pour les personnes en situation de handicap doit être assurée" D4.8 - "Les trottoirs doivent être suffisamment larges pour être confortables pour tous ..." D6.4 - "Le stationnement reste la chose la moins importante parmi tous les items (plateforme du tramway, circulation générale, végétalisation, aménagements cyclables et trottoirs) mais il faut prévoir des alternatives s'il est supprimé" et "Il est important de garder des places de stationnement pour les PMR" D7.5	L'accessibilité physique et notamment des personnes à mobilité réduite doit être un point de vigilance sur les différents aspects du projet de tramway, tant au niveau de l'accès aux quais, sur les trottoirs, concernant la circulation générale, la végétalisation ainsi que pour le stationnement. - L'accès aux quais du tram doit être facilité, - La végétalisation ne doit pas gêner l'accessibilité des lieux - Les trottoirs doivent être suffisamment larges pour être confortables pour toutes et tous. - En cas de suppression de places de stationnement, et lorsqu'il est prévu des alternatives à ces suppressions, il est important de garder des places de stationnement à destination des personnes handicapées ou à mobilité réduite.
Sécurité des piétons	Tout le D.6 sur les trottoirs et accès piétons mais aussi La végétalisation D3.1 Les aménagements cyclables D5.7 Le stationnement D7.5	- "Il faut assurer le confort des piétons" D 3.1 - "Dans les rues étroites, la priorité doit être donnée aux piétons." D5.7 - "Les trottoirs doivent être suffisamment larges pour être confortables pour tous (...)La sécurité des piétons doit être assurée, notamment place de Haguenau" D6.4 "Il faut faire attention à la sécurité des piétons" D7.5	Comme pour l'accessibilité physique, la sécurité des piétons, en premier lieu sur les trottoirs et accès piétons, mais également plus généralement concernant les aménagements cyclables, le stationnement ou encore la végétalisation est un point de vigilance récurrent.
Accès véhicules prioritaires, et livraisons	La plateforme du tramway D2.1 La circulation générale D4.8	- "Il faut faire attention à conserver un accès livraison (notamment dans les rues commerçantes)" D2.1 - "Des accès prioritaires (livraison, secours) dans les rues étroites doivent être assurés" et "Les véhicules de service public doivent pouvoir circuler partout" D4.8 - "Il est important de prévoir des voies de desserte pour les livraisons" D7.5	Les accès pour les véhicules prioritaires et les véhicules de livraison doivent être conservés ou assurés, en prévoyant des voies de desserte, et leur permettre de pouvoir circuler partout.



Les amendements

Rappel de la condition de la recevabilité d'un amendement : 10 soutiens

Les amendements qui seront soumis au vote :

- Ajout d'un point : « Relier au centre-ville le terminus P+R ou a minima le QPV des Ecrivains avec une voie cycliste sécurisée, via la route du Général de Gaulle (si elle n'est pas utilisée par le tram) » (paragraphe D5.8) – 15 signatures en ligne
- Suppression de "et agrandir le parc (car ces mots peuvent laisser à penser que nous avons fait le choix de totalement piétonniser la place de Haguenau, ce qui n'est pas le cas) (paragraphe D3) – 23 signatures en ligne

Les amendements n'ayant pas réunis assez de soutiens et donc rejetés :

- Créer un nouveau carrefour tram au croisement de la **rue de de Haguenau** et le **Bd du Président Poincaré** afin d'**optimiser l'accès au tram et les correspondances du Tram Nord** gare de Strasbourg (en passant par le *Bd du Président Wilson*) et l'Université (en passant par *Bd Clemenceau, Av des Vosges et Pl de la République*). (paragraphe D2.2) – 9 signatures en ligne
- Nous ne sommes pas en mesure de pouvoir décider de faire passer le tram au dessus des voies SNCF, à quel niveau, sans études supplémentaires ! Faire passer le tram au niveau pont Saint Charles pour arriver à 3 Epis pour circuler ensuite sur la route du Général De Gaulle avec une voie voiture et un sens interdit complique fortement la circulation à Schiltigheim en ayant déjà un sens route de Bischwiller ainsi que la gestion du carrefour (?) 3 Epis avec une pénétrante ouest rue de la Paix qui n'est pas large (moins de 8 m) pour une circulation 2 sens avec voitures, vélos, transports en commun et camion - elle est ultra dangereuse et peu de possibilité de changer quelque chose pour sécuriser. Je propose de faire remonter le tram rue de Sélestat qui sera sans voiture que pour les riverains, le faire passer derrière Leclerc puis le faire remonter rue Lamartine à l'est des Ecrivains ce qui permet de prendre directement les habitants des Ecrivains et du quartier des poilus Bischheim. on traverse la rue Périgieux ou pourrait se trouver le terminus avec un P+R. Il n'y a que des maisons en première ligne. Il y aurait une logique d'une prolongation sur plus de (centre de Bischheim - Hœnheim centre - Souffelweyersheim - Reichstett centre) et les nouveaux quartiers. Cette solution laisserait aussi vierge de travaux la route du Général de Gaulle qui sert aussi comme deuxième solution pour les voitures. La M35 est saturée aux heures de pointes. Il faudrait des études complémentaires. (paragraphe E1.7) – 6 signatures



Jenparle, votre plateforme !

CONVENTION CITOYENNE DU PROJET DE TRAMWAY NORD

Un nouveau tram au nord
Pour vous, avec vous.

S'informer **Participer**

Bienvenue sur la plateforme qui vous est dédiée, membres de la Convention.

Ce site n'est pas accessible au grand public. L'ensemble des échanges que vous pourrez avoir ici sont confidentiels. Vous pourrez y retrouver toutes les informations nécessaires et poser vos questions éventuelles sur le projet et la convention à l'Eurométropole de Strasbourg ou aux garants.

Si vous rencontrez des difficultés de navigation vous pouvez contacter Res publica à l'adresse mail : cc-ems@respublica-conseil.fr

La question qui vous est posée par l'Eurométropole de Strasbourg va guider vos recherches d'information et vos débats. Elle a été définie par les élus qui ont souhaité mettre en place la Convention :

« Selon quelles modalités et quelles conditions de réussite la desserte en tramway des communes Nord vous semble la plus adaptée au regard des enjeux de lutte contre le changement climatique et d'équité territoriale ? »

Un nouveau tram au nord
Pour vous, avec vous.

SESSION 1
25-26 avril
Présentation et appropriation du mandat, découverte du contexte et du projet.

SESSION 2
16-17 mai
Prise de connaissance détaillée du projet et définition des enjeux prioritaires selon les citoyen.nes.

SESSION 3
13-14 juin
Visite, auditions autour du projet et premières propositions citoyennes.

SESSION 4
4-5 juillet
Auditions complémentaires, approfondissement des propositions sur le tracé et les sujets connexes.

SESSION 5
12-13 septembre
Relecture de l'ensemble des propositions et priorisation.

SESSION 6
4 octobre
Vote de l'avis de la Convention et remise aux élus.

1 2 3 4 5 6 7
PRÉSENTATION

CONVENTION CITOYENNE DU PROJET DE TRAMWAY NORD

S'informer

Participer

Informations pratiques sur la Convention

Je pose une question à l'Eurométropole ou aux garants

La gouvernance de la Convention

Ressources sur le projet à télécharger

Ressources par session à télécharger

Nouveautés à retrouver en ligne :

- Livrable mis à jour après les discussions de l'intersession 5

➤ En cas de difficultés : contacter Res publica à l'adresse mail : cc-ems@respublica-conseil.fr



Les prochaines échéances de la convention



3 et 4 octobre : Session 6 de la convention

9 octobre : Présentation de votre avis citoyens aux élus

Déroulé de la session 6

Vendredi *(présence vivement conseillée ne donnant pas lieu à indemnisation)*

- Relecture globale **sans vote**
- **Travaux en groupe** -> Préparation d'amendements éventuels sur les parties A, B, C et G

Samedi

- Présentation des amendements
- Rappel : les principes de vote
- **Vote paragraphe par paragraphe** y compris des amendements
- Modalités de restitution aux élus et appel à porte-paroles volontaires



BONNE SOIREE A TOU·TE·S



Les contacts utiles

- La **plateforme Jenparle** pour poser vos questions
- La **boîte mail** de la convention : cc-ems@respublica-conseil.fr
- Les **numéros de téléphones** des animateurs :
 - Elodie : 06 82 91 68 29
 - Clémence : 06 64 17 93 24
 - Robin : 06 64 17 86 87

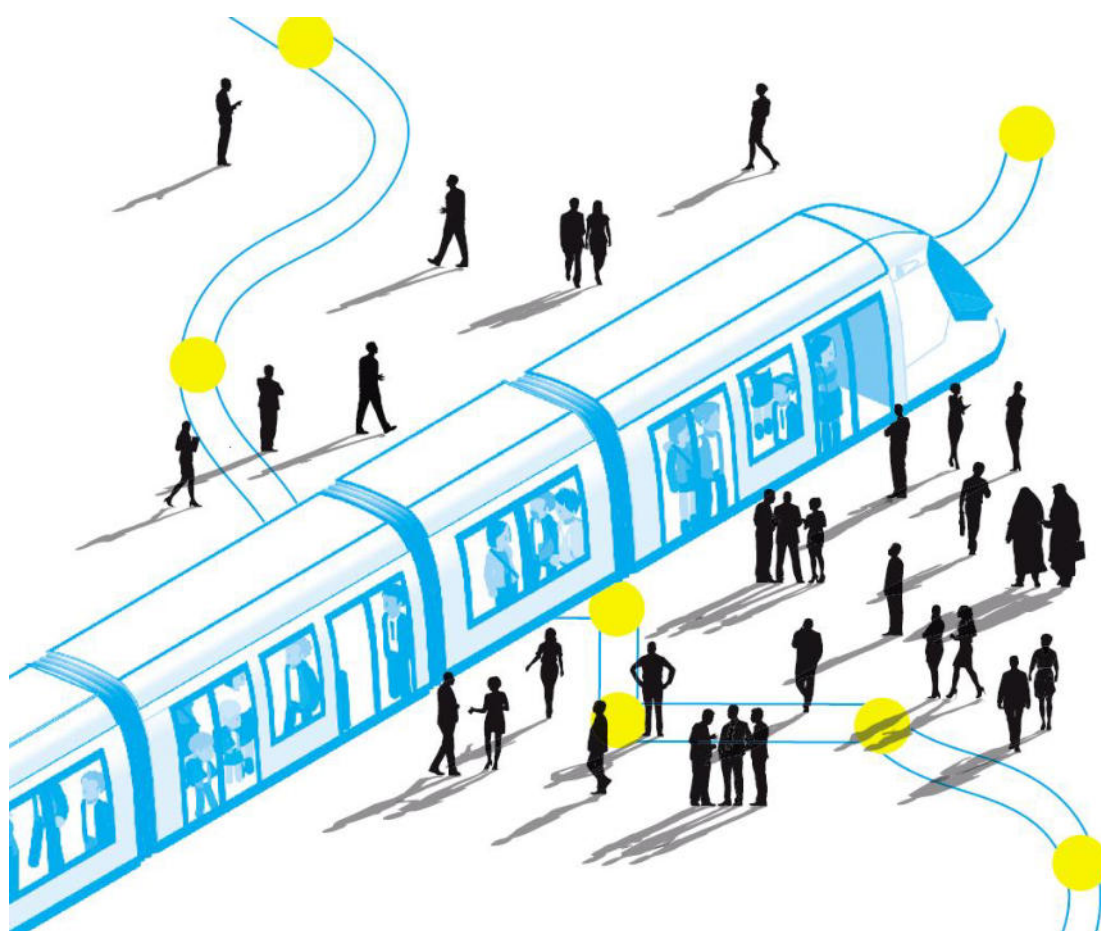


Thématique	Occurrence (où est ce que ça apparait, en lien avec quelle problématique)	Formulation	Proposition de synthèse
Efficacité du service du tram (fiabilité, rapidité, valeur ajoutée par rapport à l'existant)	La plateforme du tramway D2.1 Un tracé via le centre de Schiltigheim (famille 2) F1.1 Un tracé direct (famille 1) F3.1	- "Il est nécessaire d'assurer la fréquence, la vitesse commerciale, et l'efficacité du tramway" D2.1 - " Avoir une cadence compétitive du tramway" D2.2 - "Attention à la vitesse commerciale du tramway, le temps de trajet doit rester raisonnable inférieur à celui du bus C9" et "Il faut éviter de dégrader l'offre de transports des zones impactées mais non desservies (ex: le bus C3) et le bus C9" F1.1. - "La vitesse commerciale est la priorité" F3.1	Quel que soit le tracé envisagé, le tramway doit être efficace : sa vitesse commerciale, sa fréquence sont des priorités, avec un temps de trajet compétitif par rapport aux lignes de bus existantes.
Accessibilité physique (PMR)	La plateforme du tramway D2.1 La végétalisation et déminéralisation D3.1 La circulation générale D4.8 Les trottoirs et autres accès piétons D6.4 Le stationnement D7.5	- "Il faut faire attention à faciliter l'accès des quais du tramway aux personnes à mobilité réduite (PMR)" et "Il faut faire attention à conserver un accès (...) PMR" D2.1 - "La végétation ne doit pas gêner l'accessibilité des lieux" D3.1 - "Il est nécessaire de mettre en place quelque chose de dissuasif pour le véhicules ne devant pas accéder aux places de parking PMR" "Des accès prioritaires (PMR, ...) dans les rues étroites doivent être assurés. "Des places de parking PMR dans les zones commerçantes doivent être installées" "L'accessibilité de la gare pour les personnes en situation de handicap doit être assurée" D4.8 - " Les trottoirs doivent être suffisamment larges pour être confortables pour tous ..." D6.4 - "Le stationnement reste la chose la moins importante parmi tous les items (plateforme du tramway, circulation générale, végétalisation, aménagements cyclables et trottoirs) mais il faut prévoir des alternatives s'il est supprimé" et "Il est important de garder des places de stationnement pour les PMR" D7.5	L'accessibilité physique et notamment des personnes à mobilité réduite doit être un point de vigilance sur les différents aspects du projet de tramway, tant au niveau de l'accès aux quais, sur les trottoirs, concernant la circulation générale, la végétalisation ainsi que pour le stationnement. - L'accès aux quais du tram doit être facilité, - La végétalisation ne doit pas gêner l'accessibilité des lieux - Les trottoirs doivent être suffisamment larges pour être confortable pour toutes et tous. - En cas de suppression de places de stationnement, et lorsqu'il est prévu des alternatives à ces suppressions, il est important de garder des places de stationnement à destination des personnes handicapées ou à mobilité réduite.
Sécurité des piétons	Tout le D.6 sur les trottoirs et accès piétons mais aussi La végétalisation D3.1 Les aménagements cyclables D5.7 Le stationnement D7.5	- "Il faut assurer le confort des piétons" D 3.1 - "Dans les rues étroites, la priorité doit être donnée aux piétons." D5.7 - "Les trottoirs doivent être suffisamment larges pour être confortables pour tous (...)La sécurité des piétons doit être assurée, notamment place de Haguenau" D6.4 "Il faut faire attention à la sécurité des piétons" D7.5	Comme pour l'accessibilité physique, la sécurité des piétons , en premier lieu sur les trottoirs et accès piétons, mais également plus généralement concernant les aménagements cyclables, le stationnement ou encore la végétalisation est un point de vigilance récurrent.
Accès véhicules prioritaires , et livraisons	La plateforme du tramway D2.1 La circulation générale D4.8	- " Il faut faire attention à conserver un accès livraison (notamment dans les rues commerçantes" D2.1 - "Des accès prioritaires (livraison, secours) dans les rues étroites doivent être assurés" et "Les véhicules de service public doivent pouvoir circuler partout "D4.8 - "Il est important de prévoir des voies de desserte pour les livraisons" D7.5	Les accès pour les véhicules prioritaires et les véhicules de livraison doivent être conservés ou assurés, en prévoyant des voies de desserte, et leur permettre de pouvoir circuler partout.

Avis citoyen

Un nouveau tram au Nord

Document de travail post
session 5 et intersession 5



**Convention citoyenne
du 25 avril au 4 octobre 2025**

Table des matières

A.	Préambule	3
B.	Nos objectifs pour la desserte du nord de l'agglomération par le tramway	5
C.	Les défis à résoudre	7
D.	L'insertion du tramway dans la ville	8
	La plateforme du tramway	9
	La végétalisation et la déminéralisation	10
	La circulation générale des véhicules motorisés	11
	Les aménagements cyclables	13
	Les trottoirs et autres accès piétons	14
	Le stationnement	15
	L'insertion du tramway dans des lieux spécifiques	16
	La place de Haguenau	16
	Si le tramway devait passer dans le secteur de la gare de Strasbourg	17
	Si le tramway devait passer par le secteur de la Neustadt	18
E.	Nos priorités pour l'ensemble du tracé du Tram Nord	20
F.	Le(s) tracé(s) que nous proposons au nord	21
	Notre option privilégiée : un tracé via le centre de Schiltigheim	22
	Un passage par Heineken et le secteur des 3 Epis, plutôt que par la gare de Bischheim	22
	Une autre option envisagée : un tracé direct par l'avenue du Général de Gaulle	23
	La question du terminus	24
G.	Le raccordement au reste du réseau dans le centre de Strasbourg	26
	Une desserte via la rue du Faubourg de Pierre	27
	Le tracé vers la gare de Strasbourg	28
	Le tracé vers par République via la Neustadt	30
H.	Avis minoritaires : paragraphes rejetés lors du vote – à vérifier le 3 et le 4 octobre	32
	Les paragraphes du rapport n'ayant pas obtenu 70 % des votants	32
	Les avis minoritaires : ayant obtenus moins de 20% des votants	32

A. Préambule

A1. Nous, les membres de cette Convention citoyenne du Tram Nord, sommes 100 citoyens, tirés au sort dans toute l'Eurométropole, représentatifs de la population de ce territoire en termes d'âge, de genre, de catégories socioprofessionnelles (critères choisis par l'EMS). Notre collectif est composé de personnes deux fois tirées au sort : comme 50 000 résidents de l'Eurométropole nous avons d'abord reçu une lettre d'invitation à participer. Via un questionnaire en ligne permettant de recueillir des informations utiles pour composer un groupe diversifié, nous avons manifesté notre intérêt à participer. Un deuxième tirage au sort parmi les personnes volontaires a respecté la diversité assurant ainsi la représentativité de notre groupe de 100 personnes. Nous avons tous souhaité prendre part à ce processus démocratique ambitieux qui nous permet de débattre, d'échanger, de réfléchir à un nouveau projet de Tram Nord répondant aux besoins d'équité territoriale et aux défis climatiques.

Nous avons travaillé lors de six sessions différentes (les vendredis de 18h à 21h et les samedis de 9h à 17h) afin de répondre à la question suivante qui nous avait été posée par l'Eurométropole : **« Selon quelles modalités et à quelles conditions de réussite la desserte en tramway des communes nord vous semble la plus adaptée au regard des enjeux de transition écologique et d'équité territoriale ? »**. Au cours de nos sessions de travail, nous avons eu l'occasion d'auditionner divers acteurs (experts, personnalités politiques, associations, institutions...) dans le but d'acquérir des connaissances et de recueillir leurs points de vue et d'affiner nos propositions. Nous avons aussi fait une visite sur site pour nous rendre compte des enjeux, des opportunités et des difficultés directement sur le terrain. Nous avons travaillé de manière variée pour permettre à tous de s'exprimer : par tables de 6 à 8 personnes, en sous-groupes de 30 personnes et en plénière. Cela nous a permis de hiérarchiser, de retravailler les objectifs et de nous positionner sur des défis qui se posent pour desservir le nord de l'agglomération en tramway : **l'insertion du tramway dans la ville, le tracé de la ligne au Nord et sa connexion au centre.**

Cette convention s'inscrit dans un contexte particulier qui a eu un impact sur nos travaux : la convention s'est tenue à un an des élections municipales alors que c'est un projet assez ancien évoqué pour la première fois il y a environ vingt ans ; le précédent projet, qui a reçu un avis défavorable de la commission d'Enquête publique en 2024, a suscité beaucoup d'opposition dans la population, et le principe même de la convention citoyenne comme nouvel outil de démocratie participative au service de ce projet a pu être critiqué. Toutefois, cet exercice auquel nous avons pris part constitue une expérience positive et intéressante, qui nous a conduit à argumenter davantage et qui nous a permis de prendre conscience des enjeux à différentes échelles (celle du tracé et celle de l'ensemble de la métropole). Nous avons pu rencontrer des difficultés pour réaliser la synthèse de nos opinions, mais nous avons réussi à nous entendre et à dégager un consensus.

A2. A l'issue de la remise de cet avis, nous demandons à l'Eurométropole de tenir compte des recommandations que nous avons formulées pour définir le tracé qui sera retenu. Nous rappelons également que ce projet de tramway au nord est utile pour créer une ville équitable et viable pour les générations futures. Il faut donner la possibilité aux habitants de s'exprimer sur ce sujet important, notamment les premiers concernés, lors des prochaines phases de dialogue. Une convention citoyenne en tant qu'objet démocratique permet d'intégrer les citoyens aux décisions prises par les pouvoirs publics : nous recommandons à l'Eurométropole de réutiliser cette modalité pour certains projets clivants.

B. Nos objectifs pour la desserte du nord de l'agglomération par le tramway

B1. Nous avons identifié des objectifs prioritaires pour assurer la desserte du nord de l'agglomération par le tramway :

L'équité territoriale

- La desserte du nord-ouest de l'Eurométropole en tramway doit se faire par souci d'équité territoriale. Un tracé cohérent au nord contribuera à cette équité.
- Le tramway doit accompagner l'attractivité des communes fortement peuplées pour un meilleur accès aux logements, aux emplois et aux services. Il s'agit notamment d'accompagner la croissance rapide de la population de Schiltigheim.
- Il faut renforcer l'attractivité des centres-villes, y compris des communes périphériques de Schiltigheim et Bischheim, et accompagner leur croissance (population, service, emploi).

La desserte des lieux clés

- Le tramway apportera de l'accessibilité pour les services, les particuliers et les professionnels et doit desservir les zones stratégiques pour le développement et la vie des territoires (médiathèque, mairies...). Un bon tracé doit combiner la desserte des zones stratégiques et l'optimisation du temps de trajet. Le tramway doit être intéressant, pas uniquement pour les résidents.
- Le tramway doit relier les quartiers prioritaires de la politique de la ville (les QPV) du nord de l'agglomération au centre-ville de Strasbourg.

L'efficacité et la fiabilité du tramway

- Le tramway doit être rapide et fiable (arriver aux heures prévues). Il faut développer une offre de qualité, attractive et rapide. Le tracé doit rendre le trajet entre le quartier des Ecrivains et le centre-ville de Strasbourg plus fréquent et plus fiable, pour être plus compétitif que le bus. C'est cet objectif qui permet aux autres d'être réalisés.
- Il doit proposer des fréquences adaptées aux besoins des usagers.

La conciliation des usages et des différents modes de déplacement, dont la voiture

- Pour que le tramway soit la colonne vertébrale du réseau de transport et qu'il devienne une alternative crédible à la voiture, il doit faciliter les déplacements, réduire les nuisances et fluidifier la circulation. Le projet doit optimiser la cohabitation entre tous les modes de transports (vélos, voitures, bus, trottinettes, piétons).
- La majeure partie d'entre nous pense qu'il ne faut pas contraindre les automobilistes à abandonner la voiture, mais plutôt les inciter à prendre le tramway en premier. Il faut rappeler les enjeux du changement d'habitude : accompagner la transition, réduire les nuisances, l'encombrement des espaces publics et les émissions de CO₂. Nous réaffirmons la nécessité de l'incitation plutôt que la contrainte, afin de ne pas aggraver les conflits d'usage ni de désigner les automobilistes comme de « mauvais élèves ».
- Certains d'entre nous considèrent que le tramway ne doit pas empêcher l'usage de voitures individuelles.
- Les espaces publics autour du tramway doivent être sécurisés pour tous.

L'implantation de parkings relais au nord et l'intermodalité

- Pour favoriser l'intermodalité et diminuer le recours à la voiture, il faut des parkings relais, notamment sur le trajet nord dans une zone pertinente.
- Une approche multimodale doit être privilégiée, en renforçant les connexions entre le tramway, le train, les bus, la voiture, le vélo et la marche à pied, tout en laissant la possibilité de prolonger la ligne à l'avenir.

L'adaptation de la ville au dérèglement climatique.

- Le tramway doit contribuer à l'adaptation de la ville au dérèglement climatique en réduisant les îlots de chaleur. Il doit transformer les secteurs minéralisés en espaces plus frais et agréables.
- Malgré son coût, le tramway est l'un des moyens prioritaires pour atteindre les objectifs de neutralité carbone et d'adaptation au dérèglement climatique.
- La ville se doit d'être attractive et durable, en conciliant densité, biodiversité et qualité de vie.
- Il faut améliorer le cadre de vie (végétalisation, adaptation climatique, réduction du bruit) et réduire la pollution liée à la congestion automobile.

La concertation, la communication et l'incitation

- Il faut communiquer régulièrement sur le projet de tramway auprès de chaque citoyen pour favoriser l'adhésion (cela recoupe l'idée de prendre en compte les usages de tous et le fonctionnement de la ville au quotidien).
- Pour tenir compte des impacts du tramway sur les riverains, les commerces et le quartier historique, il faut concerter avec les riverains, les commerçants, les usagers et les experts (exemple : ABF).
- Inciter à l'utilisation des transports plutôt que la voiture individuelle en assurant une intermodalité efficace, en proposant une offre peu coûteuse, confortable, accessible et sécurisée.

B2. Quelques objectifs viennent compléter nos réflexions :

- Le tramway doit contribuer à rendre la ville accueillante et accessible pour tous, des familles aux personnes âgées, en passant par les usagers à mobilité réduite (par ailleurs l'accessibilité est une obligation légale). Néanmoins, le tramway ne peut y contribuer à lui seul.
- Avec l'augmentation de la fréquentation de la gare de Strasbourg, les voyageurs de la gare doivent facilement s'engager dans le réseau de tramway (certains considèrent que c'est déjà le cas).

C. Les défis à résoudre

C1. Parmi les enjeux auxquels nous nous sommes attelés, des défis nous semblent essentiels à résoudre pour assurer la desserte du nord de l'agglomération strasbourgeoise. Nous indiquons dans ce rapport comment nous y répondons et les débats qui ont traversé notre assemblée. Identifier ensemble ces défis a été plus facile que d'établir des consensus sur les solutions pour y répondre. Ainsi nous indiquons systématiquement dans ce rapport, les points sur lesquels nous avons eu des débats, voire des désaccords.

Pour atteindre nos objectifs et assurer la desserte du nord de l'agglomération strasbourgeoise, il a fallu trouver les meilleures solutions pour :

- Un tracé optimal garantissant **l'accès et la circulation de tous les usagers de la voie** (piétons, cyclistes, automobilistes) ;
- **Se raccorder au centre de Strasbourg sans fragiliser l'ensemble du réseau** de tramway.

Par ailleurs, d'autres défis ont été identifiés par le groupe :

- Faire passer le tramway par des voies larges pour végétaliser le long des rails, sans léser les autres usagers lorsque cela est possible (piétons, cyclistes, automobilistes...) ;
- Choisir un tracé et l'aménagement associé des espaces publics qui auront un impact positif sur les activités économiques à Schiltigheim ;
- Permettre de désaturer le trafic automobile pour diminuer l'impact sur la Neustadt ;
- Conserver une bonne accessibilité à la gare centrale et repenser le réseau pour répondre aux enjeux de surfréquentation (exemple : les trajets gare-universités via Homme de Fer) ;
- Utiliser des matériaux plus écologiques, par exemple pour les infrastructures ;
- Être vigilant sur le budget dans la conception du projet ;
- Construire un projet avec des possibilités d'évolutions.

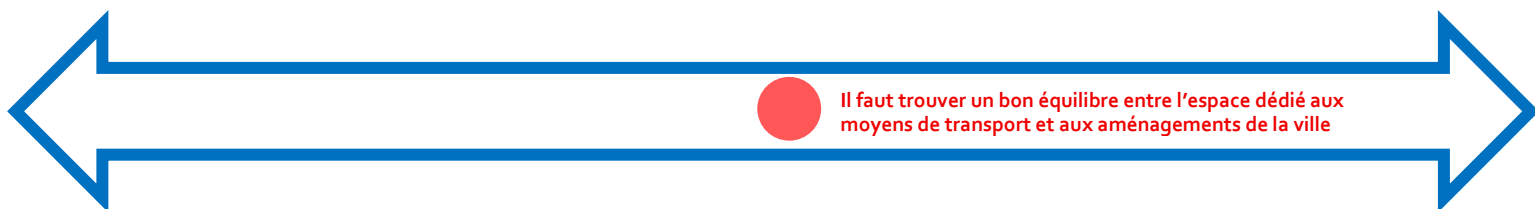
D. L'insertion du tramway dans la ville

D1.1 D'une manière générale concernant l'insertion du tramway dans la ville, nous souhaitons que soit trouvé **un bon équilibre entre les moyens de transport et l'aménagement de la ville**, sachant que **la création de la ligne de tramway est l'objectif central**. Des aménagements de l'espace urbain autour du tramway sont nécessaires et peuvent être ambitieux, mais ils ne doivent pas systématiquement exclure la voiture. Nous souhaitons rendre indépendantes du projet Tram Nord toutes les opérations d'aménagement qui ne sont pas strictement nécessaires au bon fonctionnement du tramway et qui pourraient être réalisées dans un autre projet, pour une meilleure acceptabilité sociale. Il faut, en effet, demeurer extrêmement vigilant à **l'acceptation du projet par la population de l'Eurométropole pour ne pas le bloquer**.

Le tram est une occasion pour aménager la ville de manière ambitieuse et l'adapter au changement climatique

Notre position générale concernant l'insertion du tramway dans la ville

Le tram est la priorité et doit avant tout jouer son rôle de desserte des populations



Amendement D1.1 en ajout : amendement réunissant des éléments compilés par Sarah à la demande de la plénière en S5.

Ajouter

- « Quel que soit le tracé envisagé, le tramway doit être efficace : sa vitesse commerciale, sa fréquence sont des priorités, avec un temps de trajet compétitif par rapport aux lignes de bus existantes ;
- L'accessibilité physique et notamment des personnes à mobilité réduite doit être un point de vigilance sur les différents aspects du projet de tramway, tant au niveau de l'accès aux quais, sur les trottoirs, concernant la circulation générale, la végétalisation ainsi que pour le stationnement.
 - L'accès aux quais du tram doit être facilité ;
 - La végétalisation ne doit pas gêner l'accessibilité des lieux ;
 - Les trottoirs doivent être suffisamment larges pour être confortables pour toutes et tous ;
 - En cas de suppression de places de stationnement, et lorsqu'il est prévu des alternatives à ces suppressions, il est important de garder des places de stationnement à destination des personnes handicapées ou à mobilité réduite.
- Comme pour l'accessibilité physique, la sécurité des piétons, en premier lieu sur les trottoirs et accès piétons, mais également plus généralement concernant les aménagements cyclables, le stationnement ou encore la végétalisation est un point de vigilance récurrent ;
- Les accès pour les véhicules prioritaires et les véhicules de livraison doivent être conservés ou assurés, en prévoyant des voies de desserte, et en leur permettant de pouvoir circuler partout. »

D1.2

Nos points d'attention et d'alerte :

- Il faut rester dans un budget raisonné et compréhensible pour les citoyens et citoyennes ;
- Il faut veiller à desservir un maximum de citoyens en tenant compte des éventuelles difficultés de mobilité de chacun. Le tracé du tramway doit être utile pour être un succès. Il constitue une réponse clé à l'enjeu climatique ;
- Il est nécessaire d'assurer la fréquence, la vitesse commerciale et l'efficacité du tramway ;
- Il faut faire attention à la sécurité des piétons et des cyclistes ;
- Il faut veiller à l'accès des personnes à mobilité réduite ;
- La voiture est essentielle à certains usagers. Il faut proposer des alternatives à la suppression des places de parking.

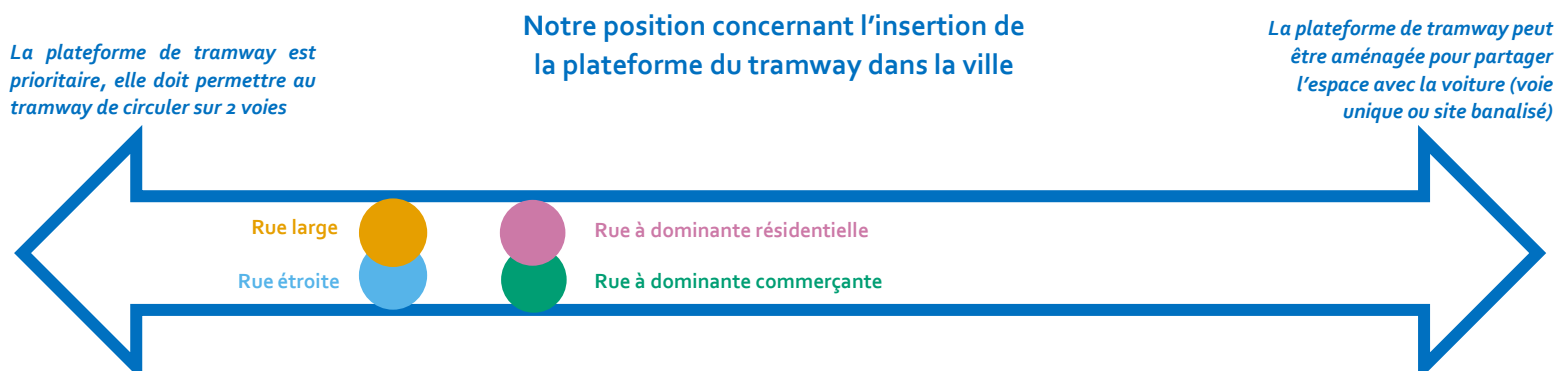
Nos propositions pour accompagner notre position dans une logique climatique et d'équité territoriale :

- Végétaliser au maximum dans la mesure du possible ;
- Desservir le quartier des Ecrivains ;
- Présenter longtemps à l'avance et régulièrement le projet aux riverains (réunions de concertation, campagnes de communication, courriers...).

Au-delà de ce premier positionnement général, nous avons développé un argumentaire concernant six sujets majeurs : la plateforme du tramway, la végétalisation et la déminéralisation, la circulation générale des véhicules motorisés, les aménagements cyclables, les trottoirs et autres accès piétons et le stationnement. Nous avons travaillé autour de ces sujets lors des différentes sessions de la convention. Pour chacun d'eux nous exposons notre avis général en précisant nos points d'attention et d'alerte et en détaillant nos propositions pour accompagner notre position dans une logique climatique et d'équité territoriale.

La plateforme du tramway

D2.1 Dans une rue où passe le tramway, nous considérons que **la plateforme de tramway est globalement prioritaire sur tout autre aménagement. Le tramway et les aménagements qui l'accompagnent permettront d'améliorer la qualité de l'air et de réduire les îlots de chaleur.**



D2.2

Nos points d'attention et d'alerte :

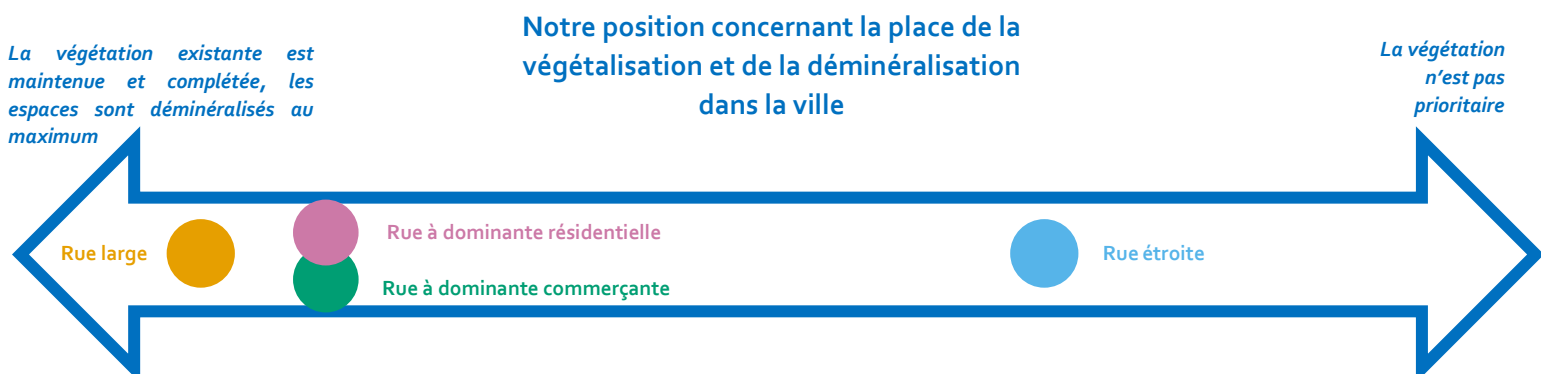
- Il faut faire attention à faciliter l'accès des quais du tramway aux personnes à mobilité réduite (PMR) ;
- Il faut faire attention à conserver un accès livraison (notamment dans les rues commerçantes) ainsi qu'un accès PMR ;
- Dans certaines situations confirmées par des études techniques, la voie unique de tramway peut être une solution ;
- Dans les rues résidentielles, il faut laisser aux résidents des possibilités de stationnement.

Nos propositions pour accompagner notre position dans une logique climatique et d'équité territoriale :

- Avoir une cadence compétitive du tramway ;
- Aménager des places de dépose-minute pour les résidents et les commerçants ;
- Dans les voies larges, privilégier le tramway à double sens aux autres usages et permettre une voie de circulation minimum pour les voitures ;
- Prévoir des mesures d'accompagnement pour les commerçants pendant les travaux et en situation de projet.

La végétalisation et la déminéralisation

D3.1 Nous considérons qu'il faut maintenir et compléter la végétation existante et déminéraliser au maximum les espaces autour du tramway. En effet, la végétation est indispensable puisqu'elle permet de lutter contre les îlots de chaleur, de rafraîchir la ville, d'améliorer le cadre de vie, d'augmenter le bien-être de la population et d'égayer le quotidien des habitants ne disposant pas de jardin. Toutefois, si elle est prioritaire par rapport aux places de stationnement (sauf celles dévolues aux personnes à mobilité réduite et aux livraisons), la végétalisation ne doit jamais empêcher l'installation d'une plateforme de tramway : c'est pourquoi dans les rues étroites où l'espace disponible n'est parfois pas suffisant, nous considérons qu'elle n'est pas prioritaire. La végétation et les espaces de détente sont très importants dans les rues commerçantes, notamment dans le centre-ville et la Neustadt, puisqu'ils accroissent leur attractivité, et dans le secteur de la gare de Strasbourg pour le bien-être des riverains.



D3.2

Nos points d'attention et d'alerte :

- Le choix des essences d'arbres doit être bien réfléchi au regard des futures conditions climatiques et de leur environnement ;
- Il est important de permettre l'infiltration des eaux pluviales ;
- La végétation ne doit pas gêner l'accessibilité des lieux et ne doit pas endommager les bâtiments ou les infrastructures ;
- Il faut assurer le confort des piétons ;
- Il faut faire attention à l'entretien des espaces verts et des parcs et à la sécurité dans ces derniers ;
- Selon la place disponible, la végétation n'a pas la même importance. Dans une rue commerçante étroite, il faut de la place prioritairement pour les clients. Dans les rues résidentielles, il ne faut pas gêner les usagers.

Nos propositions pour accompagner notre position dans une logique climatique et d'équité territoriale :

- Ombrager le plus possible pour lutter contre la chaleur et limiter les îlots de chaleur ;
- Proposer des solutions innovantes et esthétiques afin d'accomplir cet objectif ;
- Créer une **trame verte** le long du trajet retenu, quel qu'il soit, en végétalisant au mieux pour assurer la **continuité écologique**.

La circulation générale des véhicules motorisés

D4.1 Pour nous, la place de la circulation générale dans l'espace public autour du tramway dépend du type de voie empruntée et des secteurs géographiques dans la ville. Toutefois, nous considérons qu'il faut être **attentifs à l'impact sur les riverains qui doit demeurer limité pour garantir l'acceptation du projet et l'accessibilité de l'espace public aux PMR**.

Dans les rues étroites, il faut déplacer la circulation des voitures vers un itinéraire de contournement, et prioriser si possible le tramway sur une ou deux voies tout en conservant des dépose minutes qui évitent l'utilisation des places par des voitures ventouses. Une piste cyclable (simple) et des trottoirs pour les piétons doivent également être présents.

- **Les rues commerçantes étroites** doivent être en sens unique et la vitesse des voitures y être limitée. Des places de stationnement à durée limitée et des places réservées aux PMR doivent être présentes ;
- **Dans les rues résidentielles étroites**, il faut une voie de circulation pour permettre l'accès des riverains aux parkings privés et une voie partagée avec le tramway pour les riverains.

Dans les rues larges, les deux sens de circulation pour les automobiles et les autres utilisateurs peuvent être conservés ainsi que le tramway en double voies centrales.

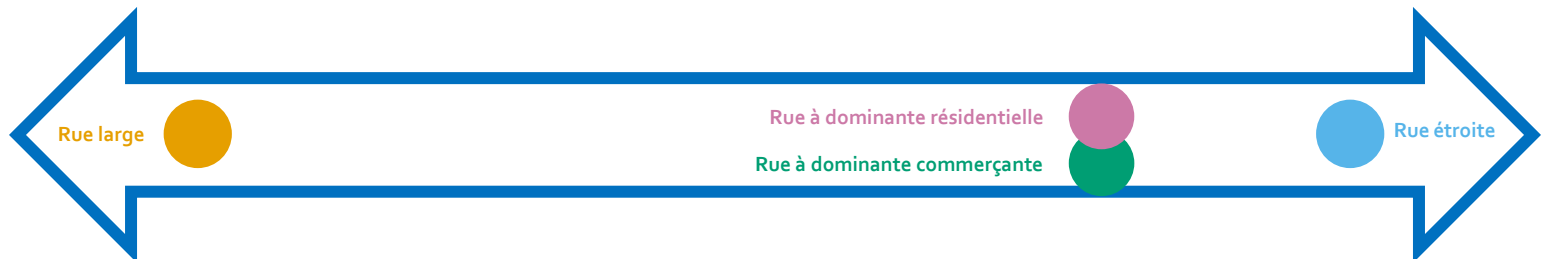
Dans les rues résidentielles larges, l'espace peut être partagé équitablement entre les voitures et le tramway en réservant par exemple une voie à chaque mode.

A Schiltigheim et Bischheim, il faut adapter les sens de plusieurs rues sans reporter le trafic sur la M35 qui est déjà très chargée : l'arrivée du tramway devrait permettre le report partiel vers d'autres modes que la voiture.

Notre position concernant la place de la circulation générale des véhicules motorisés dans la ville

La chaussée doit être maintenue pour permettre une circulation des voitures dans les 2 sens

Il faut faciliter principalement des circulations prioritaires (accès riverains, santé, livraisons, accès PMR...)



D4.2

Nos points d'attention et d'alerte :

- Il faut garder des axes structurants dans la ville ;
- Il est nécessaire de mettre en place quelque chose de dissuasif pour les véhicules ne devant pas accéder aux places de parking PMR ;
- L'accès réservé aux riverains doit être vraiment réservé uniquement à eux ;
- Il faut être vigilant à propos des charges à porter telles que les courses ;
- Des accès prioritaires (PMR, livraison, secours) dans les rues étroites doivent être assurés ;
- La pollution et les bouchons dans les zones résidentielles doivent être évités ;
- Des places de parking PMR dans les zones commerçantes doivent être installées ;
- L'impact sur le trafic automobile constituait un grand motif de blocage et de tension dans le projet initial à Schiltigheim et Bischheim. Il faut réfléchir à une réponse globale pour aboutir à un compromis ; tout en faisant attention aux connexions avec les autoroutes, avec Ikéa, aux connexions transversales et au risque de report de la voiture et de ses problématiques en termes de déplacements et de pollution ;
- Les véhicules de service public doivent pouvoir circuler partout ;
- Il faut rester cohérent et trouver un point d'équilibre entre les différents usages, veiller à la sécurité et avoir une circulation plus lisible place de Haguenau ;
- Le PLU interdit le report de trafic sur la M35 pour préserver les gains du Grand Contournement Ouest. Il faudrait donc modifier le PLU pour y détourner la circulation transfrontalière. Attention tout de même à ne pas mettre trop en difficulté les travailleurs transfrontaliers.

Nos propositions pour accompagner notre position dans une logique climatique et d'équité territoriale :

- Réduire la vitesse des voitures pour limiter la pollution sonore et atmosphérique ;
- Favoriser les rues en sens unique autour du tramway pour éviter les flux de traverse et préserver les résidents ;
- Favoriser l'accès aux circulations prioritaires pour les riverains ;
- Donner la priorité aux PMR, secours etc... dans les rues étroites.

Les aménagements cyclables

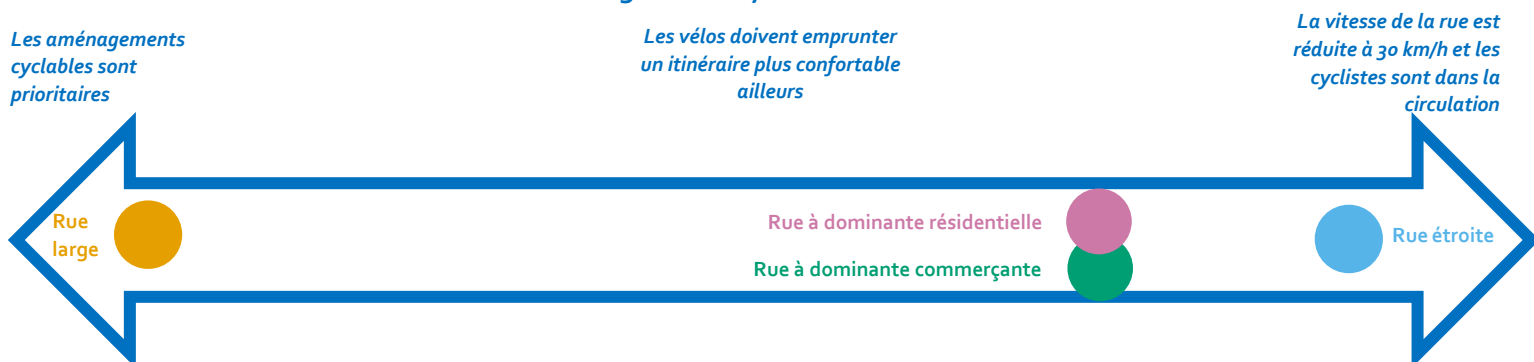
D5.1 Les aménagements cyclables sont prioritaires sauf dans les rues étroites.

Dans les rues étroites, les vélos doivent emprunter un circuit plus confortable ailleurs, ce qui permet d'optimiser le temps de trajet du tramway et de favoriser la sécurité des cycles. La majorité d'entre nous note **qu'il faut éviter à tout prix de mélanger les cyclistes et les voitures pour augmenter la sécurité : cette dernière doit être prioritaire sur toute autre considération**. Une minorité de personnes ne sont toutefois pas d'accord et souhaitent limiter la vitesse à 30km/h dans ces voies étroites mais aussi dans les rues commerçantes.

Dans les rues larges, le vélo doit bénéficier d'un itinéraire efficace sans qu'il y ait besoin de détourner les cyclistes.

A Schiltigheim et Bischheim, le réseau cyclable est dangereux, il faut agir pour le sécuriser et le développer, ce qui permettrait de potentiellement fluidifier le trafic routier. Le tramway doit favoriser les mobilités actives en améliorant les axes cyclables identifiés comme points noirs dans le baromètre des villes cyclables et en assurant la continuité du parcours cyclable à Schiltigheim, à Bischheim et Hœnheim.

Notre position concernant la place des aménagements cyclables dans la ville



D5.2

Nos points d'attention et d'alerte :

- Les pistes cyclables doivent être d'une largeur suffisante. Il faut uniformiser et sécuriser le réseau cyclable ;
- Dans les rues étroites, la priorité doit être donnée aux piétons. Il faut faire attention à ce que les cyclistes bénéficient d'un itinéraire réellement plus confortable en dehors des rues étroites ;
- Il faut apaiser les espaces cyclables : assurer la sécurité et la continuité du réseau cyclable sur la route de Bischwiller, la route du général de Gaulle et la place de Haguenau ;
- Les pistes cyclables sont rares à Bischheim ;
- Les réseaux cyclables de la place de Haguenau, du centre-ville de Strasbourg et de la Neustadt sont dangereux ;
- Les pistes cyclables dans les rues étroites en remplacement des places de parking sont la priorité, ce qui est incompatible avec la route en double sens.

Nos propositions pour accompagner notre position dans une logique climatique et d'équité territoriale :

- Compléter le réseau cyclable de manière sécurisée avec des pistes assez larges, adaptées aux flux en séparant, si possible, les piétons et les cyclistes notamment à Schiltigheim, Bischheim, place de Haguenau afin de les rendre attractives ;
- Réaliser des aménagements cyclables dans les rues adjacentes aux rues étroites ;
- Prévoir des arceaux pour stationner les vélos afin de favoriser la venue des cycles dans les rues commerçantes.

Proposition d'amendement en ajout dans les propositions de D5.2 :

- Ajouter "Relier au centre-ville le terminus parking relais ou a minima le quartier prioritaire de la ville (QPV) des Ecrivains avec une voie cycliste sécurisée, via la route du Général de Gaulle (si elle n'est pas utilisée par le tramway)"

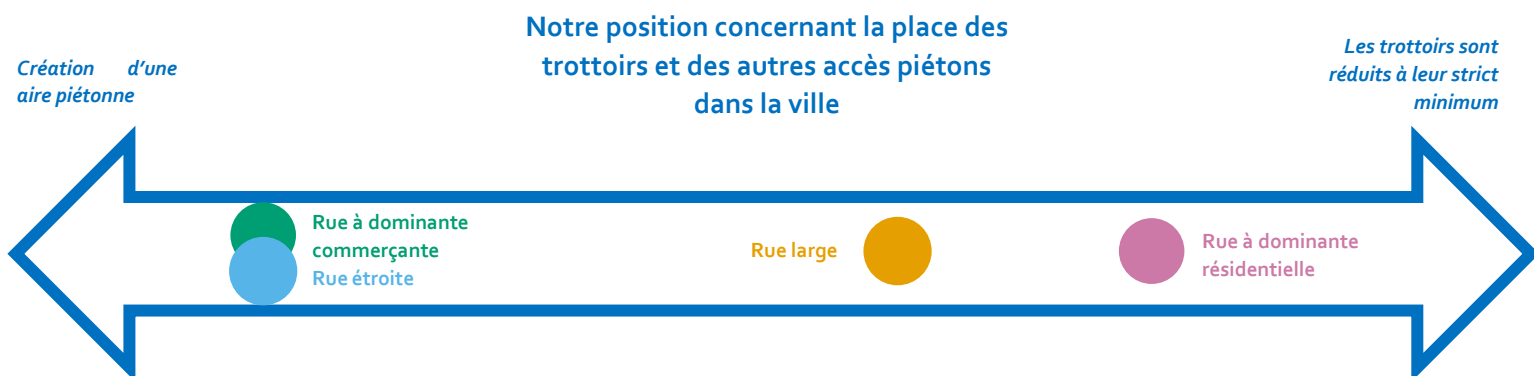
Les trottoirs et autres accès piétons

D6.1 Dans une rue commerçante, les trottoirs assurent la **sécurité des piétons**, améliorent l'**attractivité des commerces** et permettent d'**installer des terrasses** pour les restaurants.

Dans une rue étroite commerçante, nous nous positionnons donc en faveur d'aires piétonnes dans une logique où il n'y aurait pas d'accès voiture ; en revanche les trottoirs seraient réduits au minimum si un accès voiture est possible.

Dans les rues commerçantes larges, deux poussettes doivent pouvoir se croiser.

Les **rues résidentielles** présentent moins d'intérêt à être piétonnisées et les aménagements des trottoirs doivent y être minimum pour conserver de la place pour le stationnement. Dans les rues résidentielles larges, attention à la largeur minimum des trottoirs : il faut que des poussettes et des fauteuils roulants puissent se croiser.



D6.2

Nos points d'attention et d'alerte :

- Il faut prioriser le tramway dans les rues commerçantes, car pour la plupart des commerces de proximité la voiture n'est pas la priorité ;

- Les trottoirs doivent être suffisamment larges pour être confortables pour tous et permettre aux véhicules d'urgence de passer dans les rues étroites. La sécurité des piétons doit être assurée, notamment place de Haguenau ;
- Il faut essayer de garder de la place pour tout le monde dans les rues larges.

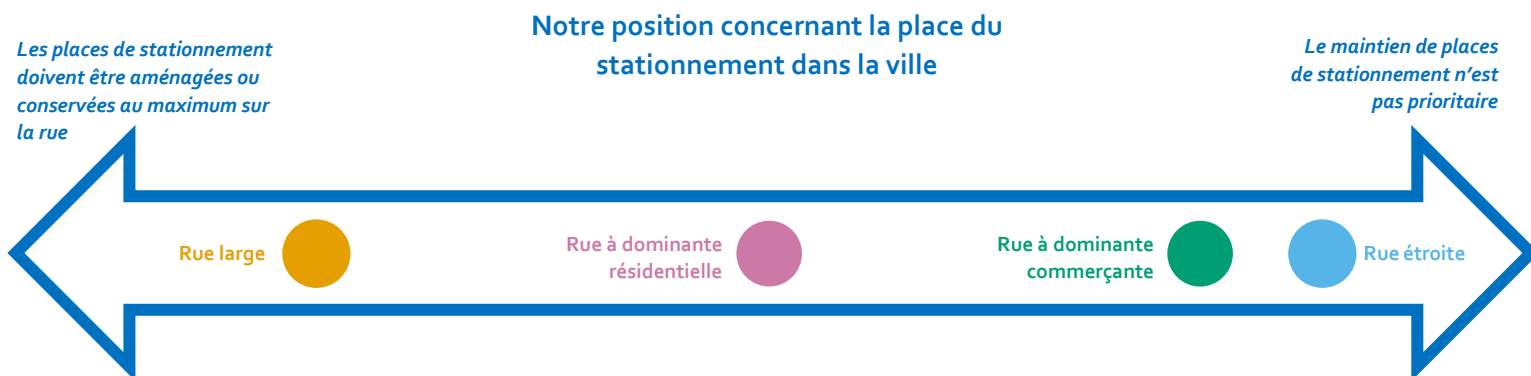
Nos propositions pour accompagner notre position dans une logique climatique et d'équité territoriale :

- Matérialiser les zones piétonnes et cyclables pour augmenter la sécurité ;
- Mettre en place des aires piétonnes qui permettent la circulation cyclable des riverains, la végétalisation et l'accès des véhicules d'urgence pour les rues étroites ;
- Installer des trottoirs confortables ;
- Installer un trottoir un peu plus large pour aménager des places de stationnement prioritaires dans les rues commerçantes.

Le stationnement

D7.1 Avoir un tramway compétitif permettra de diminuer les besoins en places de stationnement : nous jugeons donc que le maintien des places de stationnement n'est globalement pas prioritaire sur le tracé, à condition de laisser la possibilité de se garer à proximité dans les parkings existants ou dans les parkings relais et silos et de créer des places de stationnement dépose-minute.

En revanche, dans les rues larges, la conservation de possibilités de stationnement, si elle est possible, reste plébiscitée par la majorité d'entre nous. Une minorité pense que les places peuvent aussi y être supprimées.



D7.2

Nos points d'attention et d'alerte :

- Si le stationnement semble un sujet secondaire, il faut rester attentif aux PMR, aux accès, aux livraisons, aux tarifs résidents.

Nos propositions pour accompagner notre position dans une logique climatique et d'équité territoriale :

- Privilégier les parkings collectifs (souterrains ou silos) ;
- Installer des parkings relais ;

- Proposer la gratuité du stationnement pour ceux qui prennent le tramway. Développer une offre de parking relais gratuit pour renforcer l'attractivité du projet de tramway ;
- Traiter différemment le stationnement des résidents auxquels il faut donner la priorité et celui des visiteurs extérieurs pour tenir compte des contraintes spatiales qui vont diminuer le nombre de places de stationnement ;
- Dans les rues étroites, vérifier comment aménager les parkings ailleurs ;
- Développer des solutions alternatives pour ne pas créer des difficultés aux résidents notamment ceux éloignés d'un parking : en construire à proximité sur les friches ; créer des parkings collectifs à proximité des zones résidentielles ;
- Aménager des places de stationnement limité (zone bleue, arrêts minutes etc...), notamment dans les rues commerçantes ;
- A Schiltigheim, construire des parkings silos pour les habitants qui n'ont pas de parking résident et créer des places de stationnement résident. Utiliser la friche Heineken pour y créer des places de stationnement, construire un parking public, préférentiellement en silo, et mettre en place un tarif préférentiel pour les résidents et les travailleurs.

L'insertion du tramway dans des lieux spécifiques

La place de Haguenau

D8.1 Le trajet du Tram Nord passera par la place de Haguenau. L'arrivée du tram nécessitera des modifications de circulation et doit permettre de modifier les habitudes de transports, tout en maintenant une facilité d'accès aux résidents. **La fonctionnalité de la place de Haguenau a fait débat au sein de la convention citoyenne** : certains souhaitent en faire un lieu apaisé pour les habitants du quartier en déroutant la circulation de transit, tandis que d'autres souhaitent en faire un lieu multimodal : nous proposons donc des options différentes pour l'organisation du trafic sur cette place (voir « Nos propositions » ci-dessous).

Le parc de la place de Haguenau est unique dans le quartier : il est donc très important pour apporter de la fraîcheur et capter les gaz à effet de serre. Il faut donc continuer à **végétaliser cette place** pour la rendre plus accueillante et agrandir le parc.

Proposition d'amendement D8.1 en suppression de certains termes :

Supprimer les termes « agrandir le parc » car « peuvent laisser à penser que nous avons fait le choix de totalement piétonniser la place de Haguenau »

Remplacer par "Le parc de la place de Haguenau est unique dans le quartier : il est donc très important pour apporter de la fraîcheur et capter les gaz à effet de serre. Il faut donc continuer à **végétaliser cette place** pour la rendre plus accueillante."

La majorité d'entre nous estime que **le réseau cyclable est déjà surchargé alors même que les flux augmentent : il faut le compléter pour le sécuriser** et y utiliser une meilleure signalisation (prévoir des couleurs) pour séparer les différents usages : piétons, cyclistes, voitures. Une minorité d'entre nous estime que le réseau cyclable existant est suffisant.

D8.2

Nos points d'attention et d'alerte :

- La perte de stationnement qu'il faudra compenser sera certainement une source de tension.

Nos propositions pour accompagner notre position dans une logique climatique et d'équité territoriale :

- **Maintenir le viaduc** pour fluidifier et pacifier la circulation. De plus, sa suppression envisagée avait suscité beaucoup d'opposition ;
- Ne plus permettre de faire le tour de la place de Haguenau en voiture ;
- Mieux orienter les conducteurs en transit pour limiter l'utilisation des axes autour de la place de Haguenau, en procédant éventuellement à des modifications de sens de circulation sur certaines portions, mais pas partout pour ne pas pénaliser les résidents ;
- Maintenir l'accès des voitures à la M35 depuis la place de Haguenau pour y faire passer le trafic de transit ;
- Maintenir les places de stationnement pour les PMR, les urgences et les livraisons ;
- Créer un parking silo et/ou un parking public (par exemple à la maison du bâtiment ou sur un parking rue Jacques Kablé tel que projeté dans le projet 2021), bien situé pour les habitants et les riverains (personnes qui travaillent ou se rendent physiquement dans cette zone), car des places de stationnement seront supprimées aux abords ;
- Embellir le parc de la place de Haguenau et en faire un espace de partage pour toutes les catégories d'âge ;
- Sécuriser les accès piétons du parc de la place de Haguenau, dangereux et difficile d'accès ; le désenclaver en installant une passerelle d'accès pour les piétons avec une rampe pour les familles avec poussettes ou le déplacer.

Si le tramway devait passer dans le secteur de la gare de Strasbourg

D8.3 Avec l'augmentation de la fréquentation de la gare de Strasbourg, les voyageuses et voyageurs de la gare devraient pouvoir facilement s'engager dans le réseau de tramway. Une minorité d'entre nous considère que c'est déjà le cas et que cela resterait aisé même avec l'augmentation de la fréquentation de la gare, même si les heures de pointe peuvent poser une problématique particulière.

Nous estimons **que l'accès à la gare de Strasbourg en voiture devrait être maintenu, ainsi que son caractère de pôle d'échanges multimodaux.** Un accès prioritaire à la gare devrait être maintenu pour les PMR et les résidents. **Cependant, l'aménagement de cette place pourrait se faire dans un second temps, ce n'est pas un projet prioritaire, voire il se situe en dehors des compétences de la Convention citoyenne.** Une minorité d'entre nous estime que la conception d'un tramway permettant d'arriver à la gare fournit une alternative à la voiture et qu'il n'est donc pas nécessaire d'y favoriser le maintien de l'automobile.

Concernant le stationnement, il faudrait inciter toutes les personnes qui ont la possibilité d'aller se garer plus loin à le faire, tout en **laissant la gare accessible au plus près pour les personnes vulnérables** (pas que les personnes en situation de handicap en possession d'une carte) et un dépose-minute. Il faudrait aussi différencier le stationnement des résidents et du stationnement des usagers de la gare. Une minorité d'entre nous souhaite maintenir et développer le stationnement de longue durée et de dépose.

Il serait nécessaire de créer un réseau cyclable à proximité de la gare de Strasbourg et d'y favoriser la sécurité des cyclistes en leur proposant une continuité cyclable jusqu'au parking vélo de la gare.

D8.4

Nos points d'attention et d'alerte :

- La gare de Strasbourg est la troisième gare française (hors Paris) avec une augmentation de trafic de 5% par an. Par ailleurs, de nombreuses communes autour de Strasbourg ne sont pas desservies en transports : il y existe donc des besoins de déplacement en voiture pour rejoindre la gare. Si elle était concernée par le projet, de nouveaux itinéraires pourraient être envisagés pour accéder à la gare, notamment pour les personnes à mobilité réduite et les usagers qui le nécessitent ;
- Il faudrait trouver comment accompagner les vélos jusqu'à leur point de stationnement sur ou sous la place de la gare de Strasbourg de manière sécurisée ;
- La SNCF a déjà prévu des travaux sur l'arrière de la gare de Strasbourg en 2032 : une entrée piétonne est prévue plus proche du boulevard Wilson. Il faudrait le prendre en compte ;
- Il serait important d'améliorer la signalétique pour inciter les gens à utiliser les parkings Wodli et Sainte-Aurélie ; l'accès à ces parkings devrait être facilité selon le sens de circulation. Attention tout de même à différencier la situation des résidents du quartier et de celle des usagers de la gare ;
- Il faut rendre cohérent le développement du Réseau Express Métropolitain Européen (REME) avec le réseau existant, notamment autour de la gare.

Nos propositions pour accompagner notre position dans une logique climatique et d'équité territoriale :

- Aménager mieux la place de la gare de Strasbourg car elle est encore très minérale et très chaude. Développer de la verdure, des zones d'ombre dans le secteur de la gare de Strasbourg (couvrir notamment les voies ferrées par exemple) ;
- Installer l'accès à la gare en voiture à l'arrière de celle-ci pour la relier à l'autoroute ;
- Créer un accès prioritaire et un dépose-minute place de la gare et améliorer la signalétique des parkings dépose-minute ;
- Améliorer les informations sur les parkings voiture et les accès vélo du secteur.

Si le tramway devait passer par le secteur de la Neustadt

D8.5 Le tram nord devrait permettre de modifier les habitudes de transport tout en maintenant une facilité d'accès aux résidents. La M35 pourrait être utilisée pour déporter une partie de la circulation vers l'Allemagne qui utilise actuellement l'avenue des Vosges. Une minorité d'entre nous pense toutefois que la circulation devrait être modifiée au minimum dans ce quartier.

Il faudrait développer des pistes cyclables sécurisées notamment le long de l'avenue des Vosges.

Il faudrait chercher une compensation partielle des places de stationnement supprimées. Cela permettrait d'avoir des places facilement accessibles pour les résidents, tout en gardant l'idée qu'ajouter des places de stationnement peut avoir pour effet d'ajouter du trafic. Le stationnement serait nécessaire pour faciliter l'accès au tramway, pas pour permettre à des usagers de rejoindre le

centre en voiture. Une minorité d'entre nous veut prévoir et créer suffisamment de places de stationnement.

D8.6

Nos points d'attention et d'alerte :

- Il faudrait faire attention à maintenir une circulation facile pour les résidents dans le secteur du centre-ville et de la Neustadt qui doit inclure « le centre élargi » également ;
- Il faudrait faire attention au coût du stationnement en différenciant le tarif pratiqué en fonction des publics : résidents et autres (touristes, usagers du tramway). Il y aurait une diminution du nombre de places de stationnement ou de l'espace pour la ligne de tramway.

Nos propositions pour accompagner notre position dans une logique climatique et d'équité territoriale :

- Simplifier le plan de circulation (par exemple avenue des Vosges pour laquelle nous faisons des propositions dans la partie G de notre avis) ;
- Végétaliser le secteur ;
- Réaménager la végétation sur l'avenue des Vosges jusqu'à la place de la République.

E. Nos priorités pour l'ensemble du tracé du Tram Nord

E1.1 Concernant le tracé, nous avons discuté des objectifs et considérons que :

Le tramway doit relier les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) du nord de l'agglomération au centre-ville de Strasbourg. Le tracé doit rendre le trajet en tram entre le quartier des Ecrivains et le centre-ville de Strasbourg plus fréquent et plus fiable que le bus pour être plus compétitif que ce dernier. Plus précisément, nous préconisons un **trajet direct du quartier des écrivains à la Grande Île et ses abords immédiats (Faubourg de Pierre, République ou Gare...), avec une connexion efficiente pour rallier la gare si celle-ci n'est pas directement reliée.** C'est un enjeu d'équité territoriale.

Dans ce document nous entendons par « centre » un territoire qui comprend la Grande Île et le centre élargi incluant la Neustadt, la Gare et les Halles : voir l'illustration ci-jointe.



Le Tram Nord doit assurer un maillage efficient pour éviter de surcharger le réseau existant. Il doit aller au centre de Strasbourg, tout en tenant compte du fait que le nœud stratégique de l'Homme de Fer est déjà à sa limite de capacité.

Le tramway doit passer par les friches industrielles (principalement la friche Heineken) pour accompagner leur transformation en espaces dynamiques accessibles par un mode de transport performant.

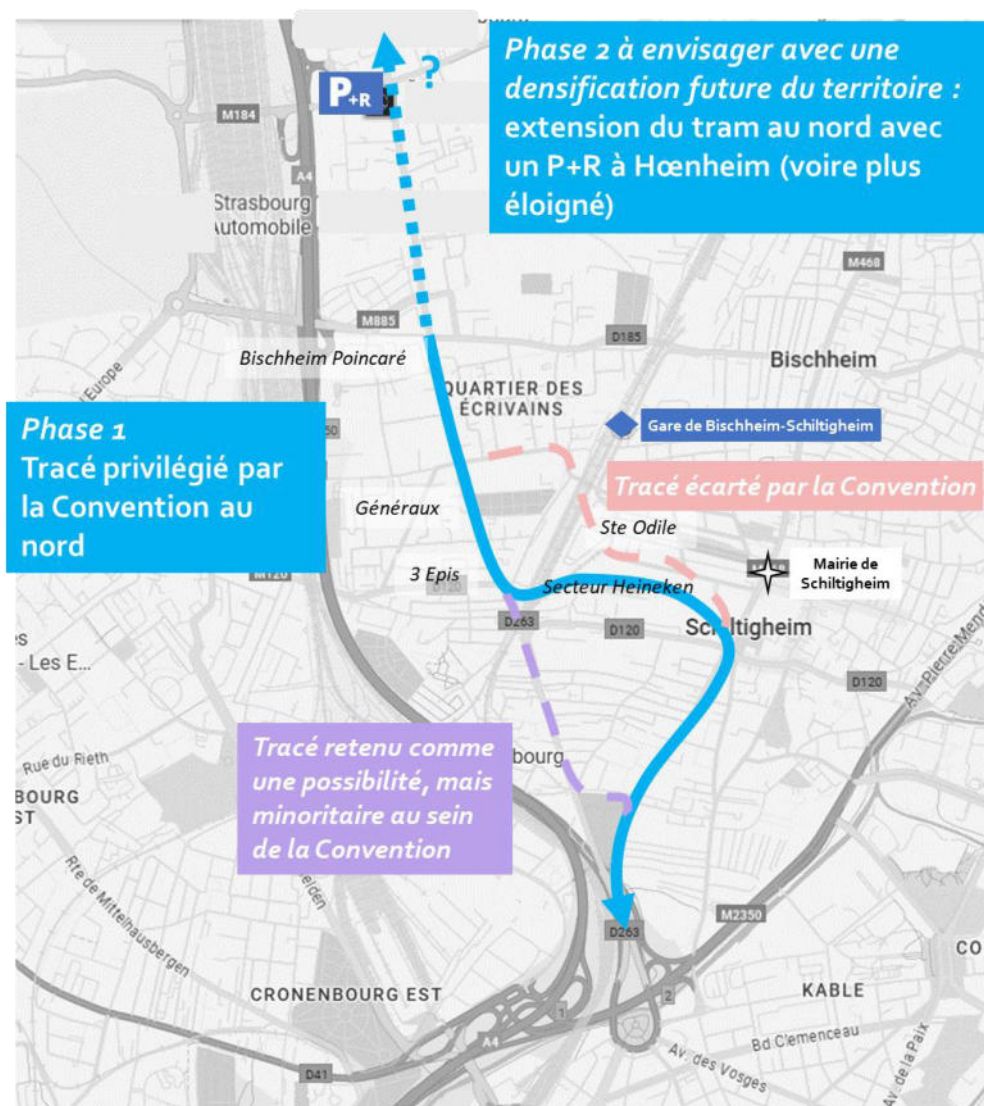
F. Le(s) tracé(s) que nous proposons au nord

F1.1 Nous privilégions un itinéraire qui passe par le centre-ville de Schiltigheim, même si nous comprenons qu'il nécessite de faire des choix plus compliqués qu'un tracé direct. Sur la **route de Bischwiller**, la solution d'une voie unique de tramway maintenant une voie de voitures ou une zone de rencontre nous semble intéressante, mais nous souhaitons que plusieurs propositions d'insertion soient établies pour en discuter avec les riverains et les commerçants lors d'une phase ultérieure. Nous privilégions ensuite un passage par la **friche Heineken** plutôt que par la rue Saint-Charles, trop étroite, et par le secteur des **Trois Epis** plutôt que par la gare de Bischheim, pas assez fréquentée.

Toutefois, une minorité d'entre nous privilégie un tracé plus direct par la route du Général de Gaulle, ce que nous ne souhaitons pas écarter complètement.

Nous préconisons dans un premier temps de **ne pas prolonger la ligne du Tram Nord au-delà de Bischheim** afin de ne pas engendrer de coûts supplémentaires pour desservir des secteurs de faible densité. En revanche, il nous semble important de **construire au terminus un parking relais P+R** ainsi qu'un parking silo sur la friche Heineken, afin de compenser la suppression de places de stationnement le long du tracé.

Tracé privilégié par la Convention au nord



Notre option privilégiée : un tracé via le centre de Schiltigheim

F2.1 Nous préconisons de faire passer le Tram Nord par le centre de Schiltigheim. Ce tracé **desservirait les lieux d'intérêt du centre de Schiltigheim** (mairie de Schiltigheim, médiathèque, commerces, etc.) et **redonnerait une centralité à la ville**. Ce tracé permettrait également aux **habitants du quartier des Ecrivains d'être reliés au centre de Schiltigheim**, qui deviendrait ainsi un lieu de destination, de sociabilité, en plus du centre de Strasbourg, et de **desservir une population plus importante**. Ce parcours offre **plus de possibilités d'aménagements** que le tracé direct vers les grands pôles d'habitat de Strasbourg, peut éviter la difficulté du sens unique de circulation automobile qui a fait débat lors des phases de concertation précédentes et à l'enquête publique : en effet il permet de conserver le trafic automobile sur la route du Général de Gaulle. Le **différentiel de temps de trajet entre les deux options est raisonnable**. Le passage par le **site d'Heineken** offre des opportunités foncières et donc l'avantage de pouvoir concilier (comme à la Rotonde) tramway et bus pour desservir Schiltigheim, Bischheim et Hœnheim. Des **parkings silos** pourraient éventuellement y être installés.

F2.2. Nos points d'attention et d'alerte :

- Il faut conduire des études complémentaires concernant les cavités ;
- Il faut tenir compte des bâtiments historiques ;
- Attention à la vitesse commerciale du tramway : le temps de trajet doit rester raisonnable, inférieur à celui du bus Cg ;
- Le tramway doit être prioritaire aux carrefours pour compenser au maximum le temps perdu par rapport au trajet direct (exemple : pas de site partagé sur les rues étroites) ;
- Le plan de circulation dans les quartiers traversés doit être adapté ;
- Il faut être vigilant dans la mesure du possible à garder une voie de circulation pour automobiles dans le sens Strasbourg-Schiltigheim sur la route de Bischwiller ; cela dit, plusieurs propositions d'insertion doivent être réalisées et soumises à l'avis des résidents et commerçants ;
- Au niveau du cimetière, la route est moins large (14-15m) que la route de Bischwiller (15-17m) suivie d'une portion (14-15m) jusqu'aux 4 vents et l'aboutissement au site Heineken ;
- Il faut faire attention aux délais de la reconversion du site d'Heineken.

Nos propositions pour accompagner notre position dans une logique climatique et d'équité territoriale :

- Créer le nombre de stations adaptées (par exemple 3 stations sur la route de Bischwiller et 2 stations sur la friche Heineken, vu l'ampleur du site) ;
- Prévoir un pont au niveau des 3 Epis.

Un passage par Heineken et le secteur des 3 Epis, plutôt que par la gare de Bischheim

F3.1 La question de la desserte du secteur des 3 Epis et du quartier des Généraux ou celle de la gare de Bischheim a été posée. **Nous sommes quasiment unanimes à estimer qu'il faut privilégier une desserte du secteur des 3 Epis et du quartier des Généraux par rapport à une option de passage à la gare de Bischheim.**

Pour **favoriser l'intermodalité**, il sera peut-être possible de créer un arrêt ferroviaire dans les environs des 3 Epis ou de desservir la gare de Bischheim via la mise en place d'une navette ou encore de la déplacer vers le secteur des 3 Epis. Le **site de Heineken** ouvre des opportunités pour faire passer la ligne de tramway au secteur des 3 Epis. Le passage du tramway dans ce secteur permettra en outre de refaire et d'élargir le pont au niveau des 3 Epis, d'y maintenir la circulation des véhicules et de desservir une école primaire située à 50 mètres du tracé au niveau des 3 Epis. Enfin, elle favorise la desserte du quartier prioritaire des Généraux.

F3.2 Nous rejetons l'opportunité de passer **par la gare de Bischheim** malgré les atouts que nous avons bien identifiés :

- Cela permettrait de moderniser la gare et d'y accueillir le Réseau Express Métropolitain Européen (REME) (et donc plus de trains par jour) ;
- C'est un atout qui permet aux usagers de sortir de l'aire urbaine de Strasbourg, davantage qu'un usage pour rejoindre le centre-ville de Strasbourg ;
- Dans ce cas, le tracé pourrait passer par le cœur du quartier des écrivains mais nous avons également considéré que cela remettrait en question un projet urbain déjà largement concerté avec la population. Nous ne retenons donc pas cette possibilité.

En effet, malgré ces intérêts, nous retenons surtout les contraintes d'un passage par la gare de Bischheim :

- L'enclavement de la gare, sa faible fréquentation et la fréquence des trains ;
- Le coût d'un tel projet est élevé car il faudrait créer un nouveau pont proche de la gare pour faire passer le tramway, ce qui est complexe ;
- L'augmentation des coûts (virages, tournants, ralentisseurs) et de la durée du trajet induits par cette option ;
- La desserte de secteurs moins denses ;
- De plus, la gare de Bischheim demeure quand même à proximité de la ligne de tramway.

Une autre option envisagée : un tracé direct par l'avenue du Général de Gaulle

F4.1 Une minorité d'entre nous s'est prononcée en faveur d'un tracé reliant plus directement l'ouest des communes nord à Strasbourg par la rue du Général de Gaulle et la route de Brumath. En effet, ce tracé (semblable à celui présenté initialement par l'Eurométropole) permettrait de relier le quartier des Ecrivains au centre de Strasbourg rapidement et efficacement. Il y aurait moins besoin d'aménagements, il coûterait moins cher. Il permettrait d'éviter la piétonisation de la route de Bischwiller qui a été un point de blocage pour le projet précédent. De plus, la route du Général de Gaulle étant plus large, elle permet de mettre en place des pôles intermodaux. Le tramway serait toujours relié aux lignes de bus préexistantes et qui seraient alors maintenues (70, 50, 60, C3).

Par ailleurs, nous avons souhaité retenir cette option sans le sens unique pour la voiture qui était prévu dans le projet initial : nous pensons que la voie étant plus large, il est possible de **maintenir deux sens de** circulation pour les voitures.

F4.2

Nos points d'attention et d'alerte :

- Il faut conserver la ligne de bus C3 jusqu'en ville ;

- Il est nécessaire de revoir le positionnement des arrêts par rapport au projet présenté à l'enquête publique pour se rapprocher de la friche Heineken ;
- La vitesse commerciale est la priorité ;
- Concernant l'ancien projet, nous avons des interrogations sur l'intérêt de la piétonisation de la portion sud de la route de Bischwiller : nous ne pensons pas qu'elle est essentielle, il faut faire attention à l'acceptabilité de la population.

Nos propositions pour accompagner notre position dans une logique climatique et d'équité territoriale :

- Réorganiser certains bus (lignes 50, 60, 70) pour assurer un bon maillage horizontal qui permettra de relier la mairie, la médiathèque...avec une augmentation de la fréquence des bus pour que le temps d'attente soit inférieur à 20 minutes ;
- Renforcer en particulier le bus 60 par la rue Saint-Charles ;
- Créer un parking pour les résidents à l'entrée de la friche Heineken côté rue Saint-Charles.

La question du terminus

F5.1 Pour déterminer la position du terminus, trouver un lieu où construire un parking relais nous semble l'option à privilégier. En effet, cela s'inscrit dans la **logique de desservir à terme d'autres communes au nord** jusqu'à Vendenheim, mais dans un second temps. Cela permet **d'éviter d'avoir à exproprier des habitants** et de supprimer des champs. Plusieurs options sont envisageables pour construire le terminus :

- Utiliser un espace vierge de toute activité ;
- Exproprier des concessions automobiles plutôt que des habitations (à Hœnheim notamment) ;
- Utiliser le parking du Lidl d'Hœnheim.

Un parking relais facilement accessible depuis l'autoroute permettrait de diminuer le trafic sur la M35 et de favoriser l'intermodalité. De plus, **l'installation d'un parking silo situé le long de la ligne de tramway sur la friche Heineken** (par exemple un parking en ouvrage type Rotonde) **est envisagée**, même si une minorité d'entre nous estime qu'il ne serait alors pas bien desservi et trop éloigné des grands axes routiers.

Pour une minorité d'entre nous, la question du parking relais n'est pas prioritaire car elle pourrait créer des contestations et bloquer le projet. Le terminus devrait être destiné en priorité au quartier des Ecrivains pour l'instant. L'accès des habitants des communes plus lointaines par un parking relais serait à envisager lors d'une prolongation future.

F5.2

Nos points d'attention et d'alerte :

- Le coût supplémentaire nécessaire à la prolongation du tramway ;
- L'attractivité et l'utilisation du parking relais ;
- Certains d'entre nous considèrent que l'expropriation des habitants et la suppression des champs ne sont pas acceptables, qu'il faut les éviter au maximum. Il faut vérifier si prolonger le tramway vers le nord provoquera d'autres expropriations ;
- Il faut être attentif aux restrictions budgétaires : procéder en deux phases ? ;
- Il faut vérifier à qui appartient le terrain sur lequel est situé le parking Lidl ;

- Il n'est pas possible d'implanter un parking relais sur le « poumon vert » à cheval sur Bischheim et Hœnheim.

Nos propositions pour accompagner notre position dans une logique climatique et d'équité territoriale :

- Aménager la ligne de tramway à proximité d'un grand axe routier ;
- Créer un parking photovoltaïque pour être autosuffisant ;
- Réfléchir à la possibilité d'aller au-delà du Lidl dans un second temps ;
- Utiliser les terrains des concessionnaires automobiles d'Hœnheim et Bischheim.

G. Le raccordement au reste du réseau dans le centre de Strasbourg

G.1.1 Contrairement au choix de tracé dans le nord pour lequel un consensus se dégage, **nous souhaitons maintenir ouvertes les solutions de tracés dans le centre** car elles peuvent être enrichies de différentes propositions de maillage avec d'autres lignes, qui nécessitent des études ultérieures.

NB : par « centre » nous entendons la Grande Ile, plus le centre élargi qui comprend la Neustadt, la Gare et les Halles : voir l'illustration page 20.

Nous sommes favorables au fait que le projet intègre une modification du réseau existant permettant de nouvelles connexions et un développement futur du réseau car cela permettrait :

- De **délester d'autres lignes et stations de tramway** (notamment la gare, Homme de Fer et toute la ligne C qui fait la liaison entre la gare et l'université) qui sont déjà saturées, situation qui risque de s'aggraver avec l'arrivée du Tram Nord ;
- Aux habitants du nord **d'accéder plus facilement aux points d'intérêt à Strasbourg** en évitant les nœuds existants.

La majorité d'entre nous pense qu'**il faut anticiper dès à présent la modification du réseau existant** avec l'arrivée du Tram Nord, pour éviter de devoir le retravailler dans le futur. **Mais nous pensons que des études plus approfondies doivent vérifier les conséquences sur le réseau des propositions de tracés que nous faisons.** Une solution serait de phaser le projet en se préoccupant d'abord du tracé au nord puis dans un second temps des modalités de maillage dans le centre. Cette option permettrait d'assurer l'acceptabilité du projet et de diminuer progressivement l'usage de la voiture.

Ainsi, **nos propositions sont avant tout motivées par des attentes / besoins de desserte du point de vue de l'usager.** Nous avons convenu de les présenter en laissant ouvertes les possibilités pour laisser le soin aux futures études techniques d'éclairer les décideurs. Dans cette logique, nous serons attentifs aux suites données aux études.

Nous partageons quelques points d'attention quel que soit le tracé retenu :

- Il faut tenir compte de l'augmentation des usagers causée par la nouvelle ligne ;
- Il faut faire attention à ne pas empêcher la réalisation du Tram Nord tout en étant vigilant à la circulation automobile et au stationnement ;
- Il faut veiller à assurer une desserte équitable entre toutes les lignes et tous les quartiers, et ne pas fragiliser des liaisons existantes ;
- Il faut également faire attention à ne pas pénaliser l'attractivité du Tram Nord par une mauvaise intégration au réseau existant.

G1.2 Parmi les propositions que nous faisons et qui doivent donner lieu à des études techniques, figurent :

- Un tracé ou une ligne efficacement connectée au Tram Nord par la rue du **Faubourg de Pierre**, pour favoriser l'accès le plus direct au centre pour les habitants du nord. Les études devront confirmer que les conséquences de cette proposition ne déstabiliseront pas le réseau.
- Un tracé raccordant la ligne du Tram Nord à **République via la Neustadt**.
- Un tracé allant à **la gare de Strasbourg**.

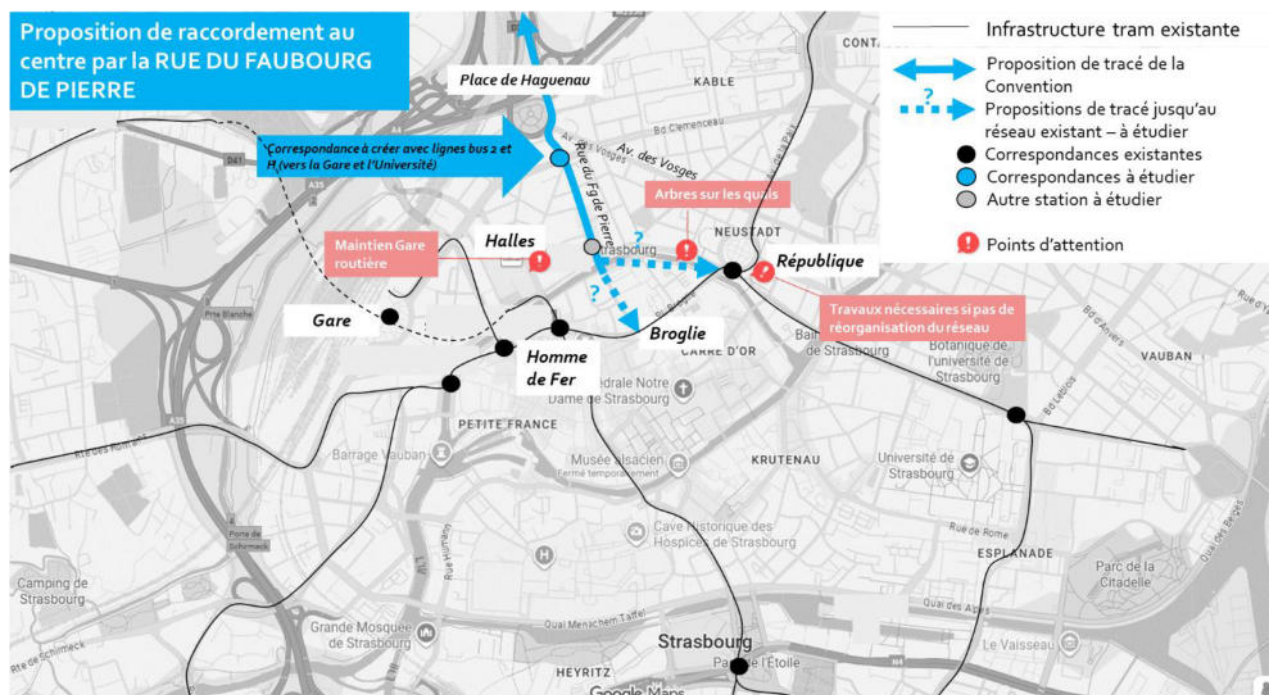
Quelle que soit l'option retenue, il existe un impact sur les places de stationnement. Il sera nécessaire de le prendre en compte.

Une desserte via la rue du Faubourg de Pierre

G2.1 Faire passer la ligne de Tramway Nord par la rue du Faubourg de Pierre (depuis la place de Haguenau) permet de :

- Assurer un accès rapide et direct au centre-ville ;
- Disposer d'une bonne connexion au réseau existant ;
- Desservir des espaces à forte densité en termes d'emplois et d'habitants ;
- Ne pas avoir d'impact sur la liaison Gare-Université ;
- Eviter d'investir dans une ligne spécifique pour les parlementaires.

Ce type de tracé permet une **bonne vitesse commerciale** car il n'y a pas de virages. De plus, l'arrivée du tramway offre l'opportunité de créer une **rue commerçante dynamique**. Il faudrait aussi décongestionner le centre en permettant une correspondance en amont pour rejoindre la gare et l'université. La ligne pourrait être **prolongée en ligne droite vers Broglie** (rue de la nuée bleue) **ou vers République** (quais Finkmatt et Jacques Sturm). Dans ce dernier cas, construire la ligne le long des quais permettrait de ne pas déranger la circulation des voitures (car il n'y a actuellement déjà pratiquement plus de voitures). Sur les quais nous avons conscience que si la largeur des quais semble suffisante pour installer une double voie de tramway et une voie de circulation, il faudra traiter la question des arbres et de la sécurité : cela devra être approfondi dans les études.



G2.2

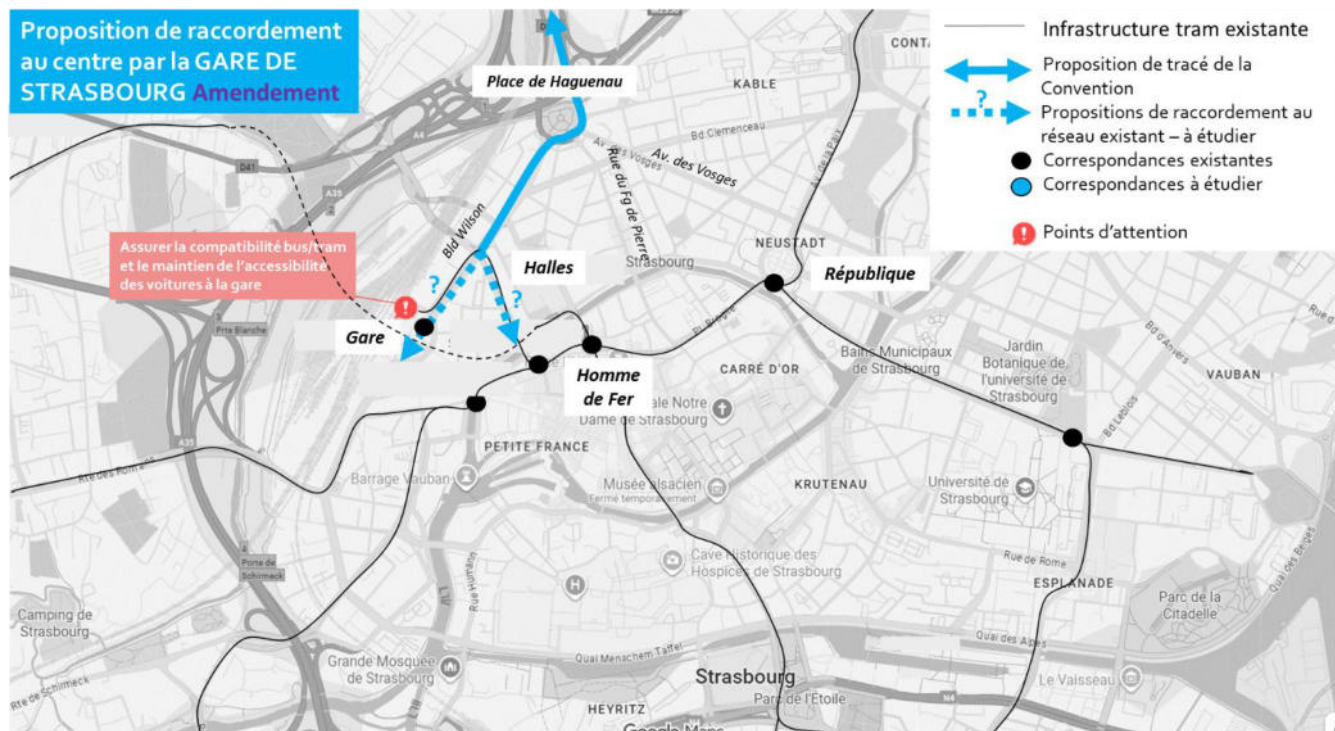
Nos points d'attention et d'alerte :

- Il faut faire attention aux voyageurs qui vont d'Observatoire à la gare quel que soit le sens de circulation pour ne pas surcharger ;
- Il faut être vigilant aux correspondances ;
- On ne peut pas ajouter une nouvelle ligne passant par « Homme de Fer » qui est saturé. Pour passer par « Homme de Fer », il faudrait réorganiser le réseau ;
- Les lignes de bus H et 2 sont efficaces : il faut assurer la liaison entre le tramway et ces lignes de bus ;

- 28

Proposition d'amendement en remplacement de G3.1 et de l'illustration

Remplacer par « Une autre possibilité serait de **desservir directement le quartier de la gare de Strasbourg** pour désenclaver le quartier des Ecrivains, pour favoriser l'intermodalité avec les transports ferroviaires tout en restant à proximité du centre-ville, des Halles et du nœud de l'Homme de Fer. Ce tracé passant **par le boulevard Wilson ou par la rue du Faubourg de Saverne** serait également moins contraignant en termes d'insertion que la desserte de la station République via l'avenue des Vosges ou la rue du Faubourg de Pierre. »



G3.2

Nos points d'attention et d'alerte :

- Nous émettons tout de même des craintes concernant la faisabilité d'un tel (ou de tels) tracé(s) notamment par rapport à l'utilisation des bus. Une option pourrait être de desservir les environs de la gare mais non la gare elle-même (par exemple à la station Wilson) ;
- Il faut vérifier où les résidents du quartier des Ecrivains souhaitent se rendre : une enquête pourrait être réalisée pour que ces habitants s'expriment sur leur souhait de choix de destination pour vérifier que le raccordement à la gare est pertinent.

Nos propositions pour accompagner notre position dans une logique climatique et d'équité territoriale :

- Une minorité d'entre nous pense que l'on pourrait désengorger le tram C utilisé par les étudiants, proposer d'utiliser la ligne G par le Sud jusqu'à l'arrêt Winston Churchill puis prendre le tramway à l'arrêt Esplanade ou rallonger la ligne G jusqu'à l'arrêt Esplanade.

Le tracé vers par République via la Neustadt

G4.1 Relier le tramway venant du nord au secteur République est également une solution que nous retenons comme intéressante car elle permet d'éviter la station Homme de Fer qui est saturée et donne aux usagers la possibilité de bifurquer tant vers le campus universitaire que vers la gare, grâce aux correspondances existantes. Un accès rapide et facile au centre-ville reste possible.

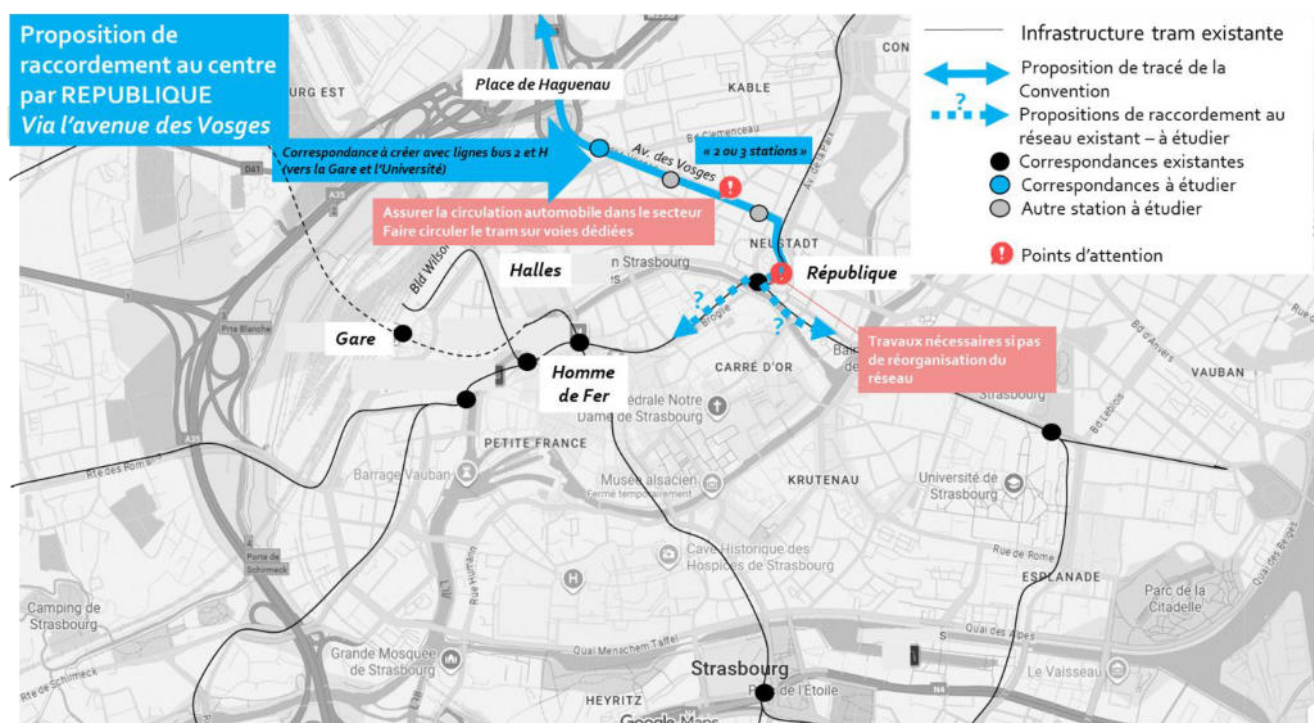
Nous avons identifié deux possibilités de passage dans la Neustadt :

- Un passage par l'Avenue des Vosges
- Un passage par le secteur Kablé / Clémenceau

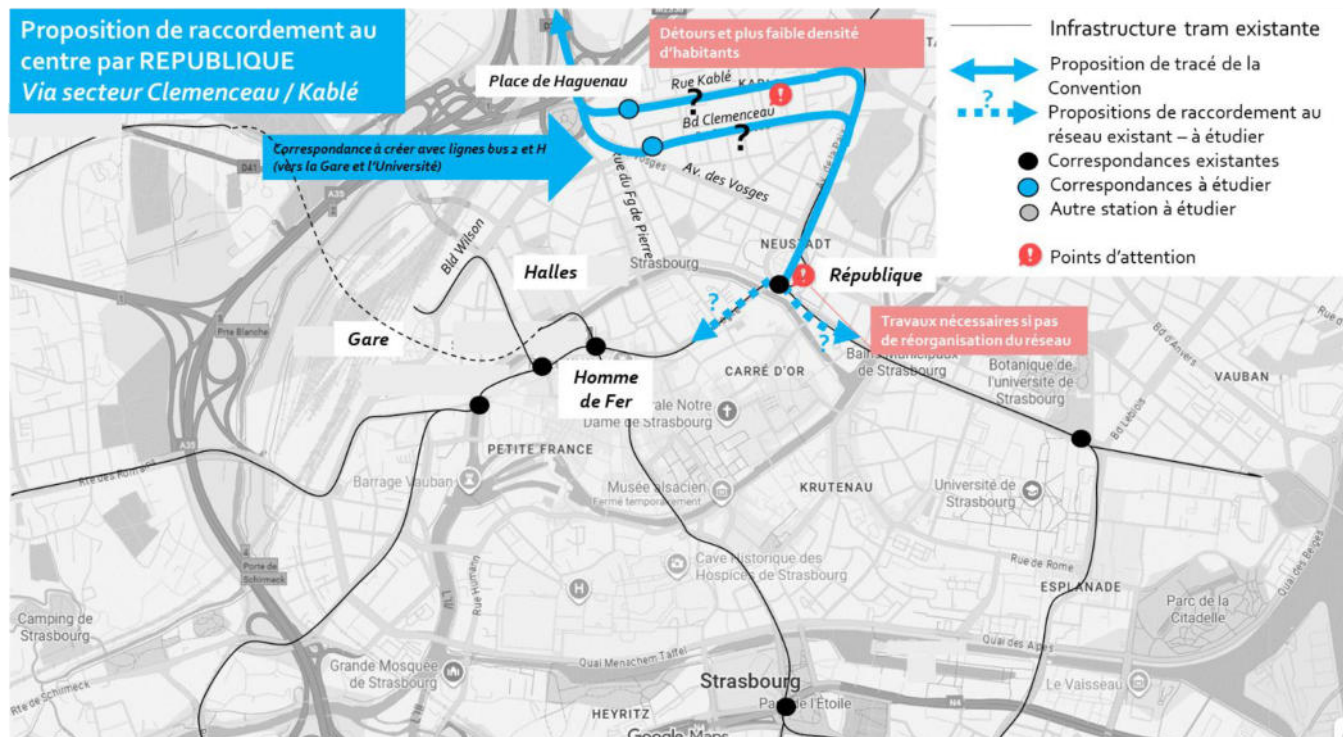
G4.2 Si le tracé passe par l'avenue des Vosges, cela permet d'emprunter une voie structurante de l'agglomération, de desservir des espaces à forte densité et de relier rapidement la place de Haguenau à celle de République. Le secteur République-Vosges est certes soumis à d'importantes contraintes liées au plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV), mais nous pensons qu'elles doivent donner lieu à une négociation avec les services des Architectes des Bâtiments de France (ABF). De plus, en y faisant circuler une ligne de tramway, il serait possible d'avoir un réel impact sur le changement climatique et sur la qualité de vie (en rendant l'avenue plus respirable, en y diminuant le bruit, en améliorant la santé des riverains).

Il reste toutefois compliqué d'insérer cinq lignes place de la République : par conséquent, cette proposition fait l'objet de débats entre nous et impliquerait une réorganisation majeure du maillage.

Nous avons retenu ce tracé en sachant qu'une insertion qui maintient de la circulation automobile dans les deux sens de l'avenue des Vosges semble possible et serait plus acceptable pour les riverains : cela mérite une nouvelle considération. Si cela n'était pas retenu, il faudrait assurer autrement (par un plan de circulation adapté) la fluidité des circulations automobiles dans le secteur : par exemple en insérant deux voies de tramway et une voie pour les voitures qui circuleraient vers le centre de Strasbourg sur l'avenue des Vosges ; les véhicules sortant du centre seraient orientés vers le boulevard Clémenceau.



G4.3 Si le tracé passe par le secteur Kablé-Clémenceau, il serait plus direct vers le quartier européen et éviterait l'avenue des Vosges, déjà très fréquentée. Il y est plus facile d'y faire des aménagements et il y a davantage de place pour le stationnement. Toutefois, le temps de trajet en connexion vers la gare serait plus long, et la ligne desservirait un secteur plus excentré où le nombre de résidents est moindre.



G4.4

Nos points d'attention :

- Il est compliqué d'insérer une cinquième ligne à République, ce qui implique des choix et des études sur l'organisation du réseau ;
- Il faut être vigilant au Plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV).

Si le tracé passe par l'avenue des Vosges :

- Il ne faut pas compliquer l'accès de l'avenue des Vosges aux résidents ;
- Il faut mettre des arrêts de tramway (deux ou trois) le long de l'avenue des Vosges (ce qui n'était pas le cas dans le projet précédent et qui avait été fortement contesté par les riverains) ;
- Si l'on veut maintenir des places de stationnement avenue des Vosges, il n'est pas possible d'y faire passer toutes les modalités de transport. Repenser largement le stationnement est nécessaire, celui-ci ayant déjà évolué à la suite de la hausse des tarifs de stationnement ;
- Il est nécessaire d'éviter la voie partagée tramway – voitures ;
- Une minorité d'entre nous pense qu'il faut repenser le plan de circulation sans enclaver les quartiers en limitant les déplacements sur l'avenue des Vosges et en les reportant sur des axes parallèles (rue du Maréchal Foch ou rue Jacques Kablé).

H. Avis minoritaires : paragraphes rejetés lors du vote – à vérifier le 3 et le 4 octobre

Les paragraphes du rapport n'ayant pas obtenu 70 % des votants

Les parties suivantes font état de réflexions que les citoyens ont eues mais qui n'ont pas obtenu la majorité qualifiée de 70% des votes lors de la dernière session. Ces paragraphes font état d'une réflexion délibérée mais d'un manque de consensus du collectif. Le pourcentage obtenu lors du vote est indiqué avec le paragraphe.

Insérer ici les parties que les membres souhaitent relaguer

Les avis minoritaires : ayant obtenus moins de 20% des votants

Les parties suivantes font état de réflexions que les citoyens ont eues mais qui ont été largement rejetées lors de la dernière session. Le pourcentage obtenu lors du vote est indiqué avec le paragraphe

Insérer ici les parties que les membres souhaitent reléguer.

NB : à discuter le 3 octobre : possibilité de laisser dans le corps de l'avis des paragraphes que les citoyens souhaiteraient faire apparaître avec le pourcentage de votes « OUI » inférieur à 70%.



Conducteur

Eurométropole de Strasbourg

Déroulé session n°6 3-4 octobre

Convention citoyenne Tram Nord

RES PUBLICA

24-26, avenue Vladimir Ilitch Lénine
94110 Arcueil
T : 01 46 11 44 70
M : contact@respublica-conseil.fr
www.respublica-conseil.fr

Société à mission
SAS au capital de 30 000 €uros
RCS Créteil 452 651 136
Code APE 7022Z
TVA intracommunautaire :

1. Contexte

Cette session est la dernière session de la CC Tram Nord. Ses objectifs sont :

- Prendre connaissance du livrable actualisé après la session 5 et l'intersession 5 ;
- Rédiger des derniers amendements sur les parties A, B, C, et G ;
- Aboutir à un livrable finalisé avec des amendements à soumettre au vote ;
- Faire voter le livrable de la convention.

Vendredi soir

Relecture et amendement du livrable par tables puis en plénière en format cabaret dans les salles de commissions réunies

- Prendre connaissance par tables du livrable actualisé ;
- Rédiger collectivement par tables des amendements sur les parties qui le nécessitent ;
- Partager les propositions d'amendement avec l'ensemble des participants prévus et vérifier l'accord collectif pour qu'ils soient soumis au vote le lendemain ;
- Intégrer collectivement des corrections mineures.

Samedi

Vote du livrable partie par partie, en plénière

- Procéder à la lecture orale de chaque partie, paragraphe par paragraphe, avec les amendements ;
- Demander si le paragraphe doit être soumis au vote ou s'il est adopté à l'unanimité ;
- Si une personne lève la main pour demander un vote sur un paragraphe (+ éventuel amendement), procéder au vote ;
- Afficher le résultat de chaque vote ;
- Soumettre à l'adoption l'ensemble de l'avis citoyen pour sa remise à l'exécutif de l'Eurométropole.

2. Déroulé du vendredi soir

Heures de début	Durée	Intervenants	Contenu
17h30			Accueil et installation des citoyens – Centre administratif de l'Eurométropole. Res publica et les étudiants vacataires : badges et tirage au sort pour l'affectation aux tables Remise du livrable actualisé et du livret de suivi du livrable
Accueil dans les salles de commissions réunies en format cabaret			
18h00	10'	Animation Res publica	Programme de la session - Mots de bienvenue - Programme et objectifs de la Session 6 : relire, amender et voter le livrable - Répartir les parties du livrable aux tables .
Relecture et amendements des parties du livrables par tables + sandwiches distribués			
18h10	1h30	Binômes d'animateur dans les sous-groupes.	8 tables de 5-6 personnes : 2 sur préambule, objectifs, défis (parties A, B, C) 2 sur Insertion (partie D) 2 sur les priorités pour le tracé, tracé au Nord + annexes (parties E, F et H) 2 sur le centre (partie G) - Au bout de 50 min les 2 tables qui ont travaillé sur le même thème mettent en commun pendant 40 min - Dans le livret de suivi du livrable, les participants prennent notes des modifications à apporter à la formulation de leur avis Si les tables ont terminé avant : elles relisent d'autres parties du livrable, mais ne font des amendements que sur les parties qui leurs sont assignées
Restitution en plénière et validation des petites modifications + amendements à soumettre au vote le lendemain			
19h40	1h20	Animation Res publica	Restitution des 4 sous-groupes pour valider les propositions d'ajustement mineurs et d'amendements 4x20 minutes : restitution du groupe des 2 tables qui ont travaillé sur une partie du texte, suivie d'une discussion / validation en plénière des modifications mineures et d'éventuels amendements à soumettre au vote - Partie G = 20' - Parties E, F et H = 20' - Partie D = 20' - Parties A, B, C = 20'
21h	5'	Animation Res publica	Fin des travaux Rappel du règlement des votes et des modalités de votes
En fin de journée, Res publica - Insère dans le livrable les modifications mineures et les amendements soumis au vote. - Prépare un livret actualisé de suivi des votes pour les citoyens Le tout est imprimé pour la journée du 4/10 et les votes			

3. Déroulé du samedi

Heures de début	Durée	Intervenants	Contenu
8h30			<i>Accueil des citoyens au centre administratif</i> <i>Remise des boîtiers de vote et orientation vers l'hémicycle</i> <i>Remise du numéro citoyen nécessaire pour l'évaluation du soir (étiquettes)</i> <i>Remise des pages amendements et du tableau de suivi des votes (avec les amendements de la veille)</i>
Accueil et ouverture de la journée dans l'hémicycle			
9h00	15'	Animation Res publica	Accueil et programme de la session • Présentation de l'organisation de la journée : les différentes séquences de vote • Présentation du tableau individuel de suivi des votes, des pages d'amendements et du livrables. Explication des travaux de la veille. • Annonce du corps de votants (nb de présents) • Explications des modalités de votes avant le test du boîtier : Chaque fois, la procédure de lecture et vote est la même : Dans l'hémicycle, annonce de l'objet de chaque partie soumise au vote puis lecture de chaque paragraphe + amendements soumis au vote. 1. Annonce du numéro du paragraphe 2. Lecture du paragraphe et du/des amendements associé(s) 3. Demande à l'auditoire si quelqu'un veut soumettre au vote 4. Si non : le paragraphe est réputé adopté à l'unanimité 5. Si oui : ouverture du vote sur le l'amendement puis sur le paragraphe (différentes solutions possibles) 6. Les participants disposent de 40 secondes pour voter, temps au bout duquel le vote est clos 7. Affichage des résultats des votes : si le vote est = ou supérieur à 70 % de OUI, le paragraphe est adopté. Si le vote est inférieur, le paragraphe est relégué à la fin du rapport en partie H dans 2 parties distinctes • Les paragraphes du rapport n'ayant pas obtenu 70 % des votants • Les avis minoritaires : ayant obtenus moins de 20% des votants NB : si les participants souhaitent garder des paragraphes n'ayant pas obtenu 70% dans le corps du texte, il est procédé à un vote à la maj qualifié de 70%
Votes sur les parties A, B, C, D			
9h15	30'	Animation	Partie A – Préambule • 3 votes envisagés avant le 3/10
9h45	15'	Animation	Partie B – Objectifs • 2 votes envisagés avant le 3/10
10h	10'	Animation	Partie C – Défis à résoudre • 1 vote envisagé avant le 3/10
10h10	1h15	Animation	Partie D – Insertion • D1 : Insertion en général : 2 votes et 1 amendement envisagé avant le 3/10 • D2 : La plateforme de tramway : 2 votes envisagés • D3 : La végétalisation et la déminéralisation : 2 votes envisagés • D4 : La circulation générale des véhicules motorisés : 2 votes envisagés • D5 : Les aménagements cyclables : 2 votes et 1 amendement envisagés
11h25 Pause – 15 min			
11h40	1h05	Animation	Reprise des votes • D6 : Les trottoirs et autres accès piétons : 2 votes envisagés • D7 : Le stationnement : 2 votes envisagés • D8 : L'insertion du tramway dans des lieux spécifiques : 6 votes envisagés et 1 amendement
12h45 : Repas du midi – 1h15			

Reprise des travaux en Hémicycle 14h			
14h00	10'	Animation	Partie E – Priorités pour l'ensemble du tracé du Tram Nord • 1 vote envisagé
14h10	50'	Animation	Partie F – Le(s) tracé Nord • F1-F2-F3 : Position et tracé prioritaire : 5 votes envisagés • F4 : tracé par av Charles de Gaulle et terminus : 4 votes envisagés
15h00 Pause - 15 min			
15h15	1h10	Animation	Partie G – Le raccordement au Centre • G1 : Position et résumé des propositions : 2 votes envisagés • G2 : Faubourg de Pierre : 3 votes envisagés • G3 : Vers la gare : 2 votes envisagés et 1 amendement • G4 : République via la Neustadt : 4 votes envisagés
16h25	15'	Animation	Vote de l'ensemble de l'avis Puis identification de ceux qui veulent présenter l'avis le 9 et participer au webinaire du 8 de se faire connaître
16h40	15'	Animation	Présentation et remise du questionnaire d'évaluation et temps dédié à y répondre
16h55	10'	EMS : voire qui ?	• Remerciements et annonce des prochains évènements • Consignes prise de parole à la presse : respecter le contenu collectif du livrable, et sinon préciser que l'on parle à titre individuel
17h05	Fin de la session		

Convention citoyenne Projet de tramway au Nord de Strasbourg

Bienvenue à la 6^{ème} session ! Vendredi 3 octobre



SESSION 1

25-26 avril

Présentation et appropriation du mandat, découverte du contexte et du projet.

SESSION 2

16-17 mai

Prise de connaissance détaillée du projet et définition des enjeux prioritaires selon les citoyen.nes.

SESSION 3

13-14 juin

Visite, auditions autour du projet et premières propositions citoyennes.

SESSION 4

4-5 juillet

Auditions complémentaires, approfondissement des propositions sur le tracé et les sujets connexes.

SESSION 5

12-13 septembre

Relecture de l'ensemble des propositions et priorisation.

SESSION 6

4 octobre

Vote de l'avis de la Convention et remise aux élu.es.

1

2

3

4

5

6

7

PRÉSENTATION

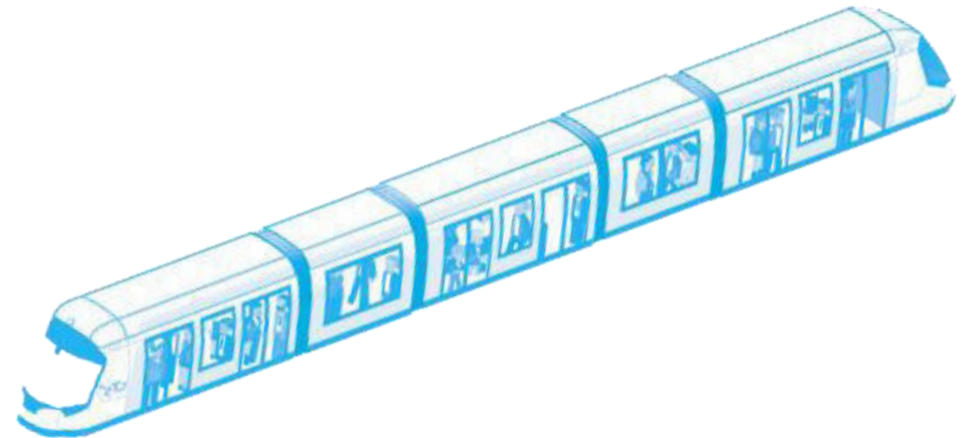
Une présentation étayée des propositions aux élu.es

9 octobre

Les objectifs de cette session

***Aujourd'hui* : Relecture du livrable et propositions d'amendements**

***Demain* : Vote de l'avis citoyen**



Programme du vendredi de la 6^{ème} session



18h – Ouverture



18h10 – **Relecture** du livrable et propositions d'amendements **en sous-groupes**



19h40 – **Restitution** et validation des amendements à soumettre au vote et des modifications mineures **en plénière**



21h00 – Fin des travaux

Programme du samedi de la 6^{ème} session

- 9h00 – Explication des modalités de vote
- 9h15 – Vote des **parties A, B, C, D**
- Pause
- 11h30 – Reprise des votes de la **partie D**
- 12h45 – Déjeuner
- 14h00 – Vote des **parties E, F**
- Pause
- 15h15 – Vote de la **partie G**
- 16h30 – Vote de **l'ensemble de l'avis citoyen**
- 16h45 – Communications sur la suite
- 17h – Fin des travaux

Informations sur les acteurs de la Convention



Les garants



Bénédicte Apouey

Chercheuse en économie et en sciences sociales au Centre national de la recherche scientifique (CNRS)



Loïc Blondiaux

Politiste, professeur Paris I, garant de la Commission nationale du débat public (CNDP)



Philippe Chavot

Maître de conférences en Sciences de l'information et de la communication à l'Université de Strasbourg, spécialiste dans l'analyse des controverses sociotechniques



Thierry Coquil

Inspecteur Général de l'Environnement et du Développement Durable (IGEDD)



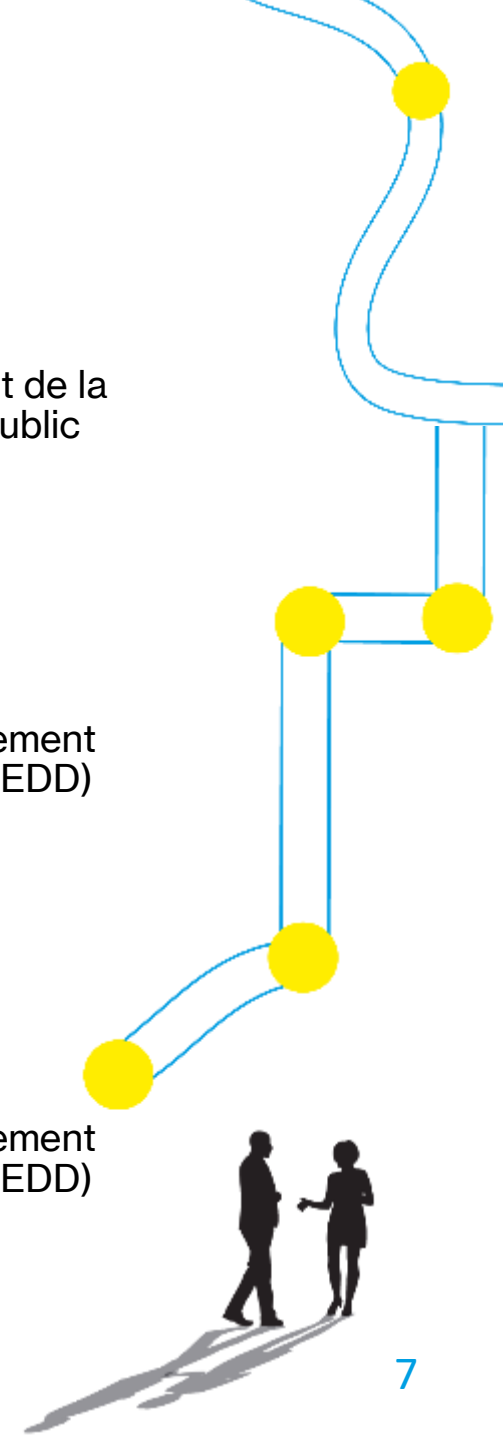
Louis de Fournoux

Maître de conférences en droit public à l'Université de Strasbourg, spécialiste de déontologie



Arnaud Zimmermann

Inspecteur Général de l'Environnement et du Développement Durable (IGEDD)



L'administration

Stéphanie Strasser

DGA à la Transition écologique et économique du territoire

Pierre Des Roseaux

Directeur des Mobilités

Gilles Brochard

Chef de service Aménagements Tramway

Philippe Pagenot

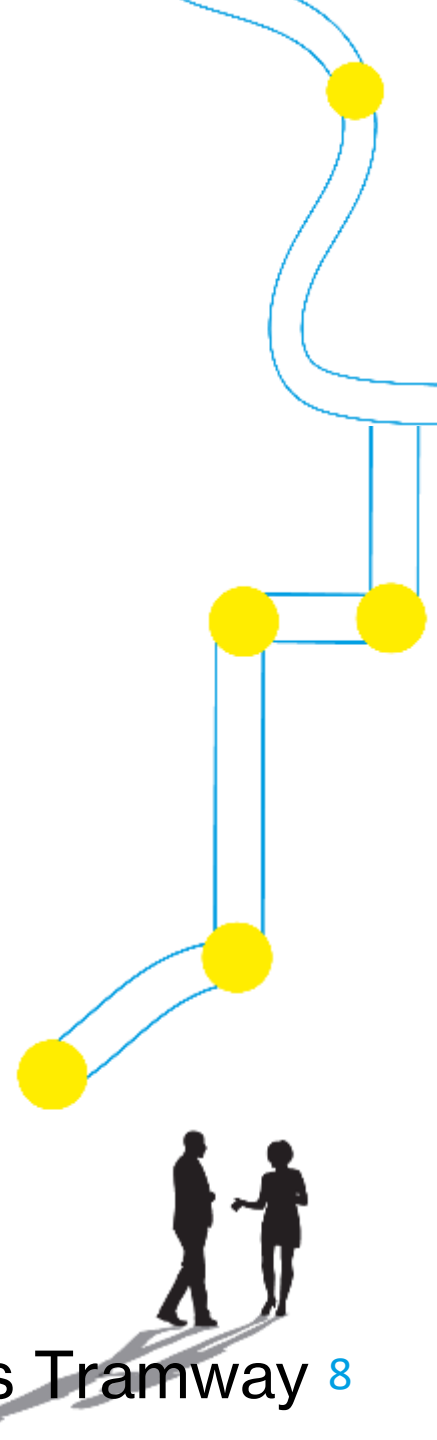
Adjoint au chef de service Aménagements Tramway

Guillaume Emmerich

Sophie Mascarell

Timothée Jacon

Chefs de projet Tramway et Transport au Service Aménagements Tramway 8



L'équipe d'animation

Sophie

Robin

Orianne

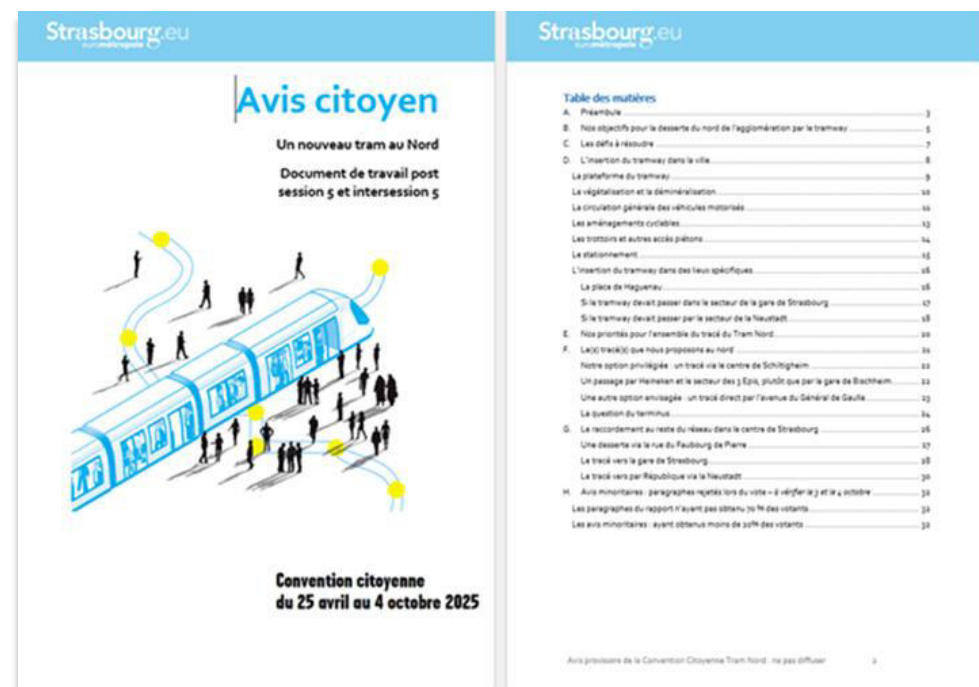
Ennio

Clémence



Votre livret de travail

- **Le livrable provisoire, avant votre relecture et nouveaux amendements éventuels**
- **Tous les paragraphes sont numérotés : s'y référer lors des discussions et amendements**
- **Un livret de suivi glissé à l'intérieur pour noter vos observations**



Strasbourg.eu eurométropole		Livret de suivi du livrable final	
N°	Des commentaires, amendements, propositions de reformulation	N°	Des commentaires, amendements, propositions de reformulation
D6.4		D6.4	
D6.5		D6.5	
D6.6		D6.6	
E. Nos priorités pour le tracé du Tram Nord		E. Nos priorités pour le tracé du Tram Nord	
E1.1		E1.1	
F. Le(s) tracé(s) que nous proposons au nord		F. Le(s) tracé(s) que nous proposons au nord	
F1.1		F1.1	
F1.2		F1.2	
F2.2		F2.2	
F3.1		F3.1	
F3.2		F3.2	
F4.1		F4.1	
F4.2		F4.2	
F5.1		F5.1	
F5.2		F5.2	



* Volante

Des sandwichs sont disponibles ainsi que de quoi boire.
Vous pouvez vous lever de manière autonome pendant la soirée pour aller vous servir et manger durant les travaux.



Travaux en sous-groupes



Objectifs :

- Relire
- Suggérer des **ajustements mineurs**
- Suggérer des **amendements** à soumettre au vote demain

Répartition des tables :

- Tables 1 et 2 : Préambule, objectifs et défis (**Parties A, B, C**)
- Tables 3 et 4 : Insertion et avis minoritaires (**Parties D et H**)
- Tables 5 et 6 : Priorités pour l'ensemble du tracé et Tracé au nord (**Parties E et F**) + **Annexes**
- Tables 7 et 8 : Le centre (**Partie G**)



Déroulé en 3 étapes :



1. **Relisez individuellement** les parties qui vous sont attribuées, puis notez vos suggestions dans votre livret de suivi

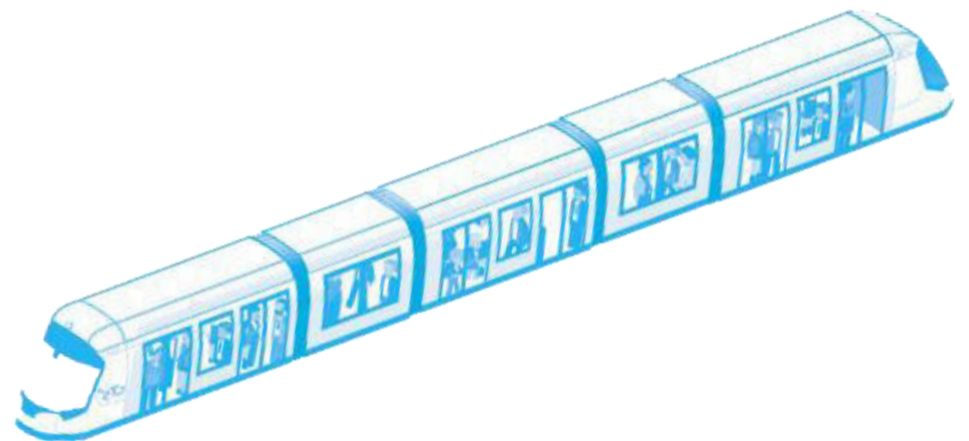


2. Echangez autour de la table, mettez-vous d'accord sur les **modifications** et **amendements** souhaités puis écrivez-les ensemble sur votre paperboard



3. Avec la table qui a la même partie que vous pour préparer votre **paperboard commun pour la restitution**

Remerciements et conclusion de la soirée



Programme du samedi de la 6^{ème} session

- 9h00 – Explication des modalités de vote
- 9h15 – Vote des **parties A, B, C, D**
- Pause
- 11h30 – Reprise des votes de la **partie D**
- 12h45 – Déjeuner
- 14h00 – Vote des **parties E, F**
- Pause
- 15h15 – Vote de la **partie G**
- 16h30 – Vote de **l'ensemble de l'avis citoyen**
- 16h45 – Communications sur la suite
- 17h – Fin des travaux

- Les votes sont réalisés à l'aide d'un boîtier électronique strictement personnel
- Pour chaque vote « **Souhaitez-vous adopter le paragraphe / l'amendement suivant... »**

OUI

NON

ABSTENTION

Les prochaines étapes

Demain : le vote

Ici, dans l'hémicycle

9 octobre 18h : Restitution

La suite : on en parle demain...

Bonne soirée à
tout·e·s

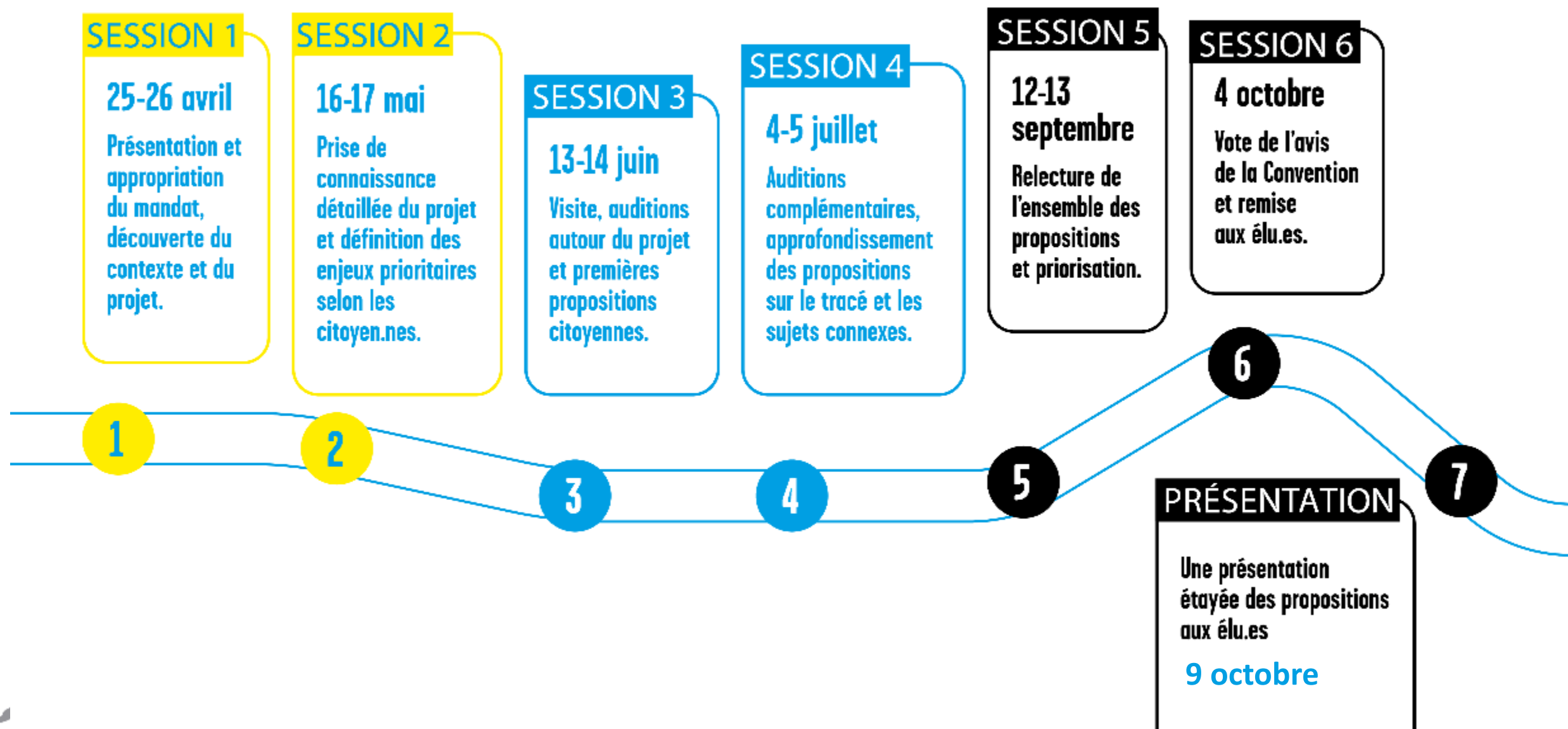
RDV demain à 8h30 !



Convention citoyenne Projet de tramway au Nord de Strasbourg

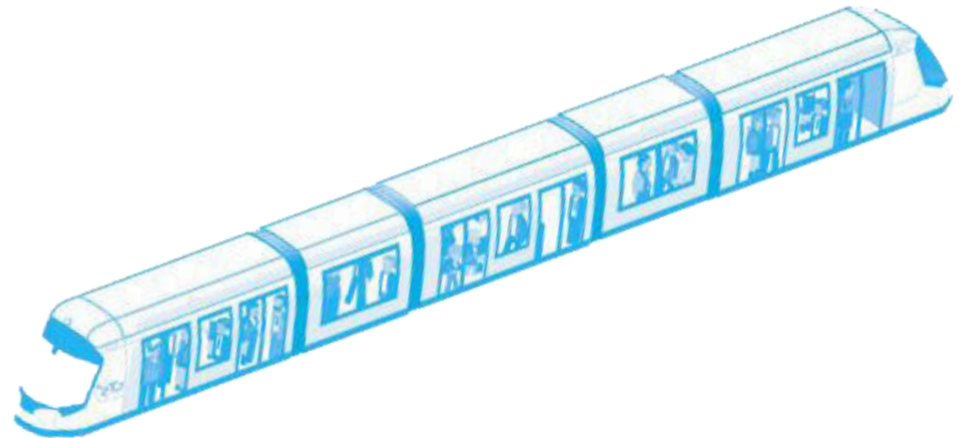
Bienvenue à la 6^{ème} session ! Samedi 4 octobre





Les objectifs de cette session

Vote de l'avis citoyen



Programme de la 6^{ème} session

- 9h00 – Explication des modalités de vote
- 9h15 – Vote des **parties A, B, C, D**
- Pause
- 11h30 – Reprise des votes de la **partie D**
- 12h45 – Déjeuner
- 14h00 – Vote des **parties E, F**
- Pause
- 15h15 – Vote de la **partie G**
- 16h30 – Vote de **l'ensemble de l'avis citoyen**
- 16h45 – Communications sur la suite
- 17h – Fin des travaux

Informations sur les acteurs de la Convention



Les garants



Bénédicte Apouey

Chercheuse en économie et en sciences sociales au Centre national de la recherche scientifique (CNRS)



Loïc Blondiaux

Politiste, professeur Paris I, garant de la Commission nationale du débat public (CNDP)



Philippe Chavot

Maître de conférences en Sciences de l'information et de la communication à l'Université de Strasbourg, spécialiste dans l'analyse des controverses sociotechniques



Thierry Coquil

Inspecteur Général de l'Environnement et du Développement Durable (IGEDD)



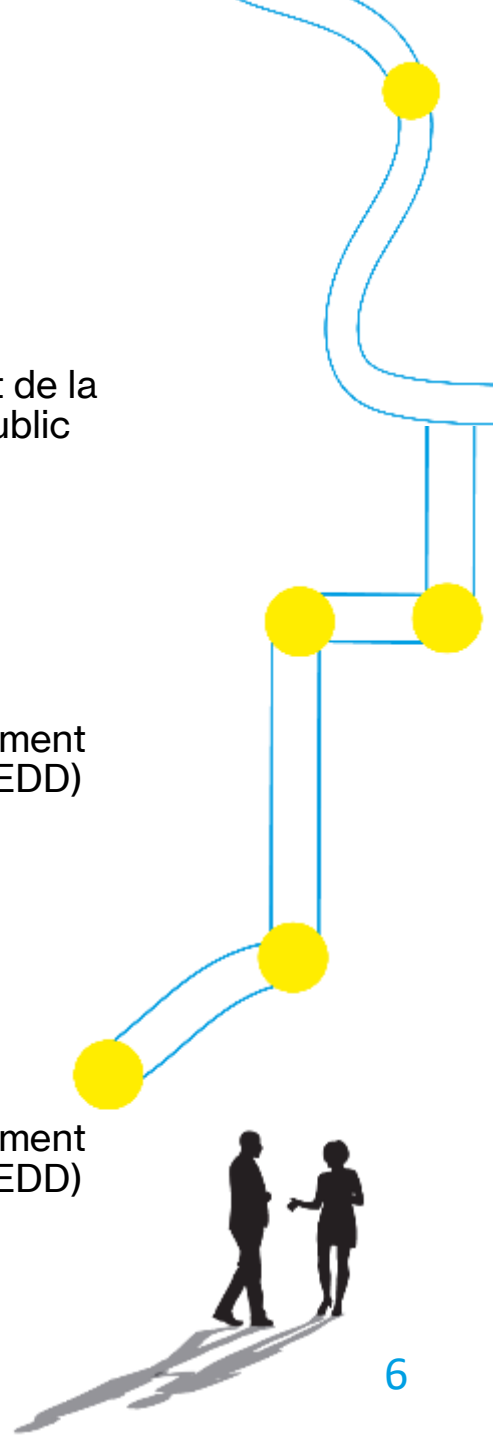
Louis de Fournoux

Maître de conférences en droit public à l'Université de Strasbourg, spécialiste de déontologie



Arnaud Zimmermann

Inspecteur Général de l'Environnement et du Développement Durable (IGEDD)



L'administration

Stéphanie Strasser

DGA à la Transition écologique et économique du territoire

Pierre Des Roseaux

Directeur des Mobilités

Gilles Brochard

Chef de service Aménagements Tramway

Philippe Pagenot

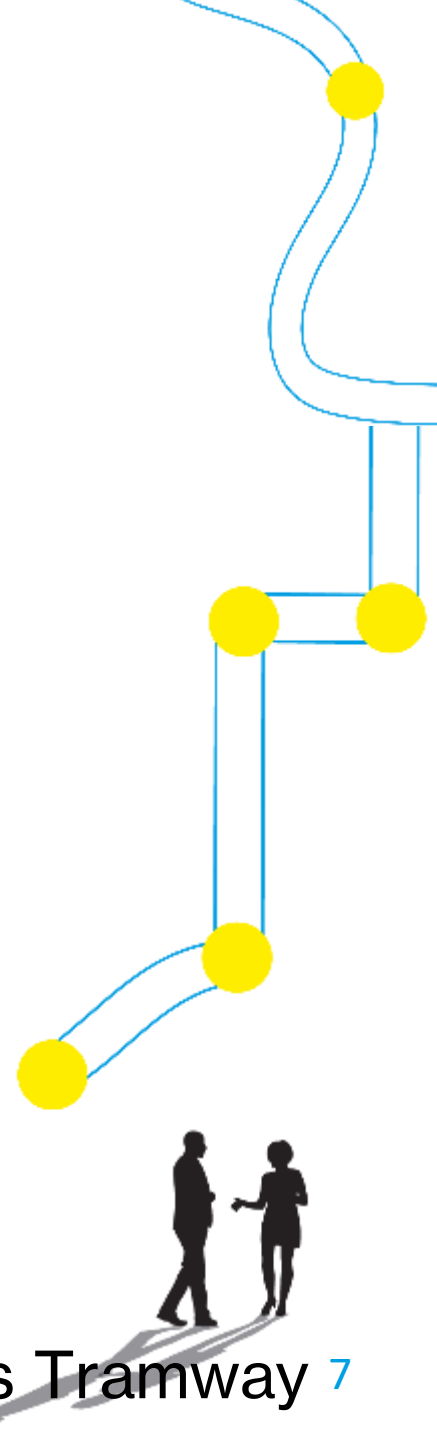
Adjoint au chef de service Aménagements Tramway

Guillaume Emmerich

Sophie Mascarell

Timothée Jacon

Chefs de projet Tramway et Transport au Service Aménagements Tramway 7



L'équipe d'animation

Sophie

Robin

Orianne

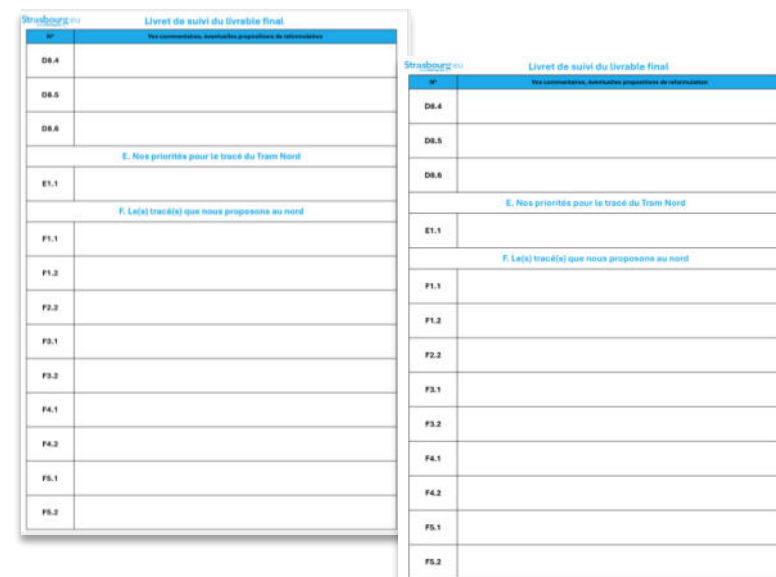
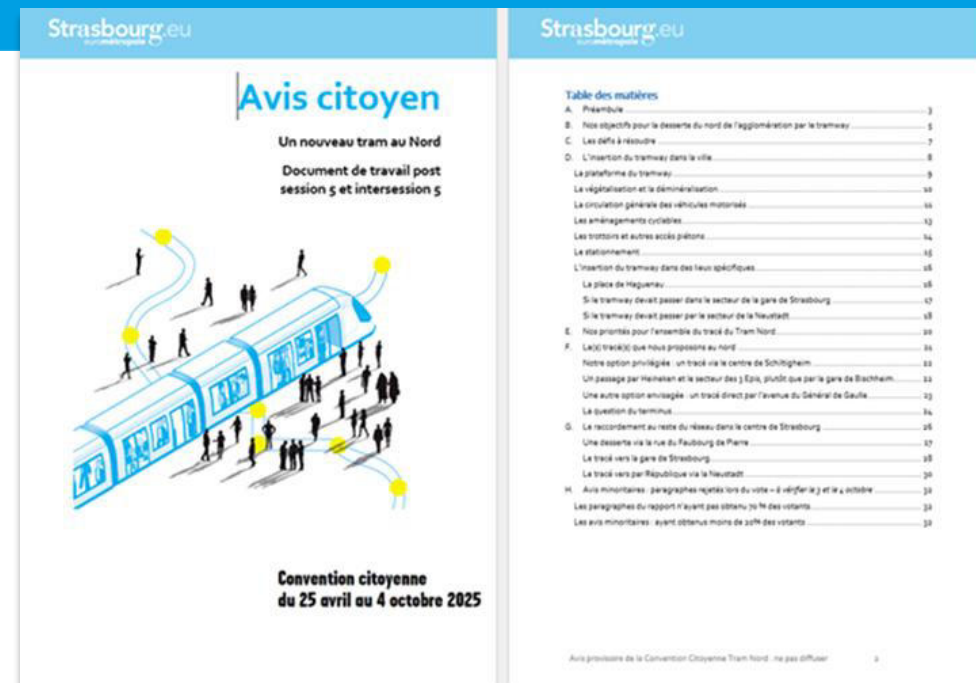
Ennio

Clémence



Votre livret de travail

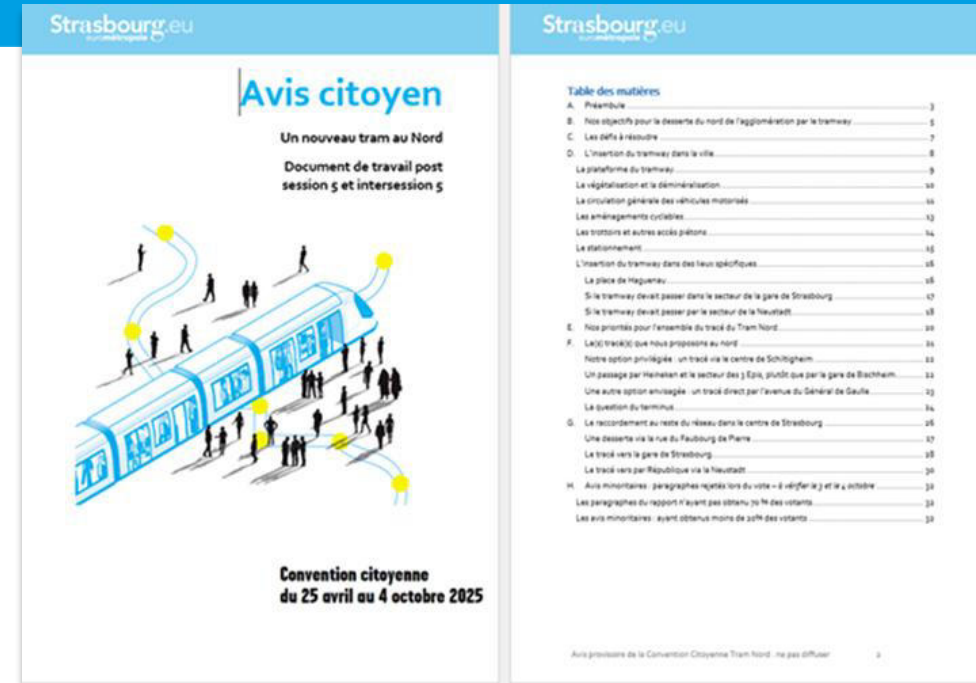
- **Le livrable provisoire, avant le vote**
- **Tous les paragraphes sont numérotés : s'y référer lors des relectures**
- **A l'intérieur :**
 - **un livret de suivi pour noter vos observations**
 - **un livret des amendements issus de la journée d'hier**



Dans l'avis citoyen affiché

➤ **Des parties en rouge :
Modifications mineures adoptées
hier soir**

➤ **Des parties en violet :
Amendements à voter aujourd'hui**



Les étapes du vote

1. Annonce du numéro du paragraphe
2. Lecture du paragraphe et du/des amendements associé(s)
3. Demande si quelqu'un veut soumettre au vote
Si non : le paragraphe est réputé adopté à l'unanimité
Si oui : **ouverture du vote** sur le l'amendement puis sur le paragraphe
4. **Vote**
« **Souhaitez-vous adopter le paragraphe / l'amendement suivant...** »

OUI NON ABSTENTION -> OK pour valider



40 secondes top chrono !

Les résultats des votes

5. Affichage des résultats des votes

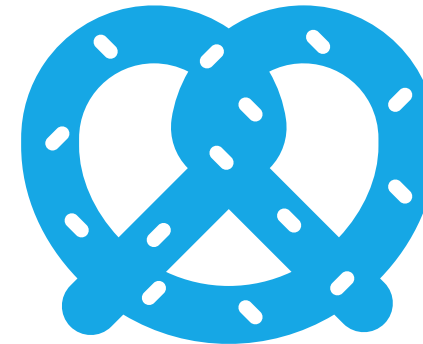
3 cas :

- Le vote est égal ou **supérieur à 70 %** de **OUI**, le paragraphe est **adopté**.
- Le vote est compris **entre 20% et 70 %** de **OUI**, le paragraphe bascule en partie H « Paragraphes du rapport n'ayant pas obtenu 70 % des votants »
- Le vote est **inférieur à 20%** de **OUI**, le paragraphe bascule en partie H « Avis minoritaires : ayant obtenu moins de 20% des votants »

Un vote peut avoir lieu pour décider de maintenir un paragraphe dans le corps du texte malgré son score. Figurera néanmoins le résultat du rejet dans le texte.

Nb : les pourcentages indiquent les suffrages exprimés sur le nombre des inscrits, c'est-à-dire ceux qui ont émarginé ce matin

Test Vote



1^{er} Vote

PAUSE
RDV dans 15'



PAUSE Déjeuner
RDV à 14h05

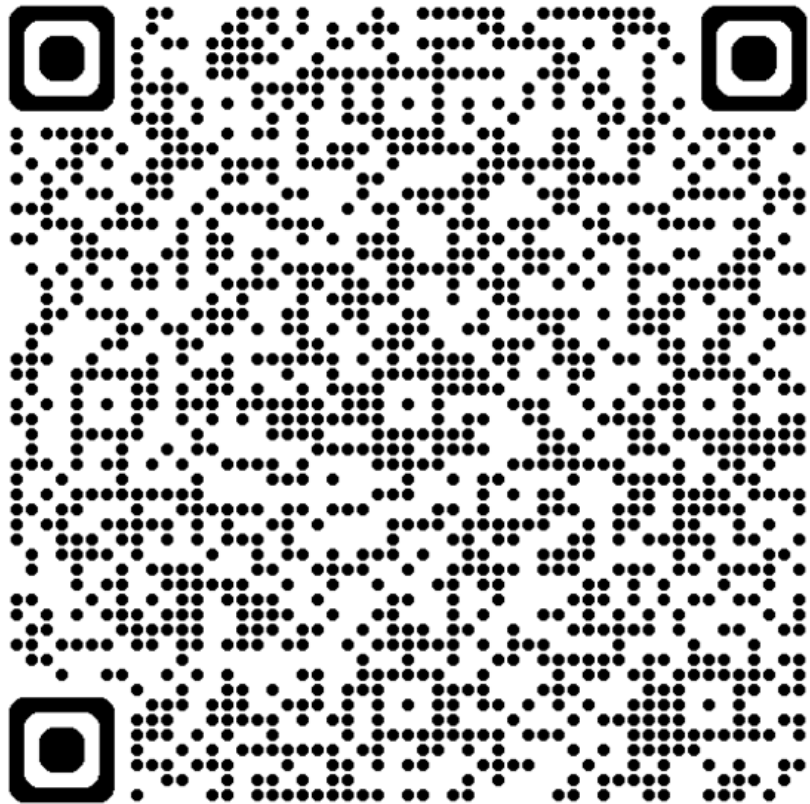
La restitution aux élu.es

Ici même, jeudi 9 octobre de 18h à 19h30

Besoin de volontaires pour restituer l'avis citoyen !

Pour se préparer :

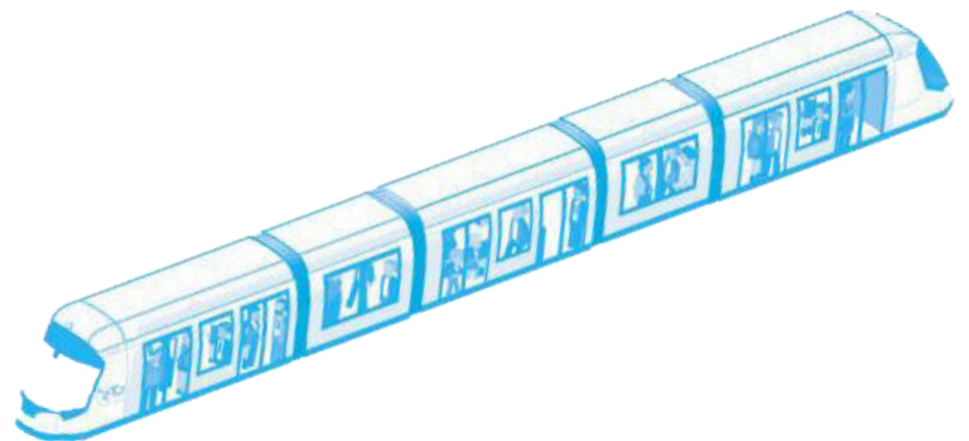
- **Webinaire mercredi 8 octobre de 18h à 20h00**
- **Rendez-vous sur place jeudi 9 octobre dès 17h**



**Prenez quelques minutes
pour remplir le questionnaire !**
**Vos réponses sont
anonymisées, elles
serviront à l'évaluation de la
démarche!**



Remerciements et conclusion de la soirée



Le mot de l'EMS

MERCI !

Un avenant à la convention d'engagement est à signer sur la question de l'indemnisation

Les prochains rendez-vous :

- ***Jeudi 9 octobre à 18h -> Restitution aux élu.es lors d'une soirée dédiée***
- ***Vendredi 7 novembre à 10h -> Restitution au conseil métropolitain***

La restitution

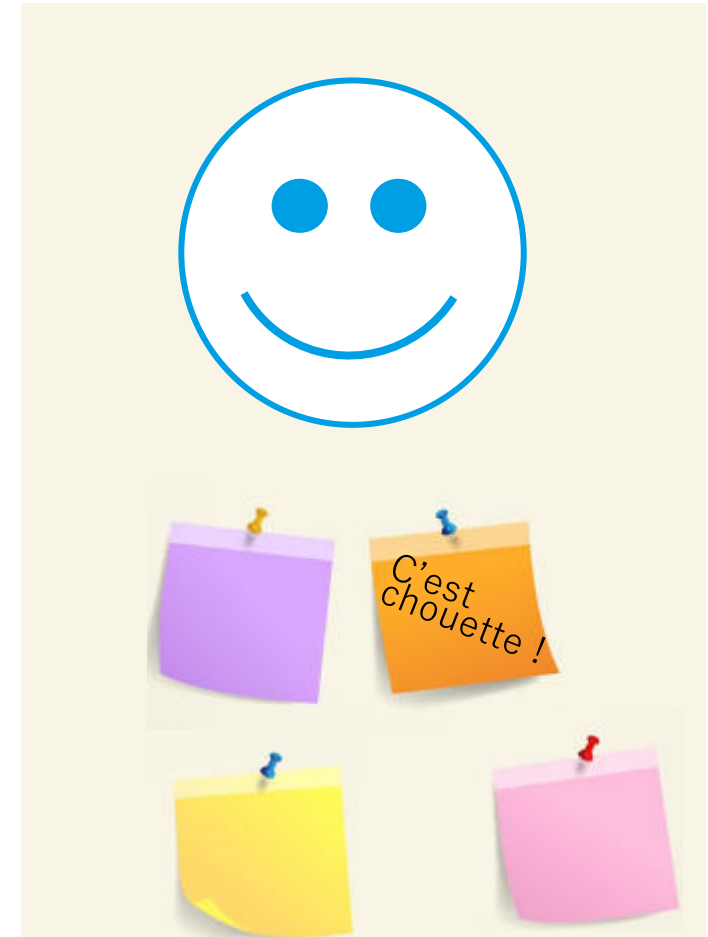
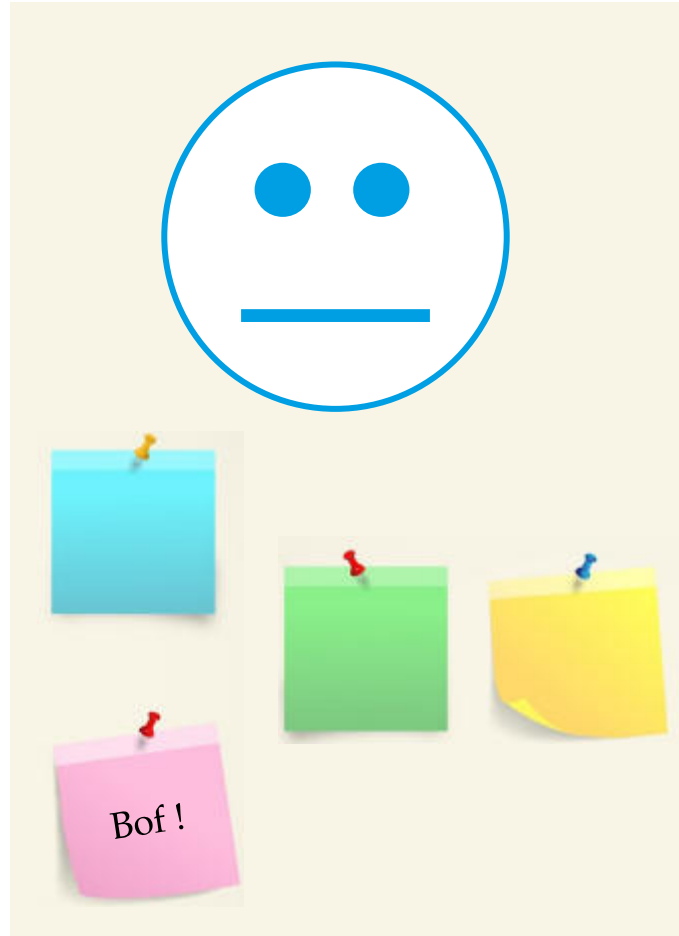
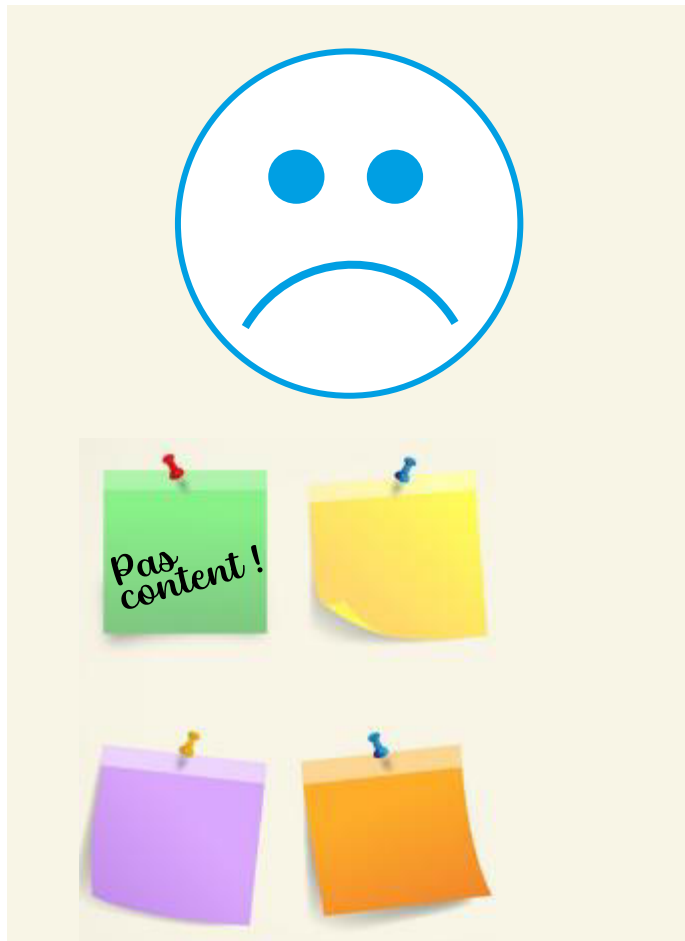
- ***Indiquez sur les panneaux :***
 - ***Si vous êtes présent le 9 octobre***
 - ***Si vous souhaitez restituez***
 - ***Si vous venez accompagné***
 - ***Si vous êtes présents le 7 novembre***

RDV le 8 à 18h pour ceux qui restitueront le 9

SVP :

- Ne pas s'exprimer avant le 9 octobre
- Respecter le contenu du livrable lors des expressions (ou préciser que l'on s'exprime à titre individuel)

Echelle d'humeur : dites-nous tout !



Bonne soirée à
tout·e·s

A bientôt !

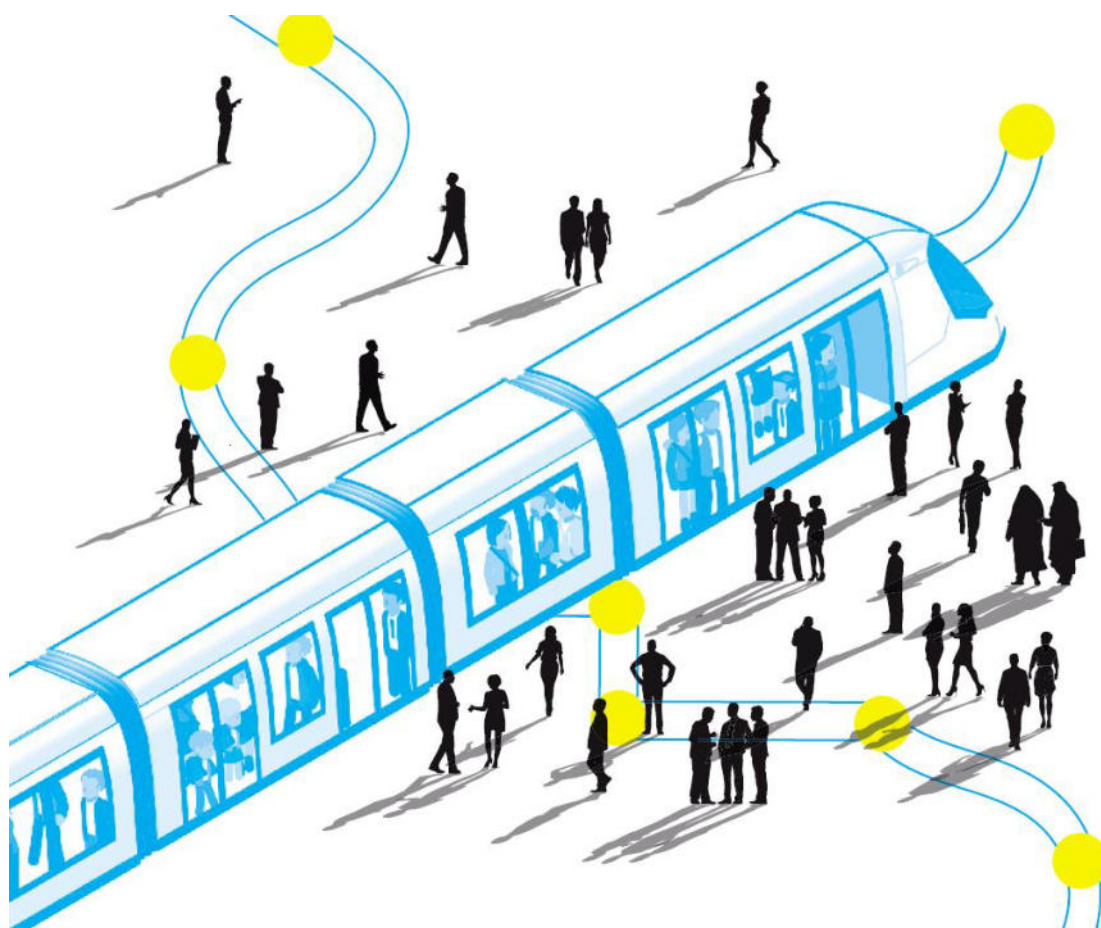


Règlement de vote

Convention citoyenne

Projet de tramway au Nord de Strasbourg

VERSION DEFINITIVE



Le présent règlement a été adopté par les membres de la Convention en Session 5.

Composition du rapport final

- A. Préambule
- B. Nos objectifs pour la desserte du nord de l'agglomération par le tramway
- C. Les défis à résoudre
- D. L'insertion du tramway dans la ville
- E. Nos priorités pour le tracé du Tram Nord
- F. Le(s) tracé(s) que nous proposons au Nord
- G. Le raccordement au reste du réseau dans le centre de Strasbourg

Article 1. Ce qui est soumis aux votes

En Session 6, les membres de la Convention votent chaque partie du rapport qu'ils ont précisé et décidé de retenir en Session 5.

- Le préambule,
- Nos objectifs pour la desserte du nord de l'agglomération par le tram,
- Les défis à résoudre,
- L'insertion du tramway dans la ville,
- Nos priorités pour le tracé du Tram Nord,
- Le(s) tracé(s) que nous proposons au Nord,
- Le raccordement au reste du réseau dans le centre de Strasbourg,
- **Puis le rapport final dans sa globalité.**

Article 2. Composition

La convention est composée de 100 citoyens tirés au sort. Le corps électoral est composé des membres de la Convention ayant élargé le samedi de la Session 6, et ayant participé à au moins 3 sessions selon le pointage des présents effectué par les services de l'Eurométropole de Strasbourg en chaque début de session.

Les procurations ne sont pas admises.

Article 3. Confidentialité, liberté et sécurité du vote

Le vote est individuel, personnel et secret.

Les opérations de vote se déroulent dans des conditions de liberté, de sincérité, de secret et de respect mutuel entre les participants. Avant, pendant et après le scrutin, quiconque se livrerait à des pratiques contraires aux conditions de vote susmentionnées ou quiconque ayant porté atteinte ou tenté de porter atteinte au dispositif de vote fera l'objet d'une procédure d'annulation de son vote prononcée par les garants.

Des irrégularités constatées susceptibles de modifier le résultat final des votes conduisent à l'annulation du scrutin. Une irrégularité constatée qui ne change pas le résultat des votes peut ne pas impliquer de nouveau vote à condition que cela soit accepté par les membres présents de la Convention.

Article 4. Organisation des votes

4.1 – Ordre des votes

Les votes sont organisés dans l'ordre suivant (*la composition du rapport étant susceptible d'évoluer en S5, les parties soumises au vote peuvent l'être également*) :

- Le préambule,
- Nos objectifs pour la desserte du nord de l'agglomération par le tram,
- Les défis à résoudre,
- L'insertion du tramway dans la ville,
- Nos priorités pour le tracé du Tram Nord,
- Le(s) tracé(s) que nous proposons au Nord,
- Le raccordement au reste du réseau dans le centre de Strasbourg,
- **Puis le rapport final dans sa globalité.**

4.2 – Vote du livrable

Pour chaque paragraphe dans les parties, les votes sont organisés de la manière suivante :

Les paragraphes ayant été validés par le plenum lors de la Session 5 pour figurer au rapport final seront lus et donneront lieu, en Session 6, à approbation par consensus ou à un vote. Pour chaque paragraphe, les animateurs vérifient si au moins un participant souhaite soumettre le paragraphe au vote. Si tel est le cas, il est procédé au vote. Si personne ne se manifeste dans l'assemblée présente, le paragraphe est réputé approuvé à l'unanimité et sera indiqué comme tel dans le rapport.

Si des amendements ont été déposés avant la Session 6, ils sont soumis au vote selon la procédure décrite à l'article 4.3.

Si un paragraphe est questionné alors qu'il n'a pas fait l'objet d'amendement, au moins 10 membres de la Convention peuvent demander un vote pendant la Session 6 sur une proposition écrite : ce paragraphe est alors soumis à un vote pour le faire figurer ou pas en annexe du rapport.

4.3 – Dépôt et vote des amendements

Pour les parties D à F du rapport (tel qu'il est structuré avant la Session 5), des amendements collectifs peuvent être apportés au rapport en Session 5 ou par écrit par mail ou sur Jenparle jusqu'au mercredi 17 septembre à 20h.

Pour les parties A, B, C et G du rapport, des amendements par écrit peuvent être présentés jusqu'au 3 octobre à 21h, sur la base des travaux réalisés en Session 5.

Les amendements doivent être soutenus par au moins 10 membres de la Convention (y compris son auteur.trice) : ils seront alors intégrés au livrable provisoire soumis au vote (où ils figureront expressément comme un ajout, avec indication du paragraphe qu'ils remplacent s'il y a lieu).

Les amendements proposés le 3 octobre (pour les parties A, B, C et G), ne pourront être imprimés dans le rapport provisoire : ils seront présentés à l'écran avant chaque vote.

Un membre de la Convention ne peut déposer plus de 5 amendements.

Procédure de vote des amendements :

- Les amendements doivent être entièrement rédigés (un mot remplace un mot, une phrase remplace une phrase, ajout d'un mot ou d'une phrase).
- Ils peuvent porter sur le fond et sur la forme du texte.
- Les amendements sont remis aux animateurs par écrit en Session 5 ou avant la séance de vote aux dates susmentionnées. Ils sont énoncés oralement en séance lors du vote, à condition d'être prêts à l'insertion dans le texte.
- L'amendement est lu au moment du vote du paragraphe qu'il concerne, puis soumis au vote : s'il est adopté à la majorité qualifiée (voir article 7), il remplace ou s'ajoute au paragraphe d'origine dans le rapport final.

4.4 – Garanties et réclamations

Les votes sont organisés sous le contrôle des garants.

En cas de réclamation :

- Un ou plusieurs membres de la Convention le font savoir oralement publiquement ou directement auprès des garants.
- Les garants traitent la réclamation et annoncent publiquement la décision retenue.
- La reprise du scrutin est annoncée par les animateurs.

Article 5. Opérations de vote

Les votes sont réalisés à l'aide d'un boîtier électronique strictement personnel. Si un boîtier tombe en panne, il peut être remplacé par un autre qui porte un autre nom fictif.

Pour chaque opération de vote, les membres de la Convention auront 3 possibilités de réponse : OUI / NON / ABSTENTION.

Procédure de vote

- Pour chaque vote, la question de vote est formulée « Souhaitez-vous adopter le paragraphe / l'amendement suivant... ».
- Elle est posée par un animateur qui déclare immédiatement : « le vote est ouvert pour 40 secondes ».
- A l'issue du délai de 40 secondes, l'animateur indique : « Le vote est clos »
- Pendant le temps du vote, les membres de la Convention peuvent modifier leur vote. Celui-ci devient définitif à l'issue du délai de 40 secondes.
- Le résultat du vote est présenté dans les 30 secondes qui suivent la clôture du vote.

Article 6. Décompte des résultats des votes

Sont annoncés et affichés à l'écran pour chaque vote :

- Les pourcentages de OUI, NON et ABSTENTION sur le nombre des inscrits ;
- Le nombre d'inscrits : membres présents ayant émargé le jour du vote ;

- Le nombre de votants : cumul des votes OUI, NON et ABSTENTION ;
- Le nombre de non-votant (inscrits n'ayant pas participé au vote).

Les résultats des votes (chiffres de OUI, NON et ABSTENTION) ou les adoptions par consensus seront indiqués dans le rapport final pour chaque paragraphe soumis au vote.

Article 7. Résultats des votes

Les paragraphes qui recueillent **une majorité qualifiée d'au moins soixante-dix pourcent de « OUI » sur l'ensemble des inscrits présents ayant émargé le samedi** sont adoptés définitivement.

Les paragraphes qui ne recueillent pas cette majorité de « OUI » sur l'ensemble des suffrages inscrits présents ayant émargé le samedi sont mis en annexe du rapport final.

Les amendements proposés recueillant une majorité qualifiée d'au moins soixante-dix pourcent de « OUI » sur l'ensemble des inscrits présents ayant émargé le samedi sont adoptés définitivement. Sinon, ils sont rejetés définitivement.

Le texte du préambule ainsi que le rapport final doivent être adoptés par une majorité qualifiée d'au moins 70 (soixante-dix) % de « OUI » calculée sur l'ensemble des votants.

* Exceptions

- Lorsqu'il y a plus de 2 formulations de paragraphes en concurrence ou plusieurs amendements, la formulation retenue est celle qui obtient la majorité relative (le plus grand nombre de voix).
- Dans ces cas, la question posée au plenum est " Parmi ces X formulations du paragraphe N°XXX, quelle est celle que vous retenez ?"

Questions / remarques adressées à l'EMS

24. "Les plans de Mme Trautmann sont-ils envisageables ? Pouvez-vous bien me confirmer qu'ils n'ont pas été présentés à la commission d'enquête et que ceux-ci n'ont pas déjà été refusés ? Pourquoi ses propositions et celles de Col'Schik n'ont pas été prises en compte par le passé ?" [question déposée sur la plateforme le 24/06/2025]

Techniquement, les plans de Mme Trautmann, comme tout tracé, semblent réalisables. Les études techniques doivent permettre de préciser les conditions de réussite. Mme Trautmann et l'association Col'Schick ont directement présenté leurs propositions aux commissaires-enquêteur·rices lors de l'enquête publique. Celles-ci ont été identifiées par la commission d'enquête comme des propositions alternatives, mais ne font pas l'objet de son avis rendu sur le projet mis à l'enquête.

- Pour la partie nord :
Le départ d'Heineken, qui ouvre maintenant de nouvelles perspectives, n'était pas encore annoncé au moment de l'organisation de la concertation sur les tracés en 2021. Privilégier un tracé direct depuis Strasbourg vers la cité des Écrivains relevait par ailleurs d'un choix politique.
- Pour la partie strasbourgeoise :
Les principales options de contournement du centre-ville ont été examinées lors de la concertation de 2021. Sur la base d'une analyse multicritères, le choix du conseil de l'EMS s'est porté sur un maillage par les boulevards et l'avenue des Vosges.

Ce sont ces choix, pris en 2021, qui ont été soumis à l'enquête publique.

23. Est-ce que l'identité des participant·es à la convention sera dévoilée publiquement un jour ? [question déposée sur la plateforme le 17/06/2025]

Non, votre identité ne sera pas divulguée. L'Eurométropole de Strasbourg et le prestataire ResPublica ont signé une convention d'engagement sur la protection des données qui garantit que vos données ne seront pas publiées.

Par ailleurs, les conditions dans lesquelles vos données peuvent être utilisées sont strictement encadrées par la Convention d'Engagement de la Convention Citoyenne pour le Tram Nord que vous avez signée. Celle-ci stipule que l'EMS ou ResPublica peuvent les utiliser pour :

- Contacter les membres par téléphone et mail ;
- Informer les participant·es tout au long du mandat de la Convention citoyenne, les inviter aux sessions et faciliter les échanges entre les membres et avec les organisateurs;
- Réaliser des statistiques sur la composition finale du panel retenu pour évaluer sa diversité au regard des critères de recrutement fixés.

Vos données seront automatiquement supprimées en septembre 2027. Vous pouvez toutefois demander à les consulter, rectifier ou supprimer auparavant en suivant la procédure explicitée à l'article 5 de Convention d'engagement de la convention citoyenne pour le Tram Nord.

22. Pour désengorger l'Homme de fer n'est-il pas envisageable de faire passer le tram le long des quais pour rejoindre place de la république et ainsi rejoindre les universités ? [question déposée sur la plateforme le 09/06/2025]

C'est bien entendu faisable techniquement, mais en tenant compte de plusieurs contraintes liées à la typologie urbaine et au fonctionnement du réseau, à savoir :

- L'étroitesse des quais, qui nécessite d'examiner finement les conditions d'aménagement pour permettre le maintien de la vie quotidienne (proximité des arbres d'alignement protégés au titre du PSMV - Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur, la cohabitation de la plateforme avec les accès riverains, la présence d'immenses tuyaux d'assainissement en sous-sol)
- Le réaménagement actuel du secteur des Halles qui serait fortement impacté par de nouveaux travaux sur le même périmètre
- Les conditions d'exploitation sur un site très fortement fréquenté avec des flux piétons très importants et concentrés à proximité des Halles et de la Grande Ile

21. Lors de la dernière session M. Brochard a indiqué qu'en dehors de l'avenue des vosges d'autres avenues rempliraient les conditions pour accueillir le tram : quelles sont-elles car elles n'ont pas été citées ? [question déposée sur la plateforme le 09/06/2025]

Plusieurs hypothèses de maillage ont été examinées lors de la première concertation organisée en 2021 sur les tracés. celles-ci sont rappelées dans le livret citoyen aux pages 12 et 13. Il s'agit plus particulièrement des axes suivants (en plus de l'avenue des Vosges) :

- Les quais nord "Kléber", "Finkmatt" et "Sturm", ainsi que la rue du Faubourg de Pierre, caractérisés par leur étroitesse.
- Les boulevards Poincaré et Clémenceau, dont la dimension est comparable à l'avenue des Vosges.

20. "L'intervention de la CTS ayant été, d'un avis largement partagé, très instructive et pertinente mais beaucoup trop courte et reconnue la plus utile à l'avancée de notre travail depuis le début de la convention, est-il possible d'envisager de faire revenir la CTS, voire de voir assister un membre responsable de la CTS au travail de la convention afin que nous puissions bénéficier de manière directe de leur plus de trente ans d'expertise sur la construction et exploitation de lignes de tramway et autres réseaux ? Je ne comprends pas pourquoi les personnes les plus à même de nous informer de manière précise sur les problématiques auxquelles nous devons répondre via notre travail ne font pas partie plus prenante dans cette convention. Entre le point de vue politique de l'Eurométropole et notre point de vue "usagers" de simples citoyens, il manque un lien essentiel, celui de l'expertise technique, et de l'expérience terrain du service aux passagers. Leur présence pour répondre à nos questions au cours de l'évolution de notre travail me semble indispensable pour la réussite de la convention." [question déposée sur la plateforme le 18/05/2025]

La CTS pourra bien entendu réintervenir lors d'une autre session de la convention. Par exemple, il peut lui être demandé de donner un avis sur des propositions techniques de la convention.

Les agent·es de la Direction des Mobilités de l'Eurométropole de Strasbourg sont présent·es à

chacune des séances de la convention et peuvent également répondre aux questions et/ou recenser les besoins des participant·es et les relayer à la CTS au besoin.

19. "Comme le tracé actuel n'est plus à l'ordre du jour, il serait intéressant d'avoir le tracé du tram qui existait dans les années 1950. En effet nos anciens qui connaissaient bien le terrain (plus d'une cinquantaine de brasseries) ont tenu compte du gruyère sous terrain que présentent les anciennes glacières. Il est donc important de ne pas lancer le nouveau projet sur un terrain à risques." [question déposée sur la plateforme le 17/05/2025]

Dans les années 1950, le réseau de lignes de tramway était très dense, mais les rames étaient plus petites, plus légères et transportaient moins de voyageur·ses par tram. Ainsi, les tracés des tramways d'aujourd'hui doivent prendre en compte des critères différents de ceux des années 1950. A titre informatif, au nord de l'agglomération, il y avait une ligne de tram sur la route de Bischwiller dont le terminus se situait à Hoenheim au croisement avec la route de La Wantzenau. Il y avait également une ligne sur la route du général de Gaulle qui s'arrêtait au sud du pont Saint-Charles, en contrebas de la rampe d'accès à ce pont. Ces deux lignes se rejoignaient au sud du cimetière Sainte-Hélène vers la place de Haguenau puis passaient par le Faubourg de Pierre. Une [carte du réseau tram de l'époque](#) est mise à disposition de la convention citoyenne.

Au sujet des anciennes glacières, nous disposons d'une carte recensant les glacières et galeries connues à ce jour, tant sur les emprises publiques que privées. Cette [carte](#) est également mise à disposition de la convention. Il est possible que d'autres galeries inconnues à ce jour (notamment sur le foncier privé) existent dans le sous-sol. La faisabilité du passage du tram sur des galeries doit être vérifiée par des inspections et des sondages afin de juger de la solidité du sous-sol. Si la galerie est profonde, il n'y a pas toujours nécessité de la combler. Certaines galeries sont protégées au titre des monuments historiques, c'est le cas sur le site Heineken. Leur devenir et la manière de les mettre en valeur dans le cas où un tramway passerait au-dessus devraient alors être discutés spécifiquement avec la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC).

18. "La question des usages de l'espace public au regard de l'égalité homme femme a-t-elle été prise en compte ? Si on prend l'exemple de la végétalisation des cours d'école où l'espace était majoritairement utilisé par les garçons avec les terrains de foot, ceci a été modifié grâce au réaménagement. L'EMS a-t-elle une réflexion sur un usage plus sécurisé pour les femmes dans l'espace public pour pouvoir l'intégrer dans l'aménagement autour des lignes de tram." [question déposée sur la plateforme le 17/05/2025]

Ce sujet important est intégré à la politique publique de la Ville de Strasbourg, qui a formé des agent·es référent·es qui interviennent de manière transversale dans les nouveaux projets d'aménagement afin de sensibiliser à cette problématique. Ces agent·es travaillent sur ces questions d'égalité afin de faire évoluer les chartes d'aménagement en conséquence. Par ailleurs, les directions de territoire, directions de la Ville de Strasbourg présentes dans l'ensemble des quartiers, travaillent également sur cette thématique. Afin de recenser les besoins, ces directions organisent des déambulations ouvertes au public, sur inscription lors des ateliers de quartiers ou des assemblées de quartiers. Durant ces déambulations, les zones où les usagères et usagers ressentent de l'insécurité sont par exemple recensées. Les

problématiques sont ensuite traduites techniquement (exemple du manque d'éclairage sur un lieu), et s'il n'est pas possible de les résoudre à court terme, elles sont intégrées dans les cahiers des charges de futurs aménagements. En plus des réflexions autour des aménagements, la lutte contre les inégalités est appliquée à de nombreux domaines, que ce soit dans la participation citoyenne, dans l'organisation d'événements ou même l'octroi des subventions aux associations. Pour information, l'élue référente pour la ville de Strasbourg est Christelle Wieder. Elle est chargée de la mise en œuvre de la politique municipale en faveur des droits des femmes et de l'égalité de genre.

17. "Peut-on imaginer un trajet avec moins d'arrêts ? Par exemple 'rouler' de Strasbourg à Fischer sans s'arrêter, et après s'arrêter et aller plus loin dans le Nord que prévu." [question déposée sur la plateforme le 17/05/2025]

En secteur urbain dense, les stations de tramway sont en général situées tous les 400 à 600 mètres afin qu'elles soient accessibles dans un rayon de 500m maximum pour un maximum d'habitant·es et d'emplois. Cette distance moyenne entre les stations cherche à trouver un équilibre entre un objectif de rapidité du tram et celui d'accessibilité aux stations à pied. Au-delà de 600m, le temps nécessaire pour certain·es usager·es pour rejoindre à pied les arrêts devient tellement important que prendre le tram ne permet plus de globalement gagner du temps de trajet. En revanche, si le tramway traverse des espaces dépourvus de population, il n'est pas nécessaire d'aménager de station, ce qui permet au tram d'être rapide sur ces portions. Par exemple, dans le projet tram Nord initial, il n'y avait pas de station entre Fischer et la place de Haguenau (les deux stations étaient espacées de 900 m).

16. "Plusieurs interrogations ont été formulées en séance concernant les chiffres annoncés en termes de projection de trafic (voiture, transports en commun)." [questions posées pendant la session 2]

Des références à ce sujet sont disponibles sur la plateforme Jenparle dans l'onglet « Ressources sur le projet à télécharger », en téléchargeant les pièces suivantes dans la partie « Enquête Publique » :

- Notice explicative : p. 102 à 104
- Résumé non technique de l'étude d'impact : p. 13 et 14
- Évaluation socio-économique : p. 67 à 97.

15. "Pourrions-nous avoir accès aux résultats des simulations qui ont été effectuées par la collectivité pour évaluer les impacts (écologiques, sociologiques, etc.) de différents scénarios possibles ?" [question déposée sur la plateforme le 05/05/2025]

Les impacts du projet tramway initial ont été évalués par l'étude d'impact. Le résumé non technique de l'étude d'impact (pièce G) a été mis à disposition de la convention sur la plateforme Jenparle. Si certains citoyens s'intéressent à davantage de détail, l'ensemble de l'étude d'impact regroupant les pièces H1_1, H1-2, H2-1, H2_2 sont disponibles sur la page

du projet de Développement du Réseau de Tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim de la page [participer.strasbourg.eu](https://partage.strasbourg.eu). Le lien direct vers l'ensemble du dossier d'enquête est <https://partage.strasbourg.eu/share-access/sharings/eq6UziYg.tllllLON#/filer/share-access/Kb6lAlL1dxA>

L'évaluation des impacts d'un nouveau projet de desserte des communes Nord en tram ne pourra être faite que lorsque le projet sera suffisamment avancé, ce qui sort du temps de la convention citoyenne. Toutefois il pourra être réalisé une première analyse des effets sur les réseaux d'un projet qui émergerait de la convention citoyenne.

14. "On a appris ce soir que les membres de la commission d'enquête ne pouvaient pas être auditionnés. Cela est fort regrettable dans la mesure où on nous a dit qu'on pouvait demander des auditions. Cela manque pour le coup de transparence." [question déposée sur la plateforme le 05/05/2025]

La commission d'enquête a décliné la demande de participation à la convention en indiquant qu'elle a un devoir de réserve.

13. "Quels sont les avantages et inconvénients des lignes E et H passant par Boulevard Wilson et Avenue des Vosges ?" [question déposée sur la plateforme le 05/05/2025]

Nous comprenons cette question ainsi : " le trajet par l'avenue des Vosges est-il le plus pertinent pour les lignes E et H selon l'organisation des lignes qui était envisagée dans le projet initial ?".

L'avenue des Vosges a été retenu car il s'agit du tracé "d'équilibre" : il permet de minimiser les détours pour la E comme pour la H, ce qui permet d'utiliser la même plateforme tramway pour y faire circuler les deux lignes :

- à la fois pour se diriger vers le quartier parlementaire pour la H, et maintenir un accès proche du centre-ville sans correspondance pour les usagers de la Robertsau.
- pour contourner l'hypercentre pour la desserte des universités (en offrant un trajet de temps équivalent à celui d'aujourd'hui avec la ligne C pour rejoindre les universités).

D'autres tracés sont possibles :

- via le boulevard Clemenceau : dans ce cas la ligne H est très directe vers le quartier des institutions mais s'éloigne du centre-ville pour les usagers de la Robertsau (avec le tracé Vosges la station "Vosges" est à 400m de la Grande Ile alors qu'avec le tracé Clemenceau il faudrait rester dans le tram jusqu'à la Place de Pierre puis marcher près de 500m via la rue du Faubourg de Pierre pour atteindre le centre-ville). Pour accéder aux universités le trajet est moins direct puisqu'il faut aller jusqu'à l'avenue de la Paix avec un parcours "en baïonnette".
- via les quais extérieurs de la Grande Ile : ce trajet est le plus court mais concentre les arrêts à proximité de secteurs déjà très chargés en voyageurs (secteur des Halles,

secteur République), et la multiplication des croisements de tramway rend l'exploitation plus difficile voire pénalisante pour le reste du réseau.

Concernant l'insertion, le trajet par les boulevards Wilson et l'avenue des Vosges emprunte les voies les plus larges, ce qui facilite l'aménagement. Les inconvénients principaux sont que cet itinéraire emprunte aussi les carrefours et rues les plus sollicités par le trafic routier, ce qui a un impact sur l'écoulement du trafic. Il faut également tenir compte de la présence d'alignements d'arbres remarquables sur la rue de Wissembourg, à conserver, ce qui contraint le positionnement de la plateforme tramway (pas possible en site central).

12. "Serait-il possible lors de la prochaine session d'avoir un.e intervenant.e qualifié.e sur ces questions d'équité territoriale, qu'il s'agisse d'un agent.e de l'Eurométropole qui a l'habitude de travailler sur ces thématiques (et qui saura vulgariser son discours technique pour être accessible aux membres de la convention), ou bien d'une personne extérieure comme par exemple un.e universitaire comme cela a été le cas pour nous présenter les enjeux de santé publique, de pollution, de dérèglement climatique dans le cadre d'un projet de tram ? Par exemple, je ne suis pas sûre que la majorité des membres de la convention soit familière avec la notion de QPV, qui pourrait être intéressante de mobiliser dans le cadre de notre réflexion compte tenu de la formulation de la question qui nous a été posée ("...au regard des enjeux de lutte contre le changement climatique et d'équité territoriale") ?" [question déposée sur la plateforme le 27/04/2025]

Lors de la 2e session, cette notion d'équité territoriale sera expliquée par la Directrice Générale Adjointe à la transformation économique et écologique du territoire.

Des informations sur les enjeux de qualité de l'air appliqués au territoire du projet seront également apportées au cours de la convention en session 3 notamment.

11. "J'ai eu la mauvaise idée d'aller lire les commentaires sous une publication de Strasbourg.eu concernant le démarrage de la convention citoyenne. Bien qu'il soit possible que ces opinions exprimées ne soient pas tout à fait représentatives de l'ensemble des habitant.es de l'Eurométropole concernant la tenue de cette convention citoyenne, il pourrait être utile de les prendre en compte pour réfléchir à ce qui est possible en termes de campagne de communication pour agir contre cette défiance, et les doutes émis notamment quant au manque de représentativité vis à vis de la composition des membres de la convention. Peut-être aussi serait-ce utile comme c'est un élément qui revient beaucoup dans les opinions négatives exprimées de communiquer davantage sur la composition du coût de cette convention citoyenne (et de démonter le stéréotype du "gaspillage d'argent public" et de faire ainsi passer l'idée que cette convention représente beaucoup de temps de travail pour tous les acteurices de celle-ci !). Qu'a-t-il été prévu par l'Eurométropole en termes de communication sur la convention citoyenne auprès du grand public ? Et peut-on imaginer une participation des membres de la Convention à cette réflexion concernant ces enjeux de communication ?" [question déposée sur la plateforme le 27/04/2025]

Il est essentiel de communiquer sur ce qu'est la convention citoyenne et comment elle travaille. L'Eurométropole va communiquer afin de donner à voir l'ambiance générale, les

attentes des participants et leurs questionnements, les grandes étapes de travail et le sérieux mis dans la démarche et l'implication des participants, les personnalités rencontrées...A cet effet, un vidéaste ainsi qu'une dessinatrice sont présents à certaines sessions. Le dispositif de communication pourra être présenté à la convention, nous y reviendrons lors d'une prochaine session.

10. "Pouvons-nous avoir accès à la composition du comité des élus, et aux personnes qui ont refusé d'en faire partie ? Serait-il possible si cela peut s'avérer pertinent, de lancer une invitation à ces élu.e.s qui ont refusé d'en faire partie de venir rencontrer les membres de la convention ?" [question déposée sur la plateforme le 27/04/2025]

Pia IMBS, Présidente de l'Eurométropole, préside le comité des élu·es

L'ensemble des groupes politiques du Conseil de l'Eurométropole a été sollicité pour désigner des représentants selon la taille de leur groupe.

A ce jour, le listing des membres désignés par les présidents de groupe pour participer au comité des élu·es est le suivant.

Groupe Eurométropole écologiste, solidaire et citoyenne :

- Danielle Dambach (présidente déléguée et Maire de Schiltigheim)
- Jeanne Barseghian (présidente déléguée et Maire de Strasbourg)
- Alain Jund (vice-président aux mobilités et conseiller municipal de Strasbourg)
- Nathalie Jampoc-Bertrand (vice-présidente au renouvellement urbain et adjointe à la Maire de Schiltigheim)
- Benjamin Soulet (conseiller métropolitain et adjoint à la maire de Strasbourg)
- Carole Zielinski (co-présidente du groupe à l'EMS et adjointe à la Maire de Strasbourg)
- Gérard Schann (co-président du groupe à l'EMS et conseiller municipal de Bischheim)
- Marina Lafay (conseillère métropolitaine et adjointe à la Maire de Strasbourg)
- Nadia Zourgui (conseillère métropolitaine et adjointe à la Maire de Strasbourg)
- Hülliya Turan (conseillère métropolitaine et adjointe à la Maire de Strasbourg), non-membre du groupe écologiste mais désigné par celui-ci

Groupe Eurométropole des proximités :

- Béatrice Bulou (vice-présidente à la voirie et Maire de Mundolsheim)
- Martine Jérôme (conseillère métropolitaine et adjointe au Maire de Hoenheim)
- Alexandre Lorentz (conseiller métropolitain et Maire de Mittelhausbergen)
- Philippe Pfrimmer (vice-président à l'équité territoriale et Maire de Vendenheim)

Des représentants désignés par les autres groupes sont libres de rejoindre le comité à tout moment de la démarche.

9. "J'ai cru comprendre qu'un des objectifs principaux était de desservir le quartier des Ecrivains. Pourquoi ? Comment se déplacent ces personnes actuellement ? Il y a quelques bus qui passent par là déjà. Quand elles prennent les TC, où vont-elles ? Pourquoi ne pas rajouter des passages de bus par exemple ?" [question déposée sur la plateforme le 27/04/2025]

Le quartier des Ecrivains représente à lui seul plus de 5000 habitants. Il s'agit d'un quartier classé "QPV" (Quartier Prioritaire Ville), le dernier de l'agglomération non desservi par le tramway alors que la demande forte de déplacement le justifie. Un important projet de renouvellement urbain financé par l'ANRU et les collectivités est en cours pour rénover le quartier. Le tramway est un outil de désenclavement des quartiers prioritaires de la ville et d'équité sociale.

Le quartier est desservi par les lignes de bus 50 (C5), 70 et 60 pour réaliser des trajets de rocade, et par la ligne forte C9 pour rejoindre Strasbourg. La ligne C9 est actuellement en limite de saturation. La CTS apportera des précisions sur les usages et les limites des lignes de bus.

8. "Peut-on avoir les différentes lois qui touchent au projet ? Par exemple, je ne sais pas, interdiction aux vélos de rouler sur les rails du tram, etc." [question déposée sur la plateforme le 26/04/2025]

De nombreuses contraintes et règles s'appliquent à l'aménagement du domaine public. Il sera difficile d'apporter une réponse exhaustive à cette question.

Concernant la construction et l'exploitation du tramway, c'est le décret STPG (Sécurité des Transports Publics Guidés - 2025-376 révisé le 24/04/2025) qui fait foi.

Une planche de gabarits pourra être mise à disposition de la convention citoyenne avec les emprises pour chaque usage principal de l'espace public (pour le tram, les vélos, les trottoirs, le stationnement...) pour appréhender les possibilités d'aménagement dans les différentes rues.

Concernant plus précisément la réglementation des pistes cyclables : la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) demande que chaque aménagement nouveau soit doté d'un aménagement cyclable, soit par la matérialisation d'une piste/bande cyclable, soit par la mise en place d'une réglementation de voirie permettant le partage de l'espace avec la circulation générale (zone 30, zone de rencontre à 20km/h notamment). La plateforme tramway, même si elle est carrossable, n'est pas considérée comme un aménagement cyclable.

7. "Peut-on avoir des informations techniques sur un tram ? Par exemple un tram peut-il prendre un virage à 90°C, etc." [question déposée sur la plateforme le 26/04/2025]

La giration minimale du tramway correspond à un rayon de 25 m. Il peut donc prendre un virage à 90° ou moins mais cela dépendra aussi de la largeur de la rue. Nous proposons que la collectivité puisse réagir à une proposition de tracé émise par la convention pour en vérifier la faisabilité.

6. "Peut-on rencontrer également la CTS ?" [question déposée sur la plateforme le 26/04/2025]

C'est bien prévu le samedi 17 mai.

5. "On a eu déjà "beaucoup" d'avis positifs pour l'implantation d'un tram. Mais quels seraient les inconvénients ? Je ne sais pas, par exemple l'insécurité ?" [question déposée sur la plateforme le 26/04/2025]

Des explications complémentaires concernant le mandat donné à la convention seront apportées en session 2.

Voici des éléments de réponse aux préoccupations liées au mode tramway.

Concernant le sentiment d'insécurité :

Le fait de réaménager « en profondeur » des axes de rues permet généralement d'améliorer les trottoirs, les pistes cyclables et de moderniser le mobilier urbain dont l'éclairage public. Concernant l'éclairage, les axes où passent le tramway sont éclairés toute la nuit, ce qui améliore le sentiment de sécurité des espaces publics.

Concernant la sécurité à bord du tramway, les rames de tram sont équipées de caméras, dont les enregistrements peuvent être lus par un officier de police judiciaire en cas de besoin d'enquête (les bus également), ce qui a résorbé le sentiment d'insécurité qui « remontait » dans les transports publics de Strasbourg depuis 2002. Au quotidien, la CTS déploie du personnel de sécurité sur son réseau.

Concernant les effets sur la faune : dans les rues très urbanisées du secteur de projet, il se trouve peu d'espèces protégées et la mise en œuvre de plateformes de tramway végétalisées viendrait plutôt renforcer la population des insectes, sans compter l'amélioration de la biodiversité qui pourrait être liée à des aménagements connexes (végétalisation de trottoirs, bandes plantées, création d'espaces verts, parc...)

Concernant les gros oiseaux notamment les cygnes, des dispositifs spéciaux sont installés au niveau des supports de ligne aérienne de contact pour leur permettre de les visualiser et de leur échapper.

4. "Quels sont les effets du tramway sur les nuisances sonores ?" [question déposée sur la plateforme le 26/04/2025]

Concernant le bruit lié au passage du tram, l'Eurométropole de Strasbourg peut prévoir, en fonction des résultats des études d'impact de bruits, des mesures de protections des fenêtres.

L'évaluation des bruits liés au tramway se fait dans le cadre de l'étude d'impact par une étude acoustique.

L'étude acoustique vient estimer les niveaux sonores du champ du projet avant sa réalisation sur la base de mesures réelles. Cela permet de classer les niveaux d'ambiance sonore préexistants avant la réalisation du projet.

Elle vient ensuite modéliser, sur la base du trafic routier futur et de fréquences de passage du tramway, mais aussi du type de matériel, du type d'infrastructures (et d'autres paramètres), les niveaux sonores à l'extérieur des façades après sa réalisation.

L'étude d'impact acoustique établit ainsi les zones où les seuils réglementaires sont respectés ou non sur tout le tracé du projet, sans prise en compte du crissement et avec prise en compte du crissement.

Il y a une possibilité de réduire le bruit à la source en installant des semelles acoustiques sous les rails.

Si malgré ces dispositions, la projection dépasse le niveau sonore maximal autorisé de jour ou de nuit, les façades concernées sont identifiées sur des cartes et le nombre de logements dénombrés.

Une enveloppe budgétaire pour la protection acoustique est ainsi prévue en adéquation par le projet (remplacement des fenêtres le plus souvent).

Cas particulier du bruit de crissement des rails :

Le crissement est un phénomène courant qui peut apparaître lors du passage de tramway dans des courbes à faible rayon de courbure, inférieur à 100m par temps sec.

Le principe suivant peut être adopté pour prendre en compte le bruit de crissement dans une étude d'impact de bruit : ajouter 8dB au spectre de puissance acoustique (toutes fréquences) simulé par l'étude en projetant les données d'émission sonore liées à la circulation future du tramway, pour des courbes $R < 100\text{m}$ et de longueur significative.

Les courbes du futur réseau de tramway pour lesquelles le phénomène de crissement est considéré seront repérées dans l'étude d'impact acoustique.

Bien que les tramways du réseau de Strasbourg bénéficient de dispositifs anti-crissements (systèmes de graissage de rail embarqués), les études de projection de bruit peuvent intégrer un crissement résiduel, par l'ajout systématique de 8 dB. (Cette méthode a été faite dans l'étude d'impact du tram Nord.)

Après la mise en service du projet, les mesures acoustiques sont faites au niveau des immeubles recensés dans l'étude d'impact afin de vérifier la bonne estimation initiale des niveaux sonores escomptés. Si des dépassements de seuils sont effectivement constatés, la protection acoustique est mise en place.

A l'inverse, si des riverains constatent des nuisances sonores anormales alors que leur immeuble n'était pas recensé, ces mesures réelles permettent de l'objectiver et de traiter également leur façade.

3. "Quels sont les effets du tramway le prix des abonnements CTS ?" [question déposée sur la plateforme le 26/04/2025]

L'extension du réseau de transport implique généralement une augmentation du coût de fonctionnement du réseau (plus de chauffeurs, plus d'énergie, plus d'entretien, etc.).

Le réseau CTS est financé à 38% par les recettes de vente de titres. Le reste du financement est assuré par le versement mobilité (taxe des entreprises de l'Eurométropole de plus de 11 employés sur leur masse salariale), et par les impôts locaux.

Pour l'agglomération strasbourgeoise, la tarification du transport public urbain est fixée par l'Eurométropole de Strasbourg. Il s'agirait donc d'une mesure politique et non mécanique qui serait plus ou moins proportionnelle au nombre de km de plateforme tramway mis en service.

La CTS a prévu de donner plus de détails sur le coût du transport dans son intervention.

À noter également que le prix de l'abonnement pour l'utilisateur est rarement à taux plein. Il existe ainsi :

- La tarification « solidaire » liée aux revenus (en fonction du quotient familial des impôts sur le revenu)
- La gratuité pour les moins de 18 ans
- Les tarifs réduits à 50% pour les + de 65 ans et les jeunes entre 18 et 25 ans
- La participation obligatoire de l'employeur à 50% du prix de l'abonnement pour tous les salariés du public comme du privé (cette participation peut même aller jusqu'à 75%)

2. "Pourquoi ne pas envisager un métro ? Tout ou partie." [question déposée sur la plateforme le 26/04/2025]

Des explications complémentaires concernant le mandat donné à la convention seront apportées en session 2 du 16 et 17 mai prochain.

Le tramway et le métro sont en effet tous les deux des transports dits "de masse", pour transporter un grand nombre d'utilisateurs. Le réseau est aujourd'hui constitué en tramway de 6 lignes. La poursuite du développement du réseau, pour pouvoir s'exploiter correctement et avec souplesse, doit se poursuivre avec le tramway (matériel roulant identique, rails identiques...).

1. "Pourrait-on avoir un temps de parole avec quelqu'un de l'Automobile club, 40 millions d'automobilistes, ou autre structure de défense des automobilistes ?" [question déposée sur la plateforme le 26/04/2025]

Oui, l'Automobile club France (désormais renommé "Mobilité Club France") peut être sollicité pour être auditionné par la convention.

Questions adressées aux garants

12. "On m'a interpellé sur les réseaux sociaux au sujet des intervenant-es entendues dans la convention. Dans la convention d'engagement il est indiqué "Chaque membre s'engage à ne pas diffuser, représenter, reproduire, distribuer auprès de personnes tierces ou sur les réseaux sociaux les informations, les interventions et les propos d'autres participant-es", mais rien n'est indiqué sur l'identité des personnes entendues. Est-ce que mentionner leurs noms publiquement est un problème ?" [question déposée sur la plateforme le 17/06/2025]

Les garants recommandent à l'organisation de la Convention citoyenne de clarifier les règles de confidentialité, en faisant le distinguo entre :

- les informations relatives aux travaux de la Convention et les interventions des membres de la Convention, qui doivent rester confidentielles,
- les informations reçues par les membres de la Convention (incluant le nom des personnes auditionnées ou rencontrées au Forum), qui peuvent être communiquées à l'extérieur.

Sur ce dernier point, par leur préconisation formelle du 24 juin 2025, les garants ont d'ailleurs recommandé que, par souci de transparence, les documents et informations remis aux membres de la Convention soient également rendus publics sur le site de l'Eurométropole de Strasbourg (grand public) et sur « Jenparle » (réservé à la convention citoyenne), en précisant que ces documents sont uniquement de la responsabilité des émetteurs.

11. "Bonjour, nous recevons demain les représentants des associations. J'avais bien précisé sur mon post-it "des handicaps", au pluriel. 80% des handicaps sont invisibles, 10 à 15% de la population est atteinte d'un trouble du neurodéveloppement (ce sont des chiffres officiels), alors pourquoi n'avoir invité que l'APF (association des paralysés de France), sachant que l'APF ne représente pas tous les handicaps visibles. Il y avait d'autres choix d'associations pertinents. S'il avait fallu n'en choisir qu'une (je ne vois pas pourquoi, d'ailleurs, puisque le handicap est un sujet très important), l'association Adèle de Glaubitz balaie à peu près tous les handicaps : <https://www.glaubitz.fr/domaines-accompagnement/> L'APEDI alsace est la plus grosse association gestionnaire du handicap en Alsace. On peut aussi citer le centre Jacoutot, Typik'atypik, Stras&nd; en représentants institutionnels, la MDPH, le CRA, le CRTLA. Il n'y a pas que les personnes ayant des problèmes de mobilité qui peuvent avoir des problèmes à utiliser les transports en commun. Comment ce choix a-t-il été fait? On nous avait dit qu'on pourrait inviter les associations de notre choix; ce n'est manifestement pas le cas. Comment peut-on croire en l'objectivité des choix quand ceux-ci sont faits sans prendre en compte nos expertises?" [question déposée sur la plateforme le 14/06/2025]

Les garants suggèrent que l'EMS puisse répondre sur les modalités de choix des invités au forum des acteurs en ce qui concerne les situations de handicap. Ils ont retenu le principe général d'un choix des participants au forum sur la base des demandes des membres de la CC et des parties prenantes qui ont été actives dans les phases de concertation du projet de tram.

Afin de couvrir l'ensemble des handicaps, les garants suggèrent à l'EMS de proposer à une ou plusieurs associations (sur des champs non représentés lors du forum des acteurs) de contribuer par écrit au travail de la CC et de mettre ces informations à disposition sur « Jenparle » et sur le site de l'EMS.

10. "On a énormément d'informations contradictoires et on ne sait pas où se positionner... Pour Heineken, un dit qu'on ne sait pas ce qu'il va y avoir, l'autre dit que ça ne va pas être de logement et uniquement du commerce/économie, un autre encore dit que c'est déjà réglé et que ça sera un collège avec commerces et logements, etc. C'est dommage de ne pas avoir les vraies informations car cela peut faire changer nos propositions..." [remarque déposée sur la plateforme le 14/06/2025]

Les garants invitent les membres de la CC à interroger les intervenants sur les sources et éléments factuels qui étayent leurs prises de positions et affirmations. Ceci permet d'objectiver la qualité de l'information donnée.

Les garants recommandent sur certains points clés de procéder par demandes écrites aux élus et aux techniciens, comme cela a été initié en intersession 3 ; cette démarche pourrait être poursuivie en session 4. Ils suggèrent également que les réponses des techniciens lors de la session 4, dans le cadre de l'appui technique qui va être organisé, puissent être retranscrites et mises à disposition sur « Jenparle » après relecture par les techniciens.

9. "Bonjour, Cette convention citoyenne est présentée comme extrêmement inclusive et non discriminatoire. Pourtant, le fait que les sessions se tiennent les vendredis soirs et samedis exclut de facto les membres pratiquants de la communauté juive fortement impactée par le projet, à savoir le secteur des Contades et de l'avenue des Vosges. Au-delà de l'aspect discriminatoire, cela nous prive également des points de vue des premiers concernés. J'ai fait remarquer cette incohérence oralement aux garants le premier jour de la convention mais, n'ayant aucun retour à la veille de la 3e session (sauf erreur de ma part), je le demande par écrit : comment comptez-vous remédier à ce problème ?" [question déposée sur la plateforme le 13/06/2025]

Les garants constatent que le travail à conduire dans le cadre de cette Convention citoyenne implique une durée suffisante de chaque session. Ils observent que, du fait de l'espace entre les sessions, les citoyens ont besoin, à chaque session, d'un temps pour « se replonger » dans le sujet. Une session sur un jour et demi paraît aux garants un compromis acceptable, pour assurer une efficacité du travail suffisante. La recherche de la plus grande disponibilité des citoyens a conduit à privilégier l'organisation des sessions en fin de semaine. Le fait d'empiéter sur le vendredi ou sur le dimanche présentait dans les deux cas des inconvénients. Les garants suggèrent que l'EMS puisse expliciter les déterminants du choix.

Complément de réponse de l'EMS :

Nous avons effectivement travaillé à constituer une assemblée qui respecte un principe de représentativité de l'ensemble des habitants du territoire, y compris celles et ceux qui résident dans les quartiers Tribunal Contades et Conseil des XV. Des habitants de ces quartiers sont membres de la Convention Citoyenne à ce titre.

Par ailleurs, nous avons cherché à faciliter la participation de toutes et tous en déterminant des créneaux de travail aussi inclusifs que possibles, et en tenant compte des contraintes d'agenda de tout à chacun, quelle que soit son origine sociale, ethnique ou sa pratique religieuse.

La proposition d'organiser les sessions les vendredi soir et les journées de samedi est fondée sur l'expérience d'autres exercices du même type, où il a été constaté une diversité de participants. Cela a pu être le cas dans des démarches menées par la Ville de Strasbourg, pour le Jury Citoyen Strasbourg Capitale de Noël par exemple, ou l'État, dans le cadre de la Convention Citoyenne sur la Fin de Vie – pour citer un autre exemple – où une place particulière avait d'ailleurs été donnée aux membres des différentes communautés religieuses.

Dans ces démarches, nous n'avons pas eu connaissance de demandes d'ajustement des horaires de travail par des membres sur la base de telles contraintes. Si cela nous avait été demandé, nous y aurions évidemment travaillé.

Cela peut être différent lorsque nous organisons des réunions ou des ateliers dans les quartiers que vous mentionnez, où nous tenons bien compte des contraintes que vous relayez, ce qui fait que nous évitons d'organiser de tels temps les vendredi soir et samedi.

8. "Bonsoir, suite à l'activité qui nous a été proposé avec les cartes distribuées, on m'a dit qu'évidemment toutes les cartes seraient lues, vu le nombre de groupes qu'il y a (salle bleue). En faisant le calcul de la probabilité que toutes les cartes soient lues et en supposant que chaque groupes lit 8 cartes en 20 minutes (moyenne obtenue en demandant à quelques personnes autour de moi, pas très fiable on est d'accord, mais 8 cartes en 20 minutes avec 6 à 7 personnes qui doivent les analyser, c'est déjà pas mal.), la probabilité dans ces conditions que toutes les cartes aient été lues n'est que de l'ordre de 25,8%. Nous avons fait faire un petit tableau à ChatGPT pour qu'il nous calcule cette même probabilité en faisant varier le nombre de cartes lues par chaque groupe : même avec 10 cartes lues par groupe, la probabilité que toutes les cartes soient lues est seulement de 62,2% - sachant que cela signifie une carte toutes les deux minutes, avec l'analyse, ce qui est très rapide pour un travail bien fait. J'émet donc des réserves quant à la pertinence de l'exercice, et surtout de ce choix aléatoire. Il y avait 39 cartes et 15 groupes, et 20 minutes pour les lire. Définir un procédé permettant que toutes les cartes soient lues ne semble pas si compliqué que ça."

Les garants entendent vos remarques étayées sur le taux d'appropriation des cartes « enquête publique » par la Convention. Les garants soulignent que cette activité était une introduction au contenu de l'enquête publique et que le déroulement des travaux de la CC donnera d'autres occasions de prendre connaissance de l'ensemble des enjeux ressortant de l'enquête publique. C'est dans cet objectif que les cartes ont été mises en ligne.

"De plus, le spectacle ultérieur n'avait aucun intérêt à part nous distraire. Nous aurions pu utiliser ce temps pour approfondir nos analyses."

Les garants entendent votre point de vue relatif au théâtre d'improvisation, mais d'autres membres de la Convention ont particulièrement apprécié cette séquence.

"En réponse à ceux qui ont émis des doutes sur cet exercice, on nous a dit que nous aurions accès aux cartes en ligne. Certes, mais nous n'avons maintenant plus la possibilité d'émettre notre avis à leurs sujets. Je tiens à votre disposition si vous le souhaitez le tableau et les méthodes que nous avons utilisé pour arriver à ces chiffres. Deux autres choses m'ont choquée : j'ai eu le sentiment qu'on me reprochait de prendre trop souvent la parole. Je n'ai pris que deux fois la parole aujourd'hui : une fois pour représenter la salle bleue, alors que j'étais la seule à bien vouloir le faire car je n'ai pas peur de parler en public et je sais que ce n'est pas facile pour tout le monde de le faire. La deuxième fois, effectivement, en mon nom. Dois-je pour avoir le droit d'avoir une question, ne plus prendre la parole pour le groupe ?"

Les garants sont attentifs à ce que l'animation de la Convention favorise une circulation des prises de parole, et comprennent que cet objectif puisse être frustrant au regard du temps disponible. Ils encouragent autant que possible les membres de la Convention à porter des positions collectives dans le cadre de leurs interventions en plénière.

"Justement, au sujet de ma question et de la réponse qui y a été apportée : je pense, étant donné vos compétences, que vous savez mieux que moi que lorsqu'on crée un modèle statistique, il vient équiper d'intervalles de confiance. Visiblement, mon interlocuteur n'en avait aucune idée. J'ai du mal à comprendre comment il peut être expert d'un projet, nous donner des chiffres sans être en possibilité, (ou en capacité ou en volonté, mais bref) de nous expliquer la méthode. Je veux bien que tout le monde dans la salle ne soit pas intéressé ou pas capable de comprendre ce genre d'informations, mais tout de même l'information donnée devrait être la plus transparente possible. Nous dire que nous devons « faire confiance » comme cela a été dit ne me semble pas être le bon principe du fonctionnement de cette convention citoyenne. Je ne perçois pas notre rôle comme celui d'une chambre d'enregistrement. Aussi, mon ressenti après cette réflexion est qu'on nous a dit que nous étions trop bêtes pour comprendre. Sur 100 personnes, il serait étonnant que personne n'ait un bagage scientifique suffisant pour être en capacité d'analyser la pertinence des modèles choisis. Je croyais d'ailleurs que c'était une des raisons pour lesquels nous sommes 100, pour que cette convention soit dotée de compétences très variées." [remarque déposée sur la plateforme le 16/05/2025]

S'agissant de questions spécifiques qui n'auraient pas été entendues lors des échanges, telle que celle que vous avez posé sur les intervalles de confiance, les garants rappellent que les membres de la Convention peuvent aussi questionner l'EMS par écrit, et ainsi recevoir une réponse plus solide qu'un retour en direct, forcément limité au regard de la complexité du projet. Il va cependant de soi que la Convention ne permettra pas d'approfondir l'ensemble des dimensions techniques du projet, et qu'il convient de faire porter les débats sur les aspects essentiels qui sous-tendent les choix de conception.

7. "Plutôt que d'inviter des élus de l'opposition à présenter leurs contre-projets et à entamer, par la même occasion, leur campagne électorale (ce qui semble inapproprié), ne serait-il pas plus judicieux de mettre à contribution des experts capables d'analyser chaque version et de nous en faire une critique éclairée ?" [question déposée sur la plateforme le 12/05/2025]

Les garants ont répondu à une question similaire dont la réponse figure dans la FAQ (voir la question numéro 4 adressée aux garant·es). Les garants constatent que le souhait d'auditionner des élus d'opposition a été exprimé par une partie des membres de la Convention citoyenne.

Les garants considèrent que les élus d'opposition devraient pouvoir être entendus si la Convention le souhaite, au même titre que d'autres personnalités, représentants de collectifs ou experts. Les garants recommandent de traiter avec équilibre les différentes composantes de l'opposition.

Il est prévu que la Convention puisse préparer les auditions, par exemple en intersession, de façon à les conduire sur une base de questions préétablies à poser aux personnalités politiques, dont la (ou les) première(s) pourrai(en)t leur être communiquée(s) préalablement, avec un temps d'exposé laissant la place pour d'autres questions.

Les garants estiment que les membres de la Convention seront en capacité de discerner les éléments de discours à visée électorale, et d'en tenir compte dans leurs conclusions.

6. "Les propositions qui seront faites collectivement, à la fin des travaux de la convention, seront-elles décidées après un vote à la majorité, au consensus ou encore sous une autre forme ?" [question déposée sur la plateforme le 05/05/2025]

Les modalités de délibération de la Convention citoyenne seront proposées par l'équipe projet de l'EMS et Res publica, en prenant l'avis des garants. Ces modalités seront présentées avant la session finale de vote. Elles devront permettre au collectif de révéler son avis dans le respect de la diversité des positionnements.

5. "Hier lors de la discussion par Zoom, une demande était d'auditionner les commerçants sur le trajet du Tram. Aujourd'hui 06/05 dans les Dernières Nouvelles d'Alsace, page 35, il y a un article sur la position de l'Union des commerçants et artisans de Schiltigheim (Ucas) au sujet de ce tram. Un début de réponse à la question d'auditionner les commerçants de Schiltigheim et de Bischheim." [question déposée sur la plateforme le 05/05/2025]

Les garants prennent acte de la position prise dans la presse par l'Union des commerçants et artisans de Schiltigheim (Ucas).

Il appartiendra à la CC d'apprécier l'opportunité de l'audition des commerçants de Schiltigheim et de Bischheim, en tenant compte, si elle le souhaite, de la parution de cet article.

4. "Lors de la 1ère session, pendant le dernier travail en groupe dans lequel je me trouvais, s'est posé la question de l'utilité, de la pertinence d'entendre les élus d'opposition lors d'une prochaine session, notamment ceux qui ont fait des propositions alternatives de tracé du tram Nord et de ses aménagements connexes. Le pour avançait de plutôt que s'informer via les médias, il serait utile de les entendre sur ce sujet parce qu'ils ont des choses à dire, qu'ainsi nous membres de la convention citoyenne pourrions leur poser nos questions. Et ce d'autant plus que ces tracés alternatifs sont connus par une partie des membres de la convention, et qu'ils apparaissent dans notre livret citoyen. Le contre avançait qu'il y avait un risque de "campagne électorale avant l'heure qui pourrait nuire à la sérénité du travail de la convention, ou que cet exercice s'avèrerait peu utile si ces élus présentaient leurs projets de manière biaisée, en omettant par exemple les difficultés à surmonter. D'où ma question : serait-il possible (dans l'hypothèse où ils accepteraient l'invitation de la convention citoyenne) que vous en tant que garant.e.s de la convention citoyenne, vous travailliez en lien avec l'administration et l'équipe de Res publica pour proposer un cadre d'intervention/d'audition de ces élus pour favoriser l'efficacité de ses prises de parole et échanges avec les membres de la convention, dans l'objectif de nous apporter un avis éclairé, et en dehors des querelles d'affrontements partisans ?" [question déposée sur la plateforme le 27/04/2025]

Les garants considèrent que les élus d'opposition devraient pouvoir être entendus si la CC le souhaite, au même titre que d'autres personnalités ou représentants de collectifs.

Les modalités d'audition des personnalités seront proposées par l'EMS avec son prestataire (Res publica). Un cadrage des interventions est en effet nécessaire afin qu'elles puissent s'insérer dans le déroulé global des travaux de la CC et qu'elle puisse être préparées par les personnalités auditionnées pour répondre aux attentes des membres de la CC.

3. "Serait-il possible d'avoir un éclairage juridique concernant le risque lié aux procédures judiciaires administratives contre la convention citoyenne ? Au détour d'une question vendredi soir, il a été évoqué rapidement la décision du TA de Strasbourg qui avait été saisi par un référé suspension de débouter les personnes qui ont cherché à faire annuler la tenue de la convention citoyenne. Seulement, à moins d'avoir quelques notions de droit administratif, je ne suis pas sûre que les membres de la convention aient bien compris que si le TA n'a pas donné raison aux requérants, c'est uniquement sur le caractère d'urgence et absolument pas sur le fond de la décision. Et que donc, le TA aura à se prononcer dans les prochains mois. Peut-être serait-il intéressant pour des raisons de transparence d'évoquer tout cela lors de la prochaine session." [question déposée sur la plateforme le 27/04/2025]

Les garants estiment que les interrogations des membres de la CC concernant les recours juridiques à l'encontre de la CC sont légitimes au regard de l'investissement qui leur est demandé pour participer aux travaux.

Les garants recommandent que l'EMS apporte une information aux membres de la CC sur les suites données à ces recours et les développements possibles.

2. "Effort à entreprendre pour préciser systématiquement d'où les gens parlent. Lors de la première session, j'ai pu observer que certaines prises de parole de la part de membres de la convention quand iels adressaient les questions (issues des réflexions de petits groupes) aux intervenant.e.s pouvaient être assez revendicatifs, sans qu'il soit fait une distinction claire entre le rôle et la fonction d'un.e élu.e de ceux d'un.e agent.e territorial (même si cela a fait l'objet d'une précision de Sophie de Res publica). Je pense aussi, même si le temps est très contraint, et qu'il faut faire passer beaucoup de choses en peu de temps, que cela a comme utilité quand les personnes se présentent, parlent un peu de leur travail, de préciser leur posture professionnelle, leurs compétences et ainsi d'instaurer davantage un climat de confiance." [remarque déposée sur la plateforme le 27/04/2025]

Les garants rappellent que l'animation mise en place par l'EMS et Res publica s'appuie sur des modalités qui ont été présentées lors de la première session. Ces modalités sont reprises dans le livret et dans les documents consultables en ligne.

Les critères de sélection des membres ont été exposés, avec notamment l'exclusion des personnes ayant été directement impliquées dans le projet.

Durant le processus de sélection, une attention particulière a été portée sur la représentativité du panel. Du fait de leur lieu de résidence ou d'emploi, la moitié des membres est directement concernée par le projet. Cette caractéristique peut expliquer en partie des prises de paroles marquées de certains membres, fortement concernés par le projet et ses impacts.

Dans la mesure où la constitution du panel garantit l'absence de conflit d'intérêt majeur d'un membre entre les travaux de la CC et le projet, les garants n'estiment pas opportun que les prises de paroles des membres de la CC soient précédées d'une présentation du locuteur : elles risquent davantage d'enfermer les membres dans leur posture que de créer les conditions d'ouverture et de dialogue sur le fond des sujets.

En revanche, les garants rappellent l'importance que les intervenants extérieurs présentent leur affiliation avant de s'exprimer et déclarent leurs éventuels intérêts (professionnels, politiques...) au regard du projet.

Les garants notent que le prestataire de l'EMS pour l'animation de la CC (Res publica) veille à la circulation de la parole et l'incite à maintenir les efforts sur ce point.

1. "Bonjour, vous nous avez dit que notre parole serait écoutée, mais où verrons-nous cette garantie?" [question déposée sur la plateforme le 26/04/2025]

Les garants seront vigilants à ce que l'organisation mise en place par l'EMS avec l'appui de son prestataire Res publica permette que :

- les paroles des membres de la CC bénéficient d'une écoute réciproque (régulation des échanges) durant la phase de formation de leur conviction collective
- les modalités de travail assurent une traduction sincère des échanges dans la construction du consensus final puis dans la phase de vote.

Les garants n'ont pas d'action sur les suites données aux travaux de la CC qui relèveront de l'EMS, selon les orientations prises par leurs élus. Ils notent que l'exécutif actuel s'est engagé publiquement à donner suite aux recommandations de la CC.