

ENQUETE PUBLIQUE

du 24 septembre 2012 au 03 novembre 2012

**Projet de création d'une ligne de bus à haut niveau de service
entre la Gare Centrale de Strasbourg et l'Espace Européen de
l'Entreprise à Schiltigheim et à la mise en compatibilité du
plan d'occupation des sols de Bischheim**



**Décision de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Strasbourg
en date du 24 juillet 2012**

**Arrêté de Monsieur le Président de la Communauté Urbaine de Strasbourg
en date du 04 septembre 2012**

VOLUME 2

ANNEXES

COMMISSION D'ENQUETE

Président : Monsieur Jean ANNAHEIM

Membres : Madame Brigitte REIBEL
Monsieur Thierry TOURNIER

III. ANNEXES

Annexe 1 : Certificat d'affichage de la CUS	3
Annexe 2 : Certificat d'affichage de la Commune de Schiltigheim	4
Annexe 3 : Certificat d'affichage de la Commune de Bischheim	5
Annexe 4 : Certificat d'affichage du CSC de Cronembourg	6
Annexe 5 : Premier avis de l'ouverture de l'enquête publique paru dans la presse régionale (DNA)	7
Annexe 6 : Premier avis d'ouverture de l'enquête publique paru dans la presse régionale (Les Affiches Moniteurs)	8
Annexe 7 : Second avis de l'ouverture de l'enquête publique paru dans la presse régionale (DNA)	9
Annexe 8 : Second avis de l'ouverture de l'enquête publique paru dans la presse régionale (Les Affiches Moniteurs)	10
Annexe 9 : Compte rendu de la réunion publique d'information du 25 octobre 2012 au Centre Socioculturel de Cronembourg	11
Annexe 10 : Compte rendu de la réunion publique d'information du 29 octobre 2012 à la Mairie de Schiltigheim	39
Annexe 11 : Demande de mémoire en réponse	60
Annexe 12 : Réponse du maître d'ouvrage	68
Annexe 13 : Projet du réseau CTS fin 2013	89

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

ANNEXE 1

Certificat d'affichage de la Communauté urbaine de Strasbourg



POLE COMMUNICATION ET RAYONNEMENT INTERNATIONAL
Veille stratégique et documentation



Certificat d’Affichage

Le Président de la Communauté urbaine de Strasbourg, certifie par la présente que l'arrêté et l'avis concernant l'enquête publique portant sur le projet de création d'une ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et sur la mise en compatibilité du plan d'occupation des sols de Bischheim ont été affichés aux endroits officiels du 21 septembre 2012 au 3 novembre 2012.

Strasbourg, le **- 6 NOV. 2012**

Le Président,
Par déléation,



Claudine DEMUMIEUX
Chef de service

Votre contact : Valérie STEINMANN - Tél. 03 88 60 90 90 poste 37754 – Fax 03 88 60 96 85
Affichage N° 5291



Ville et Communauté urbaine
1 parc de l'Étoile
67076 Strasbourg Cedex - France

Téléphone : +33 (0)3 88 60 90 90
Courriel : courrier@strasbourg.eu
Site internet : www.strasbourg.eu



Impression sur papier recyclé

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

ANNEXE 2

Certificat d'affichage de la Commune de Schiltigheim



ATTESTATION

Le Maire de la commune de SCHILTIGHEIM certifie :

Que l'arrêté de Monsieur le Président de la Communauté Urbaine de Strasbourg du 4 Septembre 2012 ordonnant l'ouverture de l'enquête publique relative au projet de création d'une ligne de bus à Haut Niveau de Service entre la Gare centrale de Strasbourg et l'Espace Européen de l'Entreprise de Schiltigheim et à la mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de BISCHHEIM, du 24 septembre 2012 et jusqu'au 3 Novembre 2012 inclus, a été affiché du 24 septembre 2012 au 3 novembre 2012 inclus :

- A l'Hôtel de Ville de Schiltigheim – 110, route de Bischwiller.

Cette attestation est délivrée pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à Schiltigheim, le 05 Novembre 2012

Le Maire,
Par délégation

Danielle DAMBACH
Adjointe au Maire

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

ANNEXE 3

Certificat d'affichage de la Commune de Bischheim

Le Maire



ATTESTATION

Le Maire de la commune de BISCHHEIM certifie :

Que l'arrêté de Monsieur le Président de la Communauté urbaine de Strasbourg du 4 septembre 2012 ordonnant l'ouverture de l'enquête publique relative au projet de création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service entre la Gare centrale de Strasbourg et l'Espace Européen de l'Entreprise de Schiltigheim et à la mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de BISCHHEIM, du 24 septembre 2012 et jusqu'au 3 novembre 2012 inclus, a été affiché du 24 septembre 2012 au 3 novembre 2012 inclus :

- À l'Hôtel de ville de BISCHHEIM – 37, route de Bischwiller

Cette attestation est délivrée pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à Strasbourg, le 05/11/2012,



ANDRÉ KLEIN-MOSSER

Toute correspondance est à adresser impersonnellement à Monsieur le Maire - 37 route de Bischwiller - BP 34 - 67801 Bischheim cedex
Tel: 03 88 20 83 83 - Fax: 03 88 62 13 05 www.ville-bischheim.fr

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

ANNEXE 4

Certificat d'affichage du CSC de Cronembourg



ATTESTATION

Le Directeur du Centre socioculturel de CRONENBOURG certifie :

Que l'arrêté de Monsieur le Président de la Communauté urbaine de Strasbourg du 4 septembre 2012 ordonnant l'ouverture de l'enquête publique relative au projet de création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service entre la Gare centrale de Strasbourg et l'Espace Européen de l'Entreprise de Schiltigheim et à la mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de BISCHHEIM, du 24 septembre 2012 et jusqu'au 3 novembre 2012 inclus, a été affiché du 24 septembre 2012 au 3 novembre 2012 inclus :

- **Au Centre socioculturel Victor Schœlcher – 56, rue du Rieth**

Cette attestation est délivrée pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à Strasbourg, le 05/11/2012,

Pour Monsieur LAURENT CECILE,

Jérôme DIAMONEKA,

Adjoint de Direction

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

ANNEXE 5.

Premier avis d'ouverture de l'enquête publique par voie de presses régionales.

Les "Dernières Nouvelles d'Alsace" n° 214 du vendredi 07 septembre 2012

COMMUNAUTE URBAINE DE STRASBOURG
DIRECTION DE LA MOBILITE ET DES TRANSPORTS

Enquête publique

Par arrêté en date du 4 septembre 2012 du président de la Communauté urbaine, une enquête publique relative au projet de création d'une ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare centrale de Strasbourg et l'Espace européen de l'entreprise à SCHILTIGHEIM et à la mise en compatibilité du plan d'occupation des sols de BISCHHEIM sera menée.

A cet effet, sont désignés par le président du tribunal administratif en qualité de membres de la commission d'enquête :

- Monsieur Jean ANNAHEIM, président de la commission d'enquête, demeurant au 11, rue Wimpfeling - 67600 SELESTAT
- Madame Brigitte REIBEL, membre de la commission d'enquête,
- Monsieur Thierry TOURNIER, membre de la commission d'enquête,
- Monsieur Jean-Claude BRAUN, membre suppléant
- Madame Solange WALTER, membre suppléant.

Le dossier d'enquête ainsi qu'un registre d'enquête à feuillets non mobiles cotés et paraphés par les membres de la commission d'enquête seront déposés dans les quatre lieux d'exposition suivants : au siège de la Communauté urbaine - 1, parc de l'Etoile à STRASBOURG, au centre socioculturel Victor-Schœlcher - 56, rue du Rieth à STRASBOURG, à l'hôtel de ville de SCHILTIGHEIM - 110, route de Bischwiller à SCHILTIGHEIM et à l'hôtel de ville de BISCHHEIM - 37, route de Bischwiller à BISCHHEIM, selon arrêté de la Communauté urbaine de Strasbourg, afin que chacun puisse prendre connaissance du dossier. La durée de consultation est prévue du 24 septembre 2012 jusqu'au 3 novembre 2012 inclus.

Le public pourra consigner ses observations sur les registres d'enquête ou les adresser par écrit au président de la Commission d'enquête désigné par le président du tribunal administratif - M. Jean ANNAHEIM, à l'adresse suivante (avec mention écrite : « projet de création d'une ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare centrale de STRASBOURG et l'Espace européen de l'entreprise à SCHILTIGHEIM et à la mise en compatibilité du Plan d'occupation des sols de BISCHHEIM ») :

Monsieur le président de la Commission d'enquête
Service Conduite de Projets Transports
Direction de la Mobilité et des Transports
1, parc de l'Etoile - 67076 STRASBOURG Cedex

Deux réunions publiques seront tenues aux lieux et aux dates suivantes :

Au centre socioculturel Victor-Schœlcher (56, rue du Rieth à STRASBOURG)

- le 25 octobre de 19 h à 21 h
- A l'hôtel de ville de SCHILTIGHEIM (110, route de Bischwiller) :
- le 29 octobre de 19 h à 21 h

Les membres de la Commission d'enquête se tiendront à la disposition du public pour recevoir les observations :

Au centre socioculturel Victor-Schœlcher (56, rue du Rieth à STRASBOURG), les jours suivants :

- le 24 septembre de 9 h à 12 h
- le 3 novembre de 16 h à 19 h

Au siège de la Communauté urbaine (1, parc de l'Etoile à STRASBOURG - salle 144 - niveau 0) :

- le 29 septembre de 9h à 12h

A l'Hôtel de Ville de Schiltigheim (110, route de Bischwiller à Schiltigheim - hall d'entrée - niveau 0) :

- le 8 octobre de 9 h à 12 h

A la Chambre de métiers (30, avenue de l'Europe à SCHILTIGHEIM - entrée côté « formations » - niveau 0)

- le 10 octobre de 11 h 30 à 14 h 30
- le 31 octobre de 11 h 30 à 14 h 30

A l'hôtel de ville de BISCHHEIM (37, route de Bischwiller)

- le 13 octobre de 9 h à 12 h

A la Gare centrale de Strasbourg (Place de la Gare à Strasbourg, quai 1, repère « U », Salle des attendants)

- le 20 octobre de 9 h à 12 h

La dernière permanence de la Commission d'enquête aura lieu le samedi 3 novembre de 16 h à 19 h au centre socioculturel Victor-Schœlcher de Cronembourg (56, rue du Rieth).

A l'expiration du délai d'enquête, les registres de l'enquête seront clos et signés par le président de la Commission d'enquête. Il disposera d'un délai de trente jours pour transmettre à M. le président de la Communauté urbaine de Strasbourg le dossier avec son rapport dans lequel figureront ses conclusions motivées.

Le rapport et les conclusions motivées du commissaire enquêteur seront tenus à la disposition du public à la Direction de la Mobilité et des Transports de la Communauté urbaine de Strasbourg.

**Le président de la
Communauté urbaine de Strasbourg**

1301602

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

ANNEXE 6

Premier avis d'ouverture de l'enquête publique par voie de presses régionales.

Les "Affiches Moniteur" n° 72 du vendredi 07 septembre 2012

- 11188 -
COMMUNAUTÉ URBAINE DE STRASBOURG
Direction de la mobilité et des transports
Enquête publique

Par Arrêté en date du 4 septembre 2012 du Président de la Communauté Urbaine, une enquête publique relative au projet de création d'une ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de **Strasbourg** et l'Espace Européen de l'Entreprise à **Schiltigheim** et à la mise en compatibilité du plan d'occupation des sols de **Bischheim** sera menée.

À cet effet, sont désignés par le Président du Tribunal Administratif en qualité de membres de la commission d'enquête :

M. Jean ANNAHEIM, Président de la commission d'enquête, demeurant au 11, rue Wimpfeling, 67600 Sélestat
Mme Brigitte REISEL, Membre de la commission d'enquête,
M. Thierry TOURNIER, Membre de la commission d'enquête.
M. Jean-Claude BRAUN, membre suppléant
Mme Solange WALTER, membre suppléant.

Le dossier d'enquête ainsi qu'un registre d'enquête à feuillets non mobiles cotés et paraphés par les membres de la commission d'enquête seront déposés dans les quatre lieux d'exposition suivants : au siège de la Communauté Urbaine - 1, parc de l'Étoile à Strasbourg, au centre socioculturel Victor Schœlcher - 56 rue du Rieth à Strasbourg, à l'Hôtel de Ville de Schiltigheim - 110, route de Bischwiller à Schiltigheim et à l'Hôtel de Ville de Bischheim - 37, route de Bischwiller à Bischheim, selon Arrêté de la Communauté Urbaine de Strasbourg, afin que chacun puisse prendre connaissance du dossier. La durée de consultation est prévue **du 24 septembre 2012 jusqu'au 3 novembre 2012 inclus**.

Le public pourra consigner ses observations sur les registres d'enquête ou les adresser par écrit au Président de la Commission d'enquête désigné par le Président du Tribunal Administratif - M. Jean ANNAHEIM, à l'adresse suivante (avec mention écrite : "projet de création d'une ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et à la mise en compatibilité du plan d'occupation des sols de Bischheim") :

M. le Président de la Commission d'enquête - Service Conduite de Projets Transports - Direction de la Mobilité et des Transports, 1 parc de l'Étoile, 67076 Strasbourg Cedex

Deux réunions publiques seront tenues aux lieux et aux dates suivantes :

Au centre socioculturel Victor Schœlcher (56 rue du Rieth à Strasbourg)
le 25/10 de 19 h à 21 h
À l'Hôtel de Ville de Schiltigheim (110, route de Bischwiller) : le 29/10 de 19 h à 21 h
Les membres de la Commission d'enquête se tiendront à la disposition du public pour recevoir les observations :

Au centre socioculturel Victor Schœlcher (56 rue du Rieth à Strasbourg), les jours suivants :

le 24/9 de 9 h à 12 h	le 3/11 de 16 h à 19 h
-----------------------	------------------------

Au siège de la Communauté Urbaine (1, parc de l'Étoile à Strasbourg - salle 144 niveau 0) : le 29/9 de 9 h à 12 h
À l'Hôtel de Ville de Schiltigheim (110, route de Bischwiller à Schiltigheim - hall d'entrée - niveau 0) : le 6/10 de 9 h à 12 h
À la Chambre de Métiers (30, avenue de l'Europe à Schiltigheim - entrée côté « formations » - niveau 0)
le 10/10 de 11 h 30 à 14 h 30

le 31/10 de 11 h 30 à 14 h 30

À l'Hôtel de Ville de Bischheim (37, route de Bischwiller) le 13/10 de 9 h à 12 h
À la Gare Centrale de Strasbourg (Place de la Gare à Strasbourg, quai 1, repère « U », Salle des attendants) le 20/10 de 9 h à 12 h
La dernière permanence de la Commission d'enquête aura lieu le samedi 3 novembre de 16 h à 19 h au centre socioculturel Victor Schœlcher de Cronenbourg (56, rue du Rieth).

À l'expiration du délai d'enquête, les registres de l'enquête seront clos et signés par le Président de la Commission d'enquête. Il disposera d'un délai de trente jours pour transmettre à M. le Président de la Communauté Urbaine de Strasbourg le dossier avec son rapport dans lequel figureront ses conclusions motivées.

Le rapport et les conclusions motivées du commissaire enquêteur seront tenus à la disposition du public à la Direction de la Mobilité et des Transports de la Communauté Urbaine de Strasbourg.

Le Président de la Communauté Urbaine de Strasbourg

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

ANNEXE 7

Second avis d'ouverture de l'enquête publique par voie de presses régionales.

Les "Dernières Nouvelles d'Alsace" du mardi 02 octobre 2012

COMMUNAUTE URBAINE DE STRASBOURG
DIRECTION DE LA MOBILITE ET DES TRANSPORTS

Enquête publique

Par arrêté en date du 4 septembre 2012 du président de la Communauté urbaine, une enquête publique relative au projet de création d'une ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare centrale de Strasbourg et l'Espace européen de l'entreprise à SCHILTIGHEIM et à la mise en compatibilité du plan d'occupation des sols de BISCHHEIM sera menée.

A cet effet, sont désignés par le président du tribunal administratif en qualité de membres de la commission d'enquête :

- Monsieur Jean ANNAHEIM, président de la commission d'enquête, demeurant au 11, rue Wimpfeling - 67600 SELESTAT
- Madame Brigitte REIBEL, membre de la commission d'enquête,
- Monsieur Thierry TOURNIER, membre de la commission d'enquête.
- Monsieur Jean-Claude BRAUN, membre suppléant
- Madame Solange WALTER, membre suppléant.

Le dossier d'enquête ainsi qu'un registre d'enquête à feuillets non mobiles cotés et paraphés par les membres de la commission d'enquête seront déposés dans les quatre lieux d'exposition suivants : au siège de la Communauté urbaine - 1, parc de l'Etoile à STRASBOURG, au centre socioculturel Victor-Schoelcher - 56, rue du Rieth à STRASBOURG, à l'hôtel de ville de SCHILTIGHEIM - 110, route de Bischwiller à SCHILTIGHEIM et à l'hôtel de ville de BISCHHEIM - 37, route de Bischwiller à BISCHHEIM, selon arrêté de la Communauté urbaine de Strasbourg, afin que chacun puisse prendre connaissance du dossier. La durée de consultation est prévue du 24 septembre 2012 jusqu'au 3 novembre 2012 inclus.

Le public pourra consigner ses observations sur les registres d'enquête ou les adresser par écrit au président de la Commission d'enquête désigné par le président du tribunal administratif - M. Jean ANNAHEIM, à l'adresse suivante (avec mention écrite : « projet de création d'une ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare centrale de STRASBOURG et l'Espace européen de l'entreprise à SCHILTIGHEIM et à la mise en compatibilité du Plan d'occupation des sols de BISCHHEIM ») :

Monsieur le président de la Commission d'enquête
Service Conduite de Projets Transports
Direction de la Mobilité et des Transports
1, parc de l'Etoile - 67076 STRASBOURG Cedex

Deux réunions publiques seront tenues aux lieux et aux dates suivantes :

Au centre socioculturel Victor-Schoelcher (56, rue du Rieth à STRASBOURG)

- le 25 octobre de 19 h à 21 h

A l'hôtel de ville de SCHILTIGHEIM (110, route de Bischwiller) :

- le 29 octobre de 19 h à 21 h

Les membres de la Commission d'enquête se tiendront à la disposition du public pour recevoir les observations :

Au centre socioculturel Victor-Schoelcher (56, rue du Rieth à STRASBOURG), les jours suivants :

- le 24 septembre de 9 h à 12 h
- le 3 novembre de 16 h à 19 h

Au siège de la Communauté urbaine (1, parc de l'Etoile à STRASBOURG - salle 144 - niveau 0) :

- le 29 septembre de 9h à 12h

A l'Hôtel de Ville de Schiltigheim (110, route de Bischwiller à Schiltigheim - hall d'entrée - niveau 0) :

- le 6 octobre de 9 h à 12 h

A la Chambre de métiers (30, avenue de l'Europe à SCHILTIGHEIM - entrée côté « formations » - niveau 0)

- le 10 octobre de 11 h 30 à 14 h 30
- le 31 octobre de 11 h 30 à 14 h 30

A l'hôtel de ville de BISCHHEIM (37, route de Bischwiller)

- le 13 octobre de 9 h à 12 h

A la Gare centrale de Strasbourg (Place de la Gare à Strasbourg, quai 1, repère « U », Salle des attendants)

- le 20 octobre de 9 h à 12 h

La dernière permanence de la Commission d'enquête aura lieu le samedi 3 novembre de 16 h à 19 h au centre socioculturel Victor-Schoelcher de Cronembourg (56, rue du Rieth).

A l'expiration du délai d'enquête, les registres de l'enquête seront clos et signés par le président de la Commission d'enquête. Il disposera d'un délai de trente jours pour transmettre à M. le président de la Communauté urbaine de Strasbourg le dossier avec son rapport dans lequel figureront ses conclusions motivées.

Le rapport et les conclusions motivées du commissaire enquêteur seront tenus à la disposition du public à la Direction de la Mobilité et des Transports de la Communauté urbaine de Strasbourg.

**Le président de la
Communauté urbaine de Strasbourg**

[343195

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

ANNEXE 8

Second avis d'ouverture de l'enquête publique par voie de presses régionales.

Les "Affiches Moniteur" du mardi 02 octobre 2012

- 1185 -

COMMUNAUTÉ URBAINE DE STRASBOURG
Direction de la mobilité et des transports
Enquête publique

Par Arrêté en date du 4 septembre 2012 du Président de la Communauté Urbaine, une enquête publique relative au projet de création d'une ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de **Strasbourg** et l'Espace Européen de l'Entreprise à **Schiltigheim** et à la mise en compatibilité du plan d'occupation des sols de **Bischheim** sera menée.

À cet effet, sont désignés par le Président du Tribunal Administratif en qualité de membres de la commission d'enquête :

M. Jean ANNAHEIM, Président de la commission d'enquête, demeurant au 11, rue Wimpfeling, 67600 Sélestat
Mme Brigitte REIBEL, Membre de la commission d'enquête,
M. Thierry TOURNIER, Membre de la commission d'enquête,
M. Jean-Claude BRAUN, membre suppléant
Mme Solange WALTER, membre suppléant.

Le dossier d'enquête ainsi qu'un registre d'enquête à feuillets non mobiles cotés et paraphés par les membres de la commission d'enquête seront déposés dans les quatre lieux d'exposition suivants : au siège de la Communauté Urbaine - 1, parc de l'Étoile à Strasbourg, au centre socioculturel Victor Schœlcher - 56 rue du Rieth à Strasbourg, à l'Hôtel de Ville de Schiltigheim - 110, route de Bischwiller à Schiltigheim et à l'Hôtel de Ville de Bischheim - 37, route de Bischwiller à Bischheim, selon Arrêté de la Communauté Urbaine de Strasbourg, afin que chacun puisse prendre connaissance du dossier. La durée de consultation est prévue du **24 septembre 2012 jusqu'au 3 novembre 2012 inclus**.

Le public pourra consigner ses observations sur les registres d'enquête ou les adresser par écrit au Président de la Commission d'enquête désigné par le Président du Tribunal Administratif - M. Jean ANNAHEIM, à l'adresse suivante (avec mention écrite : "projet de création d'une ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et à la mise en compatibilité du plan d'occupation des sols de Bischheim") :

M. le Président de la Commission d'enquête - Service Conduite de Projets Transports - Direction de la Mobilité et des Transports, 1 parc de l'Étoile, 67076 Strasbourg Cedex

Deux réunions publiques seront tenues aux lieux et aux dates suivantes :

Au centre socioculturel Victor Schœlcher (56 rue du Rieth à Strasbourg) le 25/10 de 19 h à 21 h
À l'Hôtel de Ville de Schiltigheim (110, route de Bischwiller) : le 29/10 de 19 h à 21 h
Les membres de la Commission d'enquête se tiendront à la disposition du public pour recevoir les observations :

Au centre socioculturel Victor Schœlcher (56 rue du Rieth à Strasbourg), les jours suivants :

le 24/9 de 9 h à 12 h	le 3/11 de 16 h à 19 h
-----------------------	------------------------

Au siège de la Communauté Urbaine (1, parc de l'Étoile à Strasbourg - salle 144 niveau 0) : le 29/9 de 9 h à 12 h
À l'Hôtel de Ville de Schiltigheim (110, route de Bischwiller à Schiltigheim - hall d'entrée - niveau 0) : le 8/10 de 9 h à 12 h
À la Chambre de Métiers (30, avenue de l'Europe à Schiltigheim - entrée côté « formations » - niveau 0) le 10/10 de 11 h 30 à 14 h 30 le 31/10 de 11 h 30 à 14 h 30
À l'Hôtel de Ville de Bischheim (37, route de Bischwiller) le 13/10 de 9 h à 12 h
À la Gare Centrale de Strasbourg (Place de la Gare à Strasbourg, quai 1, repère « U », Salle des attendants) le 20/10 de 9 h à 12 h

La dernière permanence de la Commission d'enquête aura lieu le samedi 3 novembre de 16 h à 19 h au centre socioculturel Victor Schœlcher de Cronembourg (56, rue du Rieth).

À l'expiration du délai d'enquête, les registres de l'enquête seront clos et signés par le Président de la Commission d'enquête. Il disposera d'un délai de trente jours pour transmettre à M. le Président de la Communauté Urbaine de Strasbourg le dossier avec son rapport dans lequel figureront ses conclusions motivées.

Le rapport et les conclusions motivées du commissaire enquêteur seront tenus à la disposition du public à la Direction de la Mobilité et des Transports de la Communauté Urbaine de Strasbourg.

Le Président de la Communauté Urbaine de Strasbourg

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

ANNEXE 9

Réunion publique du 25 octobre 2012
Centre Socioculturel de Cronembourg

La séance est ouverte à 19 heures 20.

M. Jean ANNAHEIM, Président de la Commission d'Enquête.

M. Gilles BROCHARD, Chef du Service Conduite de Projets de Transports, M. Laurent HERVE, Chef de Projet BHNS, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs les présidents et représentants d'association, Mesdames et Messieurs, bonsoir et bienvenue à cette réunion publique d'information.

Je me présente : je suis Jean ANNAHEIM, président de la commission chargée de l'enquête publique relative au Bus à Haut Niveau de Service. Cette commission est composée de trois membres commissaires-enquêteurs : Mme Brigitte REIBEL de Rixheim (Haut-Rhin), M. Thierry TOURNIER d'Ittenheim et moi-même de Sélestat. Nous sommes tous les trois désignés par le président du Tribunal administratif de Strasbourg. Nous sommes neutres et indépendants ; nous n'avons aucun lien avec le maître d'ouvrage ni avec les municipalités concernées par le projet ni avec les associations.

En préambule à cette réunion publique, je voudrais apporter un éclairage sur deux volets qui me paraissent essentiels, qui sont souvent méconnus par le public. Il s'agit du rôle de la commission d'enquête et de la procédure d'enquête.

Notre rôle consiste bien sûr à être à l'écoute du public et à recueillir tous les éléments nous permettant d'établir un premier document, c'est-à-dire notre rapport. Ce rapport relate le déroulement de l'enquête et comporte l'ensemble des observations du public sur lesquelles nous portons notre analyse et notre avis. Conjointement, nous demanderons au maître d'ouvrage de se prononcer sur chacune des observations.

Nous allons porter, dans un deuxième document, nos conclusions et notre avis motivé sur le projet. Cet avis sera forcément favorable ou défavorable.

L'avis favorable peut être accompagné de recommandations ou de réserves. S'agissant des recommandations, libre au porteur du projet de les suivre ou non puisqu'il ne s'agit là que de suggestions et de préconisations de notre part visant à améliorer le projet. Les réserves, quant à elles, sont restrictives. En effet, tant que la totalité des réserves n'est pas levée, l'avis est considéré défavorable. Nous émettons des réserves lorsque nous estimons qu'une modification ou un aménagement est indispensable pour la cohérence ou le bien-fondé du projet.

Pour porter cet avis, nous allons nous baser sur plusieurs éléments : l'étude approfondie du dossier d'enquête qui est le même que celui que vous avez à votre disposition, nos différentes visites de lieux, les observations qui figurent dans les registres, les courriels et les courriers qui nous sont adressés et également sur les échanges qui auront lieu ce soir.

A ce titre, il m'appartient de porter à votre connaissance que toutes les prises de parole de ce soir seront consignées dans un compte rendu, mot à mot, établi par un secrétariat indépendant, Mme Christine HAUSSER, sténotypiste de Strasbourg.

11

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

Pour garantir l'indépendance de ce secrétariat, je précise que Mme HAUSSER a été sollicitée par la commission d'enquête et non pas par le maître d'ouvrage.

A l'issue de l'enquête, c'est-à-dire le 3 novembre 2012, date à laquelle nous tenons notre dernière permanence de 16 à 19 heures, ici même au Centre Socioculturel, nous avons un mois pour remettre notre rapport, nos conclusions et notre avis motivé au maître d'ouvrage, en copie la préfecture du Bas-Rhin et le Tribunal administratif. L'ensemble de ces documents seront disponibles au public durant un an au siège de la Communauté urbaine de Strasbourg, au service Conduite de Projets de Transports au 2^{ème} étage.

Enfin, s'agissant de l'organisation de cette soirée, nous avons prévu une durée de deux heures environ. Le maître d'ouvrage va vous présenter le projet. A l'issue, vous aurez l'opportunité de poser toutes vos questions au maître d'ouvrage concernant le projet et à la commission concernant la réglementation ou la procédure de l'enquête. Je vous demanderai à ce titre de bien vouloir décliner votre identité préalablement à chacune de vos questions.

Enfin, pour terminer, nous avons également mis à votre disposition un registre d'enquête sur lequel vous pourrez porter vos observations à l'issue de la réunion.

Je vous remercie de votre attention et passe la parole à M. Laurent HERVE.

M. Laurent HERVE, chef de projet BHNS.

Bonsoir.

Je suis Laurent HERVE, responsable de projet à la Communauté urbaine de Strasbourg de ce projet de Bus à Haut Niveau de service.

Je vais vous faire une présentation sur différents points ce soir, notamment les modalités de l'enquête publique, la définition de ce qu'est un Bus à Haut Niveau de Service, l'historique du projet, un rappel sur les objectifs du projet, le bilan de la concertation, les caractéristiques de l'avant-projet, les coûts, le planning puis nous passerons au débat et aux échanges avec vous.

Les modalités de l'enquête publique, M. ANNAHEIM en a parlé.

Le Bus à Haut Niveau de Service, qu'est-ce ? C'est une ligne de bus avec un service équivalent à celui du tramway mais a un coût moindre.

A quoi correspond ce niveau de service ? C'est une fréquence élevée pour le bus, une grande vitesse, des temps de trajet garantis, un confort à l'intérieur des véhicules, un système d'information des voyageurs aussi bien en station que sur les quais. Vous pourrez avoir les temps de parcours, d'attente, la fréquence à laquelle arriveront les bus, comme sur le tramway.

Ce service peut être obtenu de différente manière :

- par des aménagements de voirie,
- le site propre qui permet de garantir une bonne vitesse commerciale à la ligne de bus,
- un système de priorités aux feux qui nous garantit également une bonne vitesse commerciale et des temps de parcours sur la ligne,
- une grande visibilité, avec une signalétique particulière sur le site propre, des arrêts avec un *design* particulier, tout comme le matériel roulant qui aura une découpe, une ligne spécifique et un aménagement intérieur confortable.

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

Quelques mots sur les différentes dates de ce projet. Le 25 juin 2010, la Communauté urbaine de Strasbourg a approuvé le schéma directeur des transports collectifs. En janvier-février 2011 s'est déroulée la concertation publique. Le bilan de la concertation publique a été approuvé par le Conseil de la Communauté urbaine au mois d'avril 2011. Dans la foulée, se sont déroulées les études d'avant-projet qui ont été approuvées au dernier Conseil de CUS en juillet 2012.

Ce projet fait partie de la première étape du schéma directeur des transports collectifs. Vous le voyez ici représenté. (6^{ème} diapositive)

(Arrivée de M. OEHLER à 19 heures 28)

Je passe la parole à M. Serge OEHLER.

M. Serge OEHLER, Adjoint au Maire de Strasbourg.

Bonsoir. Mesdames et Messieurs, veuillez m'excuser de ce retard. J'étais à l'école maternelle Paul Langevin pour un conseil d'école ; les parents d'élèves avaient aussi beaucoup de questions. J'ai dû venir de l'EPSAN au BHNS. Je leur ai dit de venir à la réunion publique mais ils voulaient terminer le conseil d'école.

Ce soir, c'est un grand moment pour le quartier et pour l'ensemble des quartiers – je ne sais pas si des personnes du quartier de la Gare sont présentes – puisque cela part du quartier Gare et va jusqu'à l'Espace Européen de l'Entreprise – je salue M. LALLY, le directeur de la CTS. Ce projet va nous permettre d'avoir – j'appelle cela un tram sur pneu – un transport en commun sur un site propre. Il va permettre d'accéder rapidement d'un point à un autre.

(Arrivée de M. RIES à 19 heures 30)

Le BHNS a pour mission d'amener plus rapidement les personnes de la Gare vers l'Espace Européen de l'Entreprise jusqu'à la Chambre des Métiers en passant évidemment par le quartier, donc la Cité des Sciences. Il nous permettra d'aller de la place Arago à la Gare en à peine une dizaine de minutes. C'est vrai que c'est une nouveauté intéressante.

L'autre aspect est que cela va délester la ligne de bus 19 car aux heures de pointe, elle est très chargée ; les habitants de Cronenbourg le savent. De 7 à 9 heures, toutes les personnes qui vont à l'Espace Européen de l'Entreprise sortent à la Rotonde et prennent la ligne 19 ; il n'y a plus de place pour tous les autres usagers. Cela va être un changement.

Nous allons laisser les techniciens vous présenter le tout. Nous avons plaisir d'être avec vous. Nous sommes tout ouïe pour la suite.

M. Laurent HERVE, chef de projet BHNS.

Un mot sur les objectifs du projet. Il s'agit de :

- proposer rapidement aux habitants de Cronenbourg, aux étudiants du campus et aux salariés de l'Espace Européen de l'Entreprise une liaison directe et performante entre leur lieu de travail et l'habitat et le secteur Gare et centre-ville de Strasbourg.
- Concevoir à long terme un réseau structurant (en pointillé sur la carte de la 7ème diapositive). Il va venir mailler le réseau structurant de transport collectif.
- Faciliter les déplacements par des dispositifs d'échanges tels que la réalisation d'un parking-relais qui sera en lien avec l'autoroute A35 et l'autoroute A4. Cela permet de

13

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

favoriser le transport modal. Nous aurons également des vélos-parcs disposés le long de la ligne pour ceux qui veulent faire le dernier kilomètre en vélo ou pour pouvoir rejoindre le BHNS. Ce sont des éléments plus accessoirement mais néanmoins importants.

Lors la concertation qui a eu lieu en 2011, le public avait demandé à approfondir certains points. Ces points concernaient notamment le tracé mais également les insertions du Bus à Haut Niveau de Service sur la voirie. Je vais les passer toutes en revue puisqu'elles figurent dans l'étude d'impact. Nous avons fait des études de variance sur ces différents points : insertion sur l'avenue de l'Europe, sur la rue de Hausbergen, le tracé via le Campus/CNRS ou son contournement, l'insertion sur la route du Rieth et la rue Lavoisier, le secteur de la Gare aux Marchandises, le terminus Rotonde ou celui de la Gare ainsi que l'entrée de ville (le BHNS passera-t-il par la rue Wodli ou par la petite rue des Magasins ?).

Je vais vous présenter l'ensemble des points et vous présenter en lien les avantages et inconvénients de chacune.

Sur le tracé rue Wodli. Nous avons fait une sortie en bus avec les habitants de Cronembourg qui nous avaient dit : « Comment pouvez-vous nous garantir des temps de parcours avec un tracé qui passe par la petite rue des Magasins et un retour via la rue Wodli ? » Le bureau d'études, qui est Arcadis, a approfondi ce point-là et a proposé de réaliser un site propre intégral sur la rue Wodli de manière à s'affranchir des contraintes de circulation que l'on rencontre effectivement sur le boulevard Wilson, avec une station sur la rue Wodli beaucoup plus lisible puisque l'on a des quais en vis-à-vis et non pas des quais disjoints, un sur la rue Wodli et un sur la petite rue des Magasins.

Nous proposons la variante – c'est l'évolution du projet – suivante dans le dossier d'enquête : un tracé avec un site propre intégral via la rue Wodli permettant ainsi de garantir une régularité et une bonne vitesse commerciale pour le bus et des temps de parcours garantis pour les usagers.

Sur le terminus Rotonde ou Terminus de la Gare. Sur ce point, à l'époque nous avons déjà exposé les potentiels de dessertes en ce qui concerne ces deux variantes.

Aujourd'hui, sur la ligne 19 qui a son terminus à Rotonde, environ 30 % des voyageurs sont en destination de la Gare. C'est vraiment le pôle qui attire principalement les clients de la ligne 19. C'est un point important. Le reste de la clientèle se répartit sur l'ensemble du réseau du territoire.

Les temps de parcours ont été analysés : le temps de parcours pour la variante Rotonde est légèrement plus défavorable.

On sait difficilement aujourd'hui rajouter une autre ligne sur Rotonde qui connaît déjà des points de dysfonctionnement - la CTS pourra nous le confirmer. Ajouter une autre ligne de bus sur Rotonde est difficilement réalisable.

L'autre avantage de la variante avec le tracé avec un terminus à la Gare, c'est l'intermodalité : vous arrivez à la Gare, vous êtes en contact avec le réseau de train, le TGV, le TER, les lignes de bus du réseau urbain et interurbain ainsi que le réseau tramway, les lignes A, C et D. Voilà pourquoi il est préconisé d'avoir un terminus sur ce tracé à la Gare.

Le secteur du rond-point de la Gare aux Marchandises. Une proposition du bureau d'études

a été de dire : il est possible de réaliser un site propre également dans la continuité de la rue Wodli et ainsi de s'affranchir d'un passage dans les trémies de la rue de Hausbergen et la rue de Hochfelden. Dans ces conditions, nous arrivons à réaliser une station avec des quais-à-quais au rond-point de la Gare aux Marchandises et nous nous affranchissons des contraintes de circulation. Ce bus circule comme actuellement dans la circulation générale. Tout cela est accessoire : la suppression de ces trémies permet d'aménager l'espace public de façon plus qualitative en y insérant des arbres sur la rue de Hochfelden, ce que nous ne pouvons pas faire en maintenant la trémie sur la rue de Hochfelden.

Les variantes du tracé qui concerne le Campus/CNRS. Deux options ont été étudiées et comparées.

Une variante consiste à contourner la rue Becquerel et la rue de Hausbergen, donc le campus du CNRS ; l'autre variante consiste à traverser le campus du CNRS.

La variante qui présente le plus d'avantages du point de vue de la maîtrise d'ouvrage est celle qui consiste à traverser le campus parce que nous avons un tracé plus court, plus direct, les temps de parcours sont plus attractifs. Nous avons un potentiel – nous le verrons sur les photos suivantes – de dessertes plus important puisque se situent au nord l'IUT, le lycée Charles de Foucauld, la nouvelle école d'ingénieurs l'ECAM, la Maison d'Agriculture, etc. Après, sur les coûts, aussi bien sur les travaux que l'exploitation, la variante qui traverse le CNRS semble être la plus intéressante.

Cependant, la variante proposée dans le dossier d'enquête publique reste la solution qui contourne le site du campus CNRS puisque nous attendons un éventuel accord de la part de l'université et du CNRS.

Vous voyez sur cette image, en rouge, le contour du CNRS, le positionnement des stations et les cercles d'influence sur toutes ces stations. La diapositive 17 présente le tracé qui contourne le CNRS. Ce tracé ne permet pas de desservir correctement l'IUT, le lycée Charles de Foucauld, l'ECAM, etc. alors que sur la diapositive suivante, les cercles d'influence montrent que le tracé qui coupe à travers le CNRS permet de desservir ce pôle universitaire qui est encore un pôle en développement et en organisation.

Insertion rue Lavoisier et rue du Rieth. A l'époque, nous avons, durant la concertation préalable, proposé plusieurs scénarios. Il existait notamment un scénario de site propre intégral sur la rue du Rieth et la rue Lavoisier. Nous avons examiné la possibilité de préserver de la mixité sur ce secteur en faisant circuler le bus dans la circulation générale. Les études ont montré que les niveaux de trafic étaient compatibles avec une circulation du bus dans la circulation générale. Nous préservons également une partie du stationnement ; c'est un secteur où la pression du stationnement est forte. Beaucoup d'habitants vivent au cœur de la Cité Nucléaire. Nous évitons aussi un plan de circulation lourd. C'est pour ces raisons que nous proposons de maintenir le site mixte sur le secteur.

Sur la route de Hausbergen, l'insertion du site propre devait se faire soit au sud, soit au nord. L'insertion via un site propre au sud impacte plus le foncier côté du CNRS ainsi que les arbres. Si nous devons réaliser un site propre, faire passer le bus sur la route de Hausbergen, nous préférierions le faire passer au nord.

Sur l'avenue de l'Europe, deux solutions existent : une solution avec un site propre central ou une solution avec des couloirs de bus latéraux. Le gros inconvénient des couloirs de bus latéraux est que l'on est en conflit direct avec la circulation générale, aussi bien pour les

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

mouvements de tourner-à-droite des véhicules sur leurs parcelles que les mouvements de sortie. Nous suggérons – les emprises le permettent – d’avoir un site propre central que vous voyez en haut de l’écran de la diapositive n° 24.

Quelques mots sur les caractéristiques principales de cette future ligne :

- un tracé d'une longueur de cinq kilomètres, en majorité en site propre. 80 % de la ligne disposera soit de couloirs de bus, soit de sites propres intégraux, ce qui est extrêmement important pour la garantie des temps de parcours.
- Un parking-relais à l'extrémité du projet en lien avec l'autoroute A35 et l'autoroute A4.
- La fréquentation est estimée à environ 10 000 voyageurs par jour.
- Une douzaine de stations. Vous avez là le type de station installée sur cette future ligne. Ce sont des stations aux normes accessibilité évidemment, avec un niveau d'équipement équivalent à celui du tramway, à savoir des distributeurs de titres en station, une information voyageurs et des dispositifs pour les personnes handicapées pour pouvoir se guider jusqu'au bus. Cette diapositive (la n° 27) présente l'arrêt de nuit.
- Le matériel roulant. La CTS prévoit d'acheter dix nouveaux véhicules. Ces photos montrent des exemples de véhicules qui existent en France et à l'étranger. Ce matériel aura une capacité de 120 places, une découpe spécifique à l'extérieur du véhicule et à l'intérieur du véhicule, un confort équivalent à celui du tramway aussi bien sur les sièges que la vidéo.

Quelques photomontages le long du tracé : sur la diapositive 29, vous avez le secteur de la Gare centrale, le terminus sud. Le BHNS sera en quai-à-quai avec la ligne C qui a son terminus également à la Gare.

Le photomontage suivant concerne la rue Wodli où la trémie sera réduite pour pouvoir aménager une station avec un site propre en double sens à l'est de la rue.

La diapositive n° 31 montre une vue aérienne avec un site propre : on voit le futur tracé du Bus à Haut Niveau de Service et son site propre intégral, avec une station aménagée à droite, la rue de Hochfelden requalifiée avec un alignement d'arbres que l'on n'a pas aujourd'hui le long du cimetière, le stationnement sera préservé.

Ce photomontage concerne la rue de Hochfelden, aménagée à court terme dans les emprises existantes, avec des pistes cyclables de chaque côté, un alignement d'arbres ; à plus long terme (*diapositive suivante*) nous pourrions, si un jour les terrains de la SNCF se libèrent, envisager de poursuivre cette partie d'aménagement avec un double alignement d'arbres sur cette rue.

Sur le secteur de la Cité des Sciences, l'alignement d'arbres sera maintenu. Il est prévu également de réaménager, dans le cadre du Projet de Rénovation urbaine (PRU), au sud de Cronembourg, le parvis de la Cité des Sciences. Cet aménagement se fera en lien et en concertation avec les habitants. Lucie MOREAU qui est présente pourra vous en dire plus. Il s'agit bien de définir ensemble le programme de ces aménagements avec vous, habitants du quartier.

La diapositive n° 35 vous présente le futur bâtiment de l'EPSAN, qui va venir s'installer à

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

l'horizon 2014 dans le secteur. Le Bus à Haut Niveau de Service passera en site intégral devant un parvis qui sera valorisé pour les piétons.

Vous avez là un photomontage sur l'avenue de l'Europe où le Bus à Haut Niveau de Service sera en site propre intégral et central.

Un mot sur l'intermodalité. A Georges Burger, au terminus nord, donc à proximité de l'autoroute, le Bus à Haut Niveau de Service sera connecté avec les lignes bus 19, 50, 70, 2, 10 ainsi qu'avec le réseau de tramway (A, C et D). Des vélos-parcs seront installés dans le secteur de l'Espace Européen de l'Entreprise. Sur la diapositive suivante, vous avez le photomontage du parking-relais.

La diapositive n° 39 présente la réorganisation du réseau bus ; à gauche la situation actuelle et à droite, la situation future. Quelles sont les lignes concernées par la réorganisation du réseau de bus ? La ligne 19 va être redéployée – elle apparaît en vert fluo – sur la route de Mittelhausbergen avec, comme l'avait demandé le conseil de quartier, un gros arrêt à la place de Haldenbourg. Nous proposons de dévoyer la ligne 19 ponctuellement sur la place de Haldenbourg. ; nous vous donnons satisfaction.

Pour la ligne 70, qui est une ligne interquartier, rien ne sera changé. Elle profitera cependant des aménagements de l'avenue de l'Europe en circulant sur le terre-plein central du site propre du Bus à Haut Niveau de Service. Sa vitesse commerciale n'en sera qu'améliorée.

Enfin, la ligne 50 – en bleu – sera redéployée sur le secteur rue Kepler, qui est un secteur qui actuellement n'est pas desservi par les transports en commun. Nous proposons, pour avoir une meilleure couverture du territoire, de réorganiser la ligne en dévoyant son tracé sur le secteur Kepler pour rejoindre ensuite Schiltigheim.

Vous avez sur les deux images de la diapositive N° 40 une représentation de la situation actuelle de la couverture du territoire. Vous avez en haut à droite la rue de Hochfelden ; c'est un secteur qui n'est pas couvert aujourd'hui. Demain, nous allons couvrir tout ce territoire, tous ces quartiers non couverts, que ce soit le secteur Saint-Florent tout comme le secteur Kepler.

Quelques chiffres sur les gains de temps. Entre le temps de déplacement pour les habitants de la Cité Nucléaire pour se diriger en direction de la Gare, nous estimons le gain de temps à 4 minutes, tout comme pour ceux de l'Espace Européen de l'Entreprise. L'amplitude horaire sera de cinq heures à minuit, soit un service équivalent à celui du tramway. La fréquence commerciale sera de 6 minutes aux heures de pointe, une fréquence élevée et un temps de parcours entre les deux terminus estimé à environ 15 minutes.

Un mot sur les coûts. Le coût global est de 29 M€ dont environ 5 M€ sur le matériel roulant.

Le planning prévisionnel. Nous sommes fin octobre, l'enquête publique est en cours. La déclaration de projet est prévue cet hiver. Le démarrage de travaux est programmé en début d'année prochaine. La livraison du premier véhicule devrait se faire à l'automne 2013 et la mise en service est prévue début 2014.

J'ai fini la présentation. Merci.

M. Jean ANNAHEIM, Président de la Commission d'Enquête.

M. Laurent HERVE, je vous remercie.

Comme je l'avais annoncé tout à l'heure, nous avons estimé une durée de réunion de deux heures. Pour optimiser ce temps, le maître d'ouvrage prendra cinq questions à la fois. Il répondra bien sûr à chacune d'entre elles.

Vous avez la parole.

M. Pierre LE GOFF.

Cela fait 39 ans que j'habite la Cité. Je vais simplement faire quelques remarques.

Pour commencer, je vais demander combien de personnes ici prennent le 19. (*Environ la moitié des personnes de la salle lèvent la main*) Combien vont à la gare ? (*Une dizaine de personnes lèvent la main*) M. HERVE parlait 30 % ; nous sommes loin des 30 %.

M. Serge OEHLER, Adjoint au Maire de Strasbourg.

Combien vont en ville ? (*Une quinzaine de personnes lèvent la main*)

M. Pierre LE GOFF.

Les 30 %, on peut mettre une croix dessus.

J'estime que la ligne 19 est nécessaire pour les personnes qui vont à l'Espace Européen de l'Entreprise, pour les étudiants du campus, etc. Toutefois, j'ai quelques remarques à faire : on nous dit que 30 % de voyageurs vont à la Gare ; on s'aperçoit que c'est faux. Ceux qui vont « ailleurs » représentent 70 %.

La ligne 19, qui est très utilisée, dessert le cœur de la Cité de Cronembourg ; son tracé a été modifié dans l'avant-projet. Or l'avant-projet indiquait – c'était lors d'un conseil de quartier – que la ligne allait passer rue du Champ de Manœuvre, place de Haldembourg, rue du Loess. Je suis sceptique quant à ce trajet parce qu'aux heures de pointe, la rue du Loess est pratiquement impraticable et qu'elle est très étroite. Dans le dernier projet que nous venons de voir aujourd'hui, la ligne 19 passe alternativement, de temps en temps, rue du Champ de Manœuvre. Je vous mets au défi de faire passer le 19 un jour de marché rue du Champ de Manœuvre. Il ne passera pas rue du Champ de Manœuvre ! Or c'est le cœur du quartier, c'est là qu'il va y avoir l'EPSAN, des commerces, etc. C'est un problème.

J'ai trouvé une alternative : pourquoi le 50, qui passe rue du Rieth, depuis la rue de Mittelhausbergen jusqu'à la rue Kepler, ne pourrait-il pas être dévié rue Curie et monter place de Haldembourg, aller place Arago, redescendre rue Lavoisier et aller ensuite rue Kepler ? A une condition bien sûr : augmenter la cadence de façon à ce que les voyageurs puissent l'emprunter plus facilement.

Le trajet prévu dans la Cité, qui prévoit de faire emprunter par le Bus à Haut Niveau de Service la rue Lavoisier et traverser l'actuel secteur d'Alembert et le CNRS avant de rejoindre l'Espace Européen de l'Entreprise, via la rue de Rome, me semble être une chimère. En effet, si l'on prend dans l'ordre :

- rue Lavoisier : cette dernière, relativement étroite, très fréquentée, pourrait poser quelques problèmes. En effet, pour permettre une fluidité du trafic, elle devrait être élargie et donc entraîner d'importants travaux d'infrastructure. Vous avez dit que la largeur suffisait. Je ne vais pas revenir dessus.
- Traversée du CNRS. D'ores et déjà, le CNRS refuse une intrusion dans son enceinte.

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

Maintenant, la traversée va se faire à l'envers. Si les bâtiments sont dévoyés à la vitesse où ils le sont actuellement, vos dates sont un peu justes. Dans trois ans, nous ne verrons toujours pas la couleur de votre BHNS. De plus, il y a des virages à prendre ; de la façon dont le Bus à Haut Niveau de Service est constitué, ce n'est pas évident.

Avant de continuer, je voudrais rappeler une chose : la CTS n'est pas une régie de la Ville de Strasbourg mais bien de la Communauté urbaine de Strasbourg – à moins que je ne me trompe, Monsieur le Maire – et que dans ce cas, la Ville de Schiltigheim est également concernée.

Des travaux de voirie ont été réalisés rue de Hochfelden. A partir de la rue de la Villette, elle a été réaménagée avec, en son milieu, un terre-plein, jusqu'à la rue du Charme, soit une distance d'environ 900 mètres. La partie réservée au BHNS en site propre n'est que de 450 mètres jusqu'à la rue du Rieth.

Par ailleurs, sur la Commune de Schiltigheim, il existe un terrain libre de toute construction qui se situe à l'est de Groupama et dans le prolongement de la voirie réaménagée citée plus haut. Pourquoi le BHNS ne pourrait-il pas utiliser cet itinéraire qui rejoindrait directement la rue de Hausbergen ? Les travaux d'infrastructure seraient certainement moins contraignants et moins onéreux que ceux prévus en traversant la Cité. Certes, il faudrait acquérir le terrain précité mais, au moins, la durée du trajet de la Gare à l'Espace Européen de l'Entreprise serait sensiblement raccourcie et le Bus à Haut Niveau de Service mériterait vraiment son nom.

A la grande satisfaction de la Cité, la ligne 19, maintenue, serait moins chargée et par conséquent, le tram à partir de la Rotonde également.

J'ai l'impression que la traversée de la Cité est faite pour éviter que ce Bus à Haut Niveau de Service soit pratiquement vide en dehors des heures de pointe. En effet, on a bien vu le nombre de personnes qui vont en ville ; celles qui vont à la Gare sont très peu nombreuses ; si l'idée est de faire passer le BHNS pour ramasser des voyageurs, il faut dire la vérité !
(Quelques applaudissements)

M. Jean ANNAHEIM, Président de la Commission d'Enquête.

Je propose que le maître d'ouvrage réponde déjà à ces nombreuses questions.

M. RIES, Maire de Strasbourg, 1^{er} Vice-Président de la CUS en charge des transports.

Je veux bien répondre tout de suite. Néanmoins, je préférerais, si plusieurs questions concernent la ligne 19, répondre globalement.

M. Jean ANNAHEIM, Président de la Commission d'Enquête.

D'accord.

M. RIES, Maire de Strasbourg, 1^{er} Vice-Président de la CUS en charge des transports.

Sur les correspondances de la ligne 19, la destination Gare ou la destination centre-ville, y a-t-il d'autres interrogations ?

M. Jean ANNAHEIM, Président de la Commission d'Enquête.

D'autres questions sur le sujet ?

Mme Marie-Françoise JANOT.

Je ne voulais pas intervenir en premier lieu sur la ligne 19 parce que cela me paraît moins fondamental que l'insertion du BHNS depuis la Gare à travers la Cité pour aller au-delà desservir les étudiants, les personnels du CNRS, de l'université et de l'Espace Européen de l'Entreprise. Modifier une ligne de bus, c'est plus facile à faire que de modifier le BHNS.

Si vous me le permettez, je vais commencer par mes réflexions sur le Bus à Haut Niveau de Service.

J'ai tout de suite adhéré à ce projet quand il a été proposé par les collectivités de Strasbourg parce que c'était la garantie d'avoir un moyen de transport performant et dans un délai assez proche. Le coût réduit garantissait le délai pas trop long. Dans ce secteur, nous avons absolument besoin d'améliorer la desserte en transport en commun, non seulement pour les habitants de la Cité mais aussi pour tous ceux qui viennent y travailler.

Efficacité proche du tram, très bien ! Elle repose essentiellement sur deux choses : le site propre et la priorité aux feux. J'ai eu la chance de pouvoir visiter le site avant et effectivement, ce que les personnes ont mis en avant, c'est que si cela marche aussi bien, c'est parce qu'ils ont, autant que possible, presque partout, un site propre et la priorité aux feux. J'ai constaté que, entre le projet soumis à concertation publique et le projet d'aujourd'hui, le site propre à travers la Cité a été abandonné. Je pense que cela va remettre en cause la garantie de la durée du trajet d'un terminus à l'autre.

Par ailleurs, la rue Lavoisier, qui dessert un très grand nombre d'habitants puisqu'il y a là autour de la rue Lavoisier plus de 200 logements, est très fréquentée par les piétons ; deux sorties d'écoles primaires et la sortie du collège se font aussi à cet endroit. Se pose un problème de sécurité rue Lavoisier si l'on est en site mixte.

On a clairement fait le choix de ne pas gêner la voiture, avec une vingtaine de places de stationnement et l'on arrive donc à un projet moins performant qu'au départ, en contradiction avec l'objectif de réduire la circulation automobile. Cela m'étonne beaucoup puisque c'est un argument que M. le Maire avance très souvent. Je sais qu'il est très préoccupé par l'engorgement de la ville et par la nécessité de réduire la circulation automobile. On est là en pleine contradiction.

Partout, le succès des transports en commun performants dépasse les prévisions. Cela a été le cas à Nantes et à Strasbourg avec le tramway. Des personnes étaient opposées à la mise en place du tramway parce que des arbres avaient été abattus et parce que des restrictions avaient été imposées à certains endroits à la circulation automobile. Ces mêmes opposants sont maintenant ravis que ce tramway fonctionne comme il fonctionne aujourd'hui. Je pense qu'il en sera de même pour ce Bus à Haut Niveau de Service.

Il faut tenir compte aussi du fait que le coût des déplacements en voiture augmente et continuera à augmenter. Le public de la Cité Nucléaire est un public essentiellement modeste. Ce sont des familles monoparentales qui n'ont pas de voiture, des retraités avec des pensions modestes, des étudiants avec de faibles ressources et des jeunes sans travail donc sans ressources. Pour toutes ces personnes, il est important de pouvoir accéder rapidement en ville et de là aller ailleurs depuis la Gare. Depuis la Gare, on pourra aussi prendre un train pour aller trouver un travail à l'extérieur de Strasbourg. Il est important de leur permettre d'accéder à un transport en commun performant à un prix raisonnable.

Concernant la ligne 19, un petit commentaire : je ne pense pas qu'il soit utile et nécessaire

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

de faire arriver le 19 jusqu'à la place de Haldenbourg, ou en tout cas pas tous les 19, parce que pour les personnes qui vont aller au-delà, sur la rue de Mittelhausbergen par exemple – c'est un secteur qui s'urbanise, une résidence universitaire et une résidence pour seniors y seront installées – ce sera pénalisant de faire ce crochet. Il faut trouver un aménagement pour qu'il y ait certains bus à certaines heures ; cela concernera surtout des personnes qui marchent lentement, qui ne veulent pas faire 300 mètres à pied.

Mme Huguette MEYER.

Qui ne peuvent pas.

Mme Marie-Françoise JANOT.

Qui ne peuvent pas mais qui ne prennent peut-être pas le bus aux heures de pointe.

Mme Susanne HALDENMATT.

Je fais une petite remarque : je constate que les personnes qui sont pour le Bus à Haut Niveau de Service ne sont pas forcément dans le bus. Je n'ai jamais vu certaines personnes alors que je circule pratiquement tous les jours dans le bus et le tram.

Une question à propos de ce Bus à Haut Niveau de Service : quelles sont les distances d'une station à une autre ?

Ensuite, du fait de ce temps qui est tellement raccourci, je me demande à quelle vitesse les personnes devront monter et descendre du bus.

Je signale que la plupart des personnes que je vois dans le bus vont prendre le tram à la Rotonde pour aller au centre-ville. D'autres personnes âgées – actuellement il n'existe plus de commerce dans notre quartier – vont au centre du Vieux Cronembourg pour faire leurs courses. Il ne faudrait pas oublier que de nombreuses personnes descendent à la place de Haldenbourg et à la place Arago. Supprimer ces passages paraît un peu bête. Beaucoup de personnes âgées, qui ont des difficultés pour marcher, l'empruntent.

De mémoire, le tram en général est à 400 mètres de distance. Faire déplacer des mamans avec des poussettes ou des personnes âgées qui marchent difficilement avec des courses sur 400 mètres, cela fait beaucoup.

Pour terminer, d'après la photo dans la revue « EPSAN, station Arago », on a l'impression que l'EPSAN ira jusqu'à la place d'Alembert. Est-ce une erreur sur la photo ? A ma connaissance, l'EPSAN s'arrête dans le secteur Gay Lussac ; le rue d'Alembert n'est pas prévue.

Mme Françoise MERCADIER, habitante du quartier et participante du conseil de quartier.

En cette semaine de la démocratie locale, je pense que l'exercice de la démocratie locale et participative est un exercice difficile.

Je suis arrivée dans le quartier il y a trois ans et j'ai eu, dans un premier temps, connaissance du premier tracé initial qui avait été proposé pour le BHNS. Entre-temps, première concertation, le tracé est modifié suite aux demandes faites : il fallait qu'il passe dans la Cité, les habitants le méritaient, etc. Là, on s'aperçoit que finalement, le faire passer dans la Cité va créer d'autres problèmes. Je pense que c'est très important de se reposer la question. Après tout, on a le droit de refaire des retours en arrière.

Je suis comme Mme Tadelmati : 14 arrêts en 15 minutes, cela paraît extravagant. Je ne vois pas comment les chauffeurs vont pouvoir faire attention aux montées et descentes des voyageurs.

Par ailleurs, il me semble que, puisque 30 % des personnes – qui ne sont donc pas la majorité – ont besoin d'aller très vite de la Gare à l'Espace Européen de l'Entreprise, la meilleure solution serait que le BHNS ne passe pas par la Cité et qu'il passe par le trajet prévu initialement, ce d'autant plus que les travaux ont été engagés. Actuellement, il existe une voie béante au bout de la rue de Hochfelden, requalifiée maintenant. On se demande à quoi elle va servir puisque c'était la voie prévue pour que le BHNS aille tout droit en passant ensuite peut-être par la rue du Charme et la rue de Hausbergen.

Cela doit vous paraître extravagant de vous dire : « On a fait deux ans d'études pour essayer de travailler sur ce sujet et on se retrouve à repartir en arrière. » Après tout, pourquoi pas, si vous vous apercevez que le mieux n'était pas aussi bien que ce que vous imaginiez ?

J'aurai tout à l'heure une autre question : autant je suis favorable à l'idée de développer les transports en commun, autant il me semble que la conception actuelle de l'insertion du Bus à Haut Niveau de Service du côté Wodli en particulier est inadaptée. Si je ne me trompe pas, les habitants de Cronembourg, qui ne peuvent pas faire autrement que de revenir de la Gare parce qu'ils sont allés chercher des personnes âgées avec des bagages, n'auront plus le tourne-à-gauche venant de Wilson et n'auront plus la possibilité de passer dans la trémie puisqu'elle va disparaître. Ils seront obligés soit de repasser côté boulevard de Metz par la rue des Remparts, soit de reprendre par la rue de Haguenu. Je voudrais que vous me le précisiez tout à l'heure parce que les éléments sur ce sujet, que ce soit sur Internet, présentés en réunion publique ou figurant dans la plaquette distribuée, sont très difficiles à lire, il faut être honnête. Si on approche au plus près, on ne voit pas nettement l'image. Je suis allée sur place pour me représenter ce parcours.

Merci beaucoup.

M. RIES, Maire de Strasbourg, 1^{er} Vice-Président de la CUS en charge des transports.

Nous allons répondre à ce premier jeu de questions.

C'est un peu difficile de répondre individuellement sur les questions posées et les suggestions faites. Mme Mercadier disait, à juste titre, que la démocratie participative n'est pas un long fleuve tranquille et qu'il arrive que l'on demande une chose et qu'au bout d'un certain temps, on dise : « Finalement, ce n'est peut-être pas la bonne solution. » On peut toujours revenir en arrière ; c'est le sens, M. le Président, de cette réunion et de celle qui aura lieu dans quelques jours à Schiltigheim. Nous sommes bien là dans une expression directe de votre part. Il faudrait peut-être confirmer vos expressions, si elles sont très techniques, par écrit ; il est un peu difficile de suivre les détails de ce que disent les uns et les autres.

Le premier intervenant, M. LE GOFF, a posé plusieurs questions ; il a même interrogé la salle pour savoir qui allait à la Gare et au centre-ville. On ne peut pas tout à fait fonctionner comme cela parce que l'on ne sait pas qui est là. Quand on va à la Gare, on peut aussi aller au centre-ville. Ce n'est pas aussi simple que cela. Même quand on n'a pas la volonté d'aller à la Gare, on peut aller à la Gare pour ensuite aller ailleurs. On ne peut

pas opposer les destinations les unes aux autres ; elles sont parfois complémentaires. On fait plusieurs choses quand on va à la Gare ou au centre-ville.

M. LE GOFF posait aussi la question sur la CTS – les techniciens répondront aux questions plus précises qu'il a évoquées. La CTS n'est pas une régie : c'est une société d'économie mixte Communauté urbaine ; c'est la raison pour laquelle nous allons au-delà du territoire de la Ville de Strasbourg et l'ensemble du territoire communautaire. Je vous signale que le capital est détenu à 80 % par les collectivités publiques (Communauté urbaine, Département et Ville de Strasbourg) et à 20 % par le privé.

Je pense que l'on ne peut pas raisonner sur le projet de Bus à Haut Niveau de Service sans raisonner en même temps sur les perspectives de restructuration du réseau bus parce que les questions posées sont celles-là. Ceux qui sont les mieux placés pour en parler, c'est la CTS qui est en charge de la restructuration. M. Jean TERRIER est présent ; il peut peut-être nous donner quelques précisions sur le fonctionnement Bus à Haut Niveau de Service/réseau bus restructuré.

M. Jean TERRIER, Directeur commercial et marketing de la CTS.

J'ai effectivement quelques éléments de réponses sur les trafics par rapport à la Gare.

La ligne 19 ne va pas en centre-ville, elle s'arrête à Rotonde. L'on est forcément sur une correspondance obligatoire avec le tram. Le projet aujourd'hui, tel qu'il est présenté avec le BHNS, permet d'amener la ligne de bus, non pas sur le tram à Rotonde, mais sur le tram à la Gare. La particularité du tram à la Gare est que, au lieu d'avoir seulement la ligne de tram A et D, vous avez en plus la ligne C, qui passe à la place de l'Homme de Fer et qui amène sur le secteur de République et de l'Université.

Si je prends les trafics tels qu'ils existent aujourd'hui, suite à une enquête réalisée un jour donné sur mille personnes, 320 voyageurs vont à la Gare, 350 sur le secteur Homme de Fer, 135 aux Halles, 142 dans le secteur Grand'Rue, Etoile et Bourse et le reste se diffuse dans l'agglomération. La 2^{ème} destination des usagers de la ligne 19 aujourd'hui est la Gare. Cela peut paraître bizarre. C'est vrai que les personnes de l'Espace Européen de l'Entreprise vont plus à la Gare. Cette ligne 19 et le Bus à Haut Niveau de Service demain vont fonctionner à la fois pour les habitants du quartier de Cronembourg et pour tous ceux qui travaillent sur le secteur de l'Espace Européen de l'Entreprise ; grâce au Bus à Haut Niveau de Service, ils ne viendront plus en voiture et ne pollueront plus la circulation générale.

Sur la partie coordination, nous sommes dans un schéma dans lequel nous essayons de mailler le réseau le plus possible. La ligne 19 restructurée continue de desservir Rotonde et dessert plutôt la route de Mittelhausbergen. Nous avons regardé les différents itinéraires pour desservir le secteur de Haldembourg parce que, sur la ligne 19 actuelle, c'est un arrêt important. Il fait autour de 600 montées/jour.

Nous avons plutôt des itinéraires en baïonnette. Nous en avons testé plusieurs en lien avec le service transport de la CUS. Plusieurs itinéraires sont réalisables. Nous pensons que c'est un arrêt qu'il faut desservir et c'est pour cette raison que nous avons fait ce type de préconisations. Ceci dit, tout est améliorable. Nous pouvons regarder dans le détail. Nous avons une contrainte : le fonctionnement du marché ; le jour du marché, il est difficile, compte tenu du stationnement, du nombre de piétons, de l'installation même du marché, de passer. La ligne 19 aujourd'hui est déjà déviée et ne dessert pas l'arrêt Champ de

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

Manœuvre ce jour-là. Nous sommes sur un schéma qui est fait de manière à desservir au mieux l'ensemble des habitations.

Nous avons un maillage relativement cohérent et la redistribution des lignes de bus permet d'apporter une desserte beaucoup plus efficace et moins concentrée que ce qu'elle est aujourd'hui. Toutes les parties du quartier Cronembourg sont desservies par une ligne de bus, que ce soit le bus classique ou le Bus à Haut Niveau de Service.

M. RIES, Maire de Strasbourg, 1^{er} Vice-Président de la CUS en charge des transports.

Merci M. TERRIER.

M. LE GOFF a posé la question de la traversée du CNRS. Il est vrai que depuis le départ, nous sommes en discussion avec des responsables du CNRS au niveau local et maintenant au-delà, au niveau national. Je souhaite que nous puissions traverser le CNRS. Je le souhaite parce que, d'après les plans, c'est tout droit.

Le CNRS a deux inquiétudes depuis le début :

- que des personnes puissent entrer dans l'enceinte du CNRS et le cas échéant détériorer ceci ou cela. Nous avons une réponse : aucune station ne sera installée à l'intérieur de l'enceinte, le BHNS ne fait que traverser.
- Que le BHNS produise des vibrations qui perturbent les appareils de mesure des scientifiques. C'est la seule question posée aujourd'hui.

Il me semble que les dernières discussions – j'ai encore écrit un courrier récemment – sont plus ouvertes – je parle en touchant du bois – qu'elles ne l'étaient à un moment donné. A un moment donné, c'était *niet* ; aujourd'hui, c'est : « *On peut voir. Il faut mesurer l'impact éventuel du passage du Bus à Haut Niveau de Service sur les appareils de mesure très sensibles.* » Si on peut, il faut passer par là, mais à l'impossible, nul n'est tenu. Je ne peux pas imposer la volonté de la CTS ou de la Communauté urbaine à une institution qui a ses propres logiques.

La traversée de la Cité. Plusieurs d'entre vous ont posé cette question. Au départ, nous n'avions pas prévu cela. De nombreux habitants de la Cité nous ont demandé de desservir mieux la Cité. Ils souhaitaient avoir le BHNS à proximité. Aujourd'hui, j'ai entendu Mme JANOT dire : « Faut-il vraiment entrer dans la Cité ? », Françoise demander : « Pourquoi ne pas faire un site propre à l'intérieur de la Cité comme prévu initialement et aujourd'hui abandonné ? » Je réaffirme ce que j'ai toujours dit : quand on fait du site propre, c'est forcément au détriment de la voiture, on ne peut pas faire autrement. L'espace pour la circulation et pour le stationnement des voitures est réduit, si on l'utilise en site propre, c'est-à-dire exclusivement réservé au tram ou au Bus à Haut Niveau de Service. C'est un choix politique.

Vous disiez qu'*a priori*, cela se justifiait moins aujourd'hui à cet endroit-là. Je crois que la question doit être ouverte, elle doit être posée comme l'a fait Françoise. Je ne pense pas qu'il faille aujourd'hui fermer les choses. Messieurs et Madame les commissaires, vous ferez votre propre opinion à partir de ce qui se dit. C'est vraiment un choix important. Bien sûr, il faut donner la place à la voiture mais il ne faut pas systématiquement considérer que la place dévolue à la voiture doit rester égale à elle-même. Lorsque l'on utilise de l'espace public de voirie, il y a peut-être un peu moins de place de stationnement. C'est bien

l'objectif : arriver au transfert modal de la voiture particulière sur le transport public, sinon nous n'investirions pas des sommes pareilles pour le faire. Nous avons déjà eu ce débat au nord de l'agglomération sur l'avenue Mendès France. C'était une 2X2 voies et nous l'avons réduite à certains endroits.

Sur le bus 19 et sur la place de Haldenbourg, quelqu'un peut-il répondre ?

M. Bruno JANSEM, Directeur de la Mobilité et des Transports CUS.

Je suis directeur de la Mobilité depuis quelques mois, veuillez m'excuser si je ne connais pas parfaitement le dossier, mais je sais qu'il y a eu énormément de concertation sur ce point particulier de la rue Arago et sur la restructuration qui nous paraît logique telle qu'elle est préconisée.

M. TERRIER a dit que le fonctionnement de la ligne BHNS, qui est quasiment un tramway avec une garantie, une sécurité, un confort, était complété par deux lignes de bus, qui ont fait l'objet de concertation avec des fréquences importantes. Le débat n'est pas clos. Nous sommes là pour cela, comme le disait M. le Maire. S'il faut reprendre la copie, nous la reprendrons pour la satisfaction générale.

Pour ce qui est du débat pour arriver à la gare, il faut savoir que la logique de ce quasi tram est de s'inscrire dans la durée. À l'évidence, à la gare, c'est un nœud essentiel. Au centre-ville, Place de l'Homme de Fer, par exemple, nous avons une saturation des sites. Un autre projet crée débat et pose la même question. Le tramway est victime de son succès et le centre de Strasbourg a eu un développement tout à fait exceptionnel. Il faut donc faire des choix et la possibilité d'un transfert, de pouvoir changer à la gare, d'utiliser toutes les lignes de tramway nous paraît un élément fondamental et significatif.

Nous sommes bien conscients que cela change vos habitudes. Les discussions sont là pour cela. Il semble que cette possibilité de changer à la gare... En plus, les stations à l'entrée de la Place des Halles sont maintenues puisque c'est aussi un nœud important.

M. RIES, Maire de Strasbourg, 1^{er} Vice-Président de la CUS en charge des transports.

J'ai retenu deux autres questions.

Suzanne, vous parliez des interstations. La distance moyenne des interstations est de 300 mètres alors que pour le tram, elle est plutôt de 400 à 450 mètres. C'est une interstation normale pour ce type d'infrastructure. Nous ne pouvons pas non plus l'arrêter trop souvent : si le bus s'arrête trop souvent, on réduit la vitesse commerciale et donc l'attractivité du système. On ne peut pas mettre un arrêt tous les 100 mètres.

Mme Susanne HALDENMATT.

C'est la communication des personnes de la Cité pour aller vers le Vieux Cronembourg pour qu'elles puissent se déplacer qui pose problème. Personne n'est contre le Bus à Haut Niveau de Service, cela concerne uniquement le tracé.

M. RIES, Maire de Strasbourg, 1^{er} Vice-Président de la CUS en charge des transports.

Il s'agit du tracé du 19 par rapport au Bus à Haut Niveau de Service.

Une question a été posée par Mme Mercadier : « 14 stations en 15 minutes, cela fait

monter et descendre les voyageurs très rapidement. »

M. Laurent HERVE, chef de projet BHNS.

Je peux répondre.

En fait, ce temps de parcours est possible parce que nous aurons un site propre. Le bus n'aura aucune contrainte de circulation devant lui ; il aura même la priorité aux feux. Dès que le bus arrive aux feux, il fonce.

En station, ce sera comme pour le tramway : les personnes auront déjà achetées leur ticket à quai et n'auront plus à présenter le ticket au conducteur. Elles montent directement dans le bus. Le contrôle ne sera pas fait par le chauffeur du bus mais par du personnel qui contrôle les titres de transport comme sur le tramway.

De plus, le système d'ouverture des portes est automatique comme sur le tramway. Vous aurez l'impression de monter dans un tramway. Le fonctionnement est équivalent. Tout cela permet de garantir ces temps de parcours.

Ce sont 12 stations sur le tracé.

M. Serge OEHLER, Adjoint au Maire de Strasbourg.

J'ai eu l'occasion de voir celui de Nantes avec certains d'entre vous et le porte-parole du conseil de quartier y était – je le salue. Le Bus à Haut Niveau de Service est un tram sur pneu ; c'est le même système. Vous avez déjà le ticket en main ; vous n'avez plus besoin de le composer puisque vous l'avez composé sur le quai. Vous ne le faites plus dans le tram – je dis déjà le tram –, dans le Bus à Haut Niveau de Service. Ensuite, il ferme ses portes et part. Le fait qu'il soit en site propre fait qu'il ne s'arrête pas en cours de route ; il n'y a jamais de voiture qui l'empêche de circuler.

Sur la ligne 19, je comprends les demandes. La question n'est pas compliquée, je la résume : emmener la ligne 19 jusqu'à la place d'Arago. A partir de là, les problèmes sont réglés. Est-ce bien cela ? (*Quelques applaudissements*)

Le Bus à Haut Niveau de Service ET une ligne 19, tout le monde sera content.

Pourquoi faire entrer le Bus à Haut Niveau de Service dans la Cité ? Cela a été bien expliqué par Marie-Françoise Janot : c'est une évolution fantastique pour le quartier.

Sur l'ancien tracé – vous avez des excuses, cela ne fait que trois ans que vous habitez le quartier – sachez qu'il devait y avoir à l'époque une autoroute, séparant les tours Kepler de la Cité. Cela n'a rien à voir avec le Bus à Haut Niveau de Service. Le BHNS est une idée qui a été présentée par le Maire bien après, c'est-à-dire maintenant, 20 ans après le tracé de cette route qui devait être une 2*2 voies. Je faisais partie des personnes qui y étaient opposées. Dès que nous sommes arrivés à la municipalité en 1989, nous avons arrêté ce projet. Je tiens à maintenir cette opposition ; je ne tiens pas à ce que les tours Kepler soient à l'opposé du quartier, le tout faisant un pour l'instant et toujours et encore. Les nouveaux immeubles de la rue de Hochfelden font aussi partie du quartier de la Cité, d'autant qu'aujourd'hui, des écoles sont prévues. J'étais tout à l'heure au conseil d'école maternelle Langevin. J'ai rencontré des nouveaux habitants de la rue de Hochfelden qui viennent maintenant dans nos écoles et notamment à l'école maternelle. Tant mieux ! Cela veut dire que nos écoles n'auront pas de fermeture de classes ; tout au contraire, elles vont être plus nombreuses.

Concernant la gare, j'ai entendu qu'il n'y aurait plus de *tourner-à-gauche*. En venant en voiture, on a moult possibilités de revenir sur Cronenbourg. On peut soit remonter par la place de Haguenau, soit remonter par le boulevard de Nancy et monter à l'arrière maintenant que l'on a l'ouverture à l'arrière de la gare. En voiture, ce n'est pas le même problème qu'à pied.

M. Pierre LE GOFF.

Pour le 19, j'ai proposé une alternative ; j'ai l'impression que personne ne l'a entendue : le 50 pourrait remplacer le 19, en passant rue Curie, rue Langevin, place d'Arago, rue Lavoisier et rue Kepler. Le problème serait pratiquement réglé, au lieu de le faire passer rue du Champ de Manœuvre. Actuellement le 19, le jour de marché, passe rue Curie. Pourquoi le 50 ne pourrait-il pas y passer ? (*Certains lui répondent que le 19 les amènent au tram*)

Il vous emmènerait au tram aussi. Il faudrait juste changer rue de Hausbergen.

M. RIES, Maire de Strasbourg, 1^{er} Vice-Président de la CUS en charge des transports.

Nous avons enregistré votre suggestion d'utiliser la ligne 50. M. TERRIER va regarder. Nous ne pouvons pas comme cela dire : « Nous allons faire ceci ou cela. » Il faut faire une étude technique et une étude des coûts et à partir de là, nous pourrions faire des propositions.

Pouvons-nous passer au deuxième jeu des questions/réponses ?

M. Jean ANNAHEIM, Président de la Commission d'Enquête.

Oui.

M. Arnaud LEHMANN.

J'ai énormément de mal à visualiser la zone entre Wodli et la gare. Le tram sur pneu devrait *a priori* y passer, le tram C et le BHNS vont arriver jusqu'à la gare. Quelle est l'articulation entre ces différents moyens de transport ?

Mme Monique GRALL, habitante du quartier, conseillère de quartier.

Vous connaissez mon point de vue depuis pas mal de temps. Je me fais le porte-parole des habitants parce que personnellement, je ne prêche pas pour ma paroisse.

Enormément de personnes âgées vont être embêtées, sinon isolées, parce que le 19 ne sera plus place Arago. Ceux qui habitent rue Kapelle dans les derniers immeubles, ceux qui habitent aux fins fonds de la barre Frenay – ex-Frenay puisque cela a changé de nom – devront marcher jusqu'à la place Haldenbourg – si toutefois le bus y vient ! – pour pouvoir aller faire leurs courses dans le Vieux Cronenbourg !

Concernant le 50 : il s'arrête entre autres pour le moment rue Lavoisier. Jour après jour – je fais attention depuis pas mal de mois – énormément de personnes vont faire leurs courses au supermarché Simply situé place Saint-Antoine. Il ne faut pas oublier que nous n'avons plus de magasins, hors halal, dans le quartier. Si vous voulez un paquet de lardons, il faut aller à Intermarché ou à Simply. Les personnes sont obligées de prendre un bus ou alors elles prendront de nouveau leur voiture ! Si l'on veut qu'il y ait moins de voiture, il faut

penser à toutes les personnes ! Marcher 400 mètre pour les personnes âgées, c'est long. Il faudrait se le mettre dans le crâne ! (*Applaudissements*)

M. Pierre OZENNE de Strasbourg.

M. le Président, merci pour cette réunion publique.

Je vais faire court, je n'aborderai que trois points.

Je pense, personnellement, que ce projet de Bus à Haut Niveau de Service sera un plus. Les habitants de Cronembourg peuvent être contents d'avoir l'Espace Européen de l'Entreprise qui leur permettra d'avoir cette desserte parce que s'il n'y avait pas E3, vous seriez encore en train d'attendre une amélioration concrète des conditions de circulation dans votre quartier.

Néanmoins, à propos de tracés et d'améliorations des conditions de circulation, j'ai regardé avec beaucoup d'attention l'ensemble du dossier qui a été déposé pour l'enquête publique. J'ai été très très très très... surpris que l'étude de TTK, qui avait réfléchi sur l'ensemble des déplacements dans le secteur ouest/nord ouest, ne figure pas dans le dossier qui nous est présenté. Je demande officiellement à ce qu'elle soit rendue publique. Je vous adresserai, M. le Maire – ainsi qu'à M. Bigot, le président de la CUS qui n'est pas présent – cette demande officiellement. De mes vagues souvenirs d'une petite présentation, cette étude résoudrait un certain nombre de questions que vous avez posées.

Le Bus à Haut Niveau de Service n'est là que pour desservir l'E3 et ramener les gens directement à la gare. Cela va créer la zizanie dans l'ensemble du quartier de Cronembourg puisqu'un certain nombre de fonctions, de dessertes à l'intérieur de Cronembourg, ne seront plus assurées ou mal assurées. L'on ne peut pas se satisfaire d'une soi-disant amélioration de la situation pour 30 % d'usagers et d'une dégradation pour 70 % des autres. Il faut le garder à l'esprit.

Je demande à ce que cette étude soit publiée et le cas échéant, que l'on se donne un peu plus de temps pour l'étudier. M. le Président, il faudrait éventuellement prolonger la durée de l'enquête publique pour tenir compte de ces éléments.

Créer la zizanie, ce n'est pas uniquement au niveau de Cronembourg et de l'ensemble de Cronembourg. Cela va concerner l'ensemble du quartier Gare, du moins le secteur compris entre l'entrée de Cronembourg et le secteur de la gare et des boulevards. Un des précédents intervenants avait bien souligné le fait qu'il n'y a pas de zoom porté sur le secteur des boulevards de la gare, etc. Lorsqu'on lit le dossier du Bus à Haut Niveau de Service, on comprend pourquoi. En fait, les études de circulation sont ridicules. On se concentre sur les carrefours sur lesquels va passer le Bus à Haut Niveau de Service. Très bien, pourquoi pas ! On affirme qu'on peut faire des reports de circulation – M. OEHLER dit qu'on peut faire d'autres trajets pour accéder à Cronembourg – : c'est oublier que la place de Haguenau est saturée, c'est oublier que l'A350 est saturée, c'est oublier que deux trémies seront complètement fermées ! C'est oublier également – c'est une obligation légale pour un projet de cette ampleur – de faire la liste de tous les projets connus qui vont être réalisés à moyenne échéance. On parle notamment d'un tram sur pneu qui devrait circuler sur les boulevard de Metz et Nancy, sur la Porte Blanche, endroits que vous citez comme étant des accès de Cronembourg. Tous les accès vers l'ouest vont être complètement anéantis et le pire est que le Bus à Haut Niveau de Service y sera congestionné puisque les carrefours qu'il aura à franchir seront complètement saturés. C'est la thrombose dans le secteur. Si

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

c'est le rêve et l'amélioration, je veux bien ! Pour ma part, j'ai une autre définition du rêve et de l'avenir.

Dernier point sur la question des lignes de rocade : la ligne 70 n'est pas trop touchée, très bien. La ligne 50 a une fonction de rocade intéressante. Plus elle va permettre de faire des trajets rapidement entre les différents quartiers et les différentes communes, plus elle sera empruntée, avec plus de fréquence un peu plus tard le soir et un peu plus tôt le matin. Je crains que, à force de faire des zigzags sur une ligne de rocade, l'on dégrade aussi son service. Les personnes ne vont plus prendre ces lignes de rocade qui pourtant sont intéressantes.

Je vous remercie. (*Applaudissements*)

Roland, éducateur dans la Cité.

Par rapport à la sortie de la gare, ne serait-il pas possible que le Bus à Haut Niveau de Service emprunte les rails du tram ? Je l'ai vu en Allemagne : au lieu de mettre de l'herbe, ils ont mis du macadam et ils roulent dessus. Vous n'avez plus de problème. C'est simplement une histoire de qui passe en premier.

Par rapport au Bus à Haut Niveau de Service au niveau de la rue Lavoisier, je pense qu'en coupant quelques arbres et en supprimant quelques places de stationnement ou en les déplaçant un peu – il existe un ancien parking sur lequel il y a de la place, on peut peut-être déplacer quelques stationnements – on peut passer en site propre sans aucun problème.

Ce qui me semble important aussi, c'est que l'on puisse passer à travers le CNRS : on va gagner du temps et cela desservira Charles de Foucault et tout ce qui se trouve là derrière. Cela me semble essentiel. Je ne comprends pas que les services de l'Etat puissent bloquer un projet comme cela.

Par rapport aux habitants et la ligne 19, j'entends : « On va nous supprimer le 19. » « Le 19 de temps en temps. » A quelle fréquence le 19 reviendra-t-il sur Haldenbourg ? Est-ce que ce sera un bus sur deux ou un toutes les heures ? Pourquoi ne pas prolonger le 19 jusqu'à la place Arago, comme le disait M. OEHLER ? Cela ferait une interconnexion avec le Bus à Haut Niveau de Service et permettrait à des personnes qui ne sont pas trop loin dans le Vieux Cronenbourg de prendre le Bus à Haut Niveau de Service pour aller à la gare plutôt que d'aller vers la Rotonde. Les personnes âgées pourraient aussi le prendre pour aller au Simply comme elles ont l'habitude. Marcher de Fresnel jusqu'à Haldenbourg pour ensuite aller au Simply et revenir avec les courses, c'est vraiment long. (*Applaudissements*)

M. Raymond RUSCH.

Je voudrais compléter le discours de M. en ce qui concerne la desserte de l'Espace Européen de l'Entreprise.

Aujourd'hui, si effectivement nous réalisons l'interconnexion telle que marquée dans le projet présenté, les personnes du Vieux Cronenbourg pourront facilement – ceux qui travaillent dans la Cité de l'Entreprise – se rendre en bus jusqu'à leur lieu de travail. Aujourd'hui, on peut encore le faire mais vu le projet, ce ne sera plus possible.

Par ailleurs, il existait dans le centre de Cronenbourg un cabinet de radiologie assez important. Il était situé sur la route de Mittelhausbergen. Pour des raisons d'agrandissement, il a dû se déplacer ailleurs. Il est allé dans la zone de Schiltigheim, rue de Zagreb, donc assez loin. Aujourd'hui, de nombreuses personnes se plaignent parce

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

qu'aucune desserte n'est possible. Le 1^{er} arrêt de bus est à 600 mètres. Pour des personnes en béquilles, des femmes enceintes, des personnes âgées qui doivent effectivement se rendre là-bas, c'est une vraie plaie. J'ai rencontré d'une dizaine de personnes pas plus tard que hier matin qui se sont plaintes de cette situation. On ne peut pas ignorer une telle situation, d'autant plus qu'une autre entité se situera à côté. Il faudra examiner ce sujet de près.

Ceci dit, beaucoup de personnes ont également leur dossier dans ce cabinet de radiologie. Cela pose un problème pour les clients du Vieux Cronembourg.

Mme Françoise MERCADIER, habitante du quartier et participante du conseil de quartier.

Je voudrais poser une question dont la réponse n'est pas dans le dossier, me semble-t-il.

Qu'envisagez-vous comme fréquence le dimanche vu que l'Espace Européen de l'Entreprise est quasiment fermé ? Des adaptations sont-elles prévues ? Que restera-t-il pour le quartier ? Si le but final est l'Espace Européen de l'Entreprise, peut-être que l'on peut imaginer qu'il s'arrête, qu'il y en ait un sur deux mais qu'il continue d'aller dans le quartier le dimanche.

M. RIES, Maire de Strasbourg, 1^{er} Vice-Président de la CUS en charge des transports.

Je propose de répondre à quelques questions avant le 3^{ème} tour de parole, si vous en êtes d'accord, M. le Président. (*M. ANNAHEIM acquiesce*)

Certaines questions se recoupent ou recourent les questions posées dans le 1^{er} tour de parole.

J'ai retenu d'abord la question qui concerne la rue Wodli et la juxtaposition ou la superposition des différents modes de transport dans cette rue. Je vais demander à M. JANSEM de répondre.

M. Bruno JANSEM, Directeur des déplacements CUS.

Pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté, je ne suis là que depuis six mois mais je connais fort bien Strasbourg. N'ayez pas d'inquiétudes.

La superposition de faire passer des bus sur des lignes de tram, cela existe ailleurs en France, ce n'est pas un exploit technique. Néanmoins, ce n'est pas l'option choisie pour l'instant. Nous avons déjà beaucoup de bus qui passent à cet endroit. Demain – nous espérons le plus tôt possible –, nous aurons le transport en site propre de l'ouest, c'est-à-dire le bus qui vient le long de l'autoroute par l'A35 et qui va entrer au niveau de la Porte Blanche pour aller à la gare. Ce seront des bus supplémentaires, plus le Bus à Haut Niveau de Service. Nous nous sommes dits, ce qui paraissait logique : « Nous avons un site tramway, nous faisons passer le tramway dessus ; nous avons un site bus, nous faisons passer un bus dessus. »

M. OZENNE indiquait que nous allions vers une superposition. Je vous ai donné les réponses : nous allons spécialiser. Il existe toujours des aspects de gabarit, de giration, etc. Nous travaillons avec le Conseil Général sur l'arrivée du TSPO jusqu'à la gare. Ce bus va venir sur la bande d'arrêt d'urgence depuis Marlenheim, avec une cadence de cinq minutes à l'heure de pointe. Ce sera un outil pratique pour tout le monde. Il aboutit à la gare routière

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

qui restera Place des Halles. Nous avons ce bus qui circule par là, les bus de la CTS qui y circulent dès à présent et le Bus à Haut Niveau de Service sera aussi sur cette voie réservée aux bus. Nous réservons le tramway au tramway.

M. RIES, Maire de Strasbourg, 1^{er} Vice-Président de la CUS en charge des transports.

J'avais une question incidente par quelqu'un concernant le problème des commerces, le fait qu'il existe de moins en moins de commerces.

Je rappelle à ce sujet qu'évidemment le commerce par définition n'est pas de la compétence directe des collectivités publiques. Ce sont des initiatives privées ; quand les affaires ne sont plus rentables, les gérants vont ailleurs. Néanmoins, nous en avons bien conscience. Il doit y avoir dans la salle Mme MOREAU, qui peut peut-être nous faire le point sur les actions engagées pour essayer de préserver ce commerce de proximité qui est nécessaire et qui évite aux personnes d'aller ailleurs.

Mme Lucie MOREAU.

Effectivement, un projet de rénovation urbaine de Cronembourg est en cours ; vous pouvez constater les évolutions. L'un des objectifs du projet est de donner une place aux commerces et à des entreprises. Les premiers bâtiments sont sortis de terre à l'entrée de la Cité, rue de Hochfelden, avec des locaux commerciaux qui sont en vente. Ils ne sont pas complètement commercialisés parce que, comme le dit M. le Maire, le commerce ne se décrète pas. Il faut trouver des porteurs de projets qui soient en mesure de présenter des projets qui tiennent la route et qui soient des commerces de qualité pour le quartier. Il existe de bons contacts avec les promoteurs et nous avons bon espoir de commercialiser tout le secteur.

Un autre projet va être engagé sur la place de Haldembourg avec d'une part, le réaménagement de la place de Haldembourg pour mieux organiser le marché qui est la locomotive du secteur et d'autre part, la construction d'un nouveau bâtiment qui pourra accueillir les commerces. Il existe déjà un certain nombre de commerces mais l'objectif est de revitaliser ce secteur qui est en train de décliner.

Des actions conjointes au projet de transport sont engagées.

M. RIES, Maire de Strasbourg, 1^{er} Vice-Président de la CUS en charge des transports.

Merci Mme MOREAU.

Je voudrais répondre à M. OZENNE, mon grand ami, qui régulièrement apporte la contradiction dans les réunions publiques ; il le fait avec talent d'ailleurs, mais il est parfois un peu à côté de la plaque.

Le désaccord que j'ai avec lui est qu'il a tendance à considérer que le tramway, et spécialement le tramway sur fer, est la réponse universelle aux questions posées. Il ne l'a pas dit aussi clairement mais en gros, il remet en cause la notion même de Bus à Haut Niveau de Service.

Pourquoi avons-nous choisi dans le schéma directeur adopté en juillet 2010, à cet endroit-là, un Bus à Haut Niveau de Service plutôt qu'un tramway sur fer ou sur pneu ? M. OZENNE aime beaucoup le tramway sur fer, moi aussi d'ailleurs ; je rappelle que tout au

début, quand nous avons lancé le tramway, ce n'était pas si facile – M. OZENNE n'était peut-être pas encore là, il était encore un peu jeune –, j'avais des salles entières qui étaient contre. Aujourd'hui, nous sommes un peu victimes de notre succès.

Je suis en désaccord avec vous pour considérer que le tramway soit la réponse à toutes les questions, quels que soient les territoires et les densités. C'est faux ! Nous sommes allés à Nantes avec quelques-uns d'entre vous pour voir ce qu'était le *busway* – il faudrait peut-être un jour changer de nom parce que « BHNS » fait un peu technocrate –, un concept intermédiaire entre bus et tramway. C'est un tramway qui reste un bus d'une certaine manière.

Pourquoi ont-ils choisi cette solution à Nantes ? Ils avaient un projet de tramway aussi sur cet itinéraire à Nantes. Ils ont été les premiers à choisir le *busway* parce qu'ils avaient une perspective de clientèle ou d'usagers de l'ordre de 30 000 par jour. Ils se sont demandé s'ils pouvaient mettre 20 M€ par kilomètre pour un public potentiel qui est loin d'être à la hauteur de ce qu'ils avaient pour leur tramway. Ils ont trouvé ce concept-là. Il en est de même pour le nôtre ; nous sommes à 80 000 par jour. Aujourd'hui, sur le secteur qui nous intéresse, d'après les études effectuées, nous sommes à 10 ou 12 000. Le BHNS, que nous pourrions appeler autrement à un moment donné, est adapté à cette situation, à ce territoire. L'on pourrait imaginer faire des tramways partout et le plus possible, mais je suis en responsabilité des finances publiques et je souhaite que l'on puisse offrir le meilleur service possible au meilleur coût pour la collectivité. Tout cela, ce sont les contribuables qui le payent *in fine*. Les usagers payent un peu aussi. Pour l'investissement, c'est la collectivité. C'est la raison pour laquelle je suis en désaccord, amicalement, avec M. OZENNE. Je ne partage pas son analyse du tout tramway sur l'ensemble de l'agglomération, quels que soient les territoires, quelles que soient les densités et quelles que soient les destinations.

Je ne suis pas d'accord avec lui non plus pour opposer la destination E3 et la destination Cronenbourg. Il se trouve que nous avons là un itinéraire avec des clientèles différentes mais comme l'a dit fort justement M. RUSCH, des personnes de Cronenbourg vont aussi travailler à E3. Desservir E3 mieux que cela n'est fait aujourd'hui et desservir mieux que cela ne l'est fait la Cité de Cronenbourg ou le Vieux Cronenbourg est un objectif et le BHNS y répond de mon point de vue. Nous avons longuement discuté de cet objectif dans le débat que nous avons eu en 2010 sur le schéma directeur pour les années à venir.

Je laisse la responsabilité du très très très très... surpris à M. OZENNE ; moi aussi, je suis très très très très... surpris par son analyse. J'ai entendu des mots forts « anéanti », « cela ne marche plus ». Cela m'a rappelé le début des années 90 ; Harry Lapp, élu, me disait : « Avec votre tramway, vous allez assister à la vitrification de Strasbourg. » comme une bombe atomique peut vitrifier le sol. Je n'ai pas l'impression que nous soyons arrivés à la vitrification. Il faut être prudent dans les expressions que l'on utilise. Je suis un peu polémique à l'égard de M. OZENNE mais amicalement.

Il y a eu ensuite une question sur la fréquence le dimanche. C'est vrai que l'Espace Européen de l'Entreprise ne draine pas de monde le dimanche.

M. Jean TERRIER, Directeur commercial et marketing de la CTS.

La fréquence du dimanche ne sera pas calquée sur l'activité sur E3 ; nous aurons la même fréquence que ce que nous avons aujourd'hui sur la ligne 19. J'avoue honnêtement que je

n'ai pas le détail des horaires. Ce sera le même niveau de dessertes que ce que vous avez aujourd'hui dans le cœur de la Cité avec la ligne 19.

Mme Y.

Deux ou trois bus par heure.

M. Jean TERRIER, Directeur commercial et marketing de la CTS.

A E3 mais pas dans la Cité.

Mme Y.- Dans la Cité.

M. Jean TERRIER, Directeur commercial et marketing de la CTS.

On sera sur du tram, donc on sera sur une offre le dimanche qui devrait tourner autour de 12 minutes, comme sur les lignes régulières. Je n'ai pas exactement la fréquence. Cela fait partie des choses que nous n'avons pas véritablement calculées. Cela n'aura rien à voir avec la desserte que nous avons aujourd'hui sur le dimanche qui est effectivement très dégradée parce qu'il y a relativement peu de monde et que nous avons du terminus intermédiaire. Nous ne l'aurons pas avec le Bus à Haut Niveau de Service.

M. RIES, Maire de Strasbourg, 1^{er} Vice-Président de la CUS en charge des transports.

Sur le cabinet de radiologie...

M. Serge OEHLER, Adjoint au Maire de Strasbourg.

Je voudrais intervenir sur deux ou trois points.

Sur le cabinet de radiologie, nous avons déjà beaucoup de demandes. Si le BHNS traverse le CNRS, nous réglons le problème puisque nous aurons un arrêt à quelques mètres du cabinet. *(Des personnes dans la salle disent que non)*

M. Pierre LE GOFF.

350 mètres.

M. Serge OEHLER, Adjoint au Maire de Strasbourg.

Non pas pour le cabinet.

Sur la desserte par rapport à « un ou deux le dimanche », il faut savoir que ce n'est pas un transport en commun fait pour l'Espace Européen de l'Entreprise mais pour Cronembourg. Cronembourg mérite d'avoir son transport en commun type BHNS et de ce fait, il va circuler comme il a été indiqué.

Quelqu'un a demandé quel serait l'intervalle sur la ligne 19. Il sera de 8 à 10 minutes au maximum. Vous aurez le 19 toutes les 10 minutes environ plus le BHNS. Nous aurons On une bonne desserte du quartier.

Concernant la desserte au niveau des commerces, je ne suis pas contre le fait d'aller jusqu'à la place Arago parce que nous sommes en train de rénover la rue de Mittelhausbergen pour y attirer plus de personnes pour nos commerces. Cela fait un centre-village. Je tiens à le préserver et le fait que les personnes de la Cité des Sciences viennent commercer à cet endroit est une bonne chose.

Comme l'a dit Lucie MOREAU, les commerces seront rénovés sur la place de

Haldenbourg et sur la place d'Einstein. Je tiens à rappeler que le Mutant et tous les commerces à l'arrière vont bientôt disparaître et seront remplacés par un centre commercial avec des commerces au rez-de-chaussée. Nous allons refaire toute la place, y compris la place du Marché. Il faut que sur Cronenbourg ait sa place, son centre de village, de manière à ce que vous n'ayez pas des kilomètres à faire pour aller commercer. Nous sommes en train de chercher des magasins qui seraient prêts à s'installer en plein milieu de la Cité et qui attireraient des personnes de la rue Hochfelden, de la rue de Loess et pourquoi pas du quartier Saint-Antoine. Plutôt que vous alliez au quartier Saint-Antoine, pourquoi ne viendrait-il pas commercer ici ?

Concernant toujours le BHNS, je tiens à rappeler une chose : nous avons lancé un gros plan de rénovation urbaine sur Cronenbourg. Nous commençons déjà à voir les avantages et les avancées sur la rue de Hochfelden. C'est tout de même autre chose quand on entre dans Cronenbourg par là, cela fait plaisir ; on commence à sentir un mieux. Avec la démolition des trois « avions » en plein milieu de la Cité, nous avons déjà une autre perspective ; cela commence à prendre un autre aspect. Nous allons aussi démolir les trois autres « avions » restants. Nous aurons complètement réglé ce souci. Nous allons construire à la place un EPSAN : 600 salariés vont venir travailler en plein centre de Cronenbourg ; ils vont utiliser les services et les commerces. Il faut aussi des personnes qui ont des moyens pour acheter dans nos commerces pour que le commerce vive. La réunion se tient demain soir ; je vous invite à venir demain soir pour la présentation de l'EPSAN, dans cette même salle à 18 heures 30. J'en profite, c'est aussi un dossier important pour le quartier.

Tout ce projet-là va avec le Bus à Haut Niveau de Service. C'est comme à HautePierre avec le tram, c'est un tout. C'est cela aussi qui fera que notre quartier vivra mieux demain.

M. Jean ANNAHEIM, Président de la Commission d'Enquête.

Je souhaiterais apporter une réponse à M. OZENNE concernant une éventuelle prolongation de l'enquête.

Monsieur OZENNE, une enquête publique dure habituellement 30 jours ; cette enquête publique du BHNS dure 43 jours. Nous tenons 8 permanences. Le dossier d'enquête a été mis sur le site de la Communauté urbaine de Strasbourg le 24 septembre 2012. Je trouve surprenant de votre part que vous nous demandiez, à 8 jours de la fin de l'enquête, une prolongation.

M. Pierre OZENNE de Strasbourg.

Les dossiers sont compliqués à lire.

M. Jean ANNAHEIM, Président de la Commission d'Enquête.

Vous auriez eu l'opportunité de le demander avant, mais pas 8 jours avant.

M. Pierre OZENNE de Strasbourg.

Il fallait d'abord ingérer le dossier, ce n'est pas forcément évident, et ce n'est qu'au bout qu'on voit certains éléments.

M. RIES, Maire de Strasbourg, 1^{er} Vice-Président de la CUS en charge des transports.

Nous pouvons peut-être passer, M. le Président si vous en êtes d'accord, au troisième et

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

dernier tour de parole.

M. Jean ANNAHEIM, Président de la Commission d'Enquête.

Oui.

Mme Z.-

Je suis mère de famille. Ma fille prend, tous les matins, un bus spécial pour aller au lycée Marie Curie. Je voulais savoir si ce bus spécial serait maintenu.

Mme Monique GRALL, habitante du quartier, conseiller de quartier aussi.

Je voudrais m'adresser à M. OEHLER : de nombreux projets sont en cours et prévus, je suis au courant, mais en attendant, que font les personnes ? Ce centre commercial doit se faire et je l'espère de tout cœur – nous y travaillons dans nos réunions – mais il verra le jour dans trois ou quatre ans. En attendant, les habitants, que font-ils ?

Je demande une réponse.

Mme Marie-Françoise JANOT.

A propos de « les habitants de Cronembourg méritent ce moyen de transport », ils le méritent mais ils en ont aussi besoin.

Je donnerai un exemple : les étudiants de la Cité qui vont sur le campus de l'Esplanade – ils sont nombreux – ont maintenant deux changements, l'un à la Rotonde et l'autre pour prendre la ligne qui rejoint le boulevard de la Victoire et l'Esplanade. Avec le Bus à Haut Niveau de Service par la gare, ils auront un seul changement.

Un autre élément dont nous avons peu parlé : le parking-relais au terminus. Je vois de ma fenêtre tous les matins les voitures qui piétinent sur l'autoroute aux heures de pointe. Je suis convaincue que ces personnes-là, si elles ont l'occasion, le moyen, de mettre leur voiture sur le parking-relais, seront ravies d'arrêter là leur trajet en voiture. Cela peut favoriser aussi le covoiturage puisque l'on peut réserver des places de parking pour le covoiturage.

M. Jean ANNAHEIM, Président de la Commission d'Enquête.

Une dernière question.

M. Miguel ZAWAM, habitant de Cronembourg.

Apparemment le souci qui revient, c'est vraiment le nouveau tracé de la ligne 19. Au début, vous disiez que le BHNS allait améliorer le transport. Mais là, vous avez vraiment une autre vision. Il faut se poser la question : fait-on du maillage, c'est-à-dire ajoute-t-on du transport, ou porte-t-on l'attention sur les futurs besoins de transport sur la route de Mittelhausbergen ?

Je pense qu'il faut laisser le 19 aller jusqu'à la place Arago et en plus mettre en place le Bus à Haut Niveau de Service.

M. Jean ANNAHEIM, Président de la Commission d'Enquête.

S'il n'y a plus d'autres questions, M. le Maire, voulez-vous bien répondre.

Mme Françoise MERCADIER, habitante du quartier et participante du conseil de quartier.

La dernière intervention m'a fait penser à quelque chose.

A un moment, nous avons craint que le retrait du 19 du secteur Arago/Haldenbourg soit pour permettre de faire monter le 19 jusqu'à Mittelhausbergen puisqu'une partie de quartier est en train de se construire sur le secteur Oberhausbergen. Il va y avoir une résidence pour personnes âgées et d'autres habitations. Peut-être peut-on déjà envisager ce tracé. Qu'est-il prévu pour continuer jusqu'au bout ? Y aura-t-il un décrochement du 19, un 19a qui irait côté Cité et un 19b qui continuerait jusqu'à Mittelhausbergen.

M. RIES, Maire de Strasbourg, 1^{er} Vice-Président de la CUS en charge des transports.

La première question portait, si j'ai bien compris Mme, sur les services spéciaux scolaires en direction du lycée Marie Curie.

M. Jean TERRIER, Directeur commercial et marketing de la CTS.

Ces bus dédiés seront maintenus ; nous n'avons pas prévu de les changer.

M. RIES, Maire de Strasbourg, 1^{er} Vice-Président de la CUS en charge des transports.

Ce sont des bus qui existent aujourd'hui et qui sont financés par la Communauté urbaine, à la différence de ce qui se passe dans le reste du Département où ils sont financés par le Conseil Général. Est-ce bien cela ? (*M. TERRIER confirme*) (*Sourire*)

Ensuite, une question de Mme GRALL porte sur l'immédiat. En gros, ce que dit Monique, c'est : « C'est bien, dans deux ou trois ans, nous aurons peut-être des choses très attractives mais tout de suite, que se passe-t-il ? » Je ne vais pas faire de promesses miraculeuses. Nous ne pourrions pas non plus faire les lignes à la demande des uns et des autres. Je suggère peut-être que, s'il existe des demandes précises et qui concernent suffisamment d'habitants, nous puissions les examiner. La CTS est représentée ici si vous avez des choses à lui dire, mais cela ne peut pas être du transport individuel, à la demande. Il faut qu'il y ait suffisamment de personnes pour monter dans un bus et que cela rende le service, sinon cela coûtera trop cher et nous ne saurons pas le faire.

M. Serge OEHLER, Adjoint au Maire de Strasbourg.

Monique, tu m'as interpellé, je te réponds.

Il est clair que la fermeture du Mutant n'est pas de notre responsabilité, tu le sais bien. Depuis, nous essayons de trouver d'autres solutions. C'est pour cette raison que je vous ai annoncé la démolition des tours.

Il est clair qu'en attendant, la ligne 19 continue d'exister et elle nous emmènera toujours à la Rotonde. Ce n'est que fin 2013, à la mise en service du BHNS, que nous aurons le BHNS ET la ligne 19.

Je suis d'accord avec vous, jeune homme, qu'il faut que le bus aille jusqu'à la place Arago.

Je rappelle aussi qu'en septembre 2013, nous aurons fini la route de Mittelhausbergen ; tous les commerces seront évidemment déjà ouverts, en plus des autres existants. Nous aurons plus ou moins fini Cronembourg fin 2013. Resteront encore quelques rues – je vois que les Vieux Cronenbourgeois sont présents ; je veux parler des habitants du Vieux Cronembourg (*rires*) – : la rue Saint-Florent et la rue Jacob, qui sont des rues très

importantes.

Je tiens à préciser ceci, j'en profite : nous sommes aussi en train de réfléchir à un circuit urbain pédestre et pour vélo de manière à pouvoir, depuis la Rotonde, aller au parc de la Bergerie en passant par la rue Saint-Florent à pied et inversement pour aller à d'autres parcs. Tous ces aménagements restent à faire. Nous ne baissons pas les bras, nous continuons. Il n'y avait rien de fait depuis cent ans à Cronembourg.

M. RIES, Maire de Strasbourg, 1^{er} Vice-Président de la CUS en charge des transports.

Merci Serge. (*Quelques rires*)

Je regardais tout à l'heure le directeur général de la CTS par rapport à la place Arago. Nous allons regarder. Il n'a pas poussé des hauts cris d'emblée. Il faut faire une étude là-dessus.

Françoise est revenue sur un concept qui m'est cher : le concept d'intermodalité et le parking-relais à l'extrémité. De mon point de vue, il constitue vraiment une solution d'avenir, pas seulement pour le BHNS. Il est déraisonnable de continuer à laisser déferler sur nos villes, notamment sur le cœur des villes, des flux automobiles que les rues ne peuvent plus absorber. On prend sa voiture pour se rapprocher de la ville et à un moment donné, sans l'interdire mais en dissuadant d'aller plus loin, on organise le passage vers le Bus à Haut Niveau de Service, vers le tramway, même vers le train. Cette idée de rester assez loin du cœur de la ville pour que vraiment on permette à la ville d'être autre chose qu'un grand garage ou un lieu d'autoroute est importante.

Elle a ajouté autre chose : nous pourrions réserver des places peut-être à moindre coût, voire gratuites, pour des « covoitureurs ». Il n'y a pas 36 façons d'inciter les personnes à être plusieurs dans la voiture. Aujourd'hui, dans une voiture en circulation, la moyenne nationale est de 1,2 personne à bord. *Grosso modo* dans la plupart des voitures, on a une seule personne. Aux Etats-Unis, l'incitation se pratique depuis longtemps. Imaginez le nombre de voitures en moins en circulation si on a 2 personnes au lieu de 1 dans la voiture et 3 *a fortiori*. Pour arriver à cela, il faut donner un plus à ceux qui acceptent le covoiturage. Ce sont des solutions d'avenir pragmatiques. Il ne faut pas partir de l'idéologie mais de la réalité du terrain et adapter l'offre de transport.

Le quatrième intervenant a parlé de l'ajout de la ligne 19. Va-t-on ajouter le BHNS à un réseau existant ou repense-t-on le réseau ? La réponse est que nous allons repenser le réseau. Il ne s'agit pas juste de faire un Bus à Haut Niveau de Service pour faire un Bus à Haut Niveau de Service ; de même qu'il ne s'agit pas de faire un tramway pour faire un tramway. Il faut l'intégrer dans le réseau modifié en fonction de cette nouvelle donne. La collectivité va dépenser 30 M€. C'est un investissement considérable. Il faut que cela rende le meilleur service possible à la population et cela suppose que nous raisonnions sur la ligne 19, sur la ligne 50 et que nous ayons un ensemble cohérent et au service de la population.

Sur le 19, je ne sais pas si nous pouvons répondre sur le fait qu'éventuellement une partie s'arrête à Cronembourg et une autre à Mittelhausbergen. Peut-on regarder ce que cela signifie ?

M. Jean-Philippe LALLY, Directeur Général de la CTS.

Par définition, dès qu'on touche au réseau de bus, on aborde des choses plus fines, qui

touchent à la vie des personnes et à la manière dont elles utilisent le réseau, qui vont au-delà du reflet strict que nous donnent les enquêtes menées. C'est l'intérêt de ce type de discussions.

Dès lors qu'il s'agit de prolonger une ligne pour aller desservir de nouveaux quartiers, de nouveaux endroits, la question se pose toujours de savoir ce que va coûter ce prolongement de desserte et le nombre de clients potentiels qui pourront en bénéficier. Cela donne lieu à un certain nombre d'études sur le nombre d'emplois, le nombre d'habitants, etc. Bien entendu, à la suite de ces réunions, ce seront des sujets que nous allons chiffrer, étudier et soumettre à la décision de la Communauté urbaine.

M. RIES, Maire de Strasbourg, 1^{er} Vice-Président de la CUS en charge des transports.

Je crois que nous sommes arrivés au terme de cette réunion, M. le Président.

Si vous me permettez un mot de conclusion : j'ai trouvé le débat très riche, avec des concitoyens qui savent de quoi ils parlent, qui utilisent les transports en commun. Evidemment, cela donne du grain à moudre aux techniciens. Voir les aspects techniques est une chose ; voir la pratique, l'usage que l'on en fait et les difficultés que l'on rencontre en est une autre.

Merci aux uns et aux autres d'avoir participé à ce débat. Il va continuer avec une réunion...

M. Jean ANNAHEIM, Président de la Commission d'Enquête.

...le 29 octobre à Schiltigheim à 19 heures.

M. RIES, Maire de Strasbourg, 1^{er} Vice-Président de la CUS en charge des transports.

Merci à chacune et à chacun d'entre vous.

Bonne soirée. (*Applaudissements*)

La séance est levée à 21 heures 15.

* *
*

ANNEXE 10

Réunion publique du 29 octobre 2012
Mairie de Schiltigheim

La séance est ouverte à 19 heures 12.

M. Jean ANNAHEIM, Président de la Commission d'Enquête.

M. Raphaël NISAND, Maire de Schiltigheim, M. André KLEIN-MOSSER, Maire de Bischheim, M. Gilles BROCHARD, Chef du Service Conduite de Projets de Transports, M. Laurent HERVE, Chef de Projet BHNS, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs les représentants d'associations, Mesdames et Messieurs, bonsoir et bienvenue à cette réunion publique d'information.

Je me présente : je suis Jean ANNAHEIM, le président de la commission chargée de l'enquête publique relative à la ligne de Bus à Haut Niveau de Service. Cette commission est composée de trois membres : Mme Brigitte REIBEL qui vient de Rixheim dans le Haut-Rhin, M. Thierry TOURNIER d'Ittenheim et moi-même de Sélestat. Nous sommes tous les trois désignés par le président du Tribunal administratif de Strasbourg. Nous sommes neutres et indépendants. Cela veut dire que nous n'avons aucun lien ni avec le maître d'ouvrage, ni avec les municipalités concernées par le projet ni avec aucune association.

En préambule à cette réunion publique, comme je l'ai déjà fait lors de la réunion que nous avons tenue jeudi dernier à Cronenbourg, je voudrais apporter un éclairage sur deux volets de l'enquête publique, deux volets souvent méconnus par le public. Il s'agit du rôle de la commission et la procédure de l'enquête.

Notre rôle, tout d'abord, consiste à être à l'écoute du public mais aussi à recueillir tous les éléments nous permettant d'établir notre rapport, qui est notre premier document. Ce rapport relate le déroulement de l'enquête et comporte l'ensemble des observations du public sur lesquelles nous allons porter notre analyse et notre avis. Conjointement, nous demandons au maître d'ouvrage de se prononcer sur chacune de ces observations.

Dans un second document, nous allons porter nos conclusions et notre avis motivé sur le projet. Il sera forcément favorable ou défavorable. L'avis favorable peut être assorti de recommandations ou de réserves. S'agissant des recommandations, libre au porteur du projet de les suivre ou non puisqu'il ne s'agit là que de préconisations ou de suggestions de notre part visant à améliorer le projet.

Les réserves quant à elles sont restrictives : tant que la totalité des réserves ne sont pas levées par le maître d'ouvrage, l'avis est considéré défavorable. Nous émettons une ou des réserves pour une modification ou un aménagement qui nous paraît nécessaire pour le bien-fondé ou la cohérence du projet. Nous nous assurons, avant d'émettre les réserves, que le maître d'ouvrage puisse les lever.

Pour porter cet avis, nous nous basons sur les observations figurant dans les registres d'enquête, les courriels, les courriers, les visites des lieux, l'étude approfondie du dossier d'enquête mais également sur les échanges qui auront lieu ce soir entre vous, le public, le

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

maître d'ouvrage et nous, les commissaires d'enquête.

Ces échanges seront consignés mot à mot dans un compte rendu qui sera établi par un secrétariat indépendant tenu par Mme Christine HAUSSER, sténotypiste de Strasbourg. Pour la neutralité de ce secrétariat, je précise que Mme HAUSSER a été sollicitée par la commission d'enquête et non pas par le maître d'ouvrage.

A l'issue de l'enquête, c'est-à-dire le 3 novembre, date à laquelle nous tenons notre dernière permanence à Cronembourg au Centre Socioculturel de 16 à 19 heures, nous avons un mois pour remettre notre rapport, nos conclusions et notre avis motivé au maître d'ouvrage. Une copie sera adressée à la préfecture de Strasbourg et au Tribunal administratif de Strasbourg. L'ensemble des documents seront disponibles au public durant un an à la Communauté urbaine de Strasbourg, au service Conduite de Projets de Transports au 2^{ème} étage.

Ensuite, s'agissant de l'organisation de la soirée, le maître d'ouvrage présentera le projet. A l'issue, la parole sera donnée à l'assistance. Vous pourrez poser vos questions soit au maître d'ouvrage concernant le projet, soit à la commission d'enquête pour ce qui est de la réglementation ou de la procédure de l'enquête.

Je vous demande de bien vouloir décliner votre identité préalablement à chacune des questions. Pour optimiser le temps de cette réunion, pour laquelle nous avons prévu une durée de deux heures, le maître d'ouvrage prendra cinq questions à la fois. Bien sûr, il répondra à chacune d'entre elles.

Pour finir, nous avons mis à votre disposition un registre d'enquête sur lequel vous pouvez apporter vos observations à l'issue de la réunion.

Je passe la parole à M. le Maire de Schiltigheim.

M. Raphaël NISAND, Maire de Schiltigheim.

Merci beaucoup, Monsieur ANNAHEIM, de ces propos introductifs.

A mon tour de vous souhaiter la bienvenue dans cette salle de l'aquarium de la Ville de Schiltigheim. Autant vous faire partager tout de suite mon enthousiasme en tant que Maire de Schiltigheim pour ce projet qui est un projet structurant pour notre ville. Au-delà de Schiltigheim, il est structurant pour l'ensemble de l'agglomération.

Vous connaissez tous le contexte : l'Espace Européen de l'Entreprise a été créé à partir des années 90, 1^{ère} délibération en 1990 avec M. le Président Rol du Conseil municipal de Schiltigheim et du Conseil de Communauté urbaine de Strasbourg. C'était il y a 22 ans. A l'époque, nous n'avions pas les mêmes problématiques de mobilité et notamment de mobilité durable qu'aujourd'hui. L'Espace Européen de l'Entreprise a été conçu dans une accessibilité tout voiture. Nous sommes maintenant devant une zone économique qui est une grande réussite. C'est l'une des plus belles zones économiques de l'est de la France sinon du pays. 6 000 salariés se rendent quotidiennement à l'Espace Européen de l'Entreprise ; ils s'y rendent presque tous en voiture et en autosolisme, c'est-à-dire en voiture individuelle.

L'enjeu est de changer ce mode de déplacement, de rendre l'Espace Européen de l'Entreprise, qui est déjà en lui-même magnifique, plus paysager. C'est une belle zone économique mais aussi une zone de loisirs. L'enjeu est de la desservir et au passage de desservir tous les quartiers qui vont être traversés par ce Bus à Haut Niveau de Service. Le

40

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

BHNS est un concept nouveau dont je n'avais pas entendu parler avant le début de ce mandat ; c'est le 1^{er} Vice-Président de la Communauté urbaine de Strasbourg qui m'en a parlé la première fois en 2008 ; je ne connaissais même pas l'expression. Bus à Haut Niveau de Service, cela peut vouloir dire un tram – je sais que cela a été évoqué dans l'une ou l'autre réunion – mais cela peut aussi être un bus amélioré qui soit un quasi tram. J'ai l'habitude de dire un tram « Canana Dry ». L'autre jour dans une autre réunion, je disais que la fréquence était de 8 minutes et M. HERVE m'a corrigé très justement : la fréquence sera de 6 minutes en heures de pointe pour relier la gare à l'Espace Européen de l'Entreprise et respectivement la Chambre des Métiers.

Comme 80 % du trajet est en site propre par Cronembourg, ce sera un trajet de moins d'un quart d'heure. On le voit bien : l'enjeu est que toutes les personnes qui travaillent à l'Espace Européen de l'Entreprise et qui ne viennent pas forcément de l'agglomération strasbourgeoise, qu'elles viennent du sud, du nord ou de l'ouest, peuvent se retrouver à la gare de Strasbourg, récupérer leur Bus à Haut Niveau de Service et arriver comme une fleur à l'Espace Européen de l'Entreprise ou dans les quartiers traversés par le BHNS. C'est un enjeu économique majeur. Je vous parle du versant schilikois. Les réunions strasbourgeoises ont déjà eu lieu.

Je peux vous donner l'une ou l'autre nouvelle. Vous l'avez lu dans la presse : il s'agit d'un investissement non négligeable que consent la Communauté urbaine de Strasbourg. Des investissements seront également consentis par la Ville de Schiltigheim sur les aménagements autour du Bus à Haut Niveau de Service ; nous allons payer notre écho. La Communauté urbaine investit avec 30 M€ dans notre secteur de l'agglomération. C'est une somme considérable. Je peux vous dire que ce matin, la commission d'appel d'offres de la CTS que je préside a eu à choisir entre différentes candidatures pour ces bus. Un lauréat potentiel existe ; pour le jour où nous aurons le feu vert, nous avons déjà choisi le bus qui reliera la gare à la Chambre des Métiers. Je ne vais pas être plus long.

Vous aurez compris que, quand on parle d'un quart d'heure pour aller de la gare à la Chambre des Métiers même en heures de pointe, l'on est vraiment devant quelque chose qui ressemble à un tram. Dix autobus articulés de 120 places seront achetés. C'est un matériel merveilleux et nous allons être à la pointe des transports en commun. J'ai eu l'occasion avec Jacques BIGOT de visiter quelque chose d'analogue à Nantes. Cela fonctionne extrêmement bien et c'est une nécessité dans des agglomérations modernes qui se respectent et ma foi, c'est le cas de la nôtre.

Je souhaite que nous ayons une réunion fructueuse ce soir et que nous puissions aller très vite vers ce BHNS. A la différence du tram, où lorsque l'on commence à en parler, on parle d'un horizon à 2017, 2018, 2020, la livraison du BHNS est prévue à fin 2013 ou au 1^{er} trimestre 2014. Le Bus à Haut Niveau de Service, c'est demain !

Je passe la parole à M. KLEIN-MOSSER, mon collègue Maire de Bischheim.

M. André KLEIN-MOSSER, Maire de Bischheim.

Bonsoir Mesdames et Messieurs. Je ne vais pas être trop long mais je voudrais simplement dire que je suis ici peut-être le dernier de l'étape ou un rescapé puisque dans l'opération du Bus à Haut Niveau de Service, j'ai été contacté en dernier ressort. On s'est rendu compte, à un moment donné, que le ban de Bischheim était concerné. Le ban de Bischheim étant concerné, je suis donc là.

Je suis là pour d'autres raisons.

La première raison est que je suis très intéressé et passionné par le mode opératoire en transport en commun que nous allons utiliser dans ce cas. Je souhaite voir ce qu'il est, son intégration dans le site, son utilisation et ses performances.

Ensuite, je suis là parce que je pense que ce BHNS n'aura pas définitivement comme station finale le parking-relais. Bischheim se montre solidaire pour ce parking-relais par rapport à la Communauté urbaine de Strasbourg et par rapport à la Ville de Schiltigheim ; on dit souvent que nous ne sommes pas frappés par la solidarité mais de temps en temps, cela arrive. J'en témoigne, je suis content – et l'ensemble de l'équipe aussi je crois – de cette partie de la réalisation de ce transport en commun. Nous pensons qu'il y aura une suite, non pas nécessairement de Bus à Haut Niveau de Service, mais de relais, de liaisons qui permettront d'utiliser la situation et l'opportunité de cet équipement.

Je voudrais faire aussi une remarque : nous avons tout de même un point d'interrogation puisque ce pôle, cette concentration finale du lieu du parking-relais va entraîner une activité de transit, de transport important. Il s'agira de savoir comment nous répartirons la fluidité de l'ensemble du trafic en cet endroit. Nous avons émis un certain nombre de raisons qui iraient dans ce sens. Je parle aussi d'un point qui nous a beaucoup préoccupé et Schiltigheim aussi : le tourne-à-gauche. On a dit que le Maire de Bischheim y était opposé. Je peux vous rassurer : je n'étais à aucun moment opposé au tourne-à-gauche. La seule condition que nous émettions était de voir comment allait se répartir la fluidité du trafic et comment allait se répartir l'ensemble de la circulation à ce lieu qui allait être constitué. On nous a fourni la réponse mais nous attendons toujours la réalisation des opérations prévues pour assurer et garantir cette fluidité.

Ce soir, nous sommes à une étape importante puisqu'il s'agit évidemment de desservir l'Espace Européen de l'Entreprise et je dois dire, même si je ne suis pas schilikois que c'est tout de même une réussite. C'est une des raisons pour laquelle il faut encourager ces évolutions. Elles ne sont pas uniquement pour nous-mêmes mais aussi pour le nord de l'agglomération. Nous sommes finalement là pour servir les habitants et l'ensemble des activités qui se font et se réalisent sur les territoires. Bien sûr, espérons que cela soit de bon augure pour d'autres opérations par la suite.

M. Raphaël NISAND, Maire de Schiltigheim.

M. Laurent HERVE, chef de projet, vous avez la parole.

M. Laurent HERVE, chef de projet BHNS.

Bonsoir.

Je vais vous présenter ce soir différents points : les modalités de l'enquête publique – M. ANNAHEIM en a parlé – ; la définition d'un Bus à Haut Niveau de Service, l'historique du projet, le rappel sur les objectifs du projet, le bilan de la concertation qui a défini les études d'avant-projet qu'il fallait approfondir, les caractéristiques générales de l'avant-projet (le matériel roulant, les infrastructures, etc.), les coûts et le planning de l'opération.

Qu'est-ce qu'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service ? C'est une ligne de bus avec les services d'un tramway à un coût moindre. Ces services sont :

- une vitesse commerciale élevée,

- des temps de déplacement élevés,
- une fréquence importante : 6 minutes aux heures de pointe,
- un temps de trajet garanti : le bus n'est pas coincé dans la circulation générale,
- une amplitude horaire étendue : un service qui va de 5 heures jusqu'à minuit et
- un système d'information de qualité au niveau des stations, des arrêts de bus, comme pour le tramway, avec une information sur les temps de parcours, les fréquences et les temps d'attente. On trouve cette information également à l'intérieur des véhicules.

Ces aménagements qui garantissent ce niveau de service sont notamment des aménagements de voirie avec les sites propres pour que le bus ne soit pas coincé dans la circulation générale, un système de priorité aux feux et une grande signalétique. Les stations auront un *design* particulier tout comme le matériel roulant, qui aura un *design* intérieur et extérieur spécifique qui le fera sortir du réseau à l'image de celui du tramway.

Les dates concernant l'opération sont les suivantes : le Bus à Haut Niveau de Service fait partie de la première étape du schéma directeur des transports collectifs qui a été approuvé en juin 2010. En février 2011 a eu lieu la concertation publique où nous avons exposé ce projet à l'ensemble de la population. Le 15 avril 2011, le Conseil de Communauté a approuvé ce bilan et a engagé des études d'avant-projet sur la base du bilan de la concertation. Ces mêmes études ont été approuvées en Conseil communautaire le 12 juillet dernier.

Vous l'avez sur l'image de la diapositive 6 une synthèse du réseau structurant de l'agglomération strasbourgeoise avec en bleu, sur le cadran nord-est, la zone non couverte par les lignes structurantes et le tracé synthétique du Bus à Haut Niveau de Service. Vous avez également les extensions tram vers HautePierre.

Les objectifs du projet sont bien :

- de proposer rapidement aux habitants et salariés de l'Espace Européen de l'Entreprise mais aussi aux étudiants du campus CNRS une liaison directe et performante entre le secteur Gare/Centre-ville et l'Espace Européen de l'Entreprise.
- De concevoir à long terme un réseau structurant de transport en commun qui va offrir un maillage homogène sur l'ensemble du territoire de la CUS au même titre que celui du tram. Nous avons 6 lignes de tram aujourd'hui. Demain, nous aurons 7 lignes de TCSP. Ce sera sans doute la ligne G qui va venir offrir un service équivalent à l'ensemble des habitants et usagers des transports en commun de la Communauté urbaine de Strasbourg.
- De faciliter les déplacements par des dispositifs d'échanges tels que les parkings-relais pour faciliter l'intermodalité entre l'autoroute et les transports en commun, la création de vélos-parcs et de pistes cyclables le long du projet.

La concertation préalable avait définie en 2011 certains points à approfondir dans le cadre de l'étude d'avant-projet. Ces points concernaient l'insertion et également les tracés. Nous avons notamment l'insertion sur l'avenue de l'Europe, sur la route de Hausbergen, la rue Lavoisier, la rue du Rieth et des problématiques de tracé. Où mettons-nous le tracé pour qu'il desserve au mieux les habitants ? C'était le cas notamment pour le campus CNRS et au droit de la Gare aux Marchandises. Le terminus sud, où doit-il être arrêté ? Rotonde ou

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

à la gare ? L'entrée de Ville de Strasbourg : quel est son tracé ? Par l'entrée de la petite rue des Magasins ou la rue Wodli ?

Sur le tracé qui concerne la rue Wodli, nous avons proposé en 2011 lors de la concertation une entrée de ville par la petite rue des Magasins et une sortie de ville par la rue Wodli (diapositive 10, le schéma de droite). Dans le cadre de nos études, nous sommes revenus sur un aménagement simple et plus visible avec une insertion du Bus à Haut Niveau de Service sur la rue Wodli dans les deux sens. Cette solution permet d'avoir un site propre intégral et évite les problèmes de congestion éventuelle entre sur la petite rue des Magasins et le boulevard Wilson. Nous avons des stations avec des quais en vis-à-vis pour avoir quelque chose de lisible pour l'usager.

Un autre point concerne le terminus sud : faut-il le mettre à la Rotonde ou à la Gare ? Pour nous, la gare est un nœud essentiel. C'est là que vont aujourd'hui 30 % de la clientèle des transports en commun de la ligne 19. Par ailleurs, sur Rotonde, nous ne savons pas ajouter une ligne performante, l'exploiter et gérer un tram. Enfin, nous avons une intermodalité plus importante sur la gare avec une connexion du Bus à Haut Niveau de Service avec le réseau de train, les bus et les lignes de tram A, C et D.

Pour la Gare aux Marchandises, nous avons l'option de réutiliser les voiries existantes et les trémies, là où on passe en souterrain. Avec la création d'une station dans le secteur, nous ne savons pas avoir une station avec des quais en vis-à-vis. Un quai serait implanté dans le fond du vallon et l'autre en surface à 30 ou 40 mètres. Ce schéma ne garantira pas à la CTS un temps de parcours. Nous resterons tributaires de la circulation générale. Voilà pourquoi nous proposons un nouveau tracé en site propre intégral pour le BHNS pour lui garantir une performance sur les temps de parcours et la régularité.

Le secteur du campus et du CNRS : tous les étudiants de l'IUT, du lycée Charles de Foucauld, la nouvelle école d'ingénieurs des arts et métiers (ECAM) sont concernés. Nous avons étudié deux tracés. Dans la solution de base, le tracé consistait à passer par la rue de Hausbergen et la rue Becquerel. Le deuxième tracé est un tracé direct au travers du Campus/CNRS. Du point de vue de la maîtrise d'ouvrage et de l'analyse qui en a été faite, le tracé le plus intéressant au niveau des coûts, du temps de parcours et du potentiel de dessertes est le tracé qui traverse le Campus/CNRS. Il permet notamment d'avoir une station à proximité de la rue Madrid pour bien desservir le campus derrière. Malheureusement, les contacts que nous avons pu avoir jusqu'à présent avec le CNRS n'ont pas permis d'aboutir favorablement à ce tracé. C'est la raison pour laquelle, dans le dossier d'enquête, figure le tracé initial qui n'est pas le meilleur.

Vous avez sur la diapositive 17 le tracé avec le contournement. On voit l'exemple de l'IUT qui est assez éloigné de la station ici. Sur l'image qui suit, avec une station au niveau de la Chambre d'Agriculture, on dessert de manière confortable les établissements scolaires, l'IUT, le lycée Charles de Foucauld et la nouvelle école d'ingénieurs.

Sur la rue Lavoisier, la problématique est une problématique d'insertion. A l'époque, le maître d'ouvrage avait proposé à la population un site propre intégral sur la rue Lavoisier. Certains habitants nous avaient demandé d'étudier la possibilité de maintenir un site mixte sur le secteur. Les volumes de trafic sont satisfaisants pour permettre de faire passer un bus dans la circulation générale, dans la mesure où l'on équipe les feux de priorité. Nous proposons donc aujourd'hui une solution en site mixte dans la traversée de la Cité des Sciences.

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

Sur la route de Hausbergen, dans l'hypothèse où ce tracé serait retenu, nous avons étudié des insertions au nord et au sud. Nous privilégions la solution d'insertion au nord parce qu'elle impacte le moins possible le foncier et notamment le site du Campus/CNRS au sud. Elle est du coup moins cher.

L'avenue de l'Europe : un site propre central est privilégié par rapport à des couloirs de bus latéraux qui sont toujours assujettis à des conflits avec la circulation générale. Les véhicules rentrent dans leur parcelle et en sortent pour rejoindre l'avenue de l'Europe.

Quelques mots sur les caractéristiques principales de cette future ligne.

Les chiffres : ce sont 5 kilomètres de tracé, en majorité en site propre (80 %), un parking-relais de 120 places au droit de l'autoroute A35 et A4 pour favoriser le transfert modal, une fréquentation attendue de 10 000 voyageurs par jour.

Un photomontage de ce que pourrait être les stations : l'ensemble des stations seront aux normes accessibilité conformément à la loi de 2005, avec un niveau de services équivalent à celui du tram. Vous aurez des valideurs à quai, des distributeurs de titres et un système d'informations voyageurs montrant à l'utilisateur quelles sont les temps d'attente du prochain bus.

Sur la diapositive 28, vous avez des exemples de matériels roulants que l'on voit en France ou à l'étranger. Nous aurons 10 véhicules qui rouleront au gaz, c'est-à-dire une énergie propre. Ils auront une capacité de 120 places, un *design* extérieur dédié spécifiquement à la ligne. Aucune autre ligne sur le réseau strasbourgeois ne ressemblera à ce type de véhicule. Le choix du constructeur est quasiment choisi aujourd'hui, comme l'a précisé M. NISAND.

Un mot sur l'insertion, avec des photomontages sur le tracé : la diapositive 29 présente la place de la gare. Grosso modo, rien ne va changer si ce n'est que l'on aura une autre station qui sera en quai-à-quai avec la ligne C.

Sur la rue Wodli, nous allons réaménager la rue : la trémie de sortie va être relookée et sera moins large demain. Cela donnera plus d'espace pour la réalisation du site propre, les pistes cyclable et les trottoirs.

Sur la diapositive suivante, vous avez une photo aérienne du secteur du rond-point de la Gare aux Marchandises. Actuellement, on passe en surface dans le sens nord-sud et dans le sens sud-nord on passe dans la trémie de Hochfelden. Cette trémie demain va disparaître au profit du site propre et d'un aménagement paysager sur la rue de Hochfelden. Nous allons améliorer les espaces publics par des arbres d'alignement et des espaces verts.

Le photomontage suivant présente la rue de Hochfelden : à droite, la situation actuelle et à gauche, la situation future avec le bus sur son site propre central et des pistes cyclables aménagés le long de la voie. A plus long terme, lorsque nous aurons les terrains de la SNCF, nous pourrions imaginer ajouter des arbres sur la gauche, pour en faire une vraie avenue pour l'entrée du quartier de Cronembourg en provenance de la gare.

Sur le secteur Lavoisier, nous sommes au cœur de la Cité des Sciences, le BHNS roulera dans la circulation, donc en site mixte. Nous prévoyons également, dans le cadre de ce projet, de réaménager les espaces publics et notamment la place au cœur de la Cité des Sciences pour donner plus d'espace aux piétons et pour faciliter les cheminements piétons en direction de la station.

Le photomontage suivant montre l'arrêt devant l'EPSAN qui va arriver demain à

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

Cronenbourg. Nous avons prévu de le faire passer au droit des « avions » qui seront démolis et remplacés par de nouveaux établissements et des logements. Le bus passera en site propre sur un parvis réaménagé pour pouvoir accueillir les futurs habitants de ces logements.

Sur l'avenue de l'Europe, nous retrouvons le principe adopté sur la rue de Hochfelden avec un aménagement avec des voies latérales et un site propre central et des alignements d'arbres de part et d'autre au nord et au sud.

Concernant l'intermodalité dont nous en parlions tout à l'heure, le bus sera connecté avec l'autoroute via un parking-relais avec un vélo-parc et d'autres vélos-parcs sont prévus au cœur de l'Espace Européen de l'Entreprise. Des connexions se feront avec les lignes de bus existantes, la 70, la 50 et en gare centrale, avec les trains, les trams et les bus urbains. Vous avez sur cette image un photomontage du parking-relais.

Ce projet est aussi l'occasion de repenser le réseau de bus associé à ce projet de transport structurant. La ligne 19, qui aujourd'hui passe à Cronenbourg, sera redéployée sur la rue de Mittelhausbergen pour rejoindre l'allée de l'Europe où elle aura son nouveau terminus avec, au passage, une desserte à la place de Haldenbourg.

La ligne 50 sera redéployée sur le secteur dit Kepler pour mieux couvrir ce secteur qui souffre d'une modeste desserte en transport en commun.

La ligne 70 restera sur son tracé actuel et bénéficiera des aménagements réalisés sur l'avenue de l'Europe avec le site propre central.

Vous avez là deux photos de couverture du réseau de transport en commun dans la situation actuelle et demain avec le Bus à Haut Niveau de Service. Nous voyons bien que les zones qui n'étaient pas couvertes que sont le quartier Saint-Florent et le quartier Kepler le seront mieux demain. La desserte sur l'Espace Européen de l'Entreprise sera améliorée aussi.

Un mot sur les temps de parcours : globalement, pour desservir l'Espace Européen de l'Entreprise, nous allons gagner 4 minutes pour aller jusqu'à la gare et au centre-ville. De même pour les habitants de la Cité nucléaire, le temps de trajet sera d'environ 15 minutes entre les deux terminus. Les fréquences commerciales seront élevées aux heures de pointe (6 minutes) et nous aurons une forte amplitude horaire de cinq heures à minuit, comme sur le tram aujourd'hui.

Les coûts : grosso modo 30 M€ pour 5 kilomètres de ligne, dont 5 M€ pour le matériel roulant, le reste étant les travaux d'aménagement de voiries.

Pour finir sur les plannings, l'avant-projet a été validé ; l'enquête publique est en cours. Nous aurons une déclaration de projet cet hiver, un démarrage des travaux l'hiver prochain et une livraison et une mise en service fin 2013.

Merci.

M. Jean ANNAHEIM, Président de la Commission d'Enquête.

La parole est donnée au public.

M. François GIORDANI, président de l'Association des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise (ASTUS).

Dans la concertation publique, nous nous étions interrogés sur différents points. Nous voudrions faire le point avec Madame et Messieurs de la commission d'enquête.

Nous nous interrogeons sur l'engorgement du tronçon dépôt CTS. Nous avons noté avec satisfaction que les études menées ont permis de proposer un site propre total entre le boulevard Wilson et le début de la rue de Hochfelden, ce qui sera favorable à l'accélération de la vitesse commerciale. Nous nous en félicitons. De même que nous pensons que c'est bien que, sur le tronçon Gare/rue Wodli sens sud-nord, soit créé un couloir en site propre.

Nous restons cependant dubitatifs sur la coexistence efficiente en termes d'écoulement fluide du trafic, à la fois du BHNS, des lignes de bus 2 et 10, des cars du réseau 67 et des véhicules du futur transport en site propre TSPO du Conseil général voire des rames d'un éventuel tram sur pneu dans les couloirs réservés aux transports en commun sur ce tronçon rue Wodli/Gare.

Nous nous interrogeons et vous interrogeons sur la pertinence de prévoir des trajets inutiles entre le terminus Gare et le faubourg national : plus de 500 mètres pour un seul demi-tour sachant ce que coûte un kilomètre – on nous le dit régulièrement lorsque nous demandons des améliorations ou des modifications de service.

Toujours dans la phase de la concertation publique, nous nous interrogeons sur la fréquence de la desserte. Nous notons positivement qu'il est prévu l'achat de 10 véhicules à 120 places pour assurer le service et que l'amplitude est élargie de 5 heures 15 à minuit. Tout à l'heure, M. HERVE nous a dit de cinq heures à minuit ; nous avons gagné un quart d'heure.

Nous restons néanmoins dans l'interrogation sur la fréquence. Le document parle de 6 à 8 minutes en moyenne. Qu'entendez-vous par là ? 6 minutes entre 7 et 9 heures et 16 et 19 heures, soit les heures de pointe d'accord. Mais qu'en sera-t-il entre 9 et 11 heures, entre 14 et 16 heures, soit en heures creuses ? Qu'en sera-t-il entre 11 et 14 heures ? Qu'en sera-t-il entre 5 et 7 heures et 19 heures et minuit ? Qu'en sera-t-il le dimanche ?

Nous restons sur le regret que les rivalités stériles entre collectivités locales n'est pas permis une réflexion globale intégrant une liaison directe par la voie ferroviaire entre la gare centrale et le parking-relais de la Chambre des Métiers puis au-delà, qui se traduirait par un gain considérable de temps pour les usagers du TER venant du nord (Brumath, Haguenau, Saverne, etc.).

Nous souhaitons savoir aussi où en sont les négociations avec le CNRS. Pour nous, ce serait un gain de temps considérable pour les usagers. Il nous semble qu'il est important que cette négociation puisse aboutir.

Nous situons également ce BHNS dans le réseau global notamment le réseau bus. Ainsi, nous regrettons que notre proposition de prolonger la ligne jusqu'à la rue de Brumath pour permettre la connexion avec le futur transport en commun en site propre Vendenheim/Wolfisheim n'ait pas été retenue. Nous nous interrogeons sur l'utilisation invoquée pour assurer cette sanction de la ligne 70. Veut-elle dire qu'il y aura une amélioration des amplitudes et des fréquences pour rapprocher celle-ci du Bus à Haut Niveau de Service et du futur transport en commun en site propre ? Nous voudrions savoir si cette circulation du 70 sera assurée tous les jours de la semaine comme le transport en site propre, comme le BHNS, à savoir également le dimanche, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

Nous avons eu une mauvaise surprise en voyant les plans : la disparition de la connexion entre le bus 50 et le Bus à Haut Niveau de Service, route de Hausbergen, qui est reportée plus au sud rue de Hochfelden. Pour les habitants de Schiltigheim, du centre et de l'est, c'est une perte puisque le 50 permettait une liaison directe vers l'Espace Européen de l'Entreprise qu'elle « tangente ». Là, on s'en éloigne.

Enfin, nous avons une proposition à faire en constatant que l'Espace Européen de l'Entreprise s'étend de plus en plus vers l'ouest, mettant certains bénéficiaires des emplois induits – on l'a vu tout à l'heure sur les cercles que nous a montrés M. HERVE – à plus de 400 mètres d'une station de Bus à Haut Niveau de Service, avec des voiries qui ne permettent pas, contrairement à ce que vous avez indiqué avec les vélos-parcs, une pratique du vélo en sécurité dans les rues notamment de la deuxième tranche qui sont très étroites. Aussi ASTUS propose-t-elle que la ligne de bus 19, dont a parlé M. HERVE, réorientée vers le nord et dont le terminus est projeté allée de l'Euro, soit prolongée. Elle pourrait, passant par la rue d'Athènes, desservant le lycée et l'IUT, la rue de Madrid, la nouvelle rue de Zagreb desservant l'ECAM et la rue de La Haye puis par une voirie d'une longueur très courte à créer, de rejoindre le carrefour de l'Europe où les bus 19 auraient leur terminus. Cette prolongation de la ligne 19, dans un souci de cohérence de l'ensemble du réseau, permettrait une connexion tant avec le Bus à Haut Niveau de Service qu'avec les lignes 70 et la ligne 6A qui va vers Niederhausbergen. Cela compléterait utilement le BHNS et le réseau de bus existant pour inciter les usagers qui travaillent dans le quartier, malheureusement richement doté en place de stationnement, d'abandonner leur voiture et de décharger ainsi l'autoroute.

ASTUS espère, Madame et Messieurs les membres de la commission d'enquête, que nos observations et propositions retiendront votre attention. Merci.

M. Jean ANNAHEIM, Président de la Commission d'Enquête.

Allez-vous nous transmettre un courrier ? (*M. Giordani acquiesce*)

M. Jean-Marie KUTNER, Conseiller municipal de Schiltigheim, dans l'opposition.

Je voudrais vous dire combien je partage l'enthousiasme général concernant l'arrivée de ce nouveau mode de transport.

Je me pose cependant quelques questions à l'écoute de ce que je viens d'entendre. En effet, le coût en investissement est de 30 M€. Vous ajouterez 800 000 € par an en frais de fonctionnement si ma mémoire est bonne.

Je ne suis pas d'accord sur ce qui a été dit concernant le temps gagné. Selon le document que j'ai en ma possession, issu du dossier d'enquête publique, le temps de trajet en Bus à Haut Niveau de Service est estimé à 15 minutes 36 et en bus, de la ville, le bus se déplaçant à 19 km/h de vitesse commerciale, le temps est de 16 minutes 39, soit une minute et trois secondes gagnée. Je me demandais si 30 M€ n'était pas excessif par rapport à ce gain de temps, si le gain de temps était le seul argument de ce type d'équipement. Je pense que nous arriverions aux mêmes résultats simplement avec le bus actuel en améliorant certains carrefours.

Je regrette profondément que l'Espace Européen de l'Entreprise soit considéré comme un terminus. Il aurait tout lieu, avec le parking-relais, de devenir le cœur et le nœud d'un nouveau réseau. Je regrette que vous n'ayez pas envisagé son extension vers le nord à travers Niederhausbergen, Mundolsheim, Vendenheim – pourquoi ne pas relier ces trois

48

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

gares, cela paraîtrait judicieux.

Je regrette également qu'il n'y ait pas d'extension prévue à l'est puisque aujourd'hui, aucune ligne de transport en commun ne relie Schiltigheim à cet endroit important de l'Espace Européen de l'Entreprise. Un tel niveau de service mériterait de s'inclure dans un maillage et pas simplement dans 5 kilomètres de liaison.

Je vous remercie.

M. Alfred LENZ.

J'aurais quelques remarques concernant le Bus à Haut Niveau de Service.

On essaie de trouver des solutions à des problèmes qui ont été créés de toutes pièces. Quand on a construit E3, on a dilapidé nos espaces. Toutes les constructions qui sont sur E3 bénéficient d'espace autour de chaque bâtiment extrêmement important pour les parkings en particulier. Ensuite, pour amasser l'eau de pluie, on a tout simplement construit un lac. On a dilapidé là aussi 7 hectares. A côté de cela, on a fait totalement abstraction du transport collectif. Quand M. MULLER était encore là il y a une trentaine d'années, j'avais soulevé le problème de ces liaisons ; il m'a répondu que tout allait bien.

La voie la plus directe, si vous regardez le plan, aurait été la rue de Hochfelden. Or celle-là, il n'est plus possible de l'utiliser tout simplement parce qu'à Schiltigheim, nous avons construit des bâtiments, des immeubles collectifs dessus et qu'en plus il y a le CNRS. Personnellement, je ne suis pas d'accord pour faire passer un système collectif de transport à travers le CNRS. Il fallait y penser avant.

Ensuite, autour de la gare, vous avez une concentration extrêmement importante concernant le transport collectif, c'est-à-dire le tram, le Bus à Haut Niveau de Service et le transport individuel en voiture. Je tiens à faire une remarque un point de vue historique : le tramway qui circule actuellement à Strasbourg – beaucoup d'entre vous ne le savent pas – nous le devons aux Prussiens. Ils ont établi les grandes lignes de circulation du tram auxquelles très souvent la municipalité locale de Strasbourg a pensé. *(Quelques rires)*

M. Damien SENGER, Association TC Alsace.

Je vais poser quatre questions pour respecter le quota de questions, vu qu'il n'y a pas vraiment eu de questions.

La première question concerne les plans présentés dans la plaquette. On peut constater la présence, sur certains plans, de deux stations au niveau du terminus, une station Chambre des Métiers et une station Parking-relais. Qu'est-il réellement prévu dans le projet A-t-on une seule station ou deux stations, ce qui permettrait une correspondance avec la ligne 6 qui va à Niederhausbergen ?

La question suivante concerne la ligne 19 on voit, sur le nouveau tracé projeté, le passage par une partie de Cronembourg mais on perd la connectivité avec le Bus à Haut Niveau de Service. Pourquoi l'hypothèse de pousser la ligne 19 contre une station de BHNS n'a-t-elle pas été conservée ? Cela reste une perte de desserte pour le cœur de Cronembourg, qui est amené, avec la zone de rencontres en cours de création, à être un réel cœur commercial pour l'ouest de l'agglomération.

J'ai fait partie du voyage à Nantes avec le Maire de Strasbourg et les différents services. Cela m'a permis de discuter avec une personne de l'Université de Strasbourg concernant le

passage au cœur du CNRS. Je m'étonne toujours qu'il ne soit pas intégré dans le projet, sachant que l'Université de Strasbourg est favorable au passage au sein du CNRS et qu'il n'y a aujourd'hui que le CNRS qui bloque. Pourquoi la mairie ou la collectivité n'envisage-t-elle pas de passer outre le CNRS par son référent, à savoir le ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche pour faire droit de préemption sur ce passage ? Aujourd'hui, les matériaux utilisés sur les voies béton, pour le bitume, peuvent absorber les vibrations. Cela ne posera aucun problème vis-à-vis des instruments.

Ma dernière question concerne l'accessibilité du système : un tram a l'avantage en station d'arriver toujours au même écart vis-à-vis du trottoir et d'avoir une accessibilité maximale. A Nantes, un système de palette a été installé sur les différents bus qui sortent à chaque station. La palette est un élément mobile, qui sortie à chaque station comme nous avons pu en discuter avec les ingénieurs sur place, provoque un grand nombre de panne. Avec la fréquence attendue dans votre projet, les 10 véhicules seront-ils suffisants avec ce taux important d'inopérabilité des bus pour maintenir un haut niveau de service ?

M. Jean ANNAHEIM, Président de la Commission d'Enquête.

Monsieur HERVE, pouvez-vous répondre ?

M. Laurent HERVE, chef de projet BHNS.

Concernant la ligne 19, notre objectif est de créer une ligne structurante qui va se substituer sur une partie de son parcours à la ligne 19.

La ligne 19 emprunte aujourd'hui l'avenue de l'Europe, la rue de Hausbergen, la rue Becquerel, la place Arago et a son terminus à Cronembourg. Sur une grande partie du parcours, la ligne sera remplacée par le Bus à Haut Niveau de Service. Sur le reste, c'est une ligne nouvelle avec des organisations nouvelles. Il aura aussi du monde à desservir. Les équipements publics, le secteur de la rue de Hochfelden est en cours de rénovation, de nouvelles activités économiques sont prévues ainsi que des logements. Il faut aussi desservir ce tronçon. Par ailleurs, la ligne 19 ne va pas disparaître ; nous la maintenons sur une grande partie de son parcours sur la route de Mittelhausbergen. Reste la question de la liaison avec le Bus à Haut Niveau de Service qui disparaît. On a tout de même cette liaison avec la ligne 50. Demain, il faudra regarder si nous ne pouvons pas améliorer cette connexion entre la 19 et le Bus à Haut Niveau de Service. Cette question a également été posée la semaine dernière. Il faut regarder de façon globale. Nous ne pouvons pas, comme cela, donner une réponse sur l'extension du réseau bus associé, sachant que nous aussi, nous nous inscrivons dans une réorganisation du réseau bus à un coût adapté. Nous ne voudrions pas non plus que les coûts d'exploitation du réseau explosent. Il faut aussi regarder le prolongement de la ligne 19. C'est bien mais ce sont des kilomètres en plus.

Nous souhaiterions avant tout que ce Bus à Haut Niveau de Service aille desservir une zone qui est mal desservie, l'Espace Européen de l'Entreprise et le campus. Nous sommes très favorables à un tracé via le Campus/CNRS. Pourquoi n'avancions-nous pas avec le CNRS ? Nous avançons : avant les représentants du CNRS étaient très fermés, nous leur faisons un courrier, c'était un *niet* en retour. Il n'existait aucune possibilité de discussion. Aujourd'hui, la position du CNRS et de l'Université a changé ; nous avons en face des personnes qui veulent dialoguer. Nous avons des réunions d'instruction avec eux. Nous avons prévu de faire de mesures de vibration parce qu'ils sont inquiets pour leurs matériels de mesure. Nous ne voudrions pas non plus nuire à l'activité des chercheurs du CNRS.

Nous allons faire également des études de tracé avec eux parce qu'ils ont leurs contraintes liées à l'exploitation du site. A certains endroits, il faut maintenir l'acheminement de piétons, à d'autres il faut maintenir des circulations pour aller desservir les bâtiments. C'est aussi une question de sécurité. Aujourd'hui, nous sommes dans un espace clos. Il est difficile pour tout le monde de pouvoir rentrer sur le site. Nous avons des problèmes de contrôle d'accès. Demain, si nous devons passer avec un bus à l'intérieur du site, il faut gérer tout cela. Cela ne se fait pas du jour au lendemain. Aujourd'hui, la chance que nous avons est que le CNRS nous ouvre ses portes, ils veulent discuter avec nous. Nous espérons que nous aboutirons à ce tracé dans l'intérêt général de tous et notamment des étudiants du campus. Plus de mille scolaires sont mal desservis. Ce serait dommage de passer à côté.

Un autre point : les parkings-relais. Il est bien prévu deux stations, une station à la Chambre des Métiers pour desservir la partie nord et une station dans le P+R pour ceux qui vont venir en voiture se garer et qui auront à côté de leur véhicule une station Bus à Haut Niveau de Service en direction du centre-ville de Strasbourg.

M. Gilles BROCHARD, Chef du Service Conduite de Projets de Transport.

Je voudrais apporter d'autres éléments de réponses aux questions que vous avez posées, par exemple sur le temps de trajet d'un quart d'heure. Quel est le gain aujourd'hui par rapport à une ligne 19 qui est très sollicitée ? Nous l'avons dit en introduction : la ligne de Bus à Haut Niveau de Service est une ligne qui s'apparente clairement au réseau structurant strasbourgeois, donc à une ligne de tramway avec tous les avantages qu'elle comporte (une bonne lisibilité, une fréquence régulière et une amplitude horaire importante). C'est une ligne qui a beaucoup d'atouts à apporter pour l'ensemble des usagers. Ce n'est pas simplement un temps de trajet, c'est une régularité, une lisibilité et une grande disponibilité horaire.

Sur la question de la liaison ferroviaire, bien entendu, nous pouvons utiliser la liaison ferroviaire mais le souci ou plutôt l'objectif de cette ligne de Bus à Haut Niveau de Service est d'assurer une desserte fine des quartiers traversés, avec – nous l'avons dit dans la présentation – une douzaine de stations qui vont être desservis et qui vont permettre d'alimenter toutes les populations concernées. L'objectif de cet outil urbain est d'assurer une desserte fine des populations traversées.

Un autre élément sur la question du terminus qui s'arrête à la Chambre des Métiers. Pourquoi n'irait-il pas plus loin ? Pourquoi pas ? Aujourd'hui, il existe une réflexion dans le schéma de planification sur le maillage, l'arborescence du réseau structurant. Cela ne se fait pas qu'avec une seule opération. Il existe aujourd'hui un schéma directeur des transports collectifs à l'horizon 2025 qui envisage de finir la construction des radiales mais aussi des rocadés. Effectivement, ce projet pourra voir le jour, pas pour l'instant mais dans les schémas de planification, ce sont des choses prévues.

M. Jean TERRIER, Directeur commercial et marketing de la CTS.

Sur la partie des fréquences, le principe est que cette ligne fonctionne comme le tram, à une fréquence de 6 minutes en heures de pointe avec des véhicules articulés de 120 places. Sur le reste de la journée, nous sommes sur des fréquences qui tournent autour de 8 minutes. Nous n'avons pas encore complètement travaillé sur la fréquence du soir aujourd'hui. Elle va dépendre de différents éléments : des logiques de correspondance sur

le secteur de la gare avec les autres types de tram, des correspondances générales au centre-ville, des temps de parcours, etc. Nous sommes aujourd'hui sur une durée comprise entre 20 et 30 minutes. Nous serons dans tous les cas de figure sur des solutions meilleures que celles qui existent aujourd'hui.

J'en profite pour redonner deux ou trois autres éléments sur les éléments évoqués.

Sur la partie organisation du réseau, sur les connexions avec la 50. La 50 a une connexion à l'école de chimie. Demain, elle aura une double connexion avec le Bus à Haut Niveau de Service : une sur l'extrémité de la rue de Hochfelden – les deux stations ne seront pas loin l'une de l'autre – et une au bout de la rue du Rieth. Que l'on vienne de Schiltigheim ou de la Montagne verte, on aura le choix sur le lieu de correspondance.

La 70, nous n'avons pas prévu dans le cadre du projet de modifier l'offre. Il n'existe pas de lien direct entre le projet Bus à Haut Niveau de Service et la ligne 70. Les échanges existeront entre ces deux lignes puisqu'elles utiliseront un itinéraire commun entre Chambre des Métiers et le bas de l'avenue de l'Europe. La ligne 70 bénéficiera des aménagements réalisés sur l'avenue de l'Europe à la fois le couloir, les arrêts et la priorité aux feux.

Dernière question posée sur la multiplicité et l'encombrement des lignes sur le secteur Wilson. Il y a aujourd'hui la 2, la 10 et demain le BHNS. Pour nous, cela ne pose pas vraiment de problème : un couloir bus existe vers la gare aujourd'hui ; nous aurons demain un couloir bus entre la gare et le débouché Wodli. Nous savons gérer aujourd'hui un nombre de lignes relativement important dans ce secteur-là. *A priori*, cela ne pose pas de problème aujourd'hui. L'arrivée demain d'un autre mode dans d'autres configurations nécessitera de toute façon de revoir l'organisation du réseau de bus ; nous apporterons de nouveaux changements à ce moment-là. Le tram reste dans la partie centrale sur son axe et les lignes du bus sont sur les couloirs existants. L'aménagement des arrêts devant la gare est conçu pour pouvoir stocker toutes les lignes qui passent.

M. Raphaël NISAND, Maire de Schiltigheim.

Je voulais apporter un complément par rapport au CNRS.

Je sais que le Sénateur-Maire de Strasbourg a des contacts avec le CNRS au plus haut niveau. C'est une administration centralisée, notamment sur Paris. Roland RIES maintient un contact. Vous avez parlé de contraintes par rapport au CNRS. Cela ne fonctionnerait pas. Nous sommes plutôt sur de la conviction, du travail entre les différents services et des contacts au plus haut niveau politique, qui continuent. Nous n'avons pas perdu espoir de faire passer cette ligne de BHNS à travers le CNRS, ce qui desservirait mieux l'ensemble des quartiers concernés et serait plus logique sinon il doit faire une baïonnette autour du CNRS. C'est un chantier en cours. Vous ne pouvez pas le reprocher à la maîtrise d'ouvrage. Nous faisons tout ce que nous pouvons. Nous ne pouvons pas décider de tout.

Monsieur Giordani, vous aviez parlé des partenariats SNCF et de dissension entre les collectivités. La CTS vient de conclure une convention de partenariat avec la SNCF et sa filiale. Le dernier Conseil d'Administration a statué là-dessus et c'est bien pour pourvoir à ces améliorations de réseau que la CTS s'est tournée vers la SNCF. Nous sommes en chemin pour améliorer ces questions.

Un dernier mot : ce chiffre m'impressionne toujours – nous l'avons déjà donné lors d'une précédente réunion de concertation – : la CTS, c'est 100 millions de personnes transportées

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

par an dans la Communauté urbaine de Strasbourg. Elle sait le faire. Il n'existe pas d'incidents notables très sérieux. Cela montre le savoir-faire des équipes de la CTS et l'utilité sociale, environnementale et à tous les égards des lignes et des nouvelles lignes CTS parce qu'il est évident qu'un tel réseau doit être densifié. On ne peut pas imaginer être sans ce réseau ; même si ce n'était que des piétons qui n'étaient pas desservis, ce serait beaucoup plus dangereux pour tout un chacun. C'est le meilleur transport en ville que l'on puisse imaginer. Ce chiffre en lui-même plaide pour le travail que nous sommes en train de faire ce soir.

M. Jean TERRIER, Directeur commercial et marketing de la CTS.

Sur l'accessibilité, tous les véhicules qui seront achetés sont des véhicules à plancher bas, qui, comme les autres, permettent d'accueillir deux personnes en fauteuil roulant à l'intérieur.

Sur le réseau de Nantes, ils ont choisi un mode de fonctionnement particulier : ils ont mis des mini-palettes avec un principe de sortie systématique à chaque arrêt, ce qui entraîne – vous avez raison – une sollicitation plus importante de ces équipements qui sont un peu fragiles. A Strasbourg, nous allons fonctionner comme sur le reste du réseau ; nous avons des palettes mais la sortie ne se fait que lorsqu'une personne à mobilité réduite souhaite monter dans le bus ou en descendre. L'utilisation de la palette se fera dans les mêmes conditions pratiquées aujourd'hui sur le réseau de transport public.

Par ailleurs, nous n'avons pas de problème d'accostage. Nous sommes sur un site propre intégral, des stations strictement aménagées aux normes de l'accessibilité et un alignement droit. Nous n'avons pas vraiment de problème de lacunes. Le principe de la palette fonctionne bien.

M. Corentin BEILLET-QUEVA, membre de l'Association Schilick en Mouvement.

Bonjour. Je suis un membre de Schilick en Mouvement, association fantomatique de Schiltigheim. Je me présente : Beillet-Queva Corentin.

Je voudrais parler du contournement autoroutier de Strasbourg. Votre solution de rajouter des parkings pour accéder au transport de la CTS est une grosse moquerie. Vous n'avez tellement pas réussi à pouvoir vous mettre en accord, la droite, la gauche, Strasbourg, l'urbanisation, la CTS et le tram pour ce contournement, qu'on en arrive à faire des parkings pour accéder à des bus.

Ensuite, il y a un autre problème : vous êtes en train de transformer Strasbourg en un nœud. On oublie qu'il existait un projet à la base, qui était de faire le tour de Strasbourg comme un cercle. On arrive à un nœud qui s'étend avec des ficelles comme nous le voyons là.

Sur l'écologique, il ne faut pas nous dire que le gaz est quelque chose de renouvelable et d'écologique ; cela met 50 millions d'années à se régénérer sur la terre tandis que le bois met 40 ans ; le bois est considéré comme quelque chose. Je me pose la question avec les ressources, le gaz qui augmente au fur et à mesure... Je pense qu'on fera venir du gaz russe.

M. Jean ANNAHEIM, Président de la Commission d'Enquête.

C'est du gaz véhicule, Monsieur.

M. Corentin BEILLET-QUEVA, membre de l'Association Schilick en Mouvement.

Il doit être fabriqué d'une certaine manière.

M. Jean ANNAHEIM, Président de la Commission d'Enquête.

Savez-vous comment ? C'est du gaz de méthanisation. Savez-vous ce que c'est ? Ce n'est pas du gaz qui vient de Russie.

M. Corentin BEILLET-QUEVA, membre de l'Association Schilick en Mouvement.

Il vient du méthane, mais je ne vois pas que sur le postérieur des vaches, il y a des « trucs » pour leur extraire cette merde qu'elles sortent tous les jours, comme diraient les agriculteurs, mon cher ami.

M. Raphaël NISAND, Maire de Schiltigheim.

Vous parlez au président de la commission. Soyez polis ! Nous allons garder un bon débat.

M. Corentin BEILLET-QUEVA, membre de l'Association Schilick en Mouvement.
Veuillez m'excuser.

En ce qui concerne les arbres que vous allez enlever, sur un point plus circulation, vous allez reboiser et doubler les arbres. Il va falloir les tailler. La Communauté urbaine va devoir mettre en place des systèmes à des horaires bien stricts, ce qui va créer des encombrements de circulation et ainsi de suite. Peut-être qu'il aurait mieux valu avoir une autre solution, c'est-à-dire replanter ces arbres plus loin de la ville.

M. SCHOENFELD.

Je parle au nom des usagers du campus de Cronenbourg. Au-delà des étudiants dont nous parlions tout à l'heure, 1 600 agents travaillent jour et nuit en fonction de certaines contraintes. M. NISAND l'a évoqué tout à l'heure.

Il est vrai qu'au nom de la communauté des laboratoires, je suis surpris des propos tenus et notamment quand on parle de négociation en cours. Je tiens à rappeler que ces discussions ont déjà eu lieu il y a déjà 10 ans, 15 ans et qu'on ne peut pas parler de négociations parce que tous les membres ici présents ont le droit de savoir aussi qu'il existe certaines contraintes techniques, qui ne figurent pas dans la présentation.

La CUS a des avantages avec un trajet vers un autre. Au-delà, 1 600 personnes travaillent au CNRS, certaines travaillent de nuit pour éviter les vibrations parasites, certains matériels étant très sensibles. Cela se chiffre en centaine de millions d'euros. Le site est effectivement gardé.

Quand on parle de gain de quelques secondes pour tourner aux alentours du campus, il faut aussi tenir compte du temps d'ouverture des barrières, des coûts qui sont inhérents au gardiennage du site (150 000 €). Ce sont des deniers publics ; tout le monde a le droit de le savoir.

Je voulais porter à votre attention que, au-delà de la discussion et des arguments qui sont exactement les mêmes depuis 15 ans, il y a lieu de revoir la manière de présenter les choses. Les personnes ici présentes auront le loisir de faire leur choix. Il y a effectivement des étudiants sur le site, mais aussi des personnels de très haute renommée internationale.

Ce n'est en aucun cas un désaccord de principe, c'est un certain nombre de contraintes techniques dont on peut faire débat si vous le souhaitez, je suis là pour y répondre. Je le sais d'autant plus que cela fait dix ans que je suis ce dossier.

Je voudrais que l'on rectifie le fait qu'il s'agisse d'une négociation. Ce n'est pas une négociation, c'est simplement un certain nombre de contraintes techniques qu'il y a lieu de lever et que tout le monde a le droit de connaître. Malgré tout, ces contraintes techniques – je suis un des acteurs – ne se lèvent pas sur une signature.

M. Raphaël NISAND, Maire de Schiltigheim.

Merci de votre témoignage. Ce travail est néanmoins mené. Il m'a été indiqué que l'on pouvait peut-être penser à une fermeture nocturne et un tracé diurne et nocturne. Tout cela mérite d'être regardé de près. Merci en tout cas de votre apport.

Mme Andrée BUCHMANN, conseillère municipale de Schiltigheim et vice-présidente de la CUS.

Merci beaucoup pour ces informations intéressantes. Je ne vais pas répéter ce qui a déjà été dit. Je voudrais revenir sur deux ou trois points.

La question du redéploiement des lignes est-ouest. Le grand problème dont nous souffrons est l'absence de relais direct entre E3 et Schiltigheim et la relation entre Schiltigheim et le Wacken. Le Wacken est un grand axe de développement de la stratégie de la Communauté urbaine. Il est dommage que nous ne profitons pas de la situation pour redéployer.

Il existe effectivement le 70 et le 50 mais les fréquences sont des fréquences faibles. Il est plus rapide de venir à pied du Conseil régional vers le centre de Schiltigheim que de prendre le bus. Il n'y en a jamais. Il serait intéressant qu'il y ait un redéploiement et une augmentation des fréquences, ainsi qu'une augmentation des fréquences sur la 4 et la 6. Après 20 heures, c'est un bus par heure, ce qui n'est rien. On nous argue toujours que peu de personnes le prennent. C'est normal : quand il y a peu de fréquence, les personnes ne prennent pas le bus. Quand elles sortent le soir, elles prennent la voiture ou elles décident de rentrer à pied.

Mon autre remarque concerne les arbres qui sont proposés. Dans la plaquette, vous parlez de toute une série d'essences exotiques. Nous avons mis en place, au niveau de la Communauté urbaine, toute une politique biodiversité. Je vous invite à vous rapprocher de Susanne BROLLY qui est animatrice du pôle biodiversité et qui vous fera probablement d'autres propositions.

M. Raphaël NISAND, Maire de Schiltigheim.

Merci de ces apports, chère collègue.

M. Roland NICKLAUS, habitant de la rue des Malteries.- Je m'interroge sur le trafic escompté à E3 en dehors des heures de pointe, notamment le soir. C'est un grand désert. Le restaurant du Lac fait des affaires pour les mariages et pour tous les événements qui font du bruit ; le faire là-bas ne dérange personne.

C'est regrettable de terminer sur le parking-relais. Pourquoi ne va-t-on pas tout de suite sur Mundolsheim et Vendenheim ? C'est tout de même le centre de gravité des communes à l'ouest de la voie ferrée. Il faut toujours garder la *schner* en vue bien sûr – j'y ai également été dans mes jeunes années. Il existe une demande d'un certain nombre de personnes qui

justifient la *schner* mais pourquoi ne pas tout de suite passer ? C'est aberrant – il faut dire les choses comme elles sont – : avec la route de Brumath, on veut tout de suite aller à Vendenheim mais il n'y a pas de population là-bas. Bien sûr, il existe des projets.

J'en profite, je suis un automobiliste, je vais chercher des personnes à la gare, je suis obligé de prendre la voiture : d'un côté, on met 2 Md€ pour prolonger et accélérer la ligne de TGV pour gagner une demi-heure et de l'autre côté, on perd du temps sur le boulevard Wilson et ailleurs.

M. Raphaël NISAND, Maire de Schiltigheim.

Nous sommes en train de pourvoir à tout cela avec les deux lignes dont il est question. Nous souhaiterions pouvoir tout faire d'un seul coup mais vous connaissez les contraintes, Monsieur NICKLAUS, mieux que quiconque. Nous commençons par 5 kilomètres qui sont inscrits dans le schéma transport 2025 et cela va nous permettre d'aller plus loin. Nous ne pouvons pas construire un réseau de transport maillé, serré, dense en une ou deux années, même pas en 10. Cela va nous demander des décennies. Là, nous avons un bus qui fonctionnera en 2014. C'est bien.

Quant à la ligne de Bus à Haut Niveau de Service, route de Brumath, sur laquelle il n'y a pas grand-monde : la ligne 6 est l'une des lignes de la CTS les plus empruntées sinon la plus empruntée de l'agglomération. Elle représente beaucoup de monde. Elle va desservir beaucoup de monde et aider au développement des quartiers ouest de nos communes.

M. Roland NICKLAUS, habitant de la rue des Malteries.

Et avec l'apport de la 6 qui vient de Niederhausbergen.

M. STECK, directeur du lycée Charles de Foucauld et administrateur d'un certain nombre d'organismes notamment d'usagers et de copropriétaires.

Evidemment que nous sommes en attente d'une desserte qui soit plus structurante avec de meilleures fréquences et qui rende le service aux jeunes puisque je représente surtout les membres et les utilisateurs du campus.

Je voudrais simplement faire deux remarques : on nous a beaucoup dit que toute la valeur de ce mode de déplacement. Je pense que l'on peut y croire, mais on nous a aussi souvent dit pour la ligne 70 que le site propre fonctionnait bien. Faisons attention que ce site propre ne soit pas utilisé pour autre chose. C'est le cas sur une partie qui passe près du lycée. Aujourd'hui, je voudrais rappeler que cette zone est particulièrement dangereuse.

Je voulais souligner le fait qu'il faudra envisager un certain nombre de travaux connexes, des aménagements, etc. Je souhaiterais que l'on fasse attention à la façon dont on va traiter les piétons, notamment les jeunes qui se déplacent. Aujourd'hui, ils se déplacent massivement sur la route pour deux raisons. D'abord parce que souvent, il n'y a pas suffisamment de trottoirs et qu'il existe des conflits de circulation ; ensuite parce que les habitudes évoluent et qu'ils ont tous un casque sur la tête. Ils ne savent plus très bien entendre les voitures et se protéger. Nous essayons de les éduquer dans ce sens mais il sera essentiel que, notamment au niveau de la station Europe/Crystal Park et des espaces qui desservent le campus, le CROUS, etc., il soit porté une attention particulière aux déplacements piétonniers. On a fait beaucoup pour le cycliste, il faudra faire aussi pour le piéton.

M. Raphaël NISAND, Maire de Schiltigheim.

Merci de ce rappel, Monsieur le Proviseur.

Je voudrais dire que dans le secteur, nous ajoutons pour les mobilités douces la passerelle piétons/cyclistes qui va doubler le pont de Hausbergen. Cela permettra de rallier depuis l'Espace Européen de l'Entreprise, le campus et votre lycée, le centre de Schiltigheim puis le centre de Strasbourg en toute sécurité. Les travaux commencent en 2013.

M. Alain BOUBA, Association Schilick en mouvement.

Je voudrais revenir sur le problème du campus. Pourquoi insistez-vous pour que le tram passe par le campus ? Aurons-nous un (*inaudible*) ? Si oui, combien en termes de budget par rapport aux 30 M€ ?

M. Raphaël NISAND, Maire de Schiltigheim.

Ce n'est pas une question budgétaire mais de meilleur tracé pour la ligne. Les lignes de transport doivent passer directement et non pas faire des baïonnettes autour de zones interdites. Nous comprenons bien les objections du CNRS. Cela doit être travaillé. Le meilleur chemin pour arriver quelque part est la ligne droite, c'est tout. Cela permet d'aller plus vite et d'avoir une meilleure fréquence et une meilleure desserte.

M. Alain BOUBA, Association Schilick en mouvement.

Ce serait mieux d'étudier le cas où le CNRS ne donnerait pas son accord.

M. Raphaël NISAND, Maire de Schiltigheim.

Cela se fera que la ligne passe par là ou pas.

D'autres questions ? S'il n'y en a plus, nous pouvons nous acheminer vers la fin de la réunion.

M. Jean ANNAHEIM, Président de la Commission d'Enquête.

Monsieur HERVE, voulez-vous bien répondre à la question concernant la coupe des arbres ?

M. Laurent HERVE, chef de projet BHNS.

Sur la coupe des arbres, le projet prévoit l'abattage ou la transplantation de 200 arbres, mais au global nous en avons 400. Nous aurons au final un bénéfice environnemental sur ce point qui reste positif.

Concernant les histoires de contournement, la VLIO n'est pas arrêtée. Un jour ou l'autre, la VLIO se fera. C'est un projet dont la maîtrise d'ouvrage est confiée au Conseil général. Il n'est pas contradictoire avec ce projet de Bus à Haut Niveau de Service.

Mme Andrée BUCHMANN, conseillère municipale de Schiltigheim et vice-présidente de la CUS.

Qu'en est-il de l'augmentation de la fréquence sur la 6 et la 4 le soir ?

M. Jean TERRIER, Directeur commercial et marketing de la CTS.

Effectivement, c'est un sujet qui est en cours d'étude, que nous avons sur le dessus de la pile avec la CUS et sur lequel nous allons travailler dans les mois qui viennent. Ce sera une décision qui devra être prise au niveau politique puisque cela représente 10 kilomètres. La

demande est légitime.

M. Jean ANNAHEIM, Président de la Commission d'Enquête.

D'autres questions ? (*Aucune*)

Merci de votre participation. J'espère que cette réunion a été fructueuse. Toujours est-il que pour nous, commissaires-enquêteurs, elle l'a été au point de vue des échanges.

Merci à tous et bonne soirée. (*Applaudissements*)

La séance est levée à 20 heures 37.

* *
*

ANNEXE 11.1

Demande de mémoire en réponse

A Sélestat, le 12 novembre 2012

Monsieur Jean ANNAHEIM
Président de la commission d'enquête
11, rue Wimpfeling
67600 SELESTAT

à

Monsieur Laurent HERVE
Chef de Projet
Direction de la Mobilité et des Transports
Ville et Communauté urbaine
67076 STRASBOURG CEDEX

- Objet :** Demande de mémoire en réponse.
- Référence :** Enquête publique relative à la déclaration de projet relative à la création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre la Gare Centrale de Strasbourg et l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim, et à la mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de la Commune de Bischheim.
- Annexe 1 :** Synthèse des observations du public.
- Annexe 2 :** Questions de la commission d'enquête.

Monsieur,

Les consultations de l'enquête publique citée en référence se sont achevées le 03 novembre 2012 à 19 h 00. Durant la période de cette enquête publique, 36 observations ont été enregistrées dans les 5 registres d'enquête, 16 courriers et 16 courriels ont été adressés au président de la commission d'enquête. Les observations émises par le public qui ciblent différents aspects du projet, sont répertoriées par thèmes et font l'objet de la synthèse jointe en annexe 1. Les questions présentées par la commission d'enquête figurent en annexe 2.

Afin de permettre à la commission d'enquête de porter ses conclusions et son avis motivé sur le projet, j'ai l'honneur, Monsieur Laurent HERVE, de vous demander de bien vouloir vous prononcer sur ces observations et de me fournir sous 15 jours, le mémoire en réponse afférent.

Veuillez agréer, Monsieur Laurent HERVE, l'expression de ma considération distinguée.

Jean ANNAHEIM
Président de commission d'enquête



Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

ANNEXE 11.2

Demande de mémoire en réponse

ANNEXE 1

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Publicité

1. Quelques observations font part d'une insuffisance d'information sur le projet et la tenue d'une enquête. Le public aurait souhaité une insertion dans "Strasbourg Magazine" et "CUS Magazine".

Dossier d'enquête et rapport d'enquête

2. Le dossier d'enquête fait l'objet de plusieurs remarques:
 - complexité du dossier d'enquête et le manque de lisibilité des documents et plans,
 - études TTK non accessible par le public,
 - études complémentaires demandées par la DREAL absentes du dossier d'enquête,
 - les raisons du choix du BHNS ne sont pas clairement développées,
 - informations partielles et partiales données par la CUS.
3. Une demande porte sur la mise en ligne du rapport de la commission d'enquête sur le site de la CUS.

Le projet

4. Plusieurs observations font part de la nécessité d'une articulation des transports Est-Ouest.
5. Le bien fondé du projet BHNS n'est avéré que la semaine, le matin et le soir.
6. Le choix du tracé BHNS doit permettre à moyen/long terme de transformer la plateforme pour un passage du tramway en site propre jusqu'au Nord Ouest afin de faire jouer pleinement l'effet réseau des transports publics dans l'agglomération. C'est pourquoi il s'agit de prendre les mesures qui permettront l'évolution du mode de transport:
 - réserver les emprises foncières pour l'accueil d'un tramway en site propre,
 - analyser les différents itinéraires BHNS afin de faciliter l'insertion à moyen terme d'un tramway en tenant compte des croisements et contacts avec les lignes A/D et C que se soit dans le choix du terminus Gare Centrale/Rotonde ou dans d'autres secteurs tels que la rue Wodli ou la traversée du secteur Campus/CRNS.Souligne également que le choix d'un matériel particulier pour le BHNS doit être respectueux de sa compatibilité avec les biens articulés déjà en service dans le parc de la CTS pour garantir un fonctionnement efficace et optimal du réseau existant des transports publics. Il est indispensable que le choix du tracé et du matériel se fasse par anticipation et permette une véritable respiration et connexion de l'E3 au centre de Strasbourg. C'est une condition du développement et du dynamisme de notre territoire.
7. Les avantages d'un tel investissement ne sont pas avérés par rapport aux bénéfices d'utilisation de service. L'investissement consenti par la CUS n'apporte pas un gain significatif en termes de durée de trajet et de capacité. Il n'est pas démontré que les besoins en matière de transport en commun de Cronembourg et de l'E3 soient identiques.
8. Les contraintes sur les circulations automobiles et cyclistes sont principalement dues par l'insertion de nouvelles et supplémentaires emprises réservées aux transports en commun au lieu de valoriser les emprises existantes.

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

ANNEXE 11.3

Demande de mémoire en réponse

9. Souhaite un maillage entre le projet BHNS et le projet TRAM (axe avenue du général De Gaulle) en reliant Chambre de métiers à cet axe.
10. Interrogations sur le temps de parcours du BHNS, susceptible d'être supérieur à celui de la ligne 19, ainsi que sur sa fréquence (6 à 8 mn) notamment le weekend.
11. Le BHNS ne desservira que 18000 personnes sur 5 km. Une extension de la ligne C de la Gare vers Koenigshoffen et Eckbolsheim desservirait 48000 personnes sur une longueur identique.
12. Les statistiques révèlent que 30% des usagers vont à la Gare. Les 70% restants ne sont pas pris en compte dans l'étude.
13. Propose une étude d'un seul BHNS reliant Koenigshoffen à Vendenheim passant par la gare, la Rotonde, l'E3 puis le centre de Schiltigheim. Afin de ne pas augmenter le trafic devant la gare et de l'axe passant sous l'autoroute/voies ferrées, le trajet de ce "busway" pourrait passer par la rue du Rempart et créer une liaison piétonnière vers la gare.
14. Le projet BHNS devrait prendre en compte la VLIO, une variante ayant un terminus au centre ville, l'avenir de la pénétrante des Halles, l'avenir du site de la gare de marchandises, la densification du quartier de Cronembourg et le maintien d'un accès correct au quartier Cronembourg en venant du centre ville.
15. Est persuadé que le projet BHNS est lié à l'obligation de la mise aux normes (accès des véhicules aux handicapés) pour 2015.
16. Propose que le croisement des lignes BHNS s'effectue sur des plateformes spéciales pour les sections étroites.
17. Souhaite un nombre de places assises suffisantes dans le BHNS.
18. S'il apparaît logique de faciliter la desserte de la gare (pour les 30% d'usagers arrivant via la gare) il ne faut pas occulter la prise en compte de la rapidité de transport des strasbourgeois du centre fiscalement impactés par ce type de projets. Or, les autres stations de Strasbourg centre prévues dans le projet paraissent, sauf erreur, situées loin des stations tram existantes.

Quartier Gare Centrale

19. Conditions difficiles de transfert entre le tram (sous sol de la gare) et le BHNS (en surface) susceptible d'être bien plus pénible que le changement actuellement effectué à la Rotonde.
20. S'interroge sur le phasage des travaux et la circulation/stationnement des circulations du BHNS/circulation régulière TER et services de substitution. Les travaux sur lignes LGVEE occasionneront en 2013 et 2014 un certain nombre de mise sur route des services TER.
21. S'interroge sur l'accessibilité des parkings souterrains des immeubles situés dans le quartier de la gare avec la mise en circulation du BHNS.
22. Déploie la non prise en compte d'une liaison ferrée directe entre la gare Centrale et l'E3.
23. S'interroge sur la coexistence efficiente en termes d'écoulement fluide du trafic à la fois du BHNS, des lignes 2, 10, réseau 67 et des futurs TSPO dans les couloirs réservés au transport en commun.
24. Dénonce des trajets inutiles à vide (demi-tour) entre le terminus de la gare Centrale et le faubourg National.

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

ANNEXE 11.4

Demande de mémoire en réponse

Carrefour Wilson/Wodli

25. La suppression du "tourne à gauche" rue Wodli implique le report du trafic sur des itinéraires déjà chargés, notamment vers la rue de Koenigshoffen sur laquelle doit être réalisé le tram conduisant à une réduction de trafic auto. Il y a là manifestement une contradiction incompréhensible.
26. Attire l'attention sur la dangerosité du croisement Wilson/Wodli compte tenu de sa fréquente saturation.

Quartier Cronembourg - CNRS

27. Interrogations sur la création d'un site propre sur la route de Hochfelden compte tenu de la largeur de la voie. Un marquage au sol aurait été moins onéreux.
28. Dénonce le délaissement de la desserte du cœur de la cité (rues du Champs de Manœuvre, Curie, Galilée, Stutzheim, Berstett, Loess...)
29. Engorgement du trafic dû au réaménagement de la chaussée (carrefour rue Dettwiller/rue de Hochfelden). Engorgement également au carrefour rue Jacob/route de Mittelhausbergen générant des difficultés pour sortir des petites rues (Ormes, Romanswiller).
30. Demande une amélioration des transports en commun dans le quartier Cronembourg, Est Schiltigheim, Ouest (Rue de Hochfelden, secteur Kepler, secteur Schiltigheim, quartier pavillonnaire à l'arrière des tours Kepler, cité secteur Fresnel, Lavoisier).
31. Traversée du CNRS et du campus par le BHNS souhaitée avec un arrêt à proximité de l'IUT.
32. Défavorable à la traversée du campus du CNRS au regard du faible gain temps obtenu, de l'importance de l'investissement financier, de la qualité de travail des personnels sur le campus, des impacts vibratoires engendrés sur les équipements et l'aspect sécuritaire du site.
33. Défavorable au tracé BHNS (rue Lavoisier, traversée de l'actuel secteur d'Alembert et le CNRS avant de rejoindre l'E3 via rue de Rome) compte tenu que la rue Lavoisier est trop étroite et très fréquentée, que les bâtiments du secteur d'Alembert sont toujours habités, et que la traversée du CNRS est toujours refusée.
34. Propose que l'itinéraire BHNS rejoigne directement la route de Hausbergen via le terrain libre de toute construction situé sur la commune de Schiltigheim, à l'Est de "GROUPAMA" et en prolongement de la rue du Charme.
35. Le projet soumis à l'enquête publique n'intègre pas la circulation du BHNS en site propre dans la cité nucléaire alors que cette option avait été approuvée lors de la concertation de février 2011. Cette situation a des conséquences sur les performances, la sécurité des usagers et le trafic automobile
36. La suppression des places de stationnement (rue Lavoisier) ne paraît pas justifiée et peut être palliée par le grand parking situé à proximité, actuellement sous-utilisé.
37. Attire l'attention sur la dangerosité du croisement route de Hochfelden vers les rues du Rieth/Lavoisier ainsi que le danger potentiel pour les enfants venant de la rue Kepler qui traversent pour se rendre au collège et l'école Wurtz.

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

ANNEXE 11.5

Demande de mémoire en réponse

Espace Européen de l'Entreprise

38. N'est pas convaincu de l'utilisation du BHNS par le personnel de l'E3.
39. S'interroge sur la suppression d'une voie automobile sur l'avenue de l'Europe compte tenu de la saturation de cet axe aux heures de pointe.
40. Propose une hauteur de passage supérieur à 1m 90 pour le parking relais afin de permettre l'accès des voitures 4X4 ou SUV.
41. Estiment que le parking relais est inutile compte tenu des places de stationnement actuelles mises à disposition pour les salariés de l'E3.
42. L'Hôtel KYRIAD (avenue de l'Europe) s'oppose à l'emprise projetée qui empiète sur 25 places de stationnement sur la propriété de l'établissement.
43. Une variante de tracé BHNS traverse le site du CNCRS et se prolonge par la rue de Rome. Si ce tracé était envisagé, le SDEA souhaite être consulté pour l'intégration de la station rue de Rome/rue de Madrid, qui serait voisine de l'entrée/sortie voitures du SDEA prochainement réaménagée.
44. Le SDEA souhaite une concertation avec la CUS pour la bonne coordination des chantiers (BHNS et extension du SDEA) et des accès dans la zone du rond point de l'Europe.
45. Mise à jour souhaitée de la signalétique de l'ensemble de la zone E3 (plans, internet et GPS).

Les lignes 19 - 50 - 70 et réseau 67

46. La modification du tracé de la ligne 19 génère des problèmes de dessertes de la cité à partir de la place de Haldembourg et aura des conséquences non négligeables sur la vie économique du quartier. Difficultés pour rejoindre le centre ville de Strasbourg à partir du périmètre rue du Rieth - rue Curie - rue du Champ de Manœuvre. Comment rejoindre la Rotonde à partir de cette zone? Le choix sur le redéploiement de la ligne 19 n'apparaît pas judicieux au vu de la configuration de la rue du Loess et de la densité de circulation.
47. Le contournement de la place de Haldembourg par le bus n°19 le mercredi et vendredi (jours de marché) est quasiment impossible compte tenu du taux de fréquentation (piétons et stationnement automobiles).
48. Le détour prévu par la rue du Champ de Manœuvre et la rue du Loess pour desservir la place du Haldembourg ne se justifie pas dans la mesure où le BHNS passera par la place Arago. Cette option augmente par ailleurs les coûts d'exploitation de la CTS.
49. Le projet initial prévoyait que la ligne 19 ne pénètre plus jusqu'à la place de Haldembourg, mais poursuivrait son chemin directement sur la route de Mittelhausbergen. Cette option devrait être maintenue.
50. Souhaite que la ligne n°19 continue à desservir la place de Haldembourg et la rue Curie les mercredis et vendredi pour garantir l'accessibilité des commerces du Vieux Cronembourg à partir des stations actuelles.
51. Souhaite (en marge du BHNS) une augmentation de la fréquence et mise en place du bus articulés sur la ligne n°19, essentiellement entre 7h30 et 9h00.

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

ANNEXE 11.6

Demande de mémoire en réponse

52. Souhaite une prolongation de la ligne 19, rue d'Athènes, Lycée, IUT, rue de Madrid, rue de Zagreb, ECAM rue de La Haye puis carrefour de l'Europe avec connexion avec le BHNS et les lignes 70 et 6A.
53. Pénibilité et problème de sécurité pour les usagers de la ligne 19 sur le trajet Rotonde/E3.
54. Actuellement la ligne 19 est essentiellement empruntée par les étudiants du Lycée Foucault et de la faculté de chimie. Pourquoi ne pas envisager une ligne pour ces usagers?
55. Lors de la réunion publique (juillet 2011) relative au tram A de Hautepierre, le public a approuvé à l'unanimité le nouveau tracé présenté concernant la ligne 19. Le dossier BHNS ne prend pas en compte cette modification. Cette décision lèse gravement les intérêts des habitants de Koenigshoffen sans pour autant avoir d'évolution positive à Cronenbourg.
56. L'APEK demande le maintien de l'adaptation du tracé de la ligne 19, telle que déjà décidée, sur les rues des Ducs et des Comtes (pages 83,84 dossier d'enquête et pages 182, 183 étude d'impact).
57. La modification du tracé de la ligne 50 pourrait être une alternative à la suppression de la ligne 19.
58. Le redéploiement des lignes 50 et 70 tel qu'il est présenté apparaît insuffisant pour améliorer la desserte entre Bischheim et les quartiers Est de Schiltigheim et jusqu'à la Robertsau et au Wacken d'une part, et l'Ouest de Schiltigheim d'autre part.
59. Demande une augmentation de la fréquence des lignes 50 et 70 de manière à rendre pleinement attractive une interconnexion avec le BHNS. Il en est de même en ce qui concerne la fréquence nocturne des lignes 4, 6, 50 et 70 qui actuellement apparaît insuffisante.
60. Demande que la ligne 50 circule en site propre avec le BHNS, rue du Rieth entre les rues de Hochfelden et Lavoisier et que ces deux lignes aient le même arrêt, entre le groupe scolaire et le CSC. Il en est de même sur la suite du parcours vers Schiltigheim, il est aussi nécessaire que la ligne 50 dispose d'un site propre jusqu'à la route de Hausbergen, en prolongeant celle-ci la chaussée réservée au BHNS sur la rue de Hochfelden.
61. Demande une desserte des secteurs actuellement non desservis de l'E3 (lycée, ECAM, services de santé, société FOURJS) en modifiant éventuellement le tracé actuel des lignes 17 et 19 ainsi que la ligne 70 qui pourrait traverser Mittelhausbergen pour rejoindre l'E3. Il en est de même pour le bus réseau 67, qui n'a aucune desserte sur l'E3 et n'est relié à aucune ligne CTS.

Les stations

62. Les stations de la ligne n°19 et celles du BHNS trop éloignées, notamment pour la station "Allée de l'Euro" trop éloignée par rapport à la rue de Zagreb (cardiologue Dr. Ludig).
63. Interrogation sur la suppression de la station "Stutzheim" au vu de la fréquentation importante aux heures de pointes.
64. Stations BHNS "Hochfelden" et "Lavoisier" trop proches alors que l'on ignore pour ces tracés toutes les personnes du cœur de la cité qui se rendent dans Cronenbourg Centre.
65. Demande le maintien des arrêts "Champs de Manœuvre", "Place de Haldenbourg" (même les jours de marché) et "Place Arago". Souhaite également une correspondance BHNS/ligne 19 à la station Arago.

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

ANNEXE 11.7

Demande de mémoire en réponse

66. Dans le cadre de l'implantation d'une structure hospitalière au sein du quartier Cronenbourg au niveau du "mail" à créer entre la place Arago et la Becquerel, l'EPSAN demande:
- que l'adresse postale du futur établissement "EPSAN-Strasbourg" puisse-être conforme au nom de la rue qui sera donné au "mail",
 - que la station BHNS sise sur ce "mail" comporte un abri bus suffisamment dimensionné pour recevoir tous les usagers,
 - que la station sise en face de l'établissement hospitalier porte le nom "EPSAN-Strasbourg".

Pistes cyclables

67. La réorganisation du trafic au début de la rue Wodli (au niveau de la trémie) n'accordera pas d'avantage de place aux piétons et cyclistes coté Sud.
68. Boulevard Wilson, les voies du bus seront-elles autorisées aux cyclistes?
69. Insuffisance des itinéraires cyclables entre les quartiers Est et Ouest de Schiltigheim.
70. Afin de garantir leur sécurité, les usagers demandent la séparation entre trottoirs et pistes cyclables, particulièrement dans les rues de Rome et de Madrid ainsi que sous le pont SNCF compte tenu du flux important de véhicules et de l'étroitesse des lieux.
71. La piste cyclable le long de la ligne 50 (rue Lavoisier) est peu fréquentée. Aussi, la création de deux pistes parallèles n'apparaît donc pas justifiée.

Chemins piétonniers

72. Les 2 tracés (ligne 19 et BHNS) ignorent le trajet piétonnier obligatoire et trop long pour les personnes âgées.
73. Les usagers demandent que soit portée une attention particulière aux cheminements piétonniers, au positionnement, à la visibilité et à l'éclairage des passages protégés et des trottoirs.

Environnement

74. Recommande la plantation d'arbres à racines pivot le long des pistes cyclables pour éviter leur soulèvement par les racines latérales superficielles (cas de la piste cyclable rue de Hochfelden entre les rue de Dettwiller et de la Villette).
75. Dans le cadre du respect de la biodiversité demande le remplacement des arbres rue Lavoisier par des tilleuls.
76. S'oppose à l'abattage des arbres rue Lavoisier qui actuellement joue un rôle d'écran antibruit.
77. Conteste la plantation d'arbres du côté cimetière compte tenu de l'alignement d'arbres déjà existants à l'intérieur du cimetière.

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

ANNEXE 11.8

Demande de mémoire en réponse

ANNEXE 2

QUESTIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission d'enquête souhaite avoir connaissance des points suivants:

1. L'Arrêté du Conseil de CUS du 15 avril 2011 relatif au périmètre de sauvegarde du CNRS.
2. Le nombre de rotations/jour du BHNS en semaine et le week-end
3. Au regard des erreurs figurants sur le dossier de mise en compatibilité du POS de Bischheim (page 123) quelle est la surface exacte de l'emplacement réservé A1, **avant et après** le projet de mise en compatibilité du POS.
4. Le nombre maximum de places de stationnement dans le P+R est de 168 places avec un aménagement au sol (votre courriel du 24 octobre 2012). Compte tenu de l'extension possible de ce P+R, quelle est le nombre maximum de places de stationnement envisageable sur la zone correspondante à l'emplacement réservé C19.
5. Par courriel en date du 1^{er} Novembre 2012, le président de la commission d'enquête avait demandé au Chef de Projet un extrait du plan cadastral de la zone d'implantation de l'Hôtel KYRIAD. Les deux figures transmises en réponse (votre courriel du 06 novembre 2012) font apparaître une représentation très schématique de l'emprise du tracé BHNS.

Aussi, de manière à pouvoir nous prononcer avec précision sur les interrogations de cet établissement, nous vous demandons de bien vouloir nous adresser un extrait du plan parcellaire de cette zone sur lequel figurent avec précision l'emprise exacte du projet BHNS.

6. Le prolongement de rue Hochfelden au niveau du carrefour de la rue du Rieth a été configuré en prévision d'un aménagement en site propre. Quels est le devenir de ce tronçon.

ANNEXE 12

Réponse du maître d'ouvrage à l'annexe 1

Publicité

1. Quelques observations font part d'une insuffisance d'information sur le projet et la tenue d'une enquête. Le public aurait souhaité une insertion dans "Strasbourg Magazine" et "CUS Magazine".

Remarques du maître d'ouvrage :

Le projet a fait l'objet :

- de deux réunions publiques les 25 et 29 octobre.
- de cinq expositions dont une sur le site internet de la CUS
- de plusieurs articles avant et durant l'enquête dans le journal des DNA
- de la distribution de 4600 invitations pour les réunions publiques
- de la distribution de plus de 1500 plaquettes de présentation du projet
- d'affichage de l'arrêté de l'ouverture de l'enquête : à la CUS, au centre-socio-culturel à Cronembourg, à la Mairie de Schiltigheim et à celle de Bischheim (lieux d'exposition). De plus, il était également sur les panneaux jaunes réglementaires qui se trouvaient sur le tracé du BHNS (Gare, rue du rieth, place Arago, IUT de Schiltigheim, avenue de l'Europe.

Dossier d'enquête et rapport d'enquête

2. Le dossier d'enquête fait l'objet de plusieurs remarques:
 - complexité du dossier d'enquête et le manque de lisibilité des documents et plans,
 - études TTK non accessible par le public,
 - études complémentaires demandées par la DREAL absentes du dossier d'enquête,
 - les raisons du choix du BHNS ne sont pas clairement développées,
 - informations partielles et partiales données par la CUS.

Remarques du maître d'ouvrage :

Le projet de BHNS couvre une zone d'étude étendue (plus de 5 kms de tracé) d'une part et nécessite des études règlementaires dans de multiples domaines (milieu naturel, milieu physique, humain, circulation, stationnement, etc...) d'autre part qui peut donner cette impression de complexité. Le maître d'ouvrage a donc souhaité avec les panneaux d'information et les plaquettes informer et expliquer le plus sommairement possible les objectifs, enjeux et impacts du projet.

Par ailleurs, la commission d'enquête est à la disposition du public pour expliquer, informer et demander des compléments d'information au maître d'ouvrage si nécessaire.

3. Une demande porte sur la mise en ligne du rapport de la commission d'enquête sur le site de la CUS.

Remarques du maître d'ouvrage :

Le rapport de la commission d'enquête sera annexé à la future délibération relative à la déclaration de projet qui reste accessible par le public à sa demande. Il n'est pas d'usage à ce jour de mettre en ligne les rapports de commission d'enquête.

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

Le projet

4. Plusieurs observations font part de la nécessité d'une articulation des transports Est-Ouest.

Remarques du maître d'ouvrage :

Le projet de BHNS, future ligne structurante de transports collectifs de l'agglomération strasbourgeoise s'accompagne de la restructuration du réseau bus et notamment les lignes de rocade « Est-Ouest » représentées par les lignes de bus inter quartiers et intercommunales N°50 et N°70.

A plus long terme, le Schéma Directeur des Transports Collectifs à l'horizon 2025 prévoit la création de lignes de rocade structurantes répondant à cette « nécessaire articulation ».

5. Le bien fondé du projet BHNS n'est avéré que la semaine, le matin et le soir.

Remarques du maître d'ouvrage :

La semaine est effectivement plus dimensionnante que le week-end car une partie du tracé du BHNS dessert une grande zone d'activités.

L'étude socio-économique réalisée par le maître d'ouvrage a par ailleurs montré la rentabilité de l'opération.

6. Le choix du tracé BHNS doit permettre à moyen/long terme de transformer la plateforme pour un passage du tramway en site propre jusqu'au Nord Ouest afin de faire jouer pleinement l'effet réseau des transports publics dans l'agglomération. C'est pourquoi il s'agit de prendre les mesures qui permettront l'évolution du mode de transport:

- réserver les emprises foncières pour l'accueil d'un tramway en site propre,
- analyser les différents itinéraires BHNS afin de faciliter l'insertion à moyen terme d'un tramway en tenant compte des croisements et contacts avec les lignes A/D et C que se soit dans le choix du terminus Gare Centrale/Rotonde ou dans d'autres secteurs tels que la rue Wodli ou la traversée du secteur Campus/CRNS.

Souligne également que le choix d'un matériel particulier pour le BHNS doit être respectueux de sa compatibilité avec les biens articulés déjà en service dans le parc de la CTS pour garantir un fonctionnement efficace et optimal du réseau existant des transports publics. Il est indispensable que le choix du tracé et du matériel se fasse par anticipation et permette une véritable respiration et connexion de l'E3 au centre de Strasbourg. C'est une condition du développement et du dynamisme de notre territoire.

Remarques du maître d'ouvrage :

La plateforme du BHNS a une largeur de 7m ce qui est largement compatible avec l'insertion d'un gabarit de tramway à terme si cela devait être nécessaire. Le maître d'ouvrage rappelle cependant que les études de transport ont montré que le Bus à haut niveau de service est la solution économique adaptée pour répondre à la demande.

Par ailleurs, le conseil de communauté du 15 avril 2011 à arrêté les périmètres de sauvegarde visant à préserver – selon les dispositions prévues par les articles L 111-10 et R 111-47 du Code de l'Urbanisme, la faisabilité des infrastructures ainsi que des équipements et des aménagements nécessaires à la mise en œuvre du projet de BHNS "Nord-Ouest" à savoir :

- les emprises du tracé du projet, ainsi que de stations prévues ;
- les emprises des pôles d'échanges multimodaux associés.

Les voiries et corridors concernés par l'insertion de ces infrastructures, équipements et aménagements sont reportés sur les fonds de plan en prévoyant une emprise de trente mètres de part et d'autre de l'axe du tracé y compris sur la variante de tracé du CNRS.

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

En ce qui concerne le matériel roulant, il est envisagé un bus de grande capacité avec un confort et des services équivalents à celui du tramway et alimenté au gaz, technologie déjà maîtrisée par l'exploitant CTS car plusieurs bus au gaz existent déjà sur le réseau actuel. Les systèmes d'information voyageurs, de billetterie, etc... seront compatibles avec celui existant sur le réseau tram actuel tout en bénéficiant des dernières avancées technologiques.

7. Les avantages d'un tel investissement ne sont pas avérés par rapport aux bénéfices d'utilisation de service. L'investissement consenti par la CUS n'apporte pas un gain significatif en termes de durée de trajet et de capacité. Il n'est pas démontré que les besoins en matière de transport en commun de Cronenbourg et de l'E3 soient identiques.

Remarques du maître d'ouvrage :

L'étude socio-économique jointe en annexe au dossier d'enquête indique un taux de rentabilité immédiat compris entre 6.06% et 8.15% entre l'hypothèse haute et l'hypothèse basse pour un objectif de 4%.

Par ailleurs, il est à ajouter également d'autres bénéfices importants tels que :

- *l'attractivité du service, régularité améliorée et niveau de confort*
- *gain d'image et d'attractivité pour les secteurs desservis*
- *la requalification des espaces publics des quartiers traversés*

8. Les contraintes sur les circulations automobiles et cyclistes sont principalement dues par l'insertion de nouvelles et supplémentaires emprises réservées aux transports en commun au lieu de valoriser les emprises existantes.

Remarques du maître d'ouvrage :

Sur une partie du projet (zone nord de l'avenue de l'Europe à Schiltigheim, partie sud de la rue d'Hochfelden, par exemples), le nombre de voies réservées à la circulation automobile sera réduit de moitié tout en restant compatible avec les volumes de trafic. Par contre l'aménagement de l'infrastructure est conçu de manière globale en intégrant également les modes doux avec notamment la création de pistes cyclables là où elles n'existaient pas.

Par ailleurs, le projet sera une opportunité pour requalifier des espaces publics tels que le rond-point de la gare aux marchandises et le cœur de la cité nucléaire.

9. Souhaite un maillage entre le projet BHNS et le projet TRAM (axe avenue du général De Gaulle) en reliant Chambre de métiers à cet axe.

Remarques du maître d'ouvrage :

Les lignes de bus intercommunales et inter quartiers N°70 et 50 assureront au droit de l'Espace Européen de l'Entreprise les liaisons entre les lignes structurantes du réseau telles que le BHNS et le tram envisagé sur la rue du général de Gaulle.

10. Interrogations sur le temps de parcours du BHNS, susceptible d'être supérieur à celui de la ligne 19, ainsi que sur sa fréquence (6 à 8 mn) notamment le weekend.

Remarques du maître d'ouvrage :

La vitesse commerciale du BHNS sera bien supérieure à celle de la ligne 19 grâce aux couloirs bus et à la priorité aux feux : aujourd'hui, la vitesse commerciale de la ligne 19 est entre 15.4 km/h et 17.6 km/h et celle calculée du BHNS oscille entre 19 et 20 km/h.

Les temps de parcours issus du modèle en situation initiale en PPM sont les suivants :

De Cité Nucléaire vers Gare: 14min

De Cité Nucléaire vers HDF: 16min

De E3 vers Gare: 18min

De E3 vers HDF: 20min

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

En situation future en PPM:

De Cité Nucléaire vers Gare: 10min

De Cité Nucléaire vers HDF: 16min

De E3 vers Gare: 14min

De E3 vers HDF: 20min

La fréquence prévue aux heures de pointe sera de 6 minutes en semaine. Le week-end, celle-ci sera basée sur celle du tramway dont la fréquence est de 6 à 8 minutes le samedi et dimanche.

11. Le BHNS ne desservira que 18000 personnes sur 5 km. Une extension de la ligne C de la Gare vers Koenigshoffen et Eckbolsheim desservirait 48000 personnes sur une longueur identique.

Remarques du maitre d'ouvrage :

Le potentiel de population/emplois desservis par le futur tramway dans le corridor entre Koenigshoffen et Eckbolsheim est de 30 000 personnes environ à l'horizon 2018 sur une longueur sensiblement équivalente.

12. Les statistiques révèlent que 30% des usagers vont à la Gare. Les 70% restants ne sont pas prise en compte dans l'étude.

Remarques du maitre d'ouvrage :

L'enquête réalisée par la CTS en mars 2010 a révélé que la destination principale pour les Cronenbourgeois était le centre-ville de Strasbourg avec une part importante sur le secteur Gare dont les résultats sont les suivants :

- environ 30 % des clients de la ligne 19 viennent de ou vont à la station Gare Centrale*
 - la principale Origine-Destination effectuée par les clients de la ligne 19 est Gare Centrale-Espace Européen de l'Entreprise (environ 20 % des clients interrogés)*
 - la majorité des clients qui vont à l'Espace Européen de l'Entreprise viennent de la gare (Prédominance identique au retour)*
 - 73 % des clients qui viennent de la station Gare Centrale vont à l'Espace Européen de l'Entreprise (pourcentage identique au retour)*
 - les clients qui viennent du centre ville (arrêts Les Halles ou Homme de Fer) vont plutôt à la Cité Cronenbourg (déplacements identiques au sens retour)*
- Ces éléments justifient le terminus du tracé à la gare centrale de Strasbourg.*

13. Propose une étude d'un seul BHNS reliant Koenigshoffen à Vendenheim passant par la gare, la Rotonde, l'E3 puis le centre de Schiltigheim. Afin de ne pas augmenter le trafic devant la gare et de l'axe passant sous l'autoroute/voies ferrée, le trajet de ce "busway" pourrait passer par la rue du Rempart et créer une liaison piétonnière vers la gare.

Remarques du maitre d'ouvrage :

L'axe ouest de desserte de Koenigshoffen et l'axe nord de desserte de la route de Brumath qui traverse Schiltigheim sur un long linéaire font actuellement l'objet d'études de transport dans la perspective de réalisation d'un mode structurant de transports publics conformément au schéma directeur des transports collectifs 2025 de la CUS.

La liaison piétonnière nécessite d'emprunter une passerelle piétonne (à construire) d'une portée de plus de 200 mètres de long pour rejoindre les premiers quais puis de marcher encore 150 mètres pour rejoindre la place et le réseau tram et bus urbains et interurbains.

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

14. Le projet BHNS devrait prendre en compte la VLIO, une variante ayant un terminus au centre ville, l'avenir de la pénétrante des Halles, l'avenir du site de la gare de marchandises, la densification du quartier de Cronembourg et le maintien d'un accès correct au quartier Cronembourg en venant du centre ville.

Remarques du maître d'ouvrage :

Les études de circulation intègrent la réalisation de la VLIO. Les projets d'urbanisation sont intégrés dans les études de transport de l'avant-projet. Le choix du terminus à la gare a été justifié par rapport aux études de fréquentation, de circulation, de temps de déplacement des usagers et des coûts d'investissements et d'exploitation.

15. Est persuadé que le projet BHNS est lié à l'obligation de la mise aux normes (accès des véhicules aux handicapés) pour 2015.

Remarques du maître d'ouvrage :

Le projet de BHNS n'est pas la conséquence de la loi « accessibilité » de février 2005. Il répond avant tout à des problématiques de déplacements. Cependant, le projet est conçu en respect de la loi de février 2005 qui oblige les autorités organisatrices de transports de se mettre en conformité au regard des problématiques d'accessibilité pour l'année 2015.

Un schéma directeur d'accessibilité a d'ailleurs été établi et validé par le conseil de CUS le 18/12/2009.

16. Propose que le croisement des lignes BHNS s'effectue sur des plateformes spéciales pour les sections étroites.

Remarques du maître d'ouvrage :

A ce stade des études, il a été envisagé deux types de configuration : des sites propres intégraux pour le BHNS là où les emprises étaient disponibles et là où les contraintes de circulation l'imposaient. Dans le secteur de la cité nucléaire par exemple, les études de circulation ont montré que les volumes de trafic n'étaient pas incompatibles avec la circulation du bus en site mixte ce qui permet également de limiter les impacts fonciers et environnementaux.

17. Souhaite un nombre de places assises suffisantes dans le BHNS.

Remarques du maître d'ouvrage :

Le matériel roulant sera conforme à la réglementation en vigueur. Par ailleurs, la capacité de l'offre proposée par le BHNS correspond au potentiel de fréquentation attendu sur cette ligne. Il y aura plus de 40 places assises dans les véhicules.

18. S'il apparaît logique de faciliter la desserte de la gare (pour les 30% d'usagers arrivant via la gare) il ne faut pas occulter la prise en compte de la rapidité de transport des strasbourgeois du centre fiscalement impactés par ce type de projets. Or, les autres stations de Strasbourg centre prévues dans le projet paraissent, sauf erreur, situées loin des stations tram existantes.

Remarques du maître d'ouvrage :

L'implantation des stations a été réalisée pour respecter une distance générale de 400 m environ entre les stations comme cela se fait sur le réseau tramway. Ainsi, nous avons au cœur du quartier de Strasbourg/Gare/centre-ville 3 stations : Gare, Wodli et CTS. La première est située à proximité des stations tram des lignes A/C et D de la gare centrale et la seconde à proximité de la station faubourg de Saverne de la ligne C.

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

Quartier Gare Centrale

19. Conditions difficiles de transfert entre le tram (sous sol de la gare) et le BHNS (en surface) susceptible d'être bien plus pénible que le changement actuellement effectué à la Rotonde.

Remarques du maître d'ouvrage :

Les escalators de la station souterraine et les ascenseurs facilitent la vitesse et le confort des déplacements entre le tramway et la station du BHNS. A noter que la station 'Gare' du BHNS sera implanté à proximité de la station terminus ligne C.

20. S'interroge sur le phasage des travaux et la circulation/stationnement des circulations du BHNS/circulation régulière TER et services de substitution. Les travaux sur lignes LGVEE occasionneront en 2013 et 2014 un certain nombre de mise sur route des services TER.

Remarques du maître d'ouvrage :

Dans le cadre des travaux prévues sur les lignes LGV et TER, une coordination des différentes autorités organisatrices des transports a été mise en place par RFF et la SNCF : la CUS participe aux groupes de travail constitués à cet effet pour palier aux dysfonctionnements éventuels tels que la dégradation des conditions de circulation par exemple.

21. S'interroge sur l'accessibilité des parkings souterrains des immeubles situés dans le quartier de la gare avec la mise en circulation du BHNS.

Remarques du maître d'ouvrage :

Le projet n'impactera pas l'accessibilité aux parkings souterrains.

22. Déploie la non prise en compte d'une liaison ferrée directe entre la gare Centrale et l'E3.

Remarques du maître d'ouvrage :

Ce point avait déjà fait l'objet d'une réponse de la part de la communauté urbaine de Strasbourg dans le cadre de la concertation réglementaire de 2011. Ce projet de liaison ferrée ne répond pas aux objectifs du projet de créer une ligne de transport en commun urbaine avec des arrêts de proximité au cœur de l'urbanisation actuelle et future.

23. S'interroge sur la coexistence efficiente en termes d'écoulement fluide du trafic à la fois du BHNS, des lignes 2, 10, réseau 67 et des futurs TSPO dans les couloirs réservés au transport en commun.

Remarques du maître d'ouvrage :

Aujourd'hui, l'ensemble des lignes du réseau urbain (lignes 2 et 10 : 20 bus à l'heure de pointe), les lignes du réseau 67(17 cars à l'heure de pointe) utilisent le couloir bus en direction de la gare centrale sans dysfonctionnement majeur pour ces lignes et représentent 37 véhicules par heure. Demain, il sera ajouté 10 véhicules du BHNS à l'heure de pointe et il y aura 24 cars du réseau 67 par heure dans la configuration 'TSPO' soit un total de 54 véhicules par heure (20+10+24). Il n'y aura donc que peu d'effet négatif sur le fonctionnement des couloirs bus du boulevard Wilson.

24. Dénonce des trajets inutiles à vide (demi-tour) entre le terminus de la gare Centrale et le faubourg National.

Remarques du maître d'ouvrage :

Le choix de réaliser le demi-tour au droit du faubourg national a été fait pour éviter des travaux lourds sur la place de la Gare et aussi pour ne pas générer d'autres problèmes d'exploitation, avec les taxis notamment. Il s'agit d'un retournement haut-le-pied qui ne pénalise pas la clientèle.

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

Carrefour Wilson/Wodli

25. La suppression du "tourne à gauche" rue Wodli implique le report du trafic sur des itinéraires déjà chargés, notamment vers la rue de Koenigshoffen sur laquelle doit être réalisé le tram conduisant à une réduction de trafic auto. Il y a là manifestement une contradiction incompréhensible.

Remarques du maître d'ouvrage :

La suppression du tourne à gauche fait suite à la concertation règlementaire où des habitants ont demandé l'étude d'un site propre pour le bus pour la performance du BHNS (temps de parcours, régularité). La suppression de ce mouvement augmentera de façon marginale les charges de trafic sur le carrefour de la Porte-Blanche : + 3%.

26. Attire l'attention sur la dangerosité du croisement Wilson/Wodli compte tenu de sa fréquente saturation.

Remarques du maître d'ouvrage :

Avec la suppression du tourne à gauche, le trafic du carrefour sera allégé ce qui va également contribuer à réduire sa saturation de 5%.

Quartier Cronenbourg - CNRS

27. Interrogations sur la création d'un site propre sur la route de Hochfelden compte tenu de la largeur de la voie. Un marquage au sol aurait été moins onéreux.

Remarques du maître d'ouvrage :

La réalisation de l'aménagement s'accompagne d'un projet de requalification paysagère de l'ensemble de la voirie avec la réalisation de plantations. La réalisation d'un simple marquage au sol est certes moins coûteuse mais aussi moins lisible qu'un site propre central avec des alignements d'arbres.

28. Dénonce le délaissement de la desserte du cœur de la citée (rues du Champs de Manœuvre, Curie, Galilée, Stutzheim, Berstett, Loess...)

Remarques du maître d'ouvrage :

L'objectif d'un réseau de transport en commun structurant est de desservir efficacement (rapidité, fréquence) les zones les plus densément peuplées. A ce titre, le trajet le plus direct est plus efficient. En complément, la réorganisation du réseau bus associé au projet de BHNS permettra, avec le nouveau tracé de la ligne 19, de desservir le secteur concerné par les voiries précitées.

29. Engorgement du trafic dû au réaménagement de la chaussée (carrefour rue Dettwiller/rue de Hochfelden). Engorgement également au carrefour rue Jacob/route de Mittelhausberg en générant des difficultés pour sortir des petites rues (Ormes, Romanswiller).

Remarques du maître d'ouvrage :

La rue de Dettwiller a subi une augmentation de trafic depuis la réalisation de la percée Jules Verne au droit de la route de Mittelhausbergen, projet indépendant du projet de BHNS. Enfin, le carrefour Dettwiller/Hochfelden sera redimensionné pour tenir compte de l'ensemble des flux dans le cadre du projet.

30. Demande une amélioration des transports en commun dans le quartier Cronenbourg, Est Schiltigheim, Ouest (Rue de Hochfelden, secteur Kepler, secteur Schiltigheim, quartier pavillonnaire à l'arrière des tours Kepler, cité secteur Fresnel, Lavoisier).

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

Remarques du maître d'ouvrage :

Le redéploiement de la ligne bus CTS/N°50 sur le secteur « Kepler » améliorera la desserte en transport en commun. Celle-ci passera via la rue du Rieth, la rue d'Hochfelden prolongée, la rue Kepler, la rue du Charme pour rejoindre la route d'Hausbergen.

31. Traversée du CNRS et du campus par le BHNS souhaitée avec un arrêt à proximité de l'IUT.

Remarques du maître d'ouvrage :

L'analyse comparative des variantes de tracés au travers le Campus/CNRS et de contournement nord du site a montré tout l'intérêt de la variante au travers le Campus/CNRS notamment le potentiel d'étudiants et de salariés (IUT (700 étudiants, 62 enseignants et enseignants chercheurs, 30 personnels techniques et administratifs, 150 intervenants extérieurs dont de nombreux professionnels), ECAM (500 étudiants), lycée Charles de Foucault (540 élèves, 56 enseignants,...) qui pourrait bénéficier d'une station à proximité de ces établissements (à plus de 300 m de l'IUT dans l'autre variante).

Une concertation approfondie qui n'a pu aboutir jusqu'à présent est en cours avec le CROUS, l'université et le CNRS (cf point 32 également).

32. Défavorable à la traversée du campus du CNRS au regard du faible gain temps obtenu, de l'importance de l'investissement financier, de la qualité de travail des personnels sur le campus, des impacts vibratoires engendrés sur les équipements et l'aspect sécuritaire du site.

Remarques du maître d'ouvrage :

L'analyse comparative des variantes de tracés au travers le Campus/CNRS et de contournement nord du site a montré tout l'intérêt de la variante au travers le Campus/CNRS notamment le potentiel d'étudiants et de salariés.

En ce qui concerne les aspects financiers, les coûts d'investissements et d'exploitation sont plus faibles pour la variante qui traverse le site. Ce tracé n'a évidemment pas pour objectif de nuire à la qualité du travail des salariés du Campus/CNRS mais, au contraire de leur apporter un moyen de transport performant pour faciliter leur déplacement.

A la demande des représentants de l'université, du CROUS, du rectorat et du CNRS, le maître d'ouvrage a engagé des études de vibration en cours de production et constitué un groupe de travail avec l'ensemble des acteurs pour examiner plus finement les impacts et contraintes du tracé au travers le campus.

33. Défavorable au tracé BHNS (rue Lavoisier, traversée de l'actuel secteur d'Alembert et le CNRS avant de rejoindre l'E3 via rue de Rome) compte tenu que la rue Lavoisier est trop étroite et très fréquentée, que les bâtiments du secteur d'Alembert sont toujours habités, et que la traversée du CNRS est toujours refusée.

Remarques du maître d'ouvrage :

Le critère potentiel de population/emplois/scolaires est fondamental pour le tracé des infrastructures de transport : la traversée de la cité nucléaire via les rues du Rieth, Lavoisier et la Place Arago est un quartier avec une forte densité d'habitants qu'il est important de desservir.

34. Propose que l'itinéraire BHNS rejoigne directement la route de Hausbergen via le terrain libre de toute construction situé sur la commune de Schiltigheim, à l'Est de "GROUPAMA" et en prolongement de la rue du Charme.

Remarques du maître d'ouvrage :

Le potentiel de desserte est plus faible, c'est pourquoi le tracé via la cité nucléaire a été proposé. (cf. remarque ci-avant)

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

35. Le projet soumis à l'enquête publique n'intègre pas la circulation du BHNS en site propre dans la cité nucléaire alors que cette option avait été approuvée lors de la concertation de février 2011. Cette situation a des conséquences sur les performances, la sécurité des usagers et le trafic automobile

Remarques du maître d'ouvrage :

Cette option n'a pas été approuvée en 2011 mais présentée. Devant l'inquiétude soulevée par les habitants liée à la mise en sens unique de la rue du Rieth et la rue Lavoisier avec un site propre intégral, le maître d'ouvrage avait proposé l'étude d'un site mixte dont les études de circulation ont conclu à sa faisabilité, sans remettre en cause la performance du BHNS.

36. La suppression des places de stationnement (rue Lavoisier) ne paraît pas justifiée et peut être palliée par le grand parking situé à proximité, actuellement sous-utilisé.

Remarques du maître d'ouvrage :

L'offre actuelle sur la rue Lavoisier est de 21 places et ne constitue pas un enjeu majeur compte tenu de l'offre située à proximité.

37. Attire l'attention sur la dangerosité du croisement route de Hochfelden vers les rues du Rieth/Lavoisier ainsi que le danger potentiel pour les enfants venant de la rue Kepler qui traversent pour se rendre au collège et l'école Wurtz.

Remarques du maître d'ouvrage :

Les carrefours seront équipés de feux tricolores et de traversées piétonnes pour sécuriser les cheminements piétons.

Espace Européen de l'Entreprise

38. N'est pas convaincu de l'utilisation du BHNS par le personnel de l'E3.

Remarques du maître d'ouvrage :

La ligne 19 est actuellement très fortement utilisée par les usagers de l'Espace Européen de l'Entreprise (plus de 1300 montées-descentes aujourd'hui). Il n'y a donc pas de raison que le BHNS qui proposera un service et un confort supérieur soit moins utilisé.

39. S'interroge sur la suppression d'une voie automobile sur l'avenue de l'Europe compte tenu de la saturation de cet axe aux heures de pointe.

Remarques du maître d'ouvrage :

La suppression d'une voie de circulation ne concerne que la troisième section nord de l'avenue de l'Europe. La modélisation réalisée sur le trafic automobile a montré un effet positif du report modal lié à la mise en service du BHNS avec une diminution des flux automobiles de l'ordre de 3% dans le secteur de l'Espace Européen de l'Entreprise.

40. Propose une hauteur de passage supérieur à 1m 90 pour le parking relais afin de permettre l'accès des voitures 4X4 ou SUV.

Remarques du maître d'ouvrage :

Le gabarit des portiques d'entrées des P+R est dimensionné pour éviter le passage des campings cars et des caravanes.

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

41. Estiment que le parking relais est inutile compte tenu des places de stationnement actuelles mises à disposition pour les salariés de l'E3.

Remarques du maître d'ouvrage :

Le BHNS constituera une nouvelle radiale qui viendra compléter le réseau structurant de transports collectifs de l'agglomération strasbourgeoise et à ce titre, il desservira le corridor composé de l'Espace Européen de l'Entreprise, du campus/CNRS, de la cité Nucléaire à Cronembourg jusqu'au secteur Gare/centre-ville de Strasbourg en connexion avec le réseau ferrée et d'autres lignes du réseau urbains et interurbains. Par ailleurs, le projet s'inscrit dans une démarche de développement durable et d'amélioration du cadre de vie avec la limitation du rejet des gaz à effets de serre et donc de l'usage de l'automobile. Des dispositifs intermodaux tels que les P+R participent pleinement à ces objectifs.

Le parking relais est situé à proximité des autoroutes A35/A4 ce qui facilitera le transfert modal de la voiture vers les transports en commun.

42. L'Hôtel KYRIAD (avenue de l'Europe) s'oppose à l'emprise projetée qui empiète sur 25 places de stationnement sur la propriété de l'établissement.

Remarques du maître d'ouvrage :

Les études préalables impactaient effectivement le parking de l'hôtel KYRIAD. Depuis, les études d'avant-projet ont évolué pour éviter un impact foncier sur cette propriété qui est préservée dans le projet présenté à l'enquête.

43. Une variante de tracé BHNS traverse le site du CNRS et se prolonge par la rue de Rome. Si ce tracé était envisagé, le SDEA souhaite être consulté pour l'intégration de la station rue de Rome/rue de Madrid, qui serait voisine de l'entrée/sortie voiture du SDEA prochainement réaménagée.

Remarques du maître d'ouvrage :

Cette demande sera prise en compte par le maître d'ouvrage.

44. Le SDEA souhaite une concertation avec la CUS pour la bonne coordination des chantiers (BHNS et extension du SDEA) et des accès dans la zone du rond point de l'Europe.

Remarques du maître d'ouvrage :

Cette demande sera prise en compte par le maître d'ouvrage.

45. Mise à jour souhaitée de la signalétique de l'ensemble de la zone E3 (plans, internet et GPS).

Remarques du maître d'ouvrage :

Après le réaménagement des voiries et les nouveaux plans de circulation, Le service d'information géographique de la CUS met à jour les données relatives aux plans des voiries qui sont ensuite mises à disposition des organismes et entreprises qui le demandent. Les plans des sites internet de la CUS sont également mis à jour.

Les lignes 19 - 50 - 70 et réseau 67

46. La modification du tracé de la ligne 19 génère des problèmes de dessertes de la cité à partir de la place de Haldembourg et aura des conséquences non négligeables sur la vie économique du quartier. Difficultés pour rejoindre le centre ville de Strasbourg à partir du périmètre rue du Rieth - rue Curie - rue du Champ de Manœuvre. Comment rejoindre la Rotonde à partir de cette zone? Le choix sur le redéploiement de la ligne 19 n'apparaît pas judicieux au vu de la configuration de la rue du Loess et de la densité de circulation.

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

Remarques du maître d'ouvrage :

Les tracés proposés du BHNS et de la ligne 19 permettent d'améliorer l'accès au centre-ville de Strasbourg depuis Cronembourg. Effectivement, la liaison entre la cité nucléaire et le cœur du vieux Cronembourg n'est plus aussi facile que dans la situation actuelle même si la ligne 50 permet des mouvements de rocade. Une réflexion complémentaire va être engagée par le maître d'ouvrage sur cette question.

47. Le contournement de la place de Haldembourg par le bus n°19 le mercredi et vendredi (jours de marché) est quasiment impossible compte tenu du taux de fréquentation (piétons et stationnement automobiles).

Remarques du maître d'ouvrage :

Les jours de marché, le projet ne permet pas de contourner la place d'Haldembourg. C'est également le cas de la situation actuelle où la ligne 19 est déviée pour éviter la place les jours de marché. La future ligne 19 sera également déviée lors des jours de marché : il est envisageable de rester les jours de marché sur la route de Mittelhausbergen.

48. Le détour prévu par la rue du Champ de Manœuvre et la rue du Löss pour desservir la place du Haldembourg ne se justifie pas dans la mesure où le BHNS passera par la place Arago. Cette option augmente par ailleurs les coûts d'exploitation de la CTS.

Remarques du maître d'ouvrage :

Effectivement, le tracé peut paraître défavorable aux usagers en direction de la l'allée de l'Euro qui seront détournés par la Place d'Haldembourg. Mais, le maître d'ouvrage a souhaité répondre à une demande des habitants car l'arrêt actuel de la Place d'Haldembourg est très utilisé : 1490 voyageurs par jour, le second après celui de la Place Arago.

49. Le projet initial prévoyait que la ligne 19 ne pénètre plus jusqu'à la place de Haldembourg, mais poursuivrait son chemin directement sur la route de Mittelhausbergen. Cette option devrait être maintenue.

Remarques du maître d'ouvrage :

Voir la réponse précédente.

50. Souhaite que la ligne n°19 continue à desservir la place de Haldembourg et la rue Curie les mercredis et vendredi pour garantir l'accessibilité des commerces du Vieux Cronembourg à partir des stations actuelles.

Remarques du maître d'ouvrage :

Voir la réponse N°47.

51. Souhaite (en marge du BHNS) une augmentation de la fréquence et mise en place du bus articulés sur la ligne n°19, essentiellement entre 7h30 et 9h00.

Remarques du maître d'ouvrage :

Les études de transport ont montré qu'avec le BHNS, le trafic sur la ligne 19 allait logiquement baisser ce qui est incompatible avec une augmentation de la fréquence. Le matériel roulant sera bien évidemment adapté aux nombre de voyageurs transportés.

52. Souhaite une prolongation de la ligne 19, rue d'Athènes, Lycée, IUT, rue de Madrid, rue de Zagreb, ECAM rue de La Haye puis carrefour de l'Europe avec connexion avec le BHNS et les lignes 70 et 6A.

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

Remarques du maître d'ouvrage :

Le projet prévoit de redéployer la ligne 19 pour desservir au mieux l'IUT et le lycée avec son terminus à l'allée de l'Euro.

La solution structurante qui permet de mieux desservir le lycée et l'ECAM serait la réalisation du tracé du BHNS au travers le Campus/CNRS :

Dans l'hypothèse d'un tracé du BHNS de contournement du Campus/CNRS, seule la modification du tracé de la ligne 19 pourrait encore apporter des améliorations de desserte.

53. Pénibilité et problème de sécurité pour les usagers de la ligne 19 sur le trajet Rotonde/E3.

Remarques du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage partage cet avis car les bus de la ligne 19 sont remplis aussi bien le soir que le matin ce qui donne cette impression d'inconfort qui sera levée avec le futur projet.

54. Actuellement la ligne 19 est essentiellement empruntée par les étudiants du Lycée Foucault et de la faculté de chimie. Pourquoi ne pas envisager une ligne pour ces usagers?

Remarques du maître d'ouvrage :

La création de ligne dédiée représente des coûts considérables en exploitation. Par ailleurs, les horaires des étudiants ne sont pas réguliers sur la journée.

55. Lors de la réunion publique (juillet 2011) relative au tram A de HautePierre, le public a approuvé à l'unanimité le nouveau tracé présenté concernant la ligne 19. Le dossier BHNS ne prend pas en compte cette modification. Cette décision lèse gravement les intérêts des habitants de Koenigshoffen sans pour autant avoir d'évolution positive à Cronembourg.

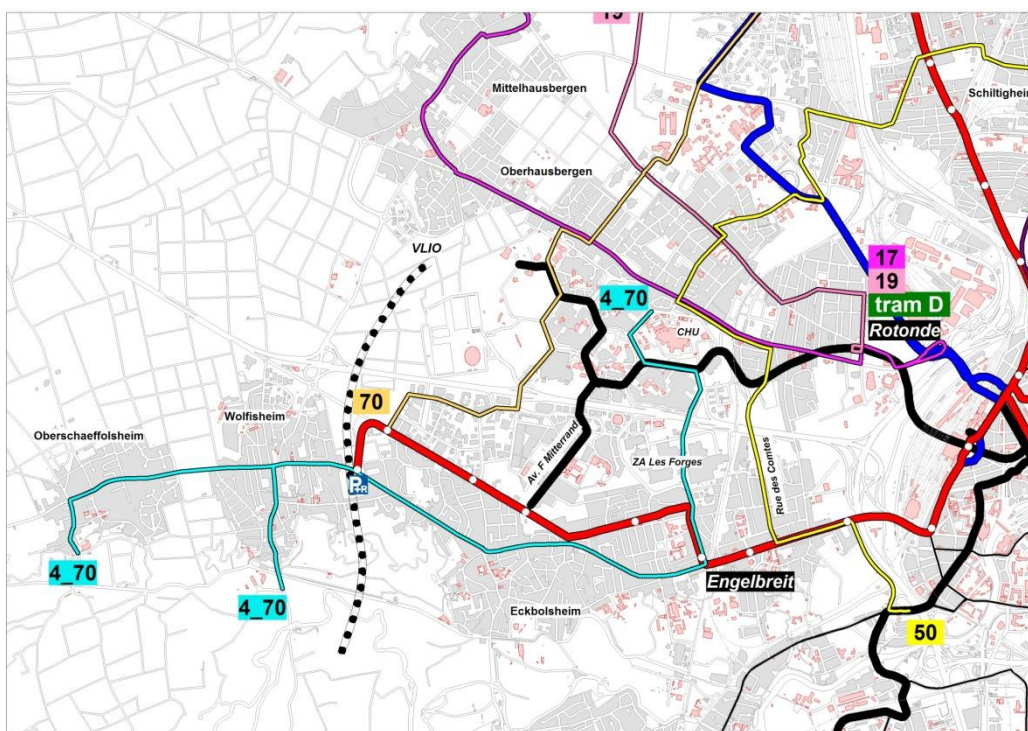
Remarques du maître d'ouvrage :

Les études d'avant-projet ont été l'occasion d'étudier le prolongement de la ligne 19 depuis la Rotonde jusqu'à la route des romains à Koenigshoffen. Compte tenu du coût supplémentaire de cette nouvelle desserte (surcoût d'exploitation compris entre 140 K€HT et 804 K€HT par an en fonction des fréquences retenues), la décision n'a pas été prise de la réaliser.

A noter que dans le cadre du projet de desserte en tram de Koenigshoffen dont la concertation s'est déroulée entre le 15 novembre et le 15 décembre 2011, il a été proposé une desserte en bus de ce secteur avec la future réorganisation de la ligne bus CTS N°50 qui passerait par la rue des Comtes car le tracé du tramway passerait via la route des romains puis la rue d'Engelbreit.

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.



56. L'APEK demande le maintien de l'adaptation du tracé de la ligne 19, telle que déjà décidée, sur les rues des Ducs et des Comtes (pages 83,84 dossier d'enquête et pages 182, 183 étude d'impact).

Remarques du maître d'ouvrage :
Voir la réponse ci-avant.

57. La modification du tracé de la ligne 50 pourrait être une alternative à la suppression de la ligne 19.

Remarques du maître d'ouvrage :

La ligne 19 n'est pas supprimée mais redéployée sur la route de Mittelhausbergen et dessert en plus les nouvelles urbanisations en cours située au-delà de la rue du Læss pour rejoindre l'allée de l'Euro où elle se connecte à la ligne bus N°70.

La ligne 19 est une ligne radiale alors que la ligne 50 est une ligne de rocade : ces fonctions sont donc importantes à préserver dans le cadre de la réorganisation du réseau bus.

58. Le redéploiement des lignes 50 et 70 tel qu'il est présenté apparaît insuffisant pour améliorer la desserte entre Bischheim et les quartiers Est de Schiltigheim et jusqu'à la Robertsau et au Wacken d'une part, et l'Ouest de Schiltigheim d'autre part.

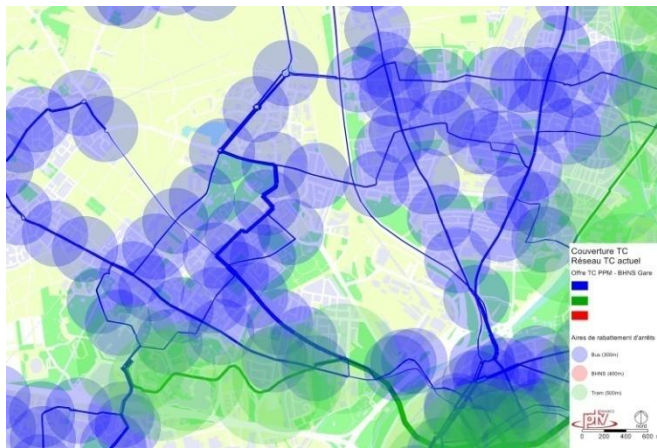
Remarques du maître d'ouvrage :

La couverture du réseau bus entre la situation actuelle et la situation future est améliorée au droit du périmètre du projet :

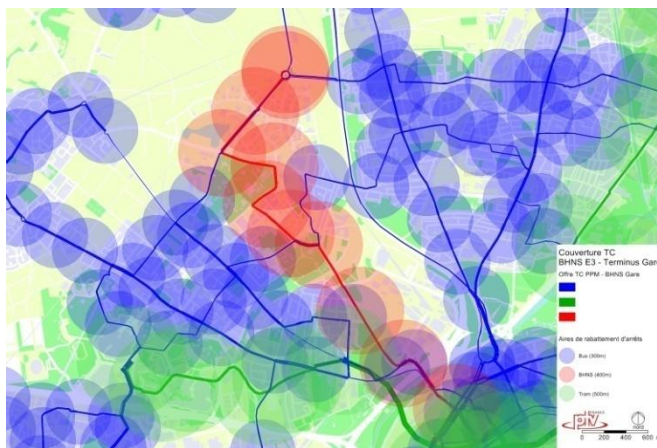
Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

Situation actuelle :



Situation future :



59. Demande une augmentation de la fréquence des lignes 50 et 70 de manière à rendre pleinement attractive une interconnexion avec le BHNS. Il en est de même en ce qui concerne la fréquence nocturne des lignes 4, 6, 50 et 70 qui actuellement apparaît insuffisante.

Remarques du maître d'ouvrage :

La fréquence des lignes 4, 6, 50 et 70 est en général adaptée à la demande de la clientèle : la demande des clients porte surtout sur l'amplitude des horaires des lignes 50 et 70 le soir.

Quelques réclamations portent sur l'offre en soirée de la ligne 4 mais concernent surtout le quartier de Koenigshoffen. Dans ce secteur, le projet de tramway à Koenigshoffen devrait répondre à ces attentes.

60. Demande que la ligne 50 circule en site propre avec le BHNS, rue du Rieth entre les rues de Hochfelden et Lavoisier et que ces deux lignes aient le même arrêt, entre le groupe scolaire et le CSC. Il en est de même sur la suite du parcours vers Schiltigheim, il est aussi nécessaire que la ligne 50 dispose d'un site propre jusqu'à la route de Hausbergen, en prolongeant celle-ci la chaussée réservée au BHNS sur la rue de Hochfelden.

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

Remarques du maître d'ouvrage :

En ce qui concerne la circulation en site propre, la réponse a été donnée au point N°35.

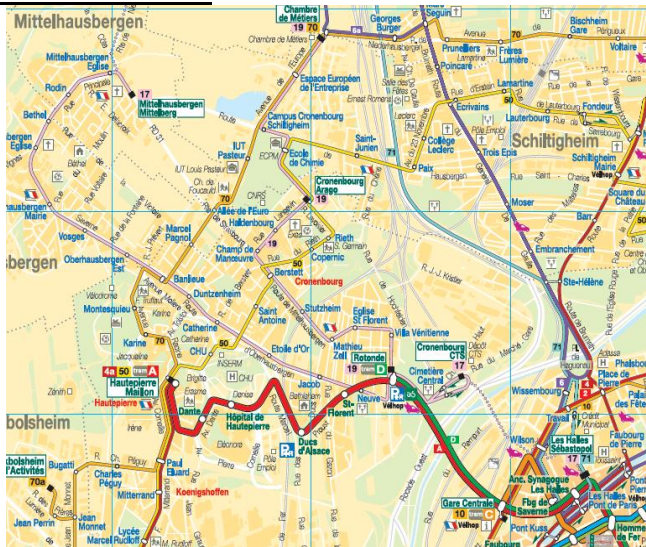
Pour les arrêts, il a été proposé une implantation au nord de la rue d'Hochfelden pour avoir d'une part une inter distance correcte (pas trop courte) avec l'arrêt de la cité nucléaire rue Lavoisier et d'autre part faire bénéficier aux habitants, salariés des logements et activités actuels et futurs de la rue d'Hochfelden d'un arrêt de proximité.

Vu la faible longueur du terre-plein-central de la rue d'Hochfelden au nord de la rue du Rieth et les bénéfices attendus, la réalisation d'un site propre pour la ligne bus CTS N°50 n'a pas été proposée.

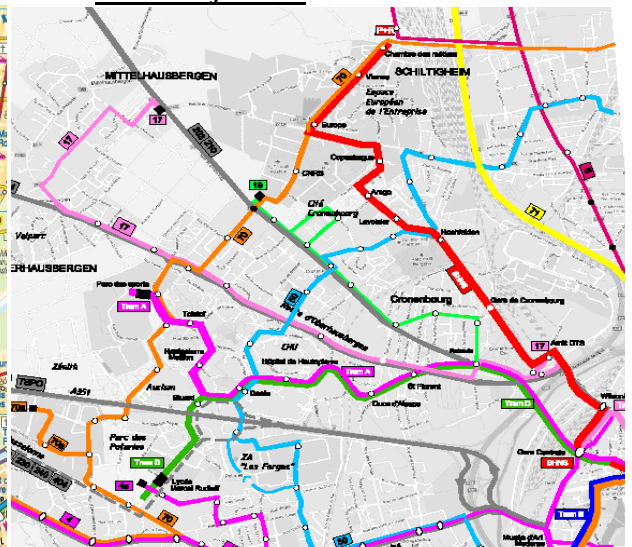
- 61. Demande une desserte des secteurs actuellement non desservis de l'E3 (lycée, ECAM, services de santé, société FOURJS) en modifiant éventuellement le tracé actuel des lignes 17 et 19 ainsi que la ligne 70 qui pourrait traverser Mittelhausbergen pour rejoindre l'E3. Il en est de même pour le bus réseau 67, qui n'a aucune desserte sur l'E3 et n'est relié à aucune ligne CTS.

Remarques du maître d'ouvrage :

Situation actuelle :



Situation future :



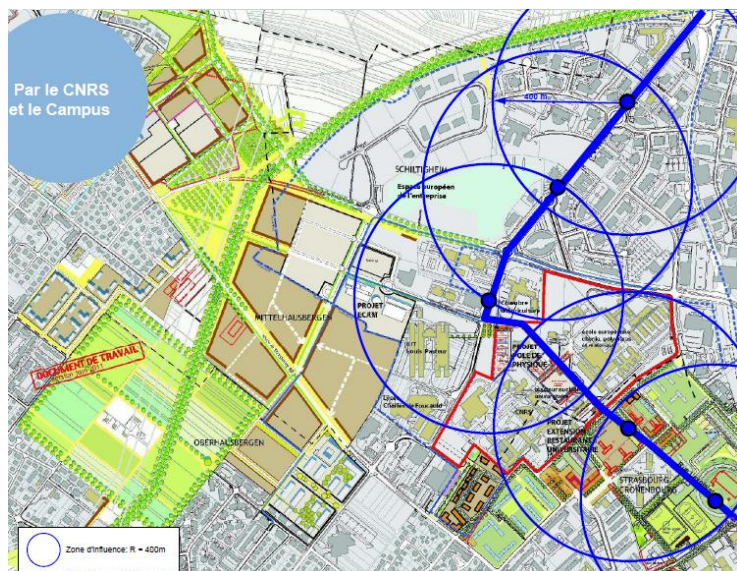
Le projet prévoit de redéployer la ligne 19 pour desservir au mieux l'IUT et le lycée avec son terminus à l'allée de l'Euro.

Enlever la ligne 70 de son itinéraire de l'allée de l'euro irait en défaveur de la desserte des équipements publics cités ci-avant. La prolongation de la ligne 17 jusqu'au cœur de l'E3 n'améliorera pas les déplacements de ses usagers en direction du centre-ville de Strasbourg.

La solution structurante qui permet de mieux desservir le lycée et l'ECAM serait la réalisation du tracé du BHNS au travers le Campus/CNRS :

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.



Dans l'hypothèse d'un tracé du BHNS de contournement du Campus/CNRS, seule la modification du tracé de la ligne 19 pourrait encore apporter des améliorations de desserte.

Les stations

62. Les stations de la ligne n°19 et celles du BHNS trop éloignées, notamment pour la station "Allée de l'Euro" trop éloignée par rapport à la rue de Zagreb (cardiologue Dr. Ludig).

Remarques du maître d'ouvrage :

Le terminus de la ligne 19 est à 1000 m de la rue de Zagreb et à 500 m de la station Europe du BHNS. Ces distances sont effectivement importantes. Une réflexion va prochainement être engagée par le maître d'ouvrage sur cette question. A plus long terme, une desserte efficace de ce secteur par un BHNS à l'occasion de la mise en service de la VLIO permettra d'améliorer sensiblement la situation actuelle.

63. Interrogation sur la suppression de la station "Stutzheim" au vu de la fréquentation importante aux heures de pointes.

Remarques du maître d'ouvrage :

Il n'est pas prévu de supprimer la station "Stutzheim" : il y a cependant une erreur de positionnement de la station sur le plan de la réorganisation du réseau bus.

64. Stations BHNS "Hochfelden" et "Lavoisier" trop proches alors que l'on ignore pour ces tracés toutes les personnes du cœur de la cité qui se rendent dans Cronenbourg Centre.

Remarques du maître d'ouvrage :

L'inter distance de 300m environ est une des plus faibles du parcours : elle s'explique aussi par la densité de population à desservir.

65. Demande le maintien des arrêts "Champs de Manœuvre", "Place de Haldenbourg" (même les jours de marché) et "Place Arago". Souhaite également une correspondance BHNS/ligne 19 à la station Arago.

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

Remarques du maître d'ouvrage :

Les arrêts "Champs de Manœuvre" et "Place de Haldenbourg" sont maintenus dans la proposition de tracé de la ligne 19 restructurée. Le maître d'ouvrage examinera la possibilité de prolonger la ligne 19 jusqu'à la Place Arago.

66. Dans le cadre de l'implantation d'une structure hospitalière au sein du quartier Cronenbourg au niveau du "mail" à créer entre la place Arago et la rue Becquerel, l'EPSAN demande:
- que l'adresse postale du futur établissement "EPSAN-Strasbourg" puisse être conforme au nom de la rue qui sera donné au "mail",
 - que la station BHNS sise sur ce "mail" comporte un abri bus suffisamment dimensionné pour recevoir tous les usagers,
 - que la station sise en face de l'établissement hospitalier porte le nom "EPSAN-Strasbourg".

Remarques du maître d'ouvrage :

L'adressage postal relève de la compétence du service de l'Information Géographique de la CUS. Cette demande sera transmise au service compétent.

La capacité des abris sera supérieure à celle du réseau bus et équivalente à celle du réseau tram.

La dénomination des noms des stations est instruite par une commission de la Ville de Strasbourg composée d'élus et techniciens.

Pistes cyclables

67. La réorganisation du trafic au début de la rue Wodli (au niveau de la trémie) n'accordera pas d'avantage de place aux piétons et cyclistes coté Sud.

Remarques du maître d'ouvrage :

Effectivement ; par contre, sur le côté nord, le projet prévoit de remblayer partiellement la trémie de la rue Wodli pour augmenter l'espace nécessaire à la plateforme BHNS sur laquelle circuleront les cyclistes.

68. Boulevard Wilson, les voies du bus seront-elles autorisées aux cyclistes?

Remarques du maître d'ouvrage :

Sur le boulevard Wilson, il existe des pistes unidirectionnelles de part et d'autre de la plateforme tramway. Il n'est pas prévu pour des raisons de sécurité d'autoriser la circulation des cyclistes dans les couloirs bus qui ne sont pas assez larges.

69. Insuffisance des itinéraires cyclables entre les quartiers Est et Ouest de Schiltigheim.

Remarques du maître d'ouvrage :

Le projet prévoit de rétablir la piste cyclable sur la route d'Hausbergen et de créer une piste cyclable en enrobés le long de l'avenue de l'Europe.

A noter la réalisation prochaine d'une passerelle cyclable de franchissement de l'autoroute A35 et de la voie ferrée sur la route d'Hausbergen dont la mise en service est prévue fin 2014.

70. Afin de garantir leur sécurité, les usagers demandent la séparation entre trottoirs et pistes cyclables, particulièrement dans les rues de Rome et de Madrid ainsi que sous le pont SNCF compte tenu du flux important de véhicules et de l'étroitesse des lieux.

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

Remarques du maître d'ouvrage :

Si le tracé du BHNS nécessite de réaménager la rue de Rome et de Madrid, les études examineront cette demande de séparation des flux.

Sous le pont SNCF, il est prévu côté sud une séparation des flux piétons et cyclistes.

71. La piste cyclable le long de la ligne 50 (rue Lavoisier) est peu fréquentée. Aussi, la création de deux pistes parallèles n'apparaît donc pas justifiée.

Remarques du maître d'ouvrage :

Il ne s'agit pas de créer deux pistes cyclables bidirectionnelles parallèles mais une piste cyclable unidirectionnelle de chaque côté de la rue. Par ailleurs, cet aménagement permet de relier le réseau cyclable déjà existant sur le secteur en assurant la continuité du maillage. Enfin, la création de pistes cyclables le long où à proximité des infrastructures de transports publics répond à une obligation légale.

Chemins piétonniers

72. Les 2 tracés (ligne 19 et BHNS) ignorent le trajet piétonnier obligatoire et trop long pour les personnes âgées.

Remarques du maître d'ouvrage :

L'inter distance entre le tracé du BHNS et de la ligne 19 est de 300m ce qui est une distance usuelle sur le réseau bus.

73. Les usagers demandent que soit portée une attention particulière aux cheminements piétonniers, au positionnement, à la visibilité et à l'éclairage des passages protégés et des trottoirs.

Remarques du maître d'ouvrage :

Les études des cheminements piétons sont réalisés conformément à la loi du 11 février 2005 d'une part, et seront conçus avec une signalétique nouvelle tout comme l'éclairage.

Le maître d'ouvrage a pour habitude également de présenter l'avancement de ses études à l'ensemble des associations d'usagers et notamment le CADR et piétons 67 sensibles à ces problématiques.

Environnement

74. Recommande la plantation d'arbres à racines pivot le long des pistes cyclables pour éviter leur soulèvement par les racines latérales superficielles (cas de la piste cyclable rue de Hochfelden entre les rue de Dettwiller et de la Vilette).

Remarques du maître d'ouvrage :

Le choix des essences intégrera également les problématiques racinaires.

75. Dans le cadre du respect de la biodiversité demande le remplacement des arbres rue Lavoisier par des tilleuls.

Remarques du maître d'ouvrage :

Il est prévu de remplacer les arbres par des tilleuls.

76. S'oppose à l'abattage des arbres rue Lavoisier qui actuellement joue un rôle d'écran antibruit.

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

Remarques du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage examinera une solution dans le but de préserver les arbres existants. Cependant, certains arbres seront très certainement à abattre au droit de la station notamment.

77. Conteste la plantation d'arbres du côté cimetière compte tenu de l'alignement d'arbres déjà existants à l'intérieur du cimetière.

Remarques du maître d'ouvrage :

Le projet s'inscrit également dans une démarche de valorisation des espaces publics avec notamment la réalisation de plantations comme des arbres d'alignement par exemple qui participent à la qualité de vie des habitants ; c'est pourquoi il est proposé cette végétalisation entre les places de stationnement situées le long du cimetière.

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

ANNEXE 13

Réponse du maître d'ouvrage à l'annexe 2

1. L'Arrêté du Conseil de CUS du 15 avril 2011 relatif au périmètre de sauvegarde du CNRS.

Remarques du maître d'ouvrage :

La délibération du 15 avril 2011 figure en pièce jointe.

2. Le nombre de rotations/jour du BHNS en semaine et le week-end

Remarques du maître d'ouvrage :

Le nombre de rotation par jour du BHNS calculé au stade de l'avant-projet est de :

- 130 rotations par jour en semaine
- 110 rotations par jour le samedi
- 70 rotations par jour le dimanche

3. Au regard des erreurs figurants sur le dossier de mise en compatibilité du POS de Bischheim (page 123) quelle est la surface exacte de l'emplacement réservé A1, **avant et après** le projet de mise en compatibilité du POS.

Remarques du maître d'ouvrage :

Il y a une erreur matérielle sur la surface initiale de l'emplacement réservé A1 qui est bien supérieure à 62 ares, valeur de la surface future de l'emplacement réservé A1.

4. Le nombre maximum de places de stationnement dans le P+R est de 168 places avec un aménagement au sol (votre courriel du 24 octobre 2012). Compte tenu de l'extension possible de ce P+R, quelle est le nombre maximum de places de stationnement envisageable sur la zone correspondante à l'emplacement réservé C19.

Remarques du maître d'ouvrage :

Sur l'emplacement réservé C19, il n'est pas possible dans la configuration actuelle de l'emplacement réservé de dépasser 168 places sauf à construire du stationnement en ouvrage ou à modifier à nouveau sa surface.

5. Par courriel en date du 1^{er} Novembre 2012, le président de la commission d'enquête avait demandé au Chef de Projet un extrait du plan cadastral de la zone d'implantation de l'Hôtel KYRIAD. Les deux figures transmises en réponse (votre courriel du 06 novembre 2012) font apparaître une représentation très schématique de l'emprise du tracé BHNS.

Aussi, de manière à pouvoir nous prononcer avec précision sur les interrogations de cet établissement, nous vous demandons de bien vouloir nous adresser un extrait du plan parcellaire de cette zone sur lequel figurent avec précision l'emprise exacte du projet BHNS.

Remarques du maître d'ouvrage :

Le document demandé figure en pièce jointe

Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

6. Le prolongement de rue Hochfelden au niveau du carrefour de la rue du Rieth a été configuré en prévision d'un aménagement en site propre. Quels est le devenir de ce tronçon.

Remarques du maitre d'ouvrage :

Il a été envisagé dans les études antérieures de réaliser un site propre pour le bus de la ligne CTS N°50. Compte tenu du faible linéaire du site propre (300m) et du cout des travaux nécessaires au regard du faible potentiel de gain de vitesse commerciale, la solution de site propre a été écartée. Celui-ci fera donc l'objet d'un traitement paysager.

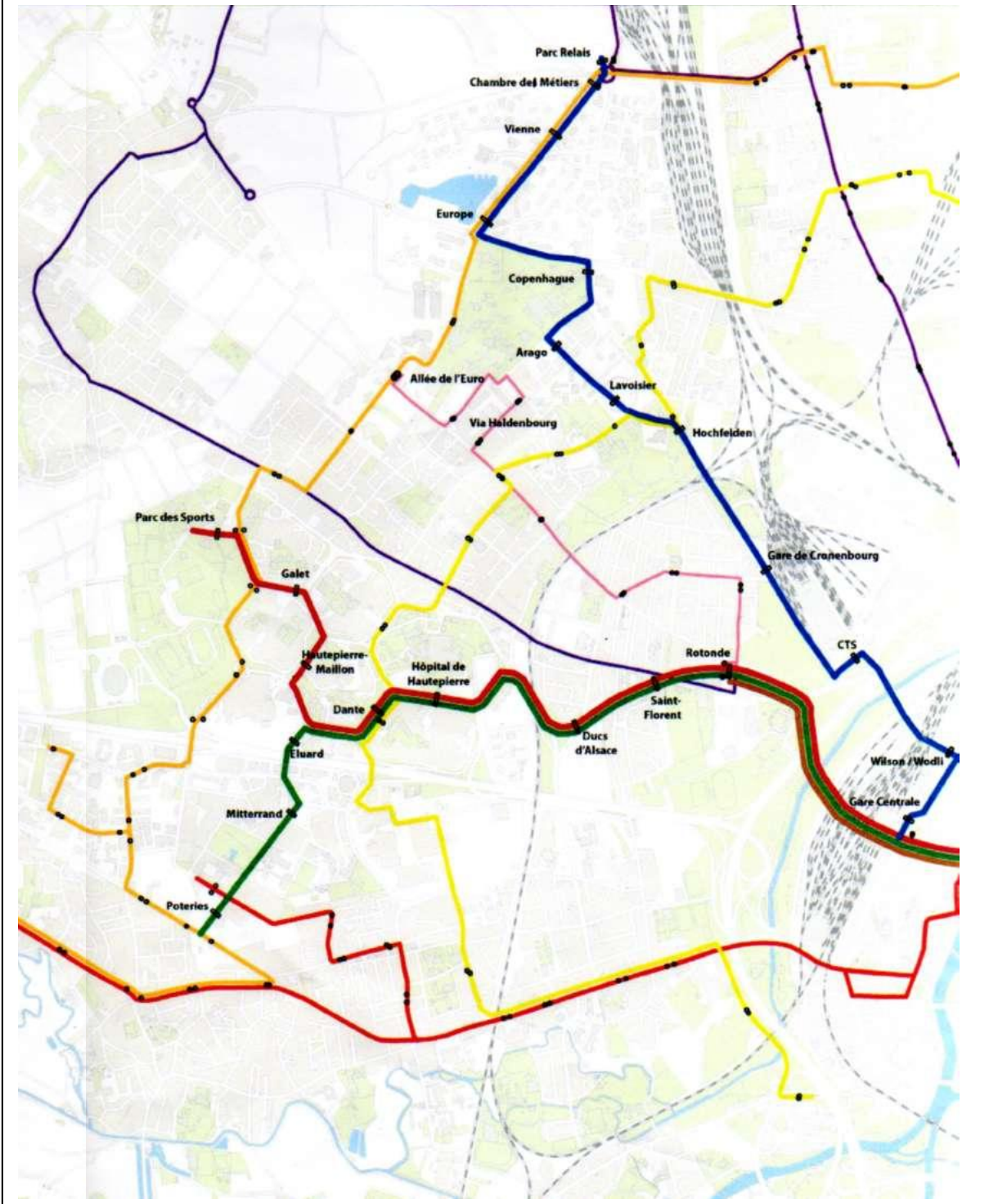
Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

ANNEXE 13

Projet du réseau CTS fin 2013

Le réseau fin 2013, à l'horizon du BHNS et de l'extension des lignes A et D



Enquête publique

Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.