

# 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 3**

**PIECES JOINTES**  
(Courriers - registres - mails)

**COMMISSION D'ENQUETE**

**Président : Monsieur Jean ANNAHEIM**

**Membres : Madame Brigitte REIBEL  
Monsieur Thierry TOURNIER**

<b>Pièce n°1</b> :	<u>Lettre n° 1</u> - Mme Marie-Françoise JANOT	5
<b>Pièce n°2</b> :	<u>Lettre n° 2</u> - Docteur Thomas LUDIG	7
<b>Pièce n°3</b> :	<u>Lettre n° 3</u> - M. Pierre LE GOFF	8
<b>Pièce n°4</b> :	<u>Lettre n° 4</u> - M. Jean-Luc WEBER	11
<b>Pièce n°5</b> :	<u>Lettre n° 5</u> - M. Christian VOLTOLINI	16
<b>Pièce n°6</b> :	<u>Lettre n° 6</u> - M. Francis RAUL	17
<b>Pièce n°7</b> :	<u>Lettre n° 7</u> - M. D. KAROL	19
<b>Pièce n°8</b> :	<u>Lettre n° 8</u> - Mme Fabienne KELLER	21
<b>Pièce n°9</b> :	<u>Lettre n° 9</u> - Mme Violaine DELARCHAND	23
<b>Pièce n°10</b> :	<u>Lettre n° 10</u> - M. Jean-Daniel ZETER et M. Joseph HERMAL	24
<b>Pièce n°11</b> :	<u>Lettre n° 11</u> - M. Roland REINBOLD	27
<b>Pièce n°12</b> :	<u>Lettre n° 12</u> - M. François GIORDANI	30
<b>Pièce n°13</b> :	<u>Lettre n° 13</u> - Mme Monique GRALL	33
<b>Pièce n°14</b> :	<u>Lettre n° 14</u> - Mme Françoise MERCADIE	35
<b>Pièce n°15</b> :	<u>Lettre n° 15</u> - M. Pierre OZENNE	40
<b>Pièce n°16</b> :	<u>Lettre n° 16</u> - M. Kevin BENOIT	50
<b>Pièce n°17</b> :	<u>Lettre n° 17</u> - M. Jean-Luc HEIMBURGER	52
<b>Pièce n°18</b> :	<u>Lettre n° 18</u> - Mme Anne SCHUMANN	53
<b>Pièce n°19</b> :	<u>Lettre n° 19</u> - Schilick Ecologie	69
<b>Pièce n°20</b> :	<u>Lettre n° 20</u> - Comité des directeurs de laboratoire du campus du campus de Cronembourg	71
<b>Pièce n°21</b> :	<u>Registre de Cronembourg</u>	73
	- Mme Geneviève BIELLMANN et M. Henri BRENET	73
	- Monsieur et Madame CLAUDE	73
	- Madame STOLL et Monsieur BLOTT	73
	- Monsieur Raymond RUSCH	74

**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.*

- Madame Anne LECAT	74
- Madame Bernadette HAETTEL	75
- Monsieur HOELLINGER	76
<b>Pièce n°22 : <u>Registres de la Communauté Urbaine de Strasbourg</u></b>	77
- Monsieur Kévin BAAL	77
- Madame Marie-Françoise JANOT	78
- Madame Françoise MERCADIE	80
<b>Pièce n°23 : <u>Registre de Schiltigheim</u></b>	81
- Monsieur H. LE VIGOUROUX	81
- Monsieur Vincent LEPORT	81
- Monsieur Claude KRAUTH	81
- Monsieur Francis RAUL	82
- Madame ANNE SOMMER	84
- Madame Geneviève SPRAUEL	85
- Monsieur Yves BOURGAREL	87
<b>Pièce n°24 : <u>Registre commun à l'E3 et à la Gare Centrale de Strasbourg</u></b>	88
- Monsieur Raymond RUSCH	88
- Docteur Thomas LUDIG	89
- Monsieur Jean-Michel VAILLY	90
- Monsieur Ch. BARBOT	91
- Monsieur Roland ARBOGAST	91
- Madame Laetitia HOLTZ	92
- Madame Michèle STROHMENGER	92
- Madame Denise SPINGOS	93
- Monsieur Pierre REIBEL	94
- Monsieur Joël FORTHOFFER	94
- Madame Odile BAUER	95
- Madame Florence BURVINGT	95
- Monsieur. Romain WEISSENBACHER	96

**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 Véronique DENNY	97
- Monsieur. Joseph CHUCRI (A.P.E.K.)	98
- Madame Suzanne TAZELMATI	107
<b>Pièce n°25 : <u>Registre de Bischheim</u></b>	108
- Monsieur Gaël THOMAS	108
- Monsieur fabien WEISS	108
- Anonyme	109
- Monsieur F.GRIMM	110
<b>Pièce n°26 : <u>Courriels</u></b>	114
1. Monsieur C. Duval	114
2. Monsieur Eric FINCK	114
3. Docteur Thomas LUDIG	115
4. Madame Christel KOHLER	116
5. Monsieur et Madame Alain LECAT	117
6. Pétition de l'ECAM	119
7. Mme Nathalie GIUBILEI Porte Parole EELV CUS Nord	123
8. Mme Anne-Lise COLLET	126
9. Madame Françoise MERCADIE	127
10. Monsieur Didier LOZACHMEUR	128
11. Monsieur Patrick WILMS	129
12. Madame Pascale BERGMANN	130
13. Monsieur Rolf ENSMINGER	131
14. Monsieur Frédéric LE JEHAN	132
15. CARD 67	134
16. Monsieur Arnaud LEHMANN	135

***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.*



## Pièce n° 1

### Lettre n° 1 - 1/2

Madame Marie-Françoise JANOT  
9 rue Albert Einstein 67200 Strasbourg

*Lettre N° 1-1/2*

*Strasbourg, le 10 Octobre 2012*

Mme Marie-Françoise Janot  
9 rue Albert Einstein  
67200 - Strasbourg

Objet : enquête publique sur le BHNS de la gare de Strasbourg à Schiltigheim

#### **LE BHNS :**

**Les objectifs principaux** d'un tel moyen de transport mis en avant par la collectivité sont :

- obtenir des performances proches de celles d'un tramway sur fer en site propre;
- diminuer la circulation automobile en ville et dans les quartiers urbains en mettant en service un moyen de transport collectif attractif;
- permettre aux personnes en difficultés économiques de se déplacer à des coûts modestes.

**Le moyen choisi** pour le trajet concerné est un BUS à HAUT NIVEAU de SERVICE. Pour répondre aux objectifs :

- ce bus circule en site propre partout où c'est techniquement possible;
- il est prioritaire aux croisements.

Le projet soumis à la concertation publique en février 2011 prévoyait **la circulation du BHNS en site propre dans la traversée de la cité nucléaire** (8000 habitants). Il avait recueilli l'accueil favorable des habitants.

**Dans le projet qui nous est soumis aujourd'hui, le site propre à travers la cité nucléaire a été abandonné. La priorité est donnée au stationnement et à la circulation automobile.**

#### **Conséquences prévisibles :**

- dégradation des performances. Impossibilité de garantir les horaires de passage aux stations à partir de la fin de la rue de Hochfelden.
- problèmes de sécurité rue Lavoisier : sur cette rue se trouvent les entrées de 2 écoles et du collège. Il y a une forte fréquentation par les piétons, surtout aux heures d'entrées et sorties scolaires, qui sont justement les heures de pointe.
- insatisfaction des salariés et des étudiants qui vont travailler ou étudier à l'Espace Européen de l'Entreprise et dans les établissements de l'Université et de la Recherche (8000 personnes) et pour qui la tenue des horaires est primordiale.
- la réduction de la circulation automobile sur le trajet prévu sera de ce fait limitée.

**Ce choix de ne pas gêner la circulation automobile et le stationnement dans la cité nucléaire est incohérent et incompréhensible.** En effet :

- la vingtaine de places de stationnement rue Lavoisier n'est pas pénalisante pour les habitants de cette rue, qui ont du stationnement dans les allées intérieures qui desservent leurs entrées. D'autre part Cus-Habitat a créé un grand parking à proximité, qui est sous-utilisé.
- le projet initial prévoyait un sens unique rue Lavoisier très peu pénalisant pour les automobilistes.

La Ville de Strasbourg se veut un modèle pour le développement des transports en commun. Elle a parfaitement réussi avec le tramway, dont le succès a dépassé les prévisions les plus optimistes. Les personnes qui, au départ, s'étaient mobilisées contre les restrictions imposées par le tram aux automobilistes et contre l'abattage d'un certain nombre d'arbres sont maintenant pour la plupart ravies de pouvoir disposer de ce moyen de transport. Il ne fait pratiquement pas de doute qu'il en sera 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.*

## Pièce n° 1

Lettre n° 1 - 2/2

Madame Marie-Françoise JANOT  
9 rue Albert Einstein 67200 Strasbourg

*Lettre N° 1 - 2/2*

même pour le BHNS si celui-ci tient ses promesses. Pour cela **il faut revenir au site propre dans la cité nucléaire.**

Il faut aussi remarquer que les habitants de la cité nucléaire sont majoritairement de situation très modeste; il y a beaucoup de familles monoparentales, de retraités aux faibles pensions, de jeunes sans travail, économiquement fragiles. Le coût des déplacements en automobile est en augmentation, et la tendance ne s'inversera pas. Pour cette population aux faibles ressources, l'accès à des transports performants et de qualité à des prix raisonnables est primordial.

### **LES LIGNES DE BUS :**

- **Le bus 19** : il doit être prolongé sur la route de Mittelhausbergen qui s'urbanise. Le détour prévu par la rue du Champ de Manoeuvre et la rue du Loess pour desservir la place de Haldembourg ne se justifie pas dans la mesure où le BHNS passera par la place Arago. En effet, la place de Haldembourg est à une centaine de mètres de la place Arago, et à moins de 300m de la route de Mittelhausbergen.

Ce détour est pénalisant pour les voyageurs qui voudront se rendre route de Mittelhausbergen, notamment les étudiants du Lycée Charles de Foucault, de l'école des Arts et Métiers, les résidents de la résidence universitaire en construction, et ceux de la future résidence pour personnes âgées.

Il est aussi pénalisant pour la CTS, car il augmente les coûts d'exploitation.

**Le projet initial prévoyait que le bus 19 ne pénétrerait plus jusqu'à la place de Haldembourg, mais poursuivrait son chemin directement sur la route de Mittelhausbergen. Cette option devrait être maintenue,** car elle n'occasionne pas de gêne importante pour les habitants de la cité nucléaire.

*M F Janot*

### ***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.*

Pièce n° 2

Lettre n° 2

Docteur Thomas LUDIG

Co-gérant SIMSE - 1 rue du Zagreb - 67300 Schiltigheim

*Lettre N° 2*

# SIMSE

IMAGERIE MÉDICALE

Société d'Imagerie Médicale Strasbourg Europe

D David BINDOU • D Alexandre GLOCK • D Nathalie KLEIN • D Thomas LUDIG • D Rachel MALL  
D André MEYER • D Michèle MULLER NUSSLI • D Claude SCHAAL • D Marc WALTER • D François ZELTNER

**Espace Européen de l'Entreprise - 1 rue de Zagreb - 67300 Schiltigheim**  
**TEL 03.90.20.16.00 - FAX 03.90.20.16.04**

Monsieur Jean ANNAHEIM  
Président de la compagnie des  
commissaires-enquêteurs région  
Alsace Moselle  
11 rue Wimpfeling  
67600 Sélestat

Schiltigheim, le 16 octobre 2012

Monsieur Le Maire,

Suite à ma visite lors de la consultation publique proposée à la chambre des métiers, je me permets de faire quelques remarques concernant la desserte et la signalisation de l'Espace européen de l'Entreprise à Schiltigheim :

Concernant la desserte par transports en commun, nous sommes surpris de l'absence de desserte de la partie ouest de l'Espace européen de l'Entreprise à Schiltigheim ; en effet, notre centre de radiologie et de sénologie, qui assure une mission de service public (notre groupe représente 17 radiologues), se situe à plus de 500m du rond point de l'Europe... ce qui représente une difficulté importante pour tous les patients qui souhaitent se rendre dans notre structure, en particulier pour les personnes âgées, les personnes handicapées ou sujettes à la douleur !

D'autre part, le centre de radiologie et de sénologie n'est pas isolé dans ce secteur ; dans le bâtiment, le Dr Burcheri, angiologue, exerce son activité depuis avril 2012, et dans un très proche avenir, un laboratoire d'analyses médicales va voir le jour.

Cela représente un flux important de patients, probablement plus de 500 par jour dans un avenir très proche, drainant en particulier notre patientèle historique du centre de Cronembourg.

Concernant la signalétique de la zone, nous déplorons l'absence de mise à jour des plans de l'Espace européen de l'Entreprise à Schiltigheim sur internet et GPS ; nous déplorons également la signalétique défectueuse du plan affiché place de Paris avec confusion entre les rues de Lisbonne et de Zagreb, et surtout l'absence de visibilité de ce plan pour les gens circulant dans la zone : cette zone est nouvelle et mérite mieux en terme de signalétique !

Nous souhaitons donc une desserte de transports en commun à hauteur du rond point à l'entrée ouest de l'Espace européen de l'Entreprise à Schiltigheim et la mise à jour rapide des plans, en particulier GPS et internet.

Dans l'espoir que ces remarques seront prises en compte et que la traduction sur le terrain sera effective, veuillez accepter, Monsieur, l'expression de ma haute considération.

Docteur Thomas LUDIG  
Co-gérant SIMSE

RADIOLOGIE - ECHOGRAPHIE - DOPPLER - SENOLOGIE - DENSITOMETRIE OSSEUSE - RADIOLOGIE PEDIATRIQUE - CONE BEAM - SCANNER - IRM

7

### **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.*



## Pièce n° 3

Lettre n° 3 - 1/3  
Monsieur Pierre LE GOFF  
5 rue Paracelse 67200 Strasbourg

Pierre LE GOFF  
5 rue Paracelse  
67200 STRASBOURG

*Lettre N° 3 1/3*  
A Strasbourg, le 22 octobre 2012

### Enquête Publique BHNS

octobre 2012

Si cette nouvelle ligne de transport publique est à mon avis indispensable pour les étudiants de l'Ecole Supérieure de Chimie, l'Institut supérieur de physique, pour les chercheurs du CNRS, pour les étudiants des différentes écoles et établissements publics (SDEA etc...) sis en dehors de l'enceinte du CNRS et pour les personnes qui travaillent à l'espace Européen de l'entreprise, le tracé retenu dans l'avant projet attire de ma part certaines remarques et propositions.

La première remarque concerne le pourcentage de clients empruntant la ligne 19. D'après l'avant projet, 30% des voyageurs emprunteraient la ligne 19. Où vont les autres 70% ? Lors d'une assemblée plénière du Conseil de quartier du secteur concerné, la question avait été posée à un représentant de la ville responsable du projet. Sa réponse avait été "Ailleurs"! Si, effectivement, de nombreuses personnes, notamment des étudiants ou des personnes travaillant à l'Espace européen de l'entreprise, se rendent à la gare. En dehors des heures de pointes, la ligne 19 est essentiellement empruntée par des habitants de Cronenbourg qui se rendent en Ville pour *effectivement aller ailleurs*.

La ligne 19, actuellement très utilisé, qui dessert le cœur de la cité de Cronenbourg, dont le tracé à été modifié dans l'avant projet, ne pourra plus circuler les jours de marché en raison de l'encombrement des rues adjacentes de la place de Haldenbourg. En effet, l'avant-projet le fait circuler rue du Champ de Manœuvre, place de Haldenbourg puis emprunter la rue du Loess avant de rejoindre la route de Mittelhausbergen. Nota : Dans le trajet existant, le 19 n'emprunte pas la rue du Champ de Manœuvre mais la rue Curie. Compte tenue de la configuration du trajet prévu, de l'étroitesse de la rue du Loess et de la densité de la circulation aux heures de pointe dans la rue précitée, il me semble difficile que le bus 19 emprunte le trajet prévu.

D'autre part, la suppression de la ligne 19 qui, comme cité précédemment, dessert le cœur de la cité (commerces, marché bihebdomadaire, bientôt un établissement de l'EPSAN, sans oublier un centre médical, une pharmacie, un laboratoire et bientôt un mini centre commercial en remplacement de l'ancienne COOP devenue Mutant (maintenant fermé), aura des conséquences non négligeables sur ce petit poumon économique nécessaire à la vie du quartier. Concernant le marché, celui-ci est le deuxième en ordre

#### **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.*

## Pièce n° 3

Lettre n° 3 - 2/3  
Monsieur Pierre LE GOFF  
5 rue Paracelse 67200 Strasbourg

*Le file N° 3 2/3*

d'importance de la Ville de Strasbourg et il n'y a pas que les habitants de la Cité qui sont clients. Il n'y a que voir le nombre de chalands qui empruntent la ligne 19 les mercredis et vendredis.

\*

\*\*

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

Lors d'une réunion plénière du Conseil de quartier, l'idée avait émise de faire circuler ce bus rue du Rieth puis, successivement, emprunter la rue Curie (ou il existe déjà un arrêt), rue Langevin, la place Arago, la rue Lavoisier puis continuer son trajet par la rue Képler.

\*

\*\*

Concernant le trajet prévu dans la cité, qui prévoit de faire emprunter par le BHNS la rue Lavoisier puis 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.

- Traversée de l'actuel secteur d'Alembert :

Les bâtiments situés dans cette zone sont encore habités et si l'on tient compte du temps qu'il a fallu pour débiter la démolition des immeubles du secteur Gay Lussac. Dans trois ans l'espoir pourra être caressé de voir passer le BHNS dans ce secteur !

- Traversée du CNRS :

Le CNRS refuse déjà une intrusion dans son enceinte.

La solution restante, pour faire passer le BHNS dans la cité, consisterait à faire emprunter au BHNS, à partir de la place de la place Arago, le parcours actuel de la ligne 19 qui comporte 3 virages à angle droit peu praticable par un BHNS.

\*

\*\*

Solution proposée :

### **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.

## Pièce n° 3

### Lettre n° 3 - 3/3

Monsieur Pierre LE GOFF  
5 rue Paracelse 67200 Strasbourg

*Lettre N° 3 3/3*

Il serait tout d'abord bon de rappeler que la CTS n'est pas une régie de la Ville de Strasbourg mais de la Communauté Urbaine de Strasbourg 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 Charmes, soit une distance d'environ 900m. La partie réservée au BHNS en site propre n'est que de 450 m (et non 4 km comme cité dans l'avant-projet ?) jusqu'à la rue du Rieth.


D'autre part, sur la commune de Schiltigheim, il existe un terrain libre de toute construction qui se situe à l'Est de "GROUPAMA" sur la commune de Schiltigheim 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 route 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 raccourci et le BHNS mériterait vraiment son nom.

A la grande satisfaction des habitants de la Cité, la Ligne 19, maintenue, serait moins chargée et par conséquent le Tram à partir de la rotonde également.

\*  
\*\*

Observation : c'est, je suppose, pour éviter que le BHNS ne soit pas rentable pendant les heures creuses, que la Ville de Strasbourg a projeté de faire passer ce bus dans et par la cité.

Pierre LE GOFF



#### **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.*



Pièce n° 4

Lettre n° 4 - 1/5

Monsieur Jean-Luc WEBER  
SNC EUROLAC - 5 rue du Maréchal Foch - 67380 Lingolsheim

Lettre N° 4 1/5

## SNC EUROLAC

71 rue du Maréchal Foch  
67380 LINGOLSHEIM

Monsieur Jean ANNAHEIM  
Président de la Commission d'Enquête  
Service conduite de projets de transports  
Communauté urbaine de Strasbourg  
1 parc de l'Etoile  
67076 STRASBOURG cedex  
RAR 1A 077 182 5616 3

Lingolsheim, le 23 octobre 2012  
Concerne BHNS/Espace Européen de l'Entreprise  
Nos réfs JLW/MB

Monsieur le Président,

Propriétaires et exploitants de l'Hôtel KYRIAD Prestige et du Restaurant le K situés 2 Avenue de l'Europe, nous sommes directement concernés par le projet de création de la ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare de Strasbourg et l'Espace Européen de l'Entreprise.

Dans le cadre de l'enquête publique relative à ce projet qui se déroule du 24 septembre 2012 au 3 novembre 2012, nous vous faisons part de nos observations à savoir :

- L'emprise projetée empiètera sur 25 places de stationnements, y compris celles destinées aux personnes à mobilité réduite. La suppression de ces 25 places de stationnements sur 49 ne peut être envisagée car :
  - Ces places figurent au permis de construire.
  - Elles sont nécessaires à l'exploitation de l'hôtel et du restaurant.
  - La configuration du terrain d'assiette et l'implantation du bâtiment ne permettent pas de trouver des places de substitution du même nombre.
- La cession de cette emprise tombant dans le projet BHNS entrainerait des travaux importants car l'ensemble de nos réseaux sont en limite de propriété. Il faudrait ainsi déplacer les réseaux et équipements privés (liste non limitative) suivants :
  - Les regards de branchement au réseau d'assainissement
  - La fosse à comptage d'eau
  - Les chambres de tirage Vidéo et France Télécom
  - Les lampadaires
  - Les enseignes de l'hôtel et du restaurant
  - Le portail automatique
  - La clôture.

Page 1/2

Tel 03 88 10 26 20 - Fax 03 88 10 26 29

SNC au capital de 650 000 € - RCS 484 003 579- TI STRASBOURG - TVA FR95 484 003 579

### 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.

Pièce n° 4

Lettre n° 4 - 2/5

Monsieur Jean-Luc WEBER  
SNC EUROLAC - 5 rue du Maréchal Foch - 67380 Lingolsheim

Lettre N° 4 2/5

- Les travaux de création d'un nouveau parking de 25 places et de reprises des ouvrages exécutés généreraient des coûts au niveau :
  - Des reprises des réseaux et équipements cités plus haut
  - De la reprise de l'ensemble du réseau d'assainissement
  - Des travaux de création du nouveau parking
  - De la reprise des espaces verts et plantations
  - Des pertes d'exploitation de l'hôtel et du restaurant occasionnées par les travaux.
- Notre parking est privé et réservé exclusivement à nos clients, de plus il est sécurisé par une clôture et un portail automatique fermé la nuit. Il n'est pas envisageable de trouver une solution de stationnement alternative à proximité pour le confort et la sécurité de nos clients.
- Nous sommes un établissement recevant du public, de type O L N X PS de catégorie 3, effectif maximal autorisé 396 personnes, donc soumis à une réglementation particulière. Une des prescriptions figurant au permis de construire est notamment la dimension de la voie échelle sur la façade principale qui doit être de 7,00 ml libre de tout stationnement. Par conséquent, il nous est impossible d'une part de céder cette emprise de 3,75 ares et supprimer ces 25 places de stationnements et d'autre part créer à nouveau ces 25 places à l'avant du bâtiment car cette nouvelle configuration ne permettrait pas d'avoir une voie échelle de 7,00 ml, donc de ne plus être conforme aux prescriptions de la Commission Départementale de la Sécurité et de l'Accessibilité.
- A l'examen du plan qui définit l'emprise de ce projet et les parcelles à acquérir, nous constatons que sur le tronçon de l'Avenue de l'Europe situé entre les deux ronds points nous concernant, les emprises à acquérir sont principalement des aménagements en espaces verts sauf la nôtre qui est du parking et équipements y relatifs.

Nous vous informons avoir adressé le 2 février 2012 à la Communauté Urbaine de Strasbourg, Direction de la Mobilité Urbaine et à la Ville de Schiltigheim, un courrier recommandé avec accusé de réception spécifiant notre refus pour les raisons que nous avons évoquées.

Nous sommes conscients de l'enjeu de ce projet et du service qu'il apportera à l'ensemble des sociétés, collaborateurs et clients de l'Espace Européen de l'Entreprise, mais nous ne pouvons accepter toute cession de parcelle et vous demandons de revoir l'emprise au droit de notre propriété.

Veillez Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.

*Jean-Luc Weber*

Pièces jointes

- copie des courriers du 2 février 2012 adressées à la Communauté Urbaine et à la Ville de Schiltigheim
- copie de l'extrait de plan précisant l'emprise

Page 2/2

**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.



Pièce n° 4


Lettre n° 4 - 3/5

Monsieur Jean-Luc WEBER  
SNC EUROLAC - 5 rue du Maréchal Foch - 67380 Lingolsheim

*Lettre N° 4 3/5*

**SNC EUROLAC**  
71 rue du Maréchal Foch  
67380 LINGOLSHEIM

---



**Ville et Communauté Urbaine**  
Direction de la Mobilité et des Transports  
1 parc de l'Etoile  
67076 STRASBOURG cedex  
RAR 1A 064 768 2351 8

Lingolsheim, le 2 février 2012  
Concerne ligne BHNS  
Nos réfs JLW/MS

Monsieur,

Nous avons bien reçu votre lettre du 30 janvier 2012, relative à la création d'une ligne BHNS de la Gare Centrale à l'Espace Européen de l'Entreprise.

Nous attirons votre attention sur le fait qu'il nous est impossible de céder l'emprise prévue sur le plan annexé pour les raisons suivantes :

1. Nous sommes un établissement recevant du public, donc soumis à une réglementation particulière ; en effet nous exploitons l'hôtel Kyriad Prestige et le restaurant Le K.
2. L'emprise projetée empiète sur 25 places de stationnement, y compris celle destinée aux personnes à mobilité réduite. La suppression de ces 25 places sur 49 extérieures ne peut être envisagée.
3. De même, il ne peut être envisagé de déplacer ces places vers le bâtiment, car nous sommes soumis à une réglementation particulière pour l'accessibilité des pompiers.
4. Enfin, la cession de cette parcelle entrainerait des surcoûts importants pour des travaux sur les réseaux d'eau, d'assainissement, réseaux électriques et courants faibles, déplacements d'enseignes, du portail automatique, de la clôture.

Page 1/2

---

Tel 03 88 10 26 20 - Fax 03 88 10 26 29  
SNC au capital de 650 000 € - RCS 484 003 579- TI STRASBOURG - TVA FR95 484 003 579

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.

Pièce n° 4

Lettre n° 4 - 4/5

Monsieur Jean-Luc WEBER  
SNC EUROLAC - 5 rue du Maréchal Foch - 67380 Lingolsheim

*Lettre N° 4 4/5*

## SNC EUROLAC

71 rue du Maréchal Foch  
67380 LINGOLSHEIM

 COPIE

Mairie de Schiltigheim  
*A l'attention de M. le Maire*  
110 route de Bischwiller  
67300 SCHILTIGHEIM

Lingolsheim, le 2 février 2012  
Nos réfs JLW/MS

Monsieur le Maire,

Nous vous prions de trouver ci-joint copie du courrier que nous adressons ce jour à la Ville et Communauté Urbaine de Strasbourg, en réponse à la correspondance qui nous a été adressée concernant le projet de la BHNS.

Vous en souhaitant bonne réception,

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

*Jean-Luc Weber*  


Tel 03 88 10 26 20 - Fax 03 88 10 26 29  
SNC au capital de 650 000 € - RCS 484 003 579- TI STRASBOURG - TVA FR95 484 003 579

### **Enquête publique**

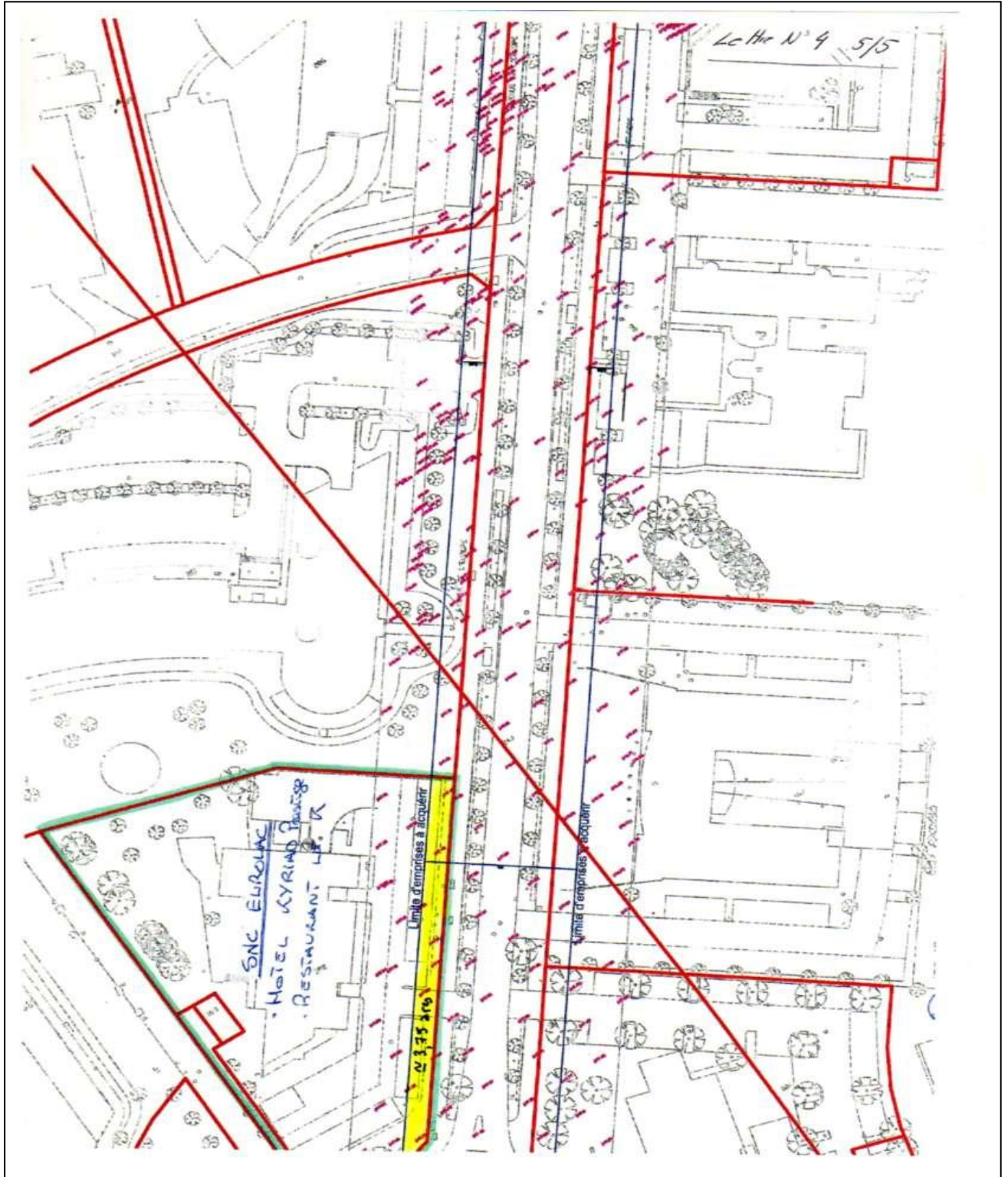
Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

Pièce n° 4

Lettre n° 4 - 5/5

Monsieur Jean-Luc WEBER

SNC EUROLAC - 5 rue du Maréchal Foch - 67380 Lingolsheim



**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.



## Pièce n° 5

### Lettre n° 5

**Monsieur Christian VOLTOLINI**  
**Résident de la Cité Nucléaire**

*Le Hic N° 5*

CHRISTIAN VOLTOLINI  
résident de la Cité Nucléaire  
06 81 82 10 47  
cvolto@in2p3.fr

Vendredi 26 octobre 2012

MONSIEUR JEAN ANNAHEIM  
PRÉSIDENT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE  
PUBLIQUE SUR LE PROJET DE BHNS  
11 RUE WIMPFELING  
67600 SÉLESTAT

*Objet : Projet de BHNS Gare Centrale – Espace Européen d'Entreprises*

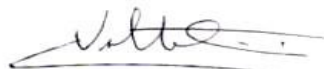
Monsieur le Président,

L'examen du document détaillé du projet de BHNS entre la Gare Centrale de Strasbourg et l'Espace Européen d'Entreprises de Schiltigheim, lors de la permanence du 10 octobre à la Chambre des Métiers, m'amène à faire deux remarques.

Tout d'abord il me semble incompréhensible que la circulation en site propre ne soit pas maintenue pour la traversée de la Cité Nucléaire comme initialement prévu. Je sais que quelques résidents de la rue Lavoisier, plus soucieux de leurs petits intérêts de confort personnel que de l'intérêt général, vont jusqu'à souhaiter que le BHNS contourne la cité. Voici de bien piètres arguments pour renoncer au site propre et, pourquoi pas à l'itinéraire logique, gages d'efficacité pour ce moyen de transport moderne.

En second lieu, en tant que chercheur retraité du CNRS ayant effectué ma carrière dans un laboratoire du campus de Cronenbourg, je reste sans voix devant l'opposition à la traversée du campus par le BHNS, alors que les installations universitaires de l'IUT seraient les premières à bénéficier de cet itinéraire, une fois de plus logique et efficace. L'argument des nuisances liées à des vibrations engendrées par le BHNS me semble déplorable de mauvaise foi ; les collègues des campus ouverts, desservis par des bus, de Villeurbanne ou de Grenoble produiraient-ils donc du si mauvais travail du fait des perturbations vibratoires de leurs mesures ? Certes non ; cette fois encore la frilosité devant l'idée du moindre changement des habitudes, devant la crainte de perdre la sécurité illusoire que procure une clôture devrait-elle déterminer la décision ?

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien prêter à ces quelques lignes en reprenant les idées dans votre rapport, je vous prie, Monsieur le Président, de croire en l'expression de mes meilleurs sentiments.



Christian Voltolini

#### **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.*

Pièce n° 6

Lettre n° 6 - 1/2  
Monsieur Francis RAUL  
Président E puissance 3

*Lettre N° 6 1/2*

*U-  
DCM  
pour projet de  
réponse.  
J.N.*

*copie : B. Sanku  
J. Naas*

**E** puissance 3

COMPAGNIE DES  
TRANSPORTS STRASBOURGEOIS  
25 OCT. 2012

ESPACE EUROPEEN DE L'ENTREPRISE

**Monsieur Roland RIES**  
Président  
C.T.S.  
14, rue de la Gare aux Marchandises  
B.P.2  
67200 STRASBOURG

Le 17 octobre 2012

Objet : Desserte du secteur Nord-Ouest de l'Espace Européen de l'Entreprise.  
v/ref. : DCM/JT/CMA  
n/ref. E3-4100/MB/JL

Monsieur le Président,

Je fais suite à mes précédents courriers concernant la desserte par les transports en commun de la partie nouvellement urbanisée de l'Espace Européen de l'Entreprise, située au Nord du plan d'eau et à l'Ouest, vers Mittelhausbergen.

Par courrier du 15 février 2011, Monsieur LALLY nous informait de la future réorganisation du réseau de bus (lignes 19, 50 et 70) en accompagnement de l'arrivée du BHNS sur le site. Or, au vu des éléments de l'enquête publique actuellement en cours et d'après les entretiens que j'ai pu avoir avec les différents interlocuteurs chargés des études relatives au BHNS, il ressort qu'aucune déviation de lignes n'est envisagée vers l'Ouest et le Nord de la ZAC, alors même que la demande de service est de plus en plus importante de la part des salariés et des étudiants nouvellement installés sur le site (extension du lycée Charles de Foucauld, ECAM, ...).

Par ailleurs, un certain nombre de services de santé sont également présents dans ce nouveau secteur, dont un centre de radiologie (regroupant 17 radiologues) et de sénologie, un angiologue et un laboratoire d'analyse médicale. L'immeuble abritant ces services est distant de près de 500m de l'arrêt de bus le plus proche actuellement et il en ira de même du plus proche arrêt du futur BHNS. Cette distance représente une difficulté importante pour tous les patients qui souhaitent rejoindre ces structures, en particulier les personnes âgées.

.../...

Toute correspondance doit être adressée au Président  
E puissance 3 SEM au capital de 228.000 €  
110 route de Bischwiller 67300 SCHILTIGHEIM Tél. 03 88 83 90 00 Télécopie 03 88 83 84 98  
RC Strasbourg n° B382470425 / n° SIRET 382470425 000 10 / Code APE 7902

**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.

Pièce n° 6

Lettre n° 6 - 2/2  
Monsieur Francis RAUL  
Président E puissance 3

*Lettre N° 6 2/2*

**E** puissance 3

ESPACE EUROPEEN DE L'ENTREPRISE

Par conséquent, je me permets de solliciter une nouvelle fois la Compagnie des Transports Strasbourgeois, afin qu'elle examine la possibilité de mettre en place une desserte, par bus, des secteurs actuellement non desservis de l'Espace Européen de l'Entreprise, en modifiant éventuellement le tracé actuel du circuit des lignes 19 et 70.

Vous remerciant de l'attention que vous porterez à cette sollicitation,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.



Francis RAUL  
Président

Copie à :  
M. Jacques BIGOT, président de la CUS  
M. Raphaël NISAND, Maire de Schiltigheim  
M. Vincent TRIPONEL, Association des entreprises de l'Espace Européen de l'Entreprise  
Mme Tania DESFOSSEZ, CCI

Toute correspondance doit être adressée au Président  
E puissance 3 SEM au capital de 228.000 €  
110 route de Bischwiller 67300 SCHILTIGHEIM Tél. 03 88 83 90 00 Télécopie 03 88 83 84 98  
RC Strasbourg n° B382470425 / n° SIRET 382470425 000 10 / Code APE 7902

18

**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.



Pièce n° 7

Lettre n° 7 - 1/2

Monsieur D. KAROL  
Directeur de l'EPSAN

*Lettre N° 7 1/2*

**EPSAN** Etablissement Public de Santé Alsace Nord

*Un acteur majeur du dispositif de santé mentale dans le Bas-Rhin*

Pôle Logistique Achats et Travaux  
Département Travaux et Sécurité

Téléphone : 03 88 64 61 67  
Télécopie : 03 88 64 61 21  
Affaire suivie par :  
Grégory Spangenberg  
Ingénieur Hospitalier  
gregory.spangenberg@ch-epsan.fr

350/12/GS/DK

Direction de la Mobilité et des Transports  
Visa Bruno JANSEM  
30 OCT. 2012  
Transmis à : GB  
Copie à :  
N° enregistrement : 143924

STRASBOURG, le 25 octobre 2012  
Le Directeur

Monsieur le Président de la Commission d'Enquête Publique  
Service Conduite de Projets de Transports  
Communauté Urbaine de Strasbourg  
1, Place de l'Etoile  
67076 STRASBOURG Cedex

**OBJET :** Enquête publique : Bus à Haut Niveau de Service.

Monsieur le Président,

L'Etablissement Public de Santé Alsace Nord va implanter une structure d'hospitalisation complète de 140 Lits à Strasbourg dans le quartier de Cronembourg.

Ce nouveau complexe hospitalier sera voisin direct du parcours du BHNS au niveau du « mail » à créer entre la place Arago et la rue Becquerel et même plus précisément d'une station d'arrêt.

A ce titre, je souhaiterais que soit pris en considération les trois demandes ci-dessous, à savoir que :

- L'adresse postale du futur établissement – « EPSAN – Strasbourg » puisse-être conforme au nom de la rue qui sera donné au « mail ».
- La station d'arrêt du BHNS sise sur ce mail en face de l'hôpital comporte un abri pour les passagers du bus suffisamment dimensionné afin que les utilisateurs de ce mode de transport ne viennent pas se réfugier dans l'enceinte de l'hôpital, lors des conditions climatiques désagréables.
- Enfin, l'EPSAN étant un acteur majeur du dispositif de santé mentale dans le Bas-Rhin, je souhaiterais, que la station d'arrêt sise en face de l'hôpital, puisse porter le nom d' « EPSAN - Strasbourg », au même titre que de nombreux autres arrêts des réseaux de transport portant des noms d'édifices publics, exemple : Parlement Européen, Chambre des métiers, CHU, Lycée Couffignal, Stade de la Meinau, etc ....ou même privé : la clinique de l'Orangerie.

---

Siège EPSAN : 141, Avenue de Strasbourg - B.P. 83 - 67173 BRUMATH Cedex  
Tél : 03 88 64 61 00 - Fax : 03 88 51 08 12 - www.ch-epsan.fr / contact@ch-epsan.fr  
*Tous les courriers en réponse sont à adresser de façon impersonnelle à M. le Directeur de l'EPSAN*

**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.

**Pièce n° 7**

**Lettre n° 7 - 2/2**  
**Monsieur D. KAROL**  
**Directeur de l'EPSAN**

*Lettre N° 7 2/2*

J'espère que mes requêtes retiendront toute votre attention et pourront être prise en compte dans le cadre du projet de Bus à Haut Niveau de Service.

Dans l'attente d'une évolution positive du dossier dans ce sens, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes salutations les plus distinguées.

**Le Directeur**



**D. KAROL**

***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.*




## Pièce n° 8

### Lettre n° 8 - 1/2


Madame Fabienne Keller

Sénatrice du Bas-Rhin - Conseillère municipale et communautaire



**Strasbourg.eu**  
& COMMUNAUTÉ URBAINE

*Lettre N° 8 1/2*



**Groupe UMP, UDI et Indépendants**

Strasbourg, le vendredi 26 octobre 2012

Monsieur le Président,


Dans le cadre de l'enquête publique sur la création d'une ligne de Bus à haut Niveau de Service (BHNS) au nord-ouest de la CUS, je me permets de vous transmettre ci-après mes observations.

Le nord-ouest de l'agglomération strasbourgeoise est malheureusement déficitaire en moyens de transports publics rapides et la reliant au cœur de ville. Le bilan de la concertation a été approuvé par le Conseil communautaire le 15 avril 2011 en privilégiant deux variantes dans le tracé et l'insertion du BHNS. Il est essentiel que le choix du tracé permette à moyen/long terme de transformer la plateforme en tramway afin de faire jouer pleinement l'effet réseau des transports publics de notre agglomération. C'est pourquoi il s'agit de prendre les mesures qui permettront l'évolution du mode de transport. Ainsi il est essentiel de :


- réserver les emprises foncières c'est-à-dire prendre en compte la largeur de rue pour être nécessaires à l'accueil d'un tramway en site propre
- analyser les différents itinéraires du BNHS 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 ce 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/CNRS.

Par ailleurs, 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.

.../...




Organisation  
des Métiers Unis  
pour l'éducation  
la science et la culture



Strasbourg - Centre de  
l'Europe sur la Laine  
du patrimoine mondial  
en 1988

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](mailto:courrier@strasbourg.eu)  
Site internet : [www.strasbourg.eu](http://www.strasbourg.eu)



www.strasbourg.eu

#### **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.*

Pièce n° 8

Lettre n° 8 - 2/2

Madame Fabienne Keller

Sénatrice du Bas-Rhin - Conseillère municipale et communautaire

*Lettre N° 8 2/2*

*.../...*

La desserte du nord-ouest de notre agglomération par le BHNS est une solution provisoire et doit préparer l'arrivée du tramway. Ainsi, il est indispensable que le choix du tracé et du matériel se fasse par anticipation et permette une véritable respiration et connexion de l'Espace Européen de l'Entreprise au centre de Strasbourg. C'est une condition du développement et du dynamisme économique de notre territoire.

Je vous remercie de bien vouloir prendre en considération mes observations dans le cadre de l'enquête publique et vous adresse, Monsieur le Président l'expression de mes sentiments les meilleurs.

*Avec toute ma reconnaissance pour  
l'attention que vos services m'ont accordée  
à ce point stratégique pour l'accès à moyen  
et long terme de transports à Strasbourg*



**Fabienne KELLER**  
Sénatrice du Bas-Rhin  
Conseillère municipale et communautaire

*(Maire 2001-2008  
Présidente de la CTS 2001-2008  
Administrateur de la CTS depuis 1992 )*

Monsieur le Président  
Commission d'enquête publique  
Service Conduite de Projets de Transport  
Ville et Communauté Urbaine de Strasbourg  
Centre Administratif  
1, Parc de l'Etoile  
67076 STRASBOURG Cedex

**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.


## Pièce n° 9

### Lettre n° 9

comportant 39 annexes jointes au présent courrier

**Madame Violaine DELARCHAND**  
responsable Administrative de l'IUT Louis Pasteur - Schiltigheim

*Le Hic N° 9*



**iut**  
LOUIS PASTEUR  
SCHILTIGHEIM

Direction de la Mobilité  
et des Transports  
**Visa Bruno JANSEM**  
29 OCT. 2018  
Transmis à : GB  
Copie à : HL  
N° enregistrement : M3222

UNIVERSITÉ DE STRASBOURG

**CUS**  
**Président de la commission d'enquête**  
Service Conduite de Projets de Transports  
1 place de l'étoile  
67076 STRASBOURG Cedex

Strasbourg, le 26 octobre 2012

Objet : Pétition tracé du BHNS

Violaine DELARCHAND  
Responsable Administrative

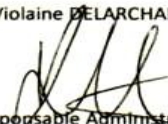
Tél. : (33) 03 68 85 25 65  
delarchv@unistra.fr


Monsieur,

L'ensemble des **700 étudiants** de l'IUT Louis Pasteur de Schiltigheim et les **100 personnels** se réjouissent de la création du Bus à Haut Niveau de Service.

Nous sommes en faveur du tracé du BHNS traversant le campus du CNRS, c'est pourquoi nous vous faisons parvenir ci-joint notre pétition comptant **649 signatures**. Nous espérons que cette marque d'intérêt certain pour ce tracé porte ses fruits.

Nous vous en souhaitons bonne réception, et vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sincères salutations.

Violaine DELARCHAND  
  
Responsable Administrative



Tél. : (33) 03 68 85 25 26  
Fax : (33) 03 68 85 25 01  
iutips@unistra.fr  
www.iut-ips.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.*

## Pièce n° 10

### Lettre n° 10 - 1/3

(comportant 3 annexes format A3 jointes au présent courrier)

**Monsieur Jean-Daniel ZETER - Président du SDEA**  
**Monsieur Joseph HERMAL - Directeur Général du SDEA**

*Lettre N° 10 1/3*

 **SYNDICAT DES EAUX ET DE L'ASSAINISSEMENT DU BAS-RHIN**  
(ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 26-12-1958 MODIFIÉ)

Ensemble dans l'exigence

Schiltigheim, le 30 octobre 2012

LE PRÉSIDENT

Monsieur le Président  
de la Commission d'enquête  
Service Conduite de Projets de Transports  
Communauté Urbaine de Strasbourg  
1, parc de l'Etoile  
67076 Strasbourg Cedex

Objet : Enquête publique BHNS – Direction de la Mobilité et des Transports

*3 annexes,*

Monsieur le Président,

Le Syndicat des Eaux et de l'Assainissement du Bas-Rhin, dont le siège est situé rue de Rome, à proximité de la place de l'Europe à Schiltigheim, accueille de nombreux usagers-clients des services de l'eau et de l'assainissement. Nous employons par ailleurs sur ce site plus de 300 salariés.

Dans le cadre de l'enquête publique en cours sur le Bus à Haut Niveau de Service, qui reliera la gare de Strasbourg à l'Espace Européen des Entreprises (EEE) et en complément de notre courrier du 18 janvier 2011 adressé à M. le Président de la Communauté Urbaine de Strasbourg, nous tenons à confirmer notre avis très favorable à ce projet.

Ce bus à haut niveau de service qui s'inscrit dans le plan de déplacement urbain de la CUS est, en effet, un projet structurant pour notre plan de déplacement entreprise (PDE) en cours d'élaboration. Il contribuera fortement à l'évolution des modes de déplacements de nos employés et clients, comme de ceux de l'ensemble des habitants et usagers de la zone desservie.

Plus précisément, nous approuvons le choix du terminus à la gare de Strasbourg plutôt qu'à la Rotonde, ceci pour l'ensemble des raisons mentionnées dans le dossier d'enquête publique et principalement pour l'inter-modalité qu'il permet avec le TER, les liaisons interurbaines et plusieurs liaisons de bus et de tram.

La circulation en site propre autant que possible, soit sur 80% du parcours, est aussi un élément déterminant pour assurer les temps de trajet annoncés.

Le fait que la continuité des itinéraires cyclables soit assurée sur l'ensemble du parcours est enfin également très apprécié.

Dans le détail, la lecture du dossier d'enquête publique appelle de notre part les observations suivantes :

**1) La traversée du site Campus/CNRS**

Le siège du SDEA va être réhabilité et agrandi. A l'occasion de ces travaux, les accès au site vont être déplacés. Notre site ne conservera qu'une entrée Est, rue de Rome pour les voitures des visiteurs et des employés, alors qu'elle en compte deux actuellement. Elle sera proche du croisement rue de Rome/rue de Madrid. Une extension du site et une nouvelle entrée sont prévus côté Ouest, rue de Madrid, pour l'entrée/sortie des poids lourds.

 ESPACE EUROPÉEN DE L'ENTREPRISE - SCHILTIGHEIM BP 10020 - 67013 STRASBOURG CEDEX  
TÉLÉPHONE : 03 88 19 29 19 - TÉLÉCOPIE : 03 88 81 18 91  
E-MAIL : sdea@sdea.fr - INTERNET : www.sdea.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.*



## Pièce n° 10

### Lettre n° 10 - 2/3

(comportant 3 annexes format A3 jointes au présent courrier)

**Monsieur Jean-Daniel ZETER - Président du SDEA**  
**Monsieur Joseph HERMAL - Directeur Général du SDEA**

*Lettre N° 10 2/3*

Syndicat des Eaux et de l'Assainissement du Bas-Rhin 2

Une variante de tracé du BHNS traverse le site du CNRS et se prolonge par la rue de Rome. Si ce tracé, pour l'instant écarté, était à nouveau envisagé, nous souhaitons être consultés pour l'intégration de la station rue de Rome/rue de Madrid, qui serait voisine de notre entrée/sortie de voitures, prochainement réaménagée.

**2) Le chantier du siège du SDEA sera concomittant et limitrophe à celui du BHNS**

Le chantier de réhabilitation et d'extension du siège du SDEA durera trois ans, à compter de janvier 2013. Sa première phase coïncidera donc avec le chantier du BHNS. Nous nous tenons à la disposition des services de la CUS pour une concertation, visant à une bonne coordination des chantiers et des accès dans la zone du rond point de l'Europe.

Cette concertation et cette coordination seraient indispensables, dans le cas où la variante de tracé par la rue de Rome serait finalement retenue. Ceci pourrait notamment éviter à notre Syndicat des investissements inappropriés, dans le cadre des travaux que nous projetons pour le déplacement de notre entrée cochère et la création d'un passage piétonnier.

**3) Choix des arbres et arbustes**

Le SDEA accorde une grande importance à la préservation de l'environnement. Ainsi l'aménagement paysager qui accompagne l'extension de notre siège est l'occasion d'améliorer fortement la biodiversité, en concertation étroite avec les élus de la Ville de Schiltigheim et avec l'appui d'un botaniste spécialisé.

Les aménagements connexes à l'implantation du BHNS ont aussi comme objectif l'amélioration de la qualité de l'environnement : 400 arbres d'alignement et de 8 000 m<sup>2</sup> de massifs seront plantés. Cet effort de la collectivité trouvera tout son sens avec un choix judicieux des espèces, permettant de concilier à la fois les critères de biodiversité, d'esthétisme et de compatibilité avec les fonctionnalités voisines. Ainsi, nous nous permettons de recommander plutôt des arbres à racines pivot le long des pistes cyclables, pour éviter leur soulèvement par les racines latérales superficielles, comme c'est le cas actuellement avec les platanes rue de Hochfelden.

**4) La place des piétons**

Les usagers des transports en commun étant aussi des piétons, lorsqu'ils rejoignent les arrêts et leur destination finale et leur nombre étant appelé à s'accroître très significativement, il paraît donc important d'accorder une attention et un soin particulier aux cheminements piétonniers, à leur dimensionnement par rapport au nombre d'usagers, au positionnement, à la visibilité et à l'éclairage des passages protégés, notamment depuis la station Europe, jusqu'aux établissements d'enseignement IUT lycée Charles Foucault, ECAM, en passant par le SDEA.

Parallèlement, l'extension des pistes cyclables favorise aussi l'accroissement du nombre de cyclistes.

La séparation entre les trottoirs et les pistes cyclables nous semble importante, pour l'ensemble de la zone EEE, compte tenu de l'accroissement prévisible du nombre de piétons, usagers du BHNS, et des cyclistes et tout particulièrement dans les rues de Rome et de Madrid, comptant plusieurs établissements d'enseignement qui côtoient un flux de véhicules important.

**5) La liaison avec les quartiers Est de Schiltigheim et avec Bischheim**

La traversée de l'autoroute et des voies ferrées entre les quartiers Est et Ouest de Schiltigheim reste actuellement un point faible du réseau de transport en commun et des itinéraires cyclables. Ceci a pour conséquence de maintenir un usage prépondérant de la voiture.

#### **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.*

## Pièce n° 10

### Lettre n° 10 - 3/3

(comportant 3 annexes format A3 jointes au présent courrier)

**Monsieur Jean-Daniel ZETER - Président du SDEA**  
**Monsieur Joseph HERMAL - Directeur Général du SDEA**

*Lettre N° 10 3/3*

Syndicat des Eaux et de l'Assainissement du Bas-Rhin 3

La restructuration des lignes 70 et 50, pour tenir compte du tracé du BHNS, est l'occasion d'améliorer cette liaison Est-Ouest. **Le redéploiement, tel qu'il est présenté, nous semble 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.**


**L'interconnexion prévue entre la ligne BHNS et la ligne 50, à l'extrémité de la rue de Hochfelden ou de la rue du Rieth, n'est pas favorable aux usagers venant du centre et des quartiers Est de Schiltigheim. Est-il possible d'optimiser encore le tracé et l'interconnexion ?**


En complément, il nous semble nécessaire de prévoir également d'augmenter la fréquence des bus des lignes 50 et 70. Leur fréquence actuelle, de l'ordre de 13 à 15 minutes aux heures de pointe, nous semble insuffisante pour rendre pleinement attractive une interconnexion avec le BHNS pour les usagers venant des communes et quartiers Est.

La fréquence de passage et la desserte le soir des lignes de bus 50, 70, 4 et 6 mériteraient aussi d'être améliorées autant que possible, parallèlement à l'implantation de la ligne radiale structurante et performante du BHNS.

Si besoin, Florence BURVINGT, Directrice Ouvrages et Logistique, est votre disposition pour toute contribution complémentaire.

Souhaitant que ces quelques points soient examinés avec attention, nous réitérons la satisfaction de notre Syndicat de la réalisation prochaine de cette liaison directe et performante avec le secteur gare et centre-ville et vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments très distingués.

  
Le Président  
Jean-Daniel ZETER

  
Le Directeur Général  
Joseph HERMAL

Copie à :

- M. Vincent TRIPONEL, Président de l'Association des Usagers de l'EEE
- M. Raphaël NISAND, Maire de Schiltigheim, Vice-Président de la CUS.

#### **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.*

## Pièce n° 11

### Lettre n° 11 - 1/3

Monsieur Roland REINBOLD  
8 rue de Dettwiller - 67200 Strasbourg

*Lettre N° 11 1/3*

REINBOLD Roland  
8, Rue de Dettwiller  
67200 STRASBOURG

Monsieur le Président de la Commission d'enquête  
Service Conduite de Projets de Transport  
Communauté Urbaine de Strasbourg  
1, Parc de l'Etoile  
67076 STRASBOURG Cedex

Strasbourg, le 1<sup>er</sup> novembre 2012

Objet : Enquête publique BHNS

Monsieur le Président,

Dans le cadre de l'enquête précitée, diligentée par les services de la Communauté Urbaine de Strasbourg, je me permets de vous faire part de mes observations relatives à ce projet.

#### CONCERTATION

Cette concertation, bien réelle, a toutefois occultée un certain nombre de points et plus particulièrement l'intégration du BHNS dans la rue Georges Wodli avec la création d'un site propre à double sens et la suppression du tourne à gauche boulevard Wilson en venant de la gare, la modification du carrefour de la rue Wodli avec la rue des remparts et la création d'un passage en site propre devant la gare de marchandises entraînant la suppression des deux trémies actuelles et la modification de la desserte du Tram vers le dépôt CTS. Ces modifications au projet initial ont des conséquences non négligeables sur la circulation automobile et entraînent un surcoût important du projet.

#### RUE GEORGES WODLI

Faire passer sous le pont SNCF, le BHNS à double sens, la circulation automobile dans les deux sens, ainsi que des pistes ou espaces cyclables et des cheminements piétons est une gageure. Ce choix permettra peut être au BHNS de gagner un peu de temps mais congestionnera la circulation automobile. Dans le sens Cronenbourg-centre ville, le cheminement des piétons et la circulation des cyclistes ne seront pas sans risques, compte tenu de l'étroitesse des lieux. La suppression du tourne-à-gauche du boulevard Wilson vers la rue Wodli entraînera, pour les personnes venant de la gare pour se diriger vers Cronenbourg, un détour de 1 km à 1,5 km selon l'itinéraire choisi et ceci en utilisant des artères déjà très chargés

#### CARREFOUR RUE WODLI/RUE DES REMPARTS

La circulation des voitures sera très perturbée, celles se dirigeant vers Cronenbourg devant également franchir les voies réservées au BHNS. Aucune précision n'est apportée par le document soumis à l'enquête publique sur le tourne à droite pour les voitures venant de route d'Oberhausbergen ou de l'autoroute. Le plan n'est guère précis sur ce point. Je pense qu'il devrait être maintenu, une confirmation serait utile.

#### GIRATOIRE DU ROND POINT DE LA GARE DE MARCHANDISE

Il est certain que cette option est la plus onéreuse, mais probablement pas la plus judicieuse. La condamnation des deux trémies empêchera certaines évolutions ultérieures. (à titre d'exemple : en inversant le sens de la circulation de la trémie de la rue de hochfelden on aurait pu la relier à la pénétrante

#### *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.*



## Pièce n° 11

### Lettre n° 11 - 2/3

Monsieur Roland REINBOLD  
8 rue de Dettwiller - 67200 Strasbourg

*Lettre N° 11 2/3*

des halles (tunnel long) afin de permettre à des bus (urbains, BHNS, interurbains) d'accéder au centre ville par un parcours en site propre.

RUE DE HOCHFELDEN (entre la gare de marchandises et la rue de Dettwiller)

La plantation d'arbres du côté cimetière me paraît contestable dans la mesure où un alignement d'arbres existe déjà le long du cimetière (à l'intérieur). Il me semblerait plus judicieux et moins onéreux de compléter cet alignement. (à terme, les racines des arbres peuvent poser problème)

RUE DE HOCHFELDEN (entre la rue de Dettwiller et la rue de la Villette)

A priori, et sans que cela ne soit expressément confirmé, le réaménagement de cette portion ne se fera qu'à minima, l'aménagement définitif ne devant intervenir qu'ultérieurement. Si ce la se confirmait, ce serait une aberration, car réaliser des travaux de cet envergure au moment où le BHNS serait en fonction ne causerait que des problèmes et entraînerait le mécontentement des usagers (justifié à mon sens). La restriction budgétaire tient difficilement eu égard aux autres options prises, voir ci-dessus. Par ailleurs, côté Ouest, le cheminement piétons et la piste cyclable sont en mauvais état du fait des racines des arbres.

STATION GARE DE CRONENBOURG

Je m'interroge sur l'utilité de cette station, quels seraient les utilisateurs concernés ?

APPORT POUR LES HABITANTS DE LA CITE NUCLEAIRE

Si l'intérêt du BHNS est évident pour les salariés du CRNS, de l'espace européen de l'entreprise, de l'EPSAN (ultérieurement) et les étudiants du Campus, il n'en est pas de même des habitants actuels de la cité nucléaire. Ces derniers se rendent essentiellement au centre ville et beaucoup moins à la gare. L'arrêt Wilson est certes relativement près du centre mais l'accès au Centre-Halles n'est pas aisé (traversée du parking, trottoirs étroits rue du marais vert etc.) Ces difficultés, certes mineures, pourraient avoir un effet dissuasif.

LIAISON ENTRE LE CENTRE VILLE ET CRONENBOURG

Cette liaison a, de tout temps, posé problème du fait du franchissement de la ligne de chemin de fer et ultérieurement de l'autoroute. La création de la trémie du Faubourg de Saverne avait amélioré la situation. La suppression récente de cette dernière a constitué un pas en arrière.

L'option retenue pour le passage du BHNS par la rue Georges Wodli en site propre réduit à une voie, l'accès à Cronenbourg et ceci dans un passage particulièrement étroit. Les autres accès, outre qu'ils soient plus longs, ne sont guère pratiques. Emprunter la place d'Haguenau, puis la bretelle d'accès à l'autoroute aux heures de pointe est une sinécure. Emprunter la rue des remparts par la place blanche n'est guère plus aisée et je peux, par ailleurs, comprendre les personnes qui renoncent à prendre cette voie de nuit.

Si l'accès au centre-ville reste correct, il est quand même regrettable que les évolutions des transports en commun à Strasbourg (le tram faubourg de Saverne il y a quelque temps et maintenant le BHNS) se fasse sur le dos des habitants de Cronenbourg.

**CONCLUSION**

***Favoriser l'amélioration de la liaison entre l'espace européen de l'entreprise et la gare est une évidence et on ne peut pas la remettre en cause. Par contre la solution envisagée ne me paraît pas la plus judicieuse dans l'immédiat. Elle mérite une réflexion plus approfondie.***

***Celle-ci devrait prendre en compte :***

- ***La VUO en espérant qu'une décision définitive et irrévocable soit enfin prise***

### ***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.*



Pièce n° 11

Lettre n° 11 - 3/3

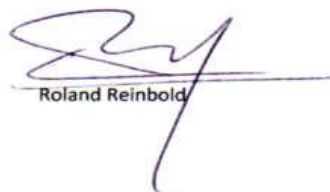
Monsieur Roland REINBOLD  
8 rue de Dettwiller - 67200 Strasbourg

*Lettre N° 11 3/3*

- La possibilité, pour le BHNS, de prévoir une variante ayant un terminus plus près de centre ville
- L'avenir de la pénétrante des Halles (tunnel long) qui pourrait, après rénovation, permettre aux transports en commun d'accéder au centre ville par un tracé en site propre
- L'avenir du site de la gare de marchandises (25 hectares) qui pourrait être cédé aux collectivités locales
- La densification du quartier de Cronembourg (éco quartier de la brasserie, projets immobiliers : route d'Oberhausbergen – Rondo etc ....)
- Le maintien d'un accès correct au quartier de Cronembourg en venant du centre ville.

*Dans l'attente de cette réflexion, il conviendrait de mettre en place une ligne de bus classique, avec peu d'arrêts, entre la gare et l'espace européen de l'entreprise en utilisant les voiries existantes et de maintenir, en l'état, la ligne 19 tout en améliorant les lignes 50 et 70. Cette mise en place permettrait de mieux cerner les besoins et les attentes des usagers.*

En vous remerciant pour l'intérêt que vous porterez à mes observations, je vous prie de croire, Monsieur le Président de la commission d'enquête, à mes sentiments les meilleurs.

  
Roland Reinbold

**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.*

Pièce n° 12

Lettre n° 12 - 1/3

Monsieur François GIORDANI  
Président de l'Association ASTUS

Lettre N° 12 1/3



Association des usagers des Transports Urbains  
de l'agglomération Strasbourgeoise  
Membre de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)  
Résidence l'Ortenbourg - 13 rue Georges Rosseutsch 67800 BISCHHEIM  
station de tram ligne B « le Marais » et arrêt de bus ligne 50 A « le Marais »  
à proximité arrêt de bus lignes 6 et 70 « arrêt Pont Phario »  
Téléphone 03 88 95 79 63 - Courriel [astus67000@free.fr](mailto:astus67000@free.fr) - Site [astus67.fr](http://astus67.fr)  
Registre des associations Tribunal d'Instance Strasbourg volume LXXII Folio n°71

BISCHHEIM, le 2 novembre 2012.

**Enquête publique**  
**« Création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service**  
**au Nord-Ouest de la CUS »**

Lors de la phase de concertation publique, ASTUS s'interrogeait sur  
**l'engorgement du tronçon gare - dépôt CTS.**

Les études menées ont permis de proposer un **site propre entre le boulevard Wilson et le début de la rue de Hochfelden** favorable à une accélération de la vitesse commerciale, ce dont ASTUS **se félicite**. De même nous pensons que c'est **bien que, sur le tronçon gare - rue Wodli, sens sud-nord, un couloir en site propre soit créé.**

Nous restons **cependant** dubitatif sur la coexistence efficiente en terme d'écoulement fluide du trafic à la fois du BHNS et des bus des lignes 2 et 10, et des cars du Réseau 67, et des véhicules du futur Transport en site propre ouest (TSPO), voire des rames d'un éventuel tram sur pneu, dans les couloirs réservés au transport en commun.

Nous pointons par ailleurs **les trajets inutiles à vide entre le terminus gare et le faubourg National**, plus de 500 m pour un seul **demi-tour.**

**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.

## Pièce n° 12

### Lettre n° 12 - 2/3

Monsieur François GIORDANI  
Président de l'Association ASTUS

*Lc Hrc N° 12 2/3*

Toujours lors de la phase de concertation publique, nous nous interrogeons sur la **fréquence de la desserte** aux heures de pointe, aux heures creuses, le matin tôt et le soir tard, le samedi et le dimanche.

Nous notons **positivement**

- qu'il est prévu l'achat de **10 véhicules à 120 places** pour assurer le service ;
- que **l'amplitude est élargie de 5h15 à minuit**.

Nous restons dans **l'interrogation quant à la fréquence** : 6 à 8 minutes en moyenne, cela veut dire quoi plus précisément

- entre 7h-9h et 16h-19h, heures dites de pointe ?
- entre 9h-11h et 14h-16h, heures dites creuses ?
- entre 11h et 14h ?
- enfin entre 5h15-7h et 19h-minuit ?
- le dimanche ?

Nous **regrettons** que les rivalités stériles entre collectivités locales n'aient 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, etc.).

Nous **souhaitons** que les négociations entreprises avec le **CNRS** permettent de traverser son site dans le but d'améliorer le service rendu aux usagers, notamment en leur faisant gagner du temps.

ASTUS tient à insister sur le fait que la ligne projetée s'insère dans un **réseau de transport en commun**, comprenant notamment des **lignes de bus classiques** qui sont un complément des lignes de TCSP structurantes, mais qui en sont indissociables pour drainer plus finement les zones d'habitat et d'emploi.

C'est pourquoi nous **regrettons** que notre proposition de prolonger la ligne jusqu'à la route de Brumath pour permettre la **connexion avec le futur TCSP Vendenheim - Wolfisheim** n'ait pas été retenue : pour nous, l'utilisation invoquée, pour assurer cette jonction, des bus de la ligne 70 nécessite que cette ligne voit

- son **amplitude et ses fréquences améliorées** pour se rapprocher de celles du BHNS et du futur TCSP ;

#### **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.*



Pièce n° 12

Lettre n° 12 - 3/3

Monsieur François GIORDANI  
Président de l'Association ASTUS

La Haye N° 12 3/3

- sa **circulation** assurée tous les jours de la semaine, y compris le **dimanche**.

Par ailleurs, nous avons découvert avec surprise que la **connexion entre les bus de la ligne 50 et le BHNS** disparaît route de Hausbergen pour se voir reportée plus au sud rue de Hochfelden : nous **demandons le maintien de la connexion telle qu'existant** dans l'intérêt des habitants de l'est et du centre de SCHILTIGHEIM pour leur permettre de continuer à pouvoir se rendre directement à l'Espace européen de l'Entreprise.

Enfin, la constatation s'impose que l'**Espace européen de l'Entreprise s'étend de plus en plus vers l'ouest, mettant les bénéficiaires des emplois induits à plus de 400 mètres** d'une station de BHNS, avec des voiries ne permettant notamment pas la pratique du vélo en sécurité.

ASTUS propose que la **ligne de bus 19**, réorientée vers le nord et dont le terminus est projeté allée de l'Euro, soit **prolongée** : elle pourrait passer par les rues d'Athènes (desserte du lycée et de l'IUT), de Madrid, de Zagreb (desserte de l'ECAM) et de La Haye, puis par une voirie - d'une longueur très courte - à créer pour rejoindre le carrefour de l'Europe où les bus auraient leur terminus.

Cette prolongation de la ligne 19 permettrait une **connexion avec le BHNS**, ainsi que des correspondances **avec les lignes de bus 70 et 6a**.

Elle compléterait utilement le BHNS et le réseau de bus existant pour inciter les usagers travaillant dans le quartier - malheureusement richement doté en places de stationnement - à abandonner la voiture et à décharger ainsi l'autoroute.

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



F. GIORDANI  
Président

**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.

## Pièce n° 13

Lettre n° 13 - 1/2  
Madame Monique GRALL  
4 rue Lavoisier - 67200 Strasbourg

*Le 03 novembre 2012*

*Lettre N° 13 1/2*

### ENQUETE PUBLIQUE : BHNS - OCTOBRE 2012

#### Matériel roulant

- Esthétique agréable. Nombre de passagers transportés intéressant.
- Pas d'élément pour avoir un avis sur la consommation d'énergie et autres frais de maintenance

#### Le trajet

- **Départ de la Gare** : me paraît inopportun pour plusieurs raisons :

\* cela n'intéressera que les personnes venant par le train pour aller travailler à Cronenbourg (CNRS et Espace Europe) ainsi que les étudiants de l'école de Chimie et autres. Selon les informations transmises par la Ville, cela représenterait 30% des personnes utilisant la ligne 19.

\* Donc peu, voire très peu d'habitants de la Cité des Sciences seront concernés, sauf ceux qui éventuellement utilisent le train pour travailler hors de Strasbourg et ceux partant en congés.

\* Il est prévu le retournement du BHNS à la hauteur du parking Ste Aurélie. Quelle aberration, quelle perte de temps et quels inconvénients pour les automobilistes dans ces rues étroites !

\* Quel est le coût, apparemment non chiffré et/ou non communiqué de la réalisation des infrastructures en site propre nécessaires de la Gare jusqu'à l'entrée de la rue de Hochfelden. Actuellement, il est question d'économies, mais à ce sujet, quelles sont les économies ?

- **Route de Hochfelden**

Pourquoi un site propre, jusqu'à la hauteur de la rue de Dettwiller ? Un simple couloir de bus matérialisé (peinture au sol) suffirait, étant donné la largeur de la route. Cela a été fait dans plusieurs quartiers de la ville. Donc le site propre, c'est encore de l'argent dépensé inutilement.

- **Rue Lavoisier**

\* Il a été compris que mettre cette rue en sens unique, c'est-à-dire sortie de la rue vers la ville, était une aberration. J'en suis ravie, car cela évitera de très nombreux inconvénients pour les habitants de ce secteur.

\* Par contre, couper les arbres qui ont près de 40 ans est insensé. Cette rangée d'arbres, magnifiques du printemps à l'automne, a également un rôle non négligeable pour atténuer les bruits de toutes sortes qui sont amplifiés par la construction circulaire des immeubles. Les habitants se rendent compte de la différence de décibels quand ces arbres sont dépouillés de leurs feuilles en hiver.

\* Une personne responsable de la ville m'a dit que les racines des arbres posent problèmes et qu'ils seraient malades. Je trouve qu'il y a beaucoup d'arbres malades à Strasbourg !!!! Un peu éculé comme excuse ! Tout cela pour la piste cyclable le long de la rue Lavoisier. Je peux vous

#### *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.*

## Pièce n° 13

Lettre n° 13 - 2/2

Madame Monique GRALL  
4 rue Lavoisier - 67200 Strasbourg

Lettre N° 13 2/2

affirmer qu'il y a très peu de vélos qui passent dans cette rue. Ce sont surtout des motos et autres quads qui empoisonnent la vie des habitants. Ce sont principalement des étudiants de l'école de Chimie etc. qui empruntent cette voie. Donc, je pense, qu'une piste cyclable pourrait cheminer le long de la ligne du bus 50 (comme c'est déjà le cas sur une partie du tronçon). Pourquoi faire deux pistes cyclables parallèles ?

\* D'autre part, éliminer le stationnement des voitures le long de cette rue à la hauteur des n° 1 et 9, c'est ne pas tenir compte des habitants de cet immeuble en particulier et du secteur en général. En effet, directement devant cet immeuble, qui comporte 90 logements de 4 et 5 pièces (donc du monde), il y a environ 47 places. Cherchez l'erreur ! Alors, si l'on supprime la dizaine de places le long de ce côté la rue Lavoisier, de qui se moque t'on ?

\* Depuis la démolition du garage souterrain, les habitants galèrent pour trouver une place de stationnement le soir à partir de 17h. Ce n'est pas le parking (provisoire ou définitif ?), installé par Cus Habitat, qui résoud les problèmes, car il n'intéresse qu'une partie des habitants de la rue Fresnel et ceux de 4 entrées de la rue Lavoisier. Il y a surtout un très gros problème de stationnement des camionnettes, dont certaines sont vraiment encombrantes.

### - Place Arago

Une station du BHNS indispensable, mais qui doit impérativement avoir une correspondance avec le bus de la ligne 19, dont se serait le terminus comme avant la création de l'Espace Européen. En effet de très nombreuses personnes habitant, entre autres, dans les rues Paracelse et Fresnel, se rendent dans le « Vieux Cronembourg » et également à la Rotonde pour prendre le tram vers le centre ville, Neudorf, Meinau etc.

Et vice versa, n'oublions pas non plus, les habitants du « Vieux Cronembourg » voulant se rendre, soit dans la Cité ou à l'Espace Européen, où s'est installé un important cabinet de radiologie.

### - A partir de la rue Hausbergen

De cette rue à la Chambre des Métiers : aucun problème pour que le BHNS circule en site propre.

### CONCLUSION

Lorsqu'il y a des projets d'envergure, il faut aller de nombreuses fois sur le terrain, voir comment les gens s'approprient leur environnement et écouter ce qu'ils ont à dire. Certes, sur leurs écrans de PC, les techniciens peuvent concevoir de beaux projets, mais il manquera toujours le point de vue concret de la vie de tous les jours.

GRALL MONIQUE 4 rue Lavoisier - 67200 STRASBOURG

Courriel : [moniquegrall@orange.fr](mailto:moniquegrall@orange.fr)

Grall

### 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.



Pièce n° 14

Lettre n° 14 - 1/5

Madame Françoise MERCADIE  
142A route de Mittelhausbergen - 67200 Strasbourg

*Le 3 Novembre 2012*

*Lettre N° 14 1/5*

Madame Mercadié Françoise,  
142A route de Mittelhausbergen  
67200 STRASBOURG

A

Monsieur le Président de la Commission d'Enquête d'Utilité publique  
concernant le projet de BHNS

Monsieur le Président,

Si je ne remets pas en cause la nécessité de nouveaux transports en commun dans le secteur de Cronembourg Est et Schiltigheim Ouest, il me semble que le projet présenté comporte des faiblesses importantes qui m'amènent à émettre des réserves sur le projet de BHNS, proposé à l'enquête publique.

En effet, sa justification telle que présentée dans le dossier soumis à l'enquête, répond à des objectifs qui m'apparaissent contradictoires :

- Créer une ligne rapide la plus directe possible Gare centrale-Espace Européen de l'Entreprise via le pôle universitaire qui concerne essentiellement des déplacements en semaine, en début de matinée et en fin de journée, du lundi au vendredi. (Même si on peut envisager que le parking-relais pourrait attirer des voyageurs décidant de laisser leur voiture à l'entrée du secteur à proximité de l'Autoroute à d'autres moments.)

- Améliorer les transports en commun dans le quartier de Cronembourg Est-Schiltigheim Ouest (Rue de Hochfelden, Secteur Kepler, Secteur Schiltigheim- quartier pavillonnaire derrière tours Kepler, Cité secteur Fresnel, Lavoisier) vers le centre et pas uniquement vers la gare centrale.

En voulant lier ces deux objectifs, le projet apparaît ne satisfaire ni l'un, ni l'autre.

*[Signature]*

**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.

## Pièce n° 14

Lettre n° 14 - 2/5

Madame Françoise MERCADIE  
142A route de Mittelhausbergen - 67200 Strasbourg

Lettre N° 14 2/5

Trois ou quatre minutes gagnées par les uns (ceux qui choisiraient de ne plus prendre le Tram puis le 19 depuis la gare centrale = 30% des usagers Lycéens, Etudiants, Travailleurs 3 E ...) contre plusieurs minutes perdues avec le BHNS par le plus grand nombre, à devoir aller emprunter des correspondances à la Gare, qu'ils trouvent facilement en prenant le Tram à la Rotonde.

Certes, dans le tracé proposé, une partie des usagers habitant ce secteur du quartier pourrait s'arrêter à la station Wodli pour rejoindre le quartier des Halles et le Centre ville à pied, mais je crains que cette possibilité ne les dissuade pas de prendre leur voiture pour aller se garer dans les parkings de la Place des Halles (coût parking inférieur au coût transports en commun pour une famille) ou pour se rendre dans d'autres quartiers

C'est bien parce que le trajet Ligne 19 / Tram est d'une grande efficacité, malgré sa rupture de charge, que les habitants du secteur ouest du quartier l'ont plébiscité et font des comparaisons défavorables avec les propositions du dossier et non parce qu'ils seraient incapables de changer leurs habitudes.

On peut à ce stade de la réflexion regretter que l'étude comparative TTK qui envisageait une solution Tram n'ait pas été communiquée et que le dossier l'élimine dès le départ.

C'est d'autant plus regrettable que d'autres projets d'extension de Tram continuent d'être envisagés. Ce quartier restera sans doute le seul non relié par le Tram alors qu'une densification sur le secteur Gare de Marchandises Cronembourg est annoncée et qu'une emprise réservée rue de Hochfelden offrait un tracé intéressant pour une ligne décrochée soit de la Ligne C Boulevard Wilson, soit de la ligne A/D à la Rotonde.

L'adoption d'un mode intermédiaire, le BHNS, présenté comme un « quasi Tram » mais moins coûteux et plus facile à mettre en œuvre, ne pourra finalement satisfaire les usagers que s'il leur offre une alternative crédible au parcours habituel (Tram+19) ou à la voiture, en temps, coût et tracé.

Ceci n'est réalisable, de fait, qu'en cas de site propre intégral, ce qui n'est pas envisagé dans l'état actuel du projet contrairement au tout

*Handwritten signature*

### 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.



## Pièce n° 14

Lettre n° 14 - 3/5

Madame Françoise MERCADIE  
142A route de Mittelhausbergen - 67200 Strasbourg

Lettre N° 14 3/5

premier présenté à la concertation en 2007 qui passait en limite de la Cité côté Fresnel /Képler mais modifié en 2009.

Seules les rues de Hochfelden et son prolongement (déjà préparés), de Hausbergen et l'Avenue de l'Europe semblent vraiment adaptées au projet par leurs dimensions.

Pour le reste du tracé, des solutions plus ou moins coûteuses et efficaces sont proposées.

- L'insertion dans le secteur Gare soulève de nombreuses interrogations voire inquiétudes : la circulation automobile ne peut être totalement éliminée dans ce secteur.

La fréquentation importante de la dépose-minute et du parking-gare le montrent. A l'arrivée comme au départ, les voyageurs SNCF ne sont pas tous reliés, pour le moment du moins, par les transports en commun, à leurs lieux d'habitation ou de séjour.

La proposition d'un couloir dédié, sur le boulevard Wilson résoudra-t-elle tous les problèmes liés à la saturation du trafic ?

- La construction coûteuse du site intégral sur la trémie rue Wodli puis la fermeture des trémies Oberhausbergen et Hochfelden reporteront le trafic des véhicules sortant vers l'Autoroute ou vers Cronenbourg, Oberhausbergen, Mittelhausbergen et Schiltigheim vers des itinéraires alternatifs eux-mêmes déjà souvent saturés.

Les Cronenbourgeois de l'ensemble du quartier et alentours qui ont encore de nombreuses raisons de ne pas utiliser les transports en commun (offre de commerces de proximité insuffisante, déplacements occasionnels en transports en commun plus coûteux pour les familles nombreuses, déplacements professionnels ...) envisagent les conséquences du tracé prévu comme une perte et non comme un gain, au final.

- Le terminus à la Rotonde, souvent réclamé au début de la concertation, a été éliminé pour cause de saturation selon les responsables du projet ; les habitants de la Cité, de la rue de Hochfelden et de Schiltigheim limitrophes de Cronenbourg restent en demande d'une liaison pertinente qui leur donnerait accès au Centre ville, sans le détour par le Bd Wilson et

3/5

### 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.

Pièce n° 14

Lettre n° 14 - 4/5

Madame Françoise MERCADIE  
142A route de Mittelhausbergen - 67200 Strasbourg

*Lettre N° 14 4/5*

la gare que propose le tracé projeté. Ils doivent pouvoir choisir l'itinéraire le plus en rapport avec leur destination finale.

De ce point de vue, il serait incompréhensible que la ligne 19 perde son terminus Place Arago puisque le tracé du BHNS ne leur offrirait plus la possibilité de se rendre dans le vieux Cronenbourg et/ ou de rejoindre le Tram à Rotonde.

Le terminus à la Gare centrale a peut-être sa pertinence pour les 30% estimés de passagers intéressés par un trajet le plus direct et le plus rapide possible.

Les besoins réels des 70% restants, qui représentent la majorité des usagers potentiels de cette ligne, ne semblent pas avoir été assez précisément étudiés et ne sont donc pas bien pris en compte.

L'aspect séduisant d'un mode de transport présenté comme « confortable, innovant, rapide, écologique » ne doit pas faire oublier que son utilité et son efficacité sont ses premiers objectifs.

Je pense que de nombreux habitants auraient souhaité s'exprimer personnellement sur ce dossier, mais sa complexité, sa présentation peu lisible, en particulier en ce qui concerne la qualité technique des visualisations, en rendent l'analyse difficile pour des simples citoyens d'autant plus qu'il continue de présenter des aspects incertains.

En effet, entre le moment où les premières études ont été conçues puis présentées, des éléments ont changé. Certes, une partie de ces changements viennent d'idées émises lors des phases de la concertation. Pour autant, il ne m'apparaît pas que le projet soumis à notre avis est totalement stabilisé.

D'une part, il présente des variantes dont on ne sait pas précisément lesquelles seront adoptées et sur quels critères.

D'autre part, car il semble que des éléments de décisions sont encore en cours d'élaboration.

Monsieur le Maire ne nous a-t-il pas annoncé, lors de la dernière réunion publique du 25 octobre dernier que des tractations concernant la

*h. B. 2014*

Pièce n° 14

Lettre n° 14 - 5/5

Madame Françoise MERCADIE  
142A route de Mittelhausbergen - 67200 Strasbourg

*Lettre N° 14 5/5*

traversée du CNRS étaient toujours en cours alors que la plaquette distribuée ce jour-là éliminait cette hypothèse.

Lors de cette même réunion, Monsieur l'Adjoint de quartier n'a-t-il pas « accordé » le terminus du 19, Place Arago, aux habitants de la Cité présents, alors que ce point n'était pas clairement établi dans l'étude.

**Au vu de ces modifications hors document suggérant que d'autres pourraient encore intervenir après la clôture de l'enquête, comment ne pas émettre de sérieuses réserves voire un avis défavorable sur un projet soumis à une enquête d'utilité publique qui n'apparaît pas suffisamment finalisé ni faire consensus, en particulier pour les usagers habitant le secteur ?**

Je vous remercie, Monsieur le Président ainsi que les membres de la Commission d'enquête, de l'attention que vous voudrez bien porter à ma contribution.

Strasbourg, le 3 Novembre 2012

*Mercadie*

4

**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.



## Pièce n° 15

### Lettre n° 15 - 1/10

comportant 31 annexes jointes au présent courrier

**Monsieur Pierre OZENNE**

*Le Hic N° 15 1/10*

Enquête Publique  
– Bus à Haut Niveau de Service –  
Gare Centrale <=> Espace Européen de l'Entreprise

#### 1) Capacités / besoins:

De manière générale, il est mentionné un temps de parcours avec le BHNS EEE entre les deux extrémités de la ligne de 15 min (page 3 « plaquette BHNS Strasbourg » ). Actuellement, le temps de parcours est de compris entre 15 et 20 minutes entre ces deux points (cf « extrait horaires 12/11/2012, entre 7h et 9h »), le trajet avec les trams A/D puis ligne 19 est compris entre 15 et 18 min et celui avec d'autres possibilités telles que le bus n°2 puis le bus n°6 est à 20 min ou celui en empruntant le train entre Gare-Centrale et Bischheim-Gare puis le bus n°70, à 17 min (sources « site CTS » ci-joint).

L'investissement public qui sera consacré en faveur d'une ligne en quasi site propre sur 5,20 km (p4/20 Rapport de Synthèse BHNS EEE) paraît disproportionné par rapport au gain de temps effectif compris entre 2 à 4 min, d'autant plus qu'il disposerait d'une « *priorité maximale aux feux* » (p4/20 « Rapport de Synthèse BHNS EEE »). En effet, la création d'un site propre devrait théoriquement permettre d'atteindre des gains de temps significatifs pour le transport public urbain au-delà des aspects des conditions de circulations, qui seront abordés dans un chapitre dédié.

En outre, il aurait été intéressant de comparer les chiffres de fréquentation de la ligne 9 devenu 19 lors des réorganisations successives du réseau de bus-tram de la CTS, afin de pouvoir identifier le poids de la Cité Nucléaire dans l'usage de la ligne de bus 19 au quotidien, c'est à dire à toutes heures de la journée et des jours de l'année. Ceci permettant de déterminer le poids des usages de la ligne 19 dans la partie EEE ainsi que le niveau de qualité des besoins à satisfaire. En effet, il n'est pas démontré dans le dossier BHNS EEE que les besoins quotidiens de la population sur la partie « Cronenbourg » et celle sur la partie « EEE » soient identiques et soient donc à traiter avec le même type de service de transport en commun.

A noter que le niveau de service actuel avec la ligne 19 est de 160 passages/sens/jours ouvrés, entre Rotonde et Arago et 125 jusqu'à EEE. En capacité globale, la ligne offre ainsi en chiffre brute (p11/15 « Diagnostic Urbanisme/Déplacements »):  
Rotonde <=> Cronenbourg Arago: 90 places/bus x 160 bus/sens/j = 14 400 places/j,  
Rotonde <=> EEE: 90 places/bus x 125 bus/sens/j = 11 250 places/j  
(90 places, source « Iribus Bus »)

Le BHNS proposerait un niveau de service identique à celui au réseau de tram en circulation actuellement avec 165 passages/sens/jours (p11/15 §2.2. « Diagnostic Urbanisme / Déplacements »)  
Rotonde <=> EEE: 120 places/bhns x 165 bhns/sens/j = 19 800 places/j

Au-delà des chiffres globaux, il convient surtout de zoomer aux Heures de pointes matins (HPM) et soirs (HPS) pour comparer les niveaux de service entre la situation actuelle et future.

Entre 7h et 9h, en jour de semaine, il y a 28 bus à destination de EEE depuis Rotonde (source, « fiche horaire ligne 19 CTS »), soit une offre de place de:

Page 1/ 10 - Contribution dans le cadre de l'Enquête Publique BHNS EEE -

#### **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.

## Pièce n° 15

### Lettre n° 15 - 2/10

comportant 31 annexes jointes au présent courrier

**Monsieur Pierre OZENNE**

*Lettre N° 15 2/10*

Enquête Publique  
- Bus à Haut Niveau de Service -  
Gare Centrale <=> Espace Européen de l'Entreprise

Rotonde => EEE:  $90 \text{ places/bus} \times 28 \text{ bus/sens/7h-} \rightarrow 9\text{h} = 2\,520 \text{ places/sens/7h-} \rightarrow 9\text{h}$ .

Avec le BHNS et le niveau de fréquence prévu est à 6 min (p4/20 « Rapport de Synthèse BHNS EEE » et p11/15 « Diagnostic Urbanisme/Déplacements »), cela permet d'offrir la capacité suivante sur la même tranche horaire 7h->9h:

Gare-Centrale => EEE:  $120 \text{ places/bhns} \times 10 \text{ bhns/sens/7h-} \rightarrow 9\text{h} = 2\,400 \text{ places/sens/7h-} \rightarrow 9\text{h}$ .

Il peut être aisément constaté qu'à l'heure de pointe matinale, le service BHNS EEE offre moins de place, donc de capacité par rapport à la situation actuelle et donc a fortiori ne permettra -à moins d'augmenter la fréquence des BHNS et donc les coûts d'exploitation pour la collectivité- ni de relever les défis d'augmenter la part modale des Transports en Commun au détriment de la voiture particulière, ni d'offrir de la capacité nouvelle en lien avec le développement de l'EEE, faisant pourtant partie intégrant des objectifs décrits dans le Rapport de Synthèse du BHNS.

A noter que la ligne 19 serait partiellement maintenue sur la Rte de Mittelhausbergen (figure 5 et 6, p7/15 « Diagnostic Urbanisme / Déplacements » avec un service considérablement réduit par rapport au service actuel (fréquence à 12 min aux heures de pointe §2.2 « fonctionnement réseau de transport urbain avec la ligne BHNS EEE » « Diagnostic Urbanisme / Déplacements » et « Restructuration du réseau de bus »). Une antenne de la ligne 19 via la place Haldenbourg est rapidement évoquée mais non chiffrée dans l'évaluation socio-économique. Lors de la réunion publique du 25 octobre 2012, l'Adjoint de Quartier Serge OEHLER avait informé le public présent et la commission d'Enquête par la même, que la ligne 19 serait portée jusqu'à la place Arago, en correspondance avec le BHNS. Ceci n'est pas mentionné dans le dossier mis à l'Enquête Publique, et donc non chiffré et non évalué. Le complément apporté à l'HPM par le bus 19 redéployé selon les termes écrits dans le dossier mis à l'Enquête Publique serait de:  $(12 \text{ min} \Rightarrow 5 \text{ bus/h})^1$   
Rotonde => Rte de Mittelhausbergen:  $90 \text{ places/bus} \times 10 \text{ bus/sens/7h-} \rightarrow 9\text{h} = 900 \text{ places/sens/7h-} \rightarrow 9\text{h}$ .

Total des capacités cumulées « BHNS EEE » et « bus 19 redéployé »:  $2400 + 900 = 3300$  places/HPM.

En conclusion, l'investissement consentie par la CUS n'apporte pas un gain significatif en terme de durée de trajets et de capacité, car pour ce dernier point, la ligne 19 doit être maintenu au risque de ne plus desservir des populations. L'attractivité de la ligne 19 sera largement diminuée: la fréquence en HPM est actuellement de 4 min (entre pl Arago et Rotonde), elle sera de 12 min avec le projet BHNS EEE, donc la capacité complémentaires théorique de 900 places/HPM est à apprécier avec prudence,

#### Observations:

La mise en place de bus articulé (tels que ceux qui circulent sur les lignes 4 et 6) permet d'accroître la capacité de la ligne 19. Un bus articulé contient 120 places (données constructeur).

Donc, aux HPM et HPS, le gain net serait de:

1 Informations contradictoires entre les différentes pièces écrites du dossier. Le dossier Restructuration du réseau de bus évoque une fréquence à 20min entre 6h et 7h et 10min entre 7h et 19h. Le partie pris est de retenir l'info donnée dans le Rapport de Synthèse.

#### **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.



## Pièce n° 15

### Lettre n° 15 - 3/10

comportant 31 annexes jointes au présent courrier

**Monsieur Pierre OZENNE**

*Lettre N° 15 3/10*

Enquête Publique  
– Bus à Haut Niveau de Service –  
Gare Centrale <=> Espace Européen de l'Entreprise

Rotonde => EEE: (120-90) places/bus x 28 bus/sens/7h->9h = +2 400 places/sens/7h->9h, soit une capacité totale: 4920 places/sens/HPM.

Il est également intéressant de souligner les éléments suivants:

- page 16 "Réflexion d'opportunité BHNS Nord", la carte des fréquentations par demi-arrêt. Conclusion: c'est la Cité Nucléaire qui a le plus de besoin d'offre de transport en commun que EEE. Hors, le BHNS EEE est dimensionné par rapport à EEE et non aux besoins de la cité Nucléaire.
- page 21 "Réflexion d'opportunité BHNS Nord", si l'on inscrit la ligne BNHS EEE sur cette carte, on s'aperçoit que la ligne ne passe pas dans le maximum de zone dense, alors que le tracé d'un tram via Molière et Stutzheim l'est. Il me semble fort probable, vue le sérieux et la réputation du Cabinet TTK, que plusieurs scénarii de desserte de Cronembourg et de l'EEE aient été proposés et qu'il aurait été opportun de les présenter comme variantes possibles par la CUS dans le cadre de l'Enquête Publique. Je fais observer qu'un tracé alternatif figure sur l'illustration de la page 7 du Rapport de Synthèse BHNS EEE et à la page 56 « Schéma ECOCITES » du dossier « Etudes de Transports » du projet extension tram A à Illkirch (page jointe), confortant l'idée de tracés alternatifs (projet ECOCITE cité au 6ème point de la page 5/20 du Rapport de Synthèse BHNS EEE).

A défaut d'avoir pu consulter et obtenu l'étude réalisée par le cabinet TTK mentionné au §1.1 du « Rapport de Synthèse BHNS EEE » (demande formulée par courriel le 25 octobre, par lettre recommandée datée du même jour, lors de la réunion publique organisée par la Commission d'Enquête au CSC de Cronembourg également le même jour et lors de mon passage dans les locaux de la CUS le 29 octobre 2012), un doute persiste quant à savoir si le projet de BHNS tel que présenté, est le plus opportun pour l'agglomération.

Je tiens à souligner que la non obtention de l'étude TTK est contraire au principe évoqué dans la réponse de la Commission d'Accès aux Documents Administratifs qui m'avait été donnée en date du 14 mai 2012 (en pièces jointes) mais surtout au rendu de la Cour Administrative d'Appel de Paris du 22 février 2011 (n°10PA00678) (en pièces jointes) ainsi qu'aux dispositions régissant le principe des Enquêtes et Concertations Publiques régies dans les codes de l'Urbanisme (L300-2 et suivants) et de l'Environnement. Ces dispositions sont connues par Roland Ries Vice-Président de la CUS<sup>2</sup> en charge des déplacements, au regard de la signature d'un éditorial des « Cahiers du GART » (Groupement des Autorités Organisatrices des Transports) du mois de Octobre 2012 (en pièces jointes), dont il est Président. Certes, il peut m'être reproché que la demande de cette étude ait été tardivement faite au regard des dates de tenue de l'Enquête Publique (24 septembre 2012 au 03 novembre 2012) mais ceci ne saurait être une raison valable pour ne pas la communiquer du tout. Je fais observer que ma demande a été formulée pendant la période d'ouverture de l'Enquête Publique et dans les formes requises.

---  
Un des arguments de la CUS et de la CTS en faveur d'un BHNS ayant son terminus à la Gare Centrale, est de permettre aux usagers de disposer d'une correspondance avec 3 lignes de tramways (A, C et D) au lieu de 2 à la station Rotonde. De plus, il est avancé la

2: CUS maître d'ouvrage, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports

Page 3/ 10 - Contribution dans le cadre de l'Enquête Publique BHNS EEE -

#### **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.*



## Pièce n° 15

### Lettre n° 15 - 4/10

comportant 31 annexes jointes au présent courrier

**Monsieur Pierre OZENNE**

*Lettre N° 15 4/10*

Enquête Publique  
- Bus à Haut Niveau de Service -  
Gare Centrale <=> Espace Européen de l'Entreprise

perspective d'augmentation de la fréquentation des trams A et D avec la mise en service des extensions aux Poteries et Hautepierre (p12/15 « Diagnostic Urbanisme et Déplacements »), ce qui ne permettrait pas d'assurer conditions acceptables de transports entre Rotonde <=> Gare-Centrale.

Ces arguments plaident pour une ligne BHNS arrivant au plus près du Centre-Ville et de la Gare. Toutefois, ils ne sauraient être totalement sincères et adaptés au contexte de l'agglomération. En premier lieu, la CTS et la CUS ont pu dessein de réduire les coûts d'exploitation des lignes de trams par la réduction des fréquences, actuellement à 6 min et à l'horizon 2016, une fréquence aux Heures de Pointes à 8 min. (dossier n°6 « Etudes de Transport » prolongement tram A à Illkirch, tableau n°8 page 33 (situation actuelle) et tableau n°11 page 39 (situation 2016) ). Il peut être ainsi affirmé que la dégradation des conditions de transport des usagers des transports publics n'est pas liée au fait des extensions des lignes de tram en elles-même - et donc des bassins desservis- mais liée par la réduction des fréquences de tram.

Par ailleurs, l'effet de maillage du réseau des trams de l'agglomération permet de "déconcentrer" l'usage de certaines lignes, notamment les plus fréquentées (A), par la création d'alternatives. Dans le cas d'espèces, sur la base de l'étude TTK "tram F", le maillage dans l'Ouest de l'agglomération est possible, soulageant ainsi les lignes A et D, au bénéfice de la ligne C, via le quartier de Koenigshoffen. Ainsi, il peut être affirmé qu'une solution de transport en commun desservant Cronenbourg Ouest et EEE est possible par raccord au réseau existant du tram et limiter aussi, les effets négatifs sur la circulation automobile et cycliste dans le secteur compris entre l'entrée de Cronenbourg et le quartier Gare (Porte-Blanche, Gare, Place de Haguenau). En effet, 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 (notamment le tram C sur le Bd Wilson). La multiplicité de ces emprises réservées nouvelles est directement liée par la démultiplication des modes de transports en commun différents (tram fer, pneus, bus, BHNS etc...)  
Malheureusement, ces aspects ont été écartés de la concertation. Pourquoi écarter des variantes au seul motif qu'il y aurait des acquisitions foncières... p7/20 « Rapport de Synthèse BHNS EEE », alors qu'un dossier DUP permet, entre autres, d'exproprier par Intérêt Général.

En intégrant le principe de maillage dans l'ouest, Cronenbourg Ouest et EEE pourraient bénéficier d'une liaison rapide et directe vers la Gare-Centrale ou Homme-de-Fer, mais également avec les autres quartiers de l'ouest, éventuellement et/également utilisateurs de service ou d'emplois à EEE. Le BNHS aura un effet « tunnel » entre la Gare et EEE, avec peu de liens avec les autres quartiers ouest etc... (voir les stations de correspondance entre BHNS et Bus 50 très éloignés).

Toutefois, il convient d'intégrer les phasages de réalisation des ces différentes lignes dans l'Ouest.

En l'espèce, le prolongement de la ligne D vers EEE (Le quartier des Poteries seraient desservit par la ligne C, via KOE au lieu de la ligne D) correspond à environ entre 3 et 3,500 km de ligne nouvelle, soit un investissement de environ 49M€ (source: prix km du tram A à Illkirch: 16,50M€/km, p105/114 « Rapport de Synthèse tram A »). Pour mémoire, le projet 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.*

## Pièce n° 15

### Lettre n° 15 - 5/10

comportant 31 annexes jointes au présent courrier

**Monsieur Pierre OZENNE**

*Lettre N° 15 5/10*

Enquête Publique  
– Bus à Haut Niveau de Service -  
Gare Centrale <=> Espace Européen de l'Entreprise

BHNS est de 30M€, auquel il convient également de comparer les vitesses commerciales et surtout l'importance des bassins de population et d'emploi desservis...

Ce projet n'est pas une invention de Pierre OZENNE, mais bien des réflexions de la CUS, tel que l'indique la figure n°7 p7/20 du Rapport de Synthèse BHNS EEE, sur lequel on peut lire les tracés de lignes de transports en commun lourds maillés en site propre (SCOTERS 2006). Ceux sont les études conduites par la CUS qui aboutissent à ces conclusions !

Donc, je préconise un système de bus entre la Gare et EEE, avec des couloirs de bus, le temps de la réalisation des travaux des trams C (KOE) et D (vers EEE).  
A noter que le dossier TTK "tram F" a été remis en Juillet 2011, correspond au stade AVP lui permettant d'être d'ores et déjà mis en Enquête Public et donc accélérer sa réalisation concrète. Par conséquent, le prolongement de la ligne C (KOE) vers Wolfisheim (bénéficiant ainsi d'une partie de la subvention GRENELLE accordée par l'Etat au titre des prolongements de la ligne A (Oberhausbergen) et D (Poteries), non totalement mobilisée avec le terminus Avenue Mitterrand)

A noter également que les dépôts de tram strasbourgeois permet d'accueillir plus d'une vingtaine de rames supplémentaires, donc pas d'installation nouvelles à créer (cf dossier AVP Tram A à Illkirch GO10 « Dépôt »)

Enfin, le projet de la CUS de BHNS EEE occulte le projet de tram sur pneus et notamment ses effets sur la Gare-Centrale. En effet, le projet de tram sur pneus prévoit un tracé entre Vendenheim et Eckbolsheim, via la Rte de Brumath à Souffelweyersheim, Bischheim, Schiltigheim, la place de Haguenau, le Bd Wilson, la Place de la Gare (éventuellement un tour autour du Centre-Halle), puis les Bd de Metz et Nancy, la Rte des Romains à Koenigshoffen puis Eckbolsheim. Le dossier de tram sur pneus désigne la Station « Gare Centrale » comme station de référence pour une correspondance avec le réseau tram sur fer A, C et D pour la poursuite des destinations des usagers en provenance / destination de l'ouest. Le niveau de fréquentation de l'actuelle ligne de bus n°4 à Koenigshoffen est de la plus importante du réseau de la CTS (p15 « Rapport de Synthèse BHNS Nord »), avec plus de 2 700 000 montées/descentes/an, la ligne 19 étant à environ 1 250 000 montées/descentes/an. Ainsi, la station « Gare-Centrale » va concentrer des correspondances obligatoires aux usagers du fait des choix de la CUS en faveur de la multiplicités des modes de transports en commun entrant dans la ville.  
Cette situation n'existerait pas avec l'hypothèse d'un réseau de transport en commun lourds homogènes et maillés.

Autres améliorations possible de la ligne 19 (provisoire dans l'attente de la réalisation d'un débranchement tram D vers EEE, via Cronenbourg) :

- supprimer la « montée par avant » des usagers; (gain temps de montée dans le bus)
- vente des titres de transport et validation aux arrêts
- augmenter la capacité par la mise en service de bus articulés
- séparer les flux "domestiques" (càd de Cro Neuf) et "pendulaire" (càd EEE), en créer une ligne n°29, Gare-Centrale <=> EEE, adaptée aux besoins des pendulaires entre les deux points, soit environ 30% des usagers de la ligne 19 actuel.

Page 5/ 10 - Contribution dans le cadre de l'Enquête Publique BHNS EEE -

#### **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.*



## Pièce n° 15

### Lettre n° 15 - 6/10

comportant 31 annexes jointes au présent courrier

**Monsieur Pierre OZENNE**

*Lettre N° 15 6/10*

Enquête Publique  
– Bus à Haut Niveau de Service -  
Gare Centrale <=> Espace Européen de l'Entreprise

## 2) circulation automobiles et cyclistes

### Place d'Haguenau

Le Rapport de Synthèse BHNS EEE p8/20 affirme que « les aménagements du BHNS ne doivent pas accroître l'éventuelle congestion du trafic » ceci n'est pas démontré dans l'étude, notamment dans le secteur Bd de Wilson, Place Haguenau, Rue Woldli, et l'entrée du quartier de Cronenbourg. En effet, l'étude de circulation évoque la situation des voiries et carrefours « aux HPS et HPM », mais pas tout au long de la journée et encore moins sur la situation des carrefours vers lesquels la circulation est reportée ! On doit s'en tenir à de simple déclaration (p15/20).

Selon le dossier "Réflexion d'opportunité BHNS NORD"; en pages35 et 36, la zone de la place de Haguenau est une zone de perte de temps pour les bus due à la congestion automobile. Donc, les bus 4 et 6 seront impactés par les modifications de la circulation automobile dans le secteur Gare, car il n'y a plus de tourne à gauche du boulevard Wilson vers les autoroutes, donc un report vers la Place de Haguenau.

Le dossier « étude de trafic BHNS EEE » n'intègre pas le carrefour de la Porte Blanche, alors qu'il y aura également des reports de trafics.

Le carrefour Woldli / Wilson / Fbg de Saverne (§1.2.1 Organisation de la circulation) indique qu'il sera saturé à 100% en HPS.

### Place de la Gare

Pour ce qui concerne la place de la Gare (§1.2.1 Organisation de la circulation), l'étude mentionne un taux satisfaisant à 75%, non dégradé depuis l'arrivée du tram C place de la Gare. Or, l'essentiel du trafic s'écoule à des vitesses lentes, sur une voie (non déterminée et détaillée dans l'étude). En effet, la corrélation entre taux de saturation des carrefours et vitesse / fluidité des axes n'est pas évoquée. Un carrefour peut ne pas être saturé mais les rues qui amènent à ce carrefour peuvent avoir des vitesses de circulation faible, compte tenu de l'importance des flux. Ce qui signifie que des axes peuvent être congestionnés sans que les carrefours le soient.

### \* accès aux autoroutes, via la rue Woldli.

Il est mentionné à la page 7 (§1.2.1 Organisation de la circulation) que la proximité de l'autoroute influe directement sur la saturation des carrefours dans le secteur gare. Pour pallier les difficultés de circulation, il est préconisé les couloirs de bus. Or, si la réponse peut être adaptée pour la qualité des BHNS, elle ne l'est pas forcément pour la circulation automobile, le réseau viaire pre-autoroute assure la fonction de stockage tampon permettant un flux constant et permanent d'entrée sur l'A35, sans accoue. Dans le cas contraire, la présence d'entrée sur l'autoroute par accoue, défluidira la circulation sur l'A35, même si les vitesses y sont faible. A noter que la partie de A35 Cronenbourg est fréquentée par 160000véh/j (source DREAL Alsace, pj).

Il est mentionné dans l'étude de trafic BHNS EEE, que le volume de trafic est faible (tourne à

Page 6/ 10 - Contribution dans le cadre de l'Enquête Publique BHNS EEE -



## Pièce n° 15

### Lettre n° 15 - 7/10

comportant 31 annexes jointes au présent courrier

**Monsieur Pierre OZENNE**

*Lettre N° 15 7/10*

Enquête Publique  
- Bus à Haut Niveau de Service -  
Gare Centrale <=> Espace Européen de l'Entreprise

gauche, bd Wilson / Wodli) à hauteur de 130 et 220 veh/HPM-HPS Or, l'étude n'a pas tenu compte de l'état du trafic sur toute une journée (§2.1.1. Organisation de la circulation).

La sortie de ville est très importante par la rue Wodli (via le Bd Wilson, Fbg de Saverne, la rue du Marais-Vert -tunnel-). Actuellement il y a 4 voies de sortie sous le pont A35, dont 2 en direction de Cronembourg et 2 en direction du carrefour giratoire rue Marché Gare. (page 6 "Organisation de la circulation"). Demain, il n'y aura plus que 2 voies (page 11 "Organisation de la circulation") à hauteur du pont A35, et seulement 1 seule et unique voie entre la sortie de la trémie "marais-vert => Wodli".

Ce schéma de circulation est UBUESQUE !.

Tout d'abord, les autos venant du Nord, sur le Bd Wilson, cherchant à éviter la Place de la Gare, via la rue du Rempart (construite à cet effet en 2007 dans le cadre de l'arrivée du TGV Est), auront le tourne à droite modifié: ils devront croiser le BHNS, puis tourner à droite, dans une rue peu large (quid des camions), puis arriver en conflit avec la sortie du Parking Wodli (entrée/sortie au même endroit), puis en conflit avec la sortie de la trémie "marais Vert -> Wodli".

Actuellement, il y a 3 voies de circulation auto sous le pont ferroviaire de la rue Woldi, dont 1, qui devient un tourne à gauche vers la rue du Rempart, et deux vers les Autoroutes ou Cronembourg. (la photo en bas à droite de la page 22/27 de l'étude sur l'Organisation de la circulation le démontre, voir le nb de voie mentionnée sur le panneau routier)

Avec le BHNS, c'est 2 voies sous le pont ferroviaire qui sont supprimées. Un doute plane quant à la largeur restante pour la dernière voie de circulation. En effet, les couloirs de bus doivent faire 3,50 m (extrait doc Toulouse), la largeur du pont ferroviaire Wodli n'est pas mentionné.

Les autos qui sortent de la trémie "Marais-Vert -> Wodli" devront franchir les voies réservées du BHNS au niveau du carrefour "Wodli / Rempart", et ce sur une seule voie de circulation.

Les effets sur le trafic de sortie de ville n'ont pas été quantifiés ou présentés ou évalués. Par ailleurs, lors de l'arrivée du TGV Est à Strasbourg en 2007, un parking en ouvrage a été construit en partie Nord de la Gare Centrale, à savoir le Parking Wodli. Il existe deux accès/sortie: l'un via la rue Woldi, l'autre par le Bd Wilson. En outre, des aménagements de voirie ont été réalisés spécifiquement dans la rue Wodli, afin de permettre une allée en contre sens (la rue Wodli était à sens unique). Cet aménagement a été réalisé notamment par l'élargissement du tunnel piéton sous les voies ferroviaires.

Cet accès a été justifié pour faciliter les automobilistes venant de l'A35 depuis le Nord, de descendre à la sortie "Cronembourg / Rotonde", puis arriver à la rue Wodli.

Afin d'éviter les cisaillements routiers au niveau de l'importante sortie d'autoroute "Les Halles" (A35, depuis le Sud de l'Agglomération), deux allées avaient été créées de part et d'autre de la trémie menant à la Petite rue des magasins. Une de ces deux allées sera supprimée (celle coté Nord, coté rue Chapée). Par conséquent, les effets de cisaillement de la circulation à cet endroit n'ont pas été évalués, quantifiés ou estimés.

Les automobilistes venant des rue du Marais-Vert (sortie des parkings des Halles, > 5000 places) et du Faubourg de Saverne, souhaitant se rendre à Cronembourg Rue de Ober- 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.*



## Pièce n° 15

### Lettre n° 15 - 8/10

comportant 31 annexes jointes au présent courrier

**Monsieur Pierre OZENNE**

*Lettre N° 15 8/10*

Enquête Publique  
– Bus à Haut Niveau de Service -  
Gare Centrale <=> Espace Européen de l'Entreprise

Mittelhausbergen, devront franchir à deux reprises sur une courte distance les emprises réservées au BHNS EEE. (carrefour Wodli / Rempart et devant la CTS), et même 3 fois pour ceux souhaitant rejoindre la rue de Hochfelden. Ceci avec des tournes à gauche pour 2 franchissements sur 3, impliquant de réelles difficultés de circulation. Il est évident que les conditions de sortie de ville en direction de l'Ouest de l'agglomération seront difficiles et dégradées.

Le rapport mentionne au §2.1.1 "organisation de la circulation", que les conditions ne seraient pas dégradées grâce à la suppression du tourne à gauche Wilson -> Wodli. et donc par la réduction du trafic sur la rue Wodli. Or, c'est sous-estimé l'importance du trafic en provenance des rues du Fbg de Saverne et Marais-Vert.

Le tourne à droite immédiat serait réservé à l'accès de la rue de Sarrelouis.

Le risque d'embolie est réel. Il n'y a pas d'étude de trafic, d'origines-destinations. Le rapport sur l'organisation de la circulation se contente d'une simple analyse de la congestion des carrefours à feux sur l'itinéraire du BHNS EEE. Or, les effets de report de trafic sur les autres axes et autres nœuds, tels que la Place de Haguenau ou Porte Blanche, ne sont pas analysés de manière détaillée et pertinente.

Il y a un véritable risque que la situation des carrefours ayant des niveaux actuels de congestion moyen à élevé (notamment Wilson/Wodli et demain au niveau de l'entrée de Cronembourg) ne s'améliore pas, voire se dégrade (sur la rue Wodli) et ait des impacts directs sur le service des BHNS EEE. En effet, à la différence des voies de trams, les voitures n'hésiteront pas à s'engager dans un carrefour congestionné et par conséquent supprimeront tout les effets positifs escomptés par les sites propres. Ceci dégradant la vitesse commerciale du BHNS EEE mais également sa ponctualité: les retards sur horaires seraient importants et compte tenu des temps de pauses prévus aux terminus (environ 5min), les retards seraient cumulés. En outre, les effets négatifs sur les autres lignes de transports urbains et interurbains ne sont pas pris en compte, élément à intégrer dans l'évaluation socio-économique.

**\* Carrefour giratoire EEE / Chambre des métiers.** (§1.2.4 Organisation de la circulation): les valeurs sont étonnantes « *non disponibles* ». Pourtant, compte tenu du plan de circulation de Schiltigheim, l'un des accès principaux de Schiltigheim s'effectue par ce carrefour giratoire. En effet, la sortie d'autoroute n°50 (en provenance de l'A35, depuis le Nord) ne permet pas de tourne à gauche, impose aux automobilistes le franchissement de la gare de triage, l'emprunt du carrefour giratoire EEE/ chambre des métiers, puis de reprendre le pont au-dessus des voies RFF, pour ensuite arriver à Schiltigheim.

Par conséquent et au regard des plans d'insertion du BHNS (§1.2.1 Organisation de la circulation), les automobilistes quittant l'A35 et se rendant à Schilik, croiseront les voies du BHNS. Le dossier BHNS Nord, réalisé par PTV mentionne un niveau de trafic à l'entrée de Schilik, via la rue Georges Burger, à hauteur de 1370véh/j en HPM (valeur à prendre avec prudence) (§3.2.2 du Rapport de Synthèse BHNS Nord). A noter qu'il n'est pas possible de déterminer le volume de trafic aboutissant dans la rue Georges Burger en provenance de l'A35 Nord.

Toutefois, il peut être affirmé que le BHNS aura un impact sur l'entrée principale de Schiltigheim, et que l'étude de circulation présentée aurait dû approfondir ce point.

Il n'a pas d'évaluation sur l'impact du BHNS EEE sur ce carrefour au § 2.1.4.

A noter qu'il est difficile de considérer que le BHNS EEE aura un effet notable sur les reports de la circulation automobile en faveur de l'usage des Transports Publics, et donc supputer

Page 8/ 10 - Contribution dans le cadre de l'Enquête Publique BHNS EEE -

#### **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.*

## Pièce n° 15

### Lettre n° 15 - 9/10

comportant 31 annexes jointes au présent courrier

**Monsieur Pierre OZENNE**

*Lettre N° 15 9/10*

Enquête Publique  
– Bus à Haut Niveau de Service -  
Gare Centrale <=> Espace Européen de l'Entreprise

une diminution du trafic automobile. En effet, à défaut d'une enquête Origine / Destination des automobilistes empruntant la rue Woldli, il n'est pas certain qu'une partie non négligeable des autos soit en provenance de la Cité Nucléaire ou EEE.

#### Autres effets:

Le dossier BHNS EEE ne prend pas en compte les autres projets sur le secteur ou l'existant (ils sont évoqués mais l'influence du BHNS EEE sur ces derniers n'est pas quantifiée):

- tram sur pneus
- TSPO du Conseil Général du Bas-Rhin
- bus urbains 2 et 10,
- cars interurbains

Il y a une incohérence de taille entre le projet de BHNS EEE et le projet de Tram sur pneus, à hauteur du Bd Wilson et de la Place de la Gare. (projet pourtant cité p6/20 du « Rapport de Synthèse BHNS EEE » et donc connu des services de la CUS et du Bureau d'études ARCADIS)

En effet, il est mentionné au §2.1.1. "Organisation de la circulation" que le site propre du BHNS EEE sera coté trottoir dans le sens "Wodli => Place de la Gare". Or les plans du Tram sur pneus, planche n°10, mentionnent un site propre coté voie du tram C. Par conséquent, où serait les autos?

Il est obligatoire dans un projet de faire état des projets connus à échéance court et moyen terme, afin d'analyser les interactions entre eux. Le projet de tram sur pneus a fait l'objet d'une concertation préalable en Novembre 2011 (cf plaquette de concertation) et est annoncé en Enquête Publique pour début 2013 (cf article de presse DNA du 20/10/2012). Par conséquent, la CUS ne peut valablement pas se défendre en affirmant ne pas connaître les détails d'implantations des différents sites propres des deux études.

De plus comment fonctionnera le tourne à Gauche BHNS EEE sur le Bd Wilson en direction de la rue Wodli, car ce dernier circulera en même temps que le tram sur pneus.

#### Autres effets:

Il est noté dans le dossier BHNS EEE que les bus se stockeraient sur le Bd de Metz (BHNS EEE ayant son terminus Place de la Gare, les bus font demi-tour sur le Bd de Metz, en partageant les couloirs de bus n°2, n°10 et l'ensemble des cars du Réseaux 67, soit plus de 420 passages par sens par jour. En sus, l'arrivée du tram sur pneus doit modifier l'implantation des couloirs de bus (planche n°11 du tram sur pneus), et par conséquent les lieux de stockage possible des BNHS EEE ou des bus n°10. Le dossier BHNS EEE n'est pas claire et ne détaille pas ces éléments à la lumière des autres projet.

### **3 ) Evaluation socio-économique:**

Est-ce que les coûts de réfection de la rue de Hochfelden + amorce des couloirs de bus réalisée au début de la Cité Nucléaire ont été intégrés dans le montant de l'opération ? (p20/20 Rapport de Synthèse BHNS EEE). A défaut, si les coûts ne sont pas intégré, alors il faut revoir l'évaluation socio économique, et le taux de rentabilité annoncé en version "haute"

Page 9/ 10 - Contribution dans le cadre de l'Enquête Publique BHNS EEE -

#### **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.



## Pièce n° 15

### Lettre n° 15 - 10/10

comportant 31 annexes jointes au présent courrier

**Monsieur Pierre OZENNE**

*Lettre N° 15 10/10*

Enquête Publique  
– Bus à Haut Niveau de Service -  
Gare Centrale <=> Espace Européen de l'Entreprise

est pas atteint ... voire serait sous la barre des 4%, donc c'est un projet non rentable !

Le dossier affirme que le BHNS aura des conditions de transport meilleures et ne sera pas assujéti aux aléas de congestion du trafic. J'en doute ! (cf exposé en §2 du présent document)

Le dossier affirme également que la ligne 19 sera victime des congestions automobiles sur son itinéraire. Ceci n'est pas démontré et non évident, notamment s'il y a la création de couloir de bus ! L'évaluation socio-économique affirme une augmentation du temps de parcours de 10 à 15% de la ligne 19 (p9/12 Eval Socio-Eco BHNS EEE). Les exemples des gestions des carrefours à feux sur les axes sur lesquels circulent les bus 4 et 6 démontrent qu'il est possible d'améliorer la gestion des cycles de feux vert en faveur des bus mais également la gestion du trafic automobile à l'entrée de secteurs difficiles (Rte de Schirmeck) avec un système de mise en stock des autos et de couloir de bus permettant à ces derniers de remonter la file de voiture (exemple place d'Ostwald, avec les bus 2, 13 et 15).

Il a été annoncé lors de la réunion publique du 25/10/2012, que la ligne 19 serait maintenue entre Rotonde et Arago, voire en correspondance avec le BHNS. Ces éléments doivent être chiffrés et l'évaluation socio-économique doit être ainsi impérativement revue compte tenu des marges d'erreurs et de la fourchette de rentabilité estimée entre 3,55 et 5,09 (p12 « Evaluation socio-économique » BHNS EEE). Il est mentionné un gain pour la collectivité par l'allègement du service de la ligne 19. Du coup, la valeur du TRI à 5,09 est largement à abaisser.

Le tableau présenté en page 10/12 de l'évaluation socio-économique paraît contenir des informations erronées. En effet, le tableau « évaluation des coûts d'exploitation sur la ligne 19 » pour le scénario 1 (retenu pour le calcul final) indique 160 000 km annuels, alors que d'autres valeurs sont mentionnées à l'annexe 5, §4 *variation par rapport à l'avant projet* « Restructuration du réseau bus »; il faudrait prendre en compte 200 000 au lieu de 160000 km annuel, les coûts seraient à modifier en conséquence.

En intégrant les doutes, les questions, il est fort probable que l'évaluation socio-économique est à revoir et recalculer.

#### 5) Quelles priorités pour la CUS

4 projets, 4 typologies différentes, 4 enjeux, mais 4 rentabilités différentes aussi !

\* BHNS: entre 14 et 18000 personnes soit 3600 pers/km (p4/20 Synthèse) 40M€

\* Illkirch: 7000 hab, soit 3888 pers/km (1,8km et 30M€)

\* Port du Rhin: 6000 hab, soit 3333 pers/km (1,8km pour 87M€)

\* tram sur fer OUEST: 35000 hab, soit 6400 hab (5,5km) pour 80M€

Rédigé par Pierre OZENNE  
à Strasbourg, le 03 novembre 2012

Page 10/ 10 - Contribution dans le cadre de l'Enquête Publique BHNS EEE -

#### **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.

## Pièce n° 16

### Lettre n° 16 - 1/2

Monsieur Kevin BENOIT - Président de l'association TC Alsace



**TC-Alsace.eu**  
Mobilité s. et urbanisme

*Le Merc N° 16 1/2*

Strasbourg, le samedi 3 novembre 2012

Présidence de la commission d'enquête  
Service Conduite de Projets Transports  
Communauté Urbaine de Strasbourg  
1, parc de l'Étoile  
67000 STRASBOURG

**Objet : Enquête publique Bus à Haut Niveau de Service**

**ADRESSE POSTALE**

Association TC Alsace  
chez Kevin Benoit  
10 rue Joseph Guerber  
67100 STRASBOURG

**SITE INTERNET**

www.tc-alsace.eu

**ADRESSE ELECTRONIQUE**

association@tc-alsace.eu

**VOTRE CONTACT**

Kevin BENOIT  
Président

**ADRESSE ELECTRONIQUE**

kevin.benoit@tc-alsace.eu

**TELEPHONE**

06 19 92 28 21

Monsieur le Président,

Au nom de l'association TC-Alsace, je présente à votre appréciation nos remarques concernant ce projet de Bus à Haut Niveau de Service.

Au départ réservée, notre position a évolué sur ce projet.

La nouvelle ligne de BHNS permettra de créer une liaison rapide et efficace entre l'Espace Européen de l'Entreprise et la Gare Centrale. Cette ligne semble avoir tous les atouts pour convertir les usagers de cette zone aux transports collectifs avec une liaison facilitée et attractive vers la Gare Centrale.

L'insertion d'un nouveau mode de transports tel que le Bus à Haut Niveau de Service est un bon point pour le réseau de transports collectifs de la communauté urbaine. Il est en effet adapté à certaines zones où un tramway se révélerait trop cher et sur-capacitaire, et est particulièrement adapté au tracé et à la fréquentation de ce projet. Toutefois, il constitue une offre complémentaire et n'a, selon nous, pas de vocation à remplacer le tramway, de par sa capacité réduite.

L'association attire votre attention sur le coût du matériel roulant. Le matériel d'un bus à haut niveau de service n'est autre qu'un banal autobus articulé avec un design généralement retravaillé par le constructeur. Or, les derniers autobus articulés au gaz naturel acquis par la Compagnie des Transports Strasbourgeois ont un coût inférieur à ceux du BHNS. Nous aimerions donc savoir la raison de ce surcoût.

Nous regrettons que le projet n'ait pas pris en compte l'hypothèse d'utilisation d'un trolleybus. Bien qu'ancien, ce modèle de propulsion est actuellement la solution la plus écologique en matière de transport collectif routier. Le coût du véhicule est certes supérieur, mais celui-ci a une durée de vie bien plus importante qu'un autobus articulé au gaz ou au diesel.

Le projet présenté en 2011 prévoyait un second parking relais au niveau de la Gare de Cronembourg. Ce dernier semble avoir disparu. Or, il aurait été intéressant d'en installer un à cet endroit là avec un accès aisé depuis l'autoroute. Dans le cadre d'une nouvelle ligne de transport en site propre, il est important de ne pas négliger ce détail, qui permet un report modal plus important, rendant cette ligne plus attractive aux yeux des automobilistes.

Concernant le passage par le CNRS, nous considérons qu'il est primordial que le BHNS traverse cette zone. Cela permettrait en effet de toucher un plus grand nombre d'usagers potentiels, notamment scolaires et universitaires avec la proximité d'un lycée et d'un IUT. Les avancées technologiques actuelles permettent aujourd'hui de faire circuler un autobus en limitant les nuisances, telles que les vibrations. En outre, il ne

Association inscrite au registre des associations du Tribunal d'Instance de Strasbourg au volume 86, folio n° 164  
Siret 509-294-450-00010 APE 9499Z

### *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.*



## Pièce n° 16

### Lettre n° 16 - 2/2

Monsieur Kevin BENOIT - Président de l'association TC Alsace

*Lettre N° 16 2/2*

semble pas avoir été évoqué la possibilité d'un mur antibruit le long du parcours du BHNS, ce qui semble pourtant être une option envisageable.

Il semble évident qu'en l'absence d'accord avant le début du chantier, ce tracé ne sera jamais réalisé. Il est donc important que les négociations aboutissent rapidement et qu'elles permettent à l'intérêt général de l'emporter.

Lors des réunions publiques, nous avons pu découvrir une nouvelle station au niveau du parc relais. Le projet initial prévoyait 10 stations, deux nouvelles sont apparues dont l'arrêt CTS (qui semble justifié) et cette station du parc relais. La distance entre le parc-relais et la chambre des métiers ne justifie aucunement la présence de cette station. Il est important de desservir le parking relais, mais pas avec une station qui ferait doublon avec la station Chambre des métiers. La logique voudrait que l'on rapproche la station Parc Relais du rond-point, que l'on supprime la station Chambre des métiers, et que l'on aménage un cheminement piéton sûr et rapide pour desservir cette dernière.

Concernant la fréquence, il est important de garder une fréquence attractive tout le long de la journée ainsi que le week-end. La desserte principale est en effet le quartier tertiaire mais il ne faut pas oublier les habitants desservis par la ligne. Une fréquence de 6 minutes en heures de point semble adaptée, tout comme la fréquence de 8 minutes en heures creuses. Toutefois, la fréquence "nocturne" de 20 minutes évoquée lors des réunions semble faible par rapport aux circulations tramway prises pour référence dans ce projet.

La restructuration proposée du réseau de bus dans ce secteur n'est pas à la hauteur des attentes. Le réseau de bus de la communauté urbaine de Strasbourg est aujourd'hui inadapté, car n'ayant pas fait l'objet d'une véritable restructuration globale depuis le début du tramway.

Dans l'état actuel des choses, une meilleure liaison entre le BHNS et le reste de Schiltigheim et de Bischheim est indispensable. La ligne 70 actuelle devrait donc voir sa fréquence renforcée afin de devenir attractive, et la ligne 6 devrait donc elle aussi voir la fréquence de sa branche desservant le nouveau parc relais, renforcée. Cela permettrait d'en faire un pôle important, et donnerait une attractivité supplémentaire pour les habitants situés entre l'axe du BHNS et de la route de Brumath, actuellement délaissés par le réseau de bus. Le prolongement de la ligne 19 jusqu'à la place Arago, en connexion avec le BHNS paraît également nécessaire pour permettre aux habitants de cette zone de bénéficier d'une desserte de proximité efficace avec le cœur commerçant du quartier de Cronembourg, ce qui n'est plus le cas dans le projet tel qu'il est défini aujourd'hui. La perte de cette desserte entraînera une perte d'attractivité pour les commerces du vieux Cronembourg.

En outre, l'hypothèse d'une halte ferroviaire dans le secteur a souvent été évoquée et demandée par les associations locales. Nous considérons que le ferroviaire doit ici venir en complément du BHNS et non pas en remplacement comme cela a souvent été évoqué, cette halte n'étant pas suffisante en soit.

Ainsi, en parallèle du projet BHNS, il est important que la communauté urbaine lance avec la région et la SNCF, un projet de gare ferroviaire au niveau de l'Espace Européen de l'Entreprise, à l'exemple du projet de halte ferroviaire au Port-du-Rhin dans le cadre de l'extension du tram D vers Kehl. Cela constituerait un complément rendant ce quartier tertiaire attractif pour les entreprises, avec un éventail important et attractif de transports en commun desservant la zone.

Nous considérons que le coût du projet est faible et maîtrisé, ce qui est un point positif en ces temps de crise.

Dans l'attente d'une réponse de votre part,

Kevin BENOIT  
Président de l'association TC Alsace

Page 2

#### **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.*



Pièce n° 17

Lettre n° 17

Monsieur Jean Luc HEIMBURGER  
Président de la CCI Strasbourg et Bas-Rhin

*Lettre N° 17*

*LH*  
*6/11/12*

 **CCI STRASBOURG  
ET BAS-RHIN**

**Direction de la Mobilité  
et des Transports**  
**Visa Bruno JANSEM**  
**5 - NOV. 2018**  
Transmis à : *GB*  
Copie à : *CLok* *JHL*  
N° enregistrement : *113236*

Monsieur Jean ANNAHEIM  
**Président**  
Commission d'enquête 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  
Service conduite de Projets de Transports  
**COMMUNAUTE URBAINE DE STRASBOURG**  
1, parc de l'Etoile  
67076 STRASBOURG Cedex

Strasbourg, le 26 OCT. 2012

**Objet : Enquête publique relative au projet de 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**

Monsieur le Président,

Tel que présenté dans le dossier soumis à enquête publique, le projet de BHNS entre la Gare Centrale de Strasbourg et l'Espace Européen de l'Entreprise (E<sup>3</sup>) à Schiltigheim répond aux attentes des entreprises. De surcroît, il s'inscrit dans le Plan de Déplacement Inter-Entreprises et la Charte d'Engagement de l'Espace Européen de l'Entreprise et du Mittelfeld.

De ce fait, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin (CCISBR) soutient ce projet qui permettra une accessibilité performante à un pôle économique majeur.

Compte tenu de ce qui précède, la CCISBR émet un avis favorable assorti toutefois de deux réserves :

- En premier lieu, la mise en service du BHNS ne doit pas dégrader d'avantage le fonctionnement du boulevard Wilson ni complexifier l'accès routier aux autoroutes. Ce point nous semble d'autant plus important que d'autres projets risquent, à l'avenir, de perturber plus avant la circulation sur ce boulevard.
- En second lieu, des solutions à la suppression des espaces dédiés au stationnement avenue de l'Europe (parking public de 90 places), et pour laquelle le dossier indique que seules 35 à 40 places seront restituées, doivent être proposées. A ce titre, la CCI rappelle que E<sup>3</sup> regroupe des activités essentiellement tertiaires qui nécessitent de nombreux déplacements professionnels des salariés en journée qui ne peuvent se faire qu'en voiture.

En vous remerciant par avance de toute l'attention que vous porterez à notre avis, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, mes salutations distinguées.

  
Jean-Luc Heimburger  
Président

10 Place Gutenberg - BP 70017 - 67081 Strasbourg Cedex - France  
T. + 33 (0)3 88 75 25 25 - [www.strasbourg.cci.fr](http://www.strasbourg.cci.fr)

52

**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.

Pièce n° 18

Lettre n° 18 - 1/16

Madame Anne SCHUMANN  
Conseillère municipale et communautaire  
Pour le groupe UMP/NC et indépendants

**Strasbourg.eu**  
& COMMUNAUTÉ URBAINE

**Capitale européenne**

Groupe UMP - Nouveau Centre & Indépendants

*Lettre N° 18*

*1/16*

Strasbourg le 31 OCT. 2012

Monsieur le Président,

Nous vous prions de bien vouloir trouver ci-joint les remarques formulées par Mme Anne SCHUMANN, au nom du groupe UMP - Nouveau Centre & Indépendants du Conseil Municipal de Strasbourg et du Conseil de la Communauté Urbaine.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes respectueuses salutations.

*Geoffroy Lebold*  
Geoffroy Lebold  
Collaborateur du groupe  
UMP - Nouveau Centre & Indépendants

Monsieur Jean ANNAHEIM  
Président de la Commission d'enquête  
ENQUETE PUBLIQUE BHNS  
CUS - Direction de la Mobilité et des Transports  
1 parc de l'Etoile  
67000 STRASBOURG

Téléphone : 03.88.43.65.02 - Fax : 03.88.43.65.27

 Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture

 Strasbourg - Grande leçon sur la Liste du patrimoine mondial en 1988

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](mailto:courrier@strasbourg.eu)  
Site internet : [www.strasbourg.eu](http://www.strasbourg.eu)

 Imprime 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.

## Pièce n° 18

### Lettre n° 18 - 2/16

**Madame Anne SCHUMANN**  
**Conseillère municipale et communautaire**  
**Pour le groupe UMP/NC et indépendants**

*Lettre N° 18 2/16*

Au nom du groupe UMP/NC du conseil municipal de Strasbourg, je présente à votre appréciation nos observations sur le projet de BHNS qui fait l'objet d'une enquête publique préalable à une déclaration de projet. De notre point de vue, ce projet n'est pas abouti et il n'est pas rentable pour la collectivité : investir 30 millions d'euros pour faire gagner une minute sur le temps de parcours entre la gare et l'Espace européen de l'entreprise n'est pas un gage d'efficacité et n'encouragera pas les travailleurs de ce site à renoncer à leur voiture. Le dossier présenté et l'étude d'impact sont loin d'atteindre le niveau des dossiers sur l'extension du tram A à Hautepierre (mai 2011) ou sur la création du tram F au centre-ville (janvier 2006). Ce dossier BHNS semble « bricolé » à la hâte, comporte de nombreuses erreurs, est incomplet sur certains thèmes et il comporte des contradictions internes et des incohérences par rapport au dossier de l'extension A du tram, récemment approuvé par le Conseil CUS (20.10.2011). Les schémas sont illisibles ou peu compréhensibles et les plans ne comportent jamais d'indications de dimensions des aménagements.

Les lacunes de ce dossier ne permettent aucunement d'apprécier l'utilité collective ou d'en saisir les impacts importants dans le quartier Gare. Elles fragilisent le dossier d'un point de vue juridique, ouvrant aisément la voie aux recours, problèmes que nous avons déjà soulevés en conseil CUS.

#### 1. INFORMATIONS ERRONEES OU APPROXIMATIVES DU DOSSIER D'ENQUETE

Le paragraphe 1.1.21 inclut abusivement, dans la démarche Eco-cité, les projets d'urbanisme Porte Ouest qui ne concernent que les communes d'Eckbolsheim et Oberhausbergen ( projet-levier n°8 schéma page 31) et le projet de rénovation urbaine de la cité de Cronembourg non concerné par Eco-cité qui n'intéresse que Hautepierre par le projet-levier n°9. Le schéma Eco-cité (p.31) mentionne pourtant sans ambiguïté que la desserte de Cronembourg est avant tout prévue par une extension du tram, sans faire état de la liaison BHNS.

L'examen des différentes zones d'urbanisation (p.32 et 33) nous conduit à constater que les développements urbains ou la densification concernent une large part de Cronembourg et les terrains interstitiels jusqu'à l'entrée de Mittelhausbergen et donc à s'interroger sur l'utilité d'une desserte en lisière de ce secteur par bus articulé. On peut douter que ce projet soit en

#### **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.*



## Pièce n° 18

### Lettre n° 18 - 3/16

**Madame Anne SCHUMANN**  
**Conseillère municipale et communautaire**  
**Pour le groupe UMP/NC et indépendants**

*Lettre N° 18 3/16*

mesure de répondre aux différents enjeux du secteur nord-ouest décrits page34.

L'un des enjeux fondamentaux du pôle multimodal de la gare auquel le BHNS serait connecté n'est même pas évoqué : celui de son ouverture vers l'ouest tant attendu par les strasbourgeois car indispensable au fonctionnement de ce pôle multimodal. Le dossier indique que le BHNS serait cohérent avec les objectifs du SCOTERS (voir page 36 le schéma d'ensemble des infrastructures ferroviaires pour l'agglomération strasbourgeoise).... mais les rédacteurs auraient dû présenter le schéma des transports urbains de la CUS qui montre distinctement que c'est en tramway que le SCOTERS prévoit la desserte de Cronenbourg.... La cohérence avec le SCOTERS n'est donc pas établie !!

Le dossier d'enquête évoque, très superficiellement et de manière erronée, deux projets du Conseil Général « avec lesquels le BHNS pourrait interagir » (p.40) :

- Le TSPO Wasselone/Strasbourg est uniquement décrit sur sa partie péri-urbaine jusqu'à l'A sa partie péri-urbaine jusqu'à l'A351, mais aucun élément ne définit son tracé dans le quartier Gare où il pourrait interagir avec le BHNS. Comment le public pourrait-il comprendre les effets cumulés de ces deux types de transport ? Sur quelles voies circulent-ils en commun ?
- La VLIO est présentée comme une structure multimodale dont « l'enquête publique s'est déroulée fin 2010, la première tranche devant être réalisée courant 2013/2014 ». Ces affirmations sont totalement fausses. Aucune enquête publique n'a eu lieu et, selon les déclarations du CG, elle n'aura pas lieu avant un an ou plus !!Quant aux travaux .....
- Autre affirmation fantaisiste : l'extension de la ligne A du tram aurait fait l'objet d'une DUP en octobre 2011 (p.41).... Mais où est-elle donc ???

#### 2. DEFAUT D'INFORMATION CLAIRE ET COMPLETE SUR LES SOLUTIONS ALTERNATIVES AU PROJET BHNS

Lors de la procédure de concertation (janvier/février 2011) et lors de la présente enquête publique, ni les élus ni le public n'ont été informés en détail du résultat des études de définition réalisées par TTK sur les différents tracés de transports en site propre susceptibles de desservir Cronenbourg.

#### **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.*

## Pièce n° 18

### Lettre n° 18 - 4/16

**Madame Anne SCHUMANN**  
**Conseillère municipale et communautaire**  
**Pour le groupe UMP/NC et indépendants**

*Lettre N° 18 4/16*

Si elle a bien été mentionnée dans les délibérations du 22.09.2010 et du 15.04.2011, elle n'a jamais été fournie aux élus malgré leurs nombreuses demandes tant en conseil que par courriers adressés au Président de la CUS ! Le droit des élus à une information claire, précise et complète n'a donc pas été respecté et cette méconnaissance du droit est régulièrement sanctionnée par la jurisprudence.

De même, malgré les demandes exprimées par le public et les associations d'avoir connaissance des analyses réalisées sur les différents corridors possibles de la desserte de Cronenbourg, le rapport TTK ne sera jamais diffusé et la CUS ne présentera qu'une seule option de desserte, celle du BHNS (le tram étant qualifié d'inadapté sans aucune autre justification ni examen comparatif) qu'un seul tracé, celui qui court en lisière de Cronenbourg et rejoint au plus vite E3. Le dossier d'enquête adoptent le même parti-pris, celui de ne présenter que des variantes locales d'insertion du BHNS, pour l'essentiel à Cronenbourg.

D'autres solutions d'implantation du BHNS auraient pu être analysées pour engendrer moins de contraintes dans le quartier gare, à savoir :

- Un BHNS dirigé directement sur le centre-ville, en empruntant le tunnel long des Halles aujourd'hui fermé, qui offrirait l'avantage d'un temps de trajet très court entre le rond-point de la gare de marchandises et de la rue Sébastopol ;
- Un tracé BHNS dirigé vers la gare basse de Strasbourg sur le vaste parking de l'ancien Auto/train aujourd'hui abandonné par la SNCF, facilement accessible par la rue du Rempart. Cette plate-forme pourrait être reliée aux quais par une passerelle piétonne comme il en existe dans bien des gares de grandes villes.

Une autre solution aurait dû être étudiée de manière plus approfondie, celle de l'implantation du BHNS à travers les campus CNRS, ce tracé serait plus court de près de 300m que celui soumis à l'enquête, faisant un détour par les rues Becquerel et de Hausbergen avec un coût plus élevé. Le dossier d'enquête indique que « malgré les avantages du tracé traversant le CNRS, celui-ci a été abandonné étant donné l'avis défavorable du CNRS ». Il est pourtant clair que c'est ce tracé qui doit être retenu, d'autant plus qu'il offrirait une desserte de qualité aux étudiants de l'IUT, du Lycée Charles de Foucault et à ceux de l'ECAM. Encore faudrait-il que le dossier produise une conception d'insertion de qualité et propose des solutions techniques appropriées pour lever « l'avis défavorable » du CNRS dont les justifications ne sont pas précisées. Notre proposition serait donc que la commission d'enquête puisse rencontrer 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.*



## Pièce n° 18

### Lettre n° 18 - 5/16

**Madame Anne SCHUMANN**  
**Conseillère municipale et communautaire**  
**Pour le groupe UMP/NC et indépendants**

*Lettre N° 18 5/16*

représentants du CNRS pour clarifier cette situation et que, le cas échéant, ses conclusions comprennent une « réserve » sur ce projet prescrivant l'implantation sur le site du campus qui est, a priori, un domaine public, dans le cadre du périmètre de sauvegarde arrêté par le conseil de CUS du 15 avril 2011.

#### 3. LES INSUFFISANCES DES ETUDES DE CIRCULATION

La CUS a fourni aux élus qui en ont fait la demande les rapports d'études d'avant-projet du BHNS quelques heures avant les débats du 12.07.2012. Les rapports concernant la circulation et les transports nous semblent superficiels et leurs lacunes se retrouvent inévitablement dans le dossier d'enquête et l'étude d'impact.

L'implantation du BHNS a indiscutablement des impacts forts dans le quartier gare dont je crois connaître assez bien les difficultés pour avoir été l'adjointe en charge de ce quartier. Les deux dossiers fournis ne sont pas de nature à nous rassurer. Le maître d'œuvre s'est contenté de faire des simulations mal expliquées plutôt que des analyses compréhensibles et les documents contiennent plus d'affirmations que de démonstrations !

Par exemple, l'étude d'impact fournit les charges de trafic journalières uniquement sur Cronembourg (p.72) mais pas sur le quartier gare où les niveaux de trafic sont autrement plus élevés provoquant des congestions connues Boulevards Wilson, Metz, rue Wodli et Petite rue des Magasins. Mais on ne trouve nulle part le schéma de prévision du trafic journalier en 2014, une fois le BHNS installé !! Il y a bien un schéma p.180, sur l'évolution des trafics, totalement illisible ! Tout juste constate-t-on que la circulation auto va augmenter sur les boulevards de Metz et Wilson, les rues du Rempart, de Hochfelden et de Dettwiller. Comment gère-t-on cette nouvelle situation (augmentation du bruit et de la pollution) ? C'est page 139 du dossier qu'on trouve des schémas de trafic/jour, actuel et 2015, complètement illisibles !!!

L'analyse des carrefours est aussi lacunaire : l'intersection entre la Petite rue des Magasins et le boulevard Wilson n'est pas étudiée (p.73 de l'étude d'impact) de même que le carrefour entre les rues de Hochfelden, d'Oberhausbergen et du Marché Gare (p.74). Ces carrefours ne sont pas davantage analysés en situation 2014 (p.176) alors qu'un accroissement des difficultés est signalé aux carrefours voisins.

#### **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.*



## Pièce n° 18

### Lettre n° 18 - 6/16

**Madame Anne SCHUMANN**  
**Conseillère municipale et communautaire**  
**Pour le groupe UMP/NC et indépendants**

*Lettre N° 18 6/16*

Encore plus inquiétant à nos yeux : on supprime la possibilité de tourner à gauche du boulevard Wilson vers la rue Wodli (en venant de la gare) et on réduit à une seule file la circulation rue Wodli sous le pont SNCF. C'est pourtant par là que le flux des voitures sortent du centre-ville vers l'autoroute ou Cronenbourg, à partir du boulevard Wilson, du Faubourg-de-Saverne ou du Marais Vert : 3 flux importants sur une seule file étroite (plan p.142 de l'étude mais on ne voit aucune coupe sous le pont). Quant aux schémas illisibles p.175, ils ne rassurent aucunement sur le bon fonctionnement aux croisements de la rue Wodli avec le boulevard Wilson et la rue du Rempart. Les itinéraires proposés aux conducteurs pour rejoindre Cronenbourg, faute d'avoir pu tourner à gauche du boulevard Wilson vers la rue Wodli sont tout aussi farfelus : soit passer par la Porte Blanche et la rue du Rempart, soit passer par la Place de Haguenau et l'A351 !!! Comme si la Place de Haguenau et l'A351 n'étaient pas déjà saturés .... L'étude d'impact se contente d'affirmer qu'il n'y a pas de crainte à avoir mais les impacts de ces reports ne sont pas du tout étudiés ! De même, aucune étude sur l'impact de la suppression du souterrain permettant de circuler de la rue Wodli vers la route d'Oberhausbergen, suppression qui ramènera du trafic en surface. Autant on peut admettre la suppression du souterrain rue de Hochfelden, autant celle du souterrain route d'Oberhausbergen semble totalement inopportune.

Pages 42 et 43, le dossier d'enquête nous apprend que plusieurs instances se sont inquiétées de :

- La dégradation des conditions d'accès vers la gare centrale (CCI, DREAL)
- La possibilité de préserver des conditions de circulation optimale pour le TSPO, en priorité en site propre, vers la gare routière des Halles par les boulevards (CG, DREAL)
- Des risques de remontées de files sur l'autoroute A35 et ses bretelles d'accès (DIR'EST, DREAL)

La DIR'EST a clairement demandé que soit réalisé un « travail de modélisation dynamique élargi à un secteur allant de la place de Haguenau à la Porte Blanche » AVANT de retenir la formule la plus adéquate d'implantation du BHNS entre la rue Wodli et le rond-point du Marché-gare. Le Maître d'œuvre n'a, semble-t-il, pas jugé utile de donner suite à cette demande de l'Etat à laquelle il nous paraît indispensable de répondre.

4

#### **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.*

## Pièce n° 18

Lettre n° 18 - 7/16

Madame Anne SCHUMANN  
Conseillère municipale et communautaire  
Pour le groupe UMP/NC et indépendants

*Le Hic N° 18 7/16*

### 4. LES INSUFFISANCES DES ETUDES TRANSPORT

Il nous semble d'abord qu'il y a un problème de méthode. La mise en service du BHNS interviendra APRES celle des extensions du tram, ligne A, vers HautePierre et Poteries prévues en 2013. L'organisation des transports liée à ce BHNS devra donc être étudiée par rapport à l'organisation mise en place en 2013 dans le cadre du projet tramway (conseil de CUS 28.10.2011). En raisonnant par rapport à la situation actuelle, sans se référer à la situation « fictive », le maître d'œuvre commet une erreur de méthode. Nous relevons d'abord une incohérence des données concernant le potentiel desservi par le BHNS : selon le dossier d'enquête, p.45, 18.000 personnes seraient desservies, et selon l'étude d'impact, p.120, le potentiel estimé à 400m autour des stations, serait 23.000 personnes.... Les figures 74 et 75 sont tellement floutées qu'elles sont illisibles ... Quelle est donc la bonne estimation ?

La fréquentation de la ligne BHNS est estimée (comment ?) à quelques 10.000 voyageurs/jour. Mais on ne trouve nulle part d'indication de l'impact de sa mise en œuvre en 2014 sur la fréquentation du réseau urbain de tram et de bus. L'impact sur le choix du terminus à la gare n'est pas non plus analysé : 25% des voyageurs se rendent dans le secteur gare et gagneront une minute du temps de parcours, mais les 75% restant doivent prendre une correspondance avec une autre ligne de tram, combien de temps perdront-ils pour effectuer un trajet vers l'Homme de Fer par exemple par rapport à la situation actuelle où ils utilisent le bus 19 ou le tram. Les correspondances à la gare se feront-elles dans de bonnes conditions ? Y aura-t-il un impact à la baisse sur la station Rotonde ? Questions sans réponse portant sur l'utilité réelle de ce projet.

Il existe, d'autre part, un autre problème, celui du réseau bus lié à cette opération. Nous annexons à la présente le schéma de restructuration du réseau bus projeté dans le cadre de l'extension de la ligne A du tram en 2013, approuvé par le conseil de CUS du 28.10.2011. Il modifie les tracés des lignes 50 et 19, cette dernière n'étant plus reliée à Rotonde mais dirigée vers Koenigshoffen par la rue des Ducs, en correspondance avec le tram à Ducs D'Alsace. Le dossier d'enquête (p.83 et 84) montre que le bus lié au BHNS en 2014 maintiendrait la ligne 19 en terminus Rotonde, supprimant donc la liaison prévue vers Koenigshoffen qui était pourtant accueillie très positivement par les habitants de ce quartier et du Hohberg lors de l'enquête publique de juin 2011. Quel est l'intérêt de maintenir un terminus à Rotonde pour la ligne 19, une fois le BHNS en service, en diminuant considérablement sa fréquence ? Est-il vraiment nécessaire que l'on profite d'un projet pour détricoter les acquis du précédent attendu par

### **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.*



## Pièce n° 18

### Lettre n° 18 - 8/16

**Madame Anne SCHUMANN**  
**Conseillère municipale et communautaire**  
**Pour le groupe UMP/NC et indépendants**

*Lettre N° 18 8/16*

la population ? Quelle confiance peut-on accorder aux procédures de concertation et de validation dans de telles conditions ?

La ligne 50 doit être déviée pour ne pas faire double emploi avec le BHNS place Arago et pour rejoindre rapidement Schiltigheim. A partir de la rue du Rieth, cette ligne devait emprunter un prolongement de la rue de Hochfelden rattaché à la route de Hausbergen, c-à-d à l'est de Groupama. Le schéma présenté dans le dossier d'enquête (p.83) correspond exactement à celui de l'opération du tram A. Il représente la ligne 50 ayant le même point d'arrêt que le BHNS sur la rue du Rieth et circule sur le prolongement de la rue de Hochfelden. Il correspond à l'engagement de la CUS, pris en réunion publique, de mutualiser les arrêts du bus 50 et du BHNS sur la rue du Rieth (dossier d'enquête p.47). Hélas, ce n'est pas ce schéma qui sera réalisé !! L'étude l'impact, p.178, révèle sur le schéma 131, que seul un tronçon de la rue de Hochfelden sera réalisé et que le bus50 rejoindra la route de Hausbergen par la rue du Charme. Le plan de la page 88 montre encore plus clairement que le prolongement de la rue de Hochfelden s'arrête à la rue Kepler.

Ces incohérences nous amènent à demander à la commission d'enquête de formuler une réserve demandant à la CUS :

- De prévoir sur la rue du Rieth des couloirs bus latéraux utilisables par le BHNS et la ligne 50 avec un arrêt commun sur cette rue,
- De prévoir des couloirs de bus rue Lavoisier qui peut être facilement desservie en sens unique ou alors être élargie puisque l'étude d'impact indique (p.149) que « les arbres existants en mauvais état sanitaire seront abattus et remplacés des deux côtés de la rue »,
- De réaliser, par une opération connexe, le raccordement du site propre prolongeant la rue de Hochfelden jusqu'à la route de Hausbergen, pour éviter le passage de la ligne 50 dans la rue du Charme qui est une voie de desserte locale sinueuse.

#### 5. LES IMPACTS CUMULES DES AUTRES PROJETS DE TRANSPORTS CONNUS

Aux 206 à 208, l'étude d'impact présente les effets cumulés du BHNS avec ceux de la VLIO, de l'extension du tram A vers HautePierre (antérieure au BHNS) et de l'aménagement de la rue de Hochfelden. Les commentaires figurant dans ces tableaux, tout à fait laconiques, n'apprennent rien à personne. Le TSPO n'est pas pris en compte dans cette analyse alors qu'il l'était dans le dossier d'enquête, p.40. Il aurait été plus utile de présenter

#### **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.*



## Pièce n° 18

Lettre n° 18 - 9/16

**Madame Anne SCHUMANN**  
**Conseillère municipale et communautaire**  
**Pour le groupe UMP/NC et indépendants**

*Lettre N° 18 9/16*

des plans représentant clairement les superpositions ou zones de connexion du BHNS, du TSPO, TCSP de rocade de la VLIO.

On ne comprend pas non plus l'absence des impacts de l'improbable tram sur pneu dont l'intégration a pourtant été demandée par la DREAL (dossier d'enquête p.43). Or, si l'on surajoute les tracés du tram/pneu (plans fournis par la CUS le 11.07.2012) et du BHNS sur le boulevard Wilson, on ne peut que constater que ces projets sont INCOMPATIBLES. En effet, sur le boulevard Wilson, sur la chaussée à deux voies côté SNCF

- Le BHNS circulerait en couloir réservé le long du trottoir (sans doute avec le TSPO et les autres lignes de bus urbaines 2,10 et interurbaines),
- Le tram sur pneus circulerait sur sa plate-forme propre sur la file de gauche, le long du site propre du tram ligne C

Il n'y aurait donc plus aucune file pour les voitures !!!!

Sur la chaussée en face, le BHNS et le tram/pneus se partageraient la file de gauche. Quant au fonctionnement d'un carrefour où se croiseraient le tram ligne C, le BHNS et le tram/pneus, tous prioritaires, ainsi que les quelques voitures qui s'y risqueraient, nul ne semble y avoir songé !!!! La situation serait tout aussi complexe place de la Gare. Ces deux modes auraient-ils une station commune ... Comment, inutile de chercher, il n'y a aucune réponse !

### 6. ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUE DU BHNS

Présentée aux pages 137 à 145 dans le dossier d'enquête, cette analyse nous paraît sujette à caution, quelque peu bricolée pour les besoins de la cause. Nous relevons, en effet, que le tableau des coûts d'investissements (p.142) pour un montant de 28,8 millions d'euros HT

- N'intègre pas les coûts de libération de l'emprise et du premier aménagement de la plate-forme du BHNS réalisé sur la route de Hochfelden entre les rue de la Vilette et Rieth. Sur ce tronçon, il y a eu fractionnement des marchés de travaux, le budget de la CUS (PRU) prenant ainsi directement en charge des travaux préliminaires du BHNS
- Intègre des coûts de maîtrise d'ouvrage CTS de 840.986 euros, soit 4% du coût des travaux qui ne sont pas justifiés. Il n'y a pas de raison de confier à la CTS des travaux de voirie ne comportant

### **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.*

## Pièce n° 18

### Lettre n° 18 - 10/16

**Madame Anne SCHUMANN**  
**Conseillère municipale et communautaire**  
**Pour le groupe UMP/NC et indépendants**

*Lettre N° 18 10/16*

aucune difficulté technique sous le prétexte que la chaussée construire sera uniquement réservée aux bus

Il est à noter que dans le rapport n°15 du dossier d'avant-projet qui nous a été communiqué le 11.07.2012, validé par le conseil de CUS, le montant total de l'investissement était chiffré à 43,6 millions d'euros .... Quid du coût réel ?

Au prix de « spéculations » sur une future dégradation de la vitesse commerciale de la ligne bus 19, le dossier d'enquête (p.145) arrive à présenter un taux de rentabilité interne (TRI) de 6 à 8%. Par un sursaut d'honnêteté, le maître d'œuvre avouera cependant, p.146, que si les conditions d'exploitation de cette ligne 19 ne se dégradaient pas, le TRI varierait en fait de 3,8 à 4%. De telles « contorsions » sont difficilement concevables dans le cadre d'une analyse socio-économique et financière qui se doit d'être rigoureuse et constituer une référence indiscutable pour les décisions des élus.

Ce dossier d'enquête (p.142) semble tenir pour acquis que c'est la CTS, concessionnaire du réseau tram et bus de la CUS, qui sera chargée de l'exploitation de ce nouveau service BHNS (ni tram, ni bus) dont le coût kilométrique serait spécifique. Rien n'est moins sûr et le juge administratif pourrait être appelé à trancher cette question. En effet, ce BHNS assurerait un service de transport public qui est parfaitement dissociable des services assurés par la CTS et pourrait être confié à une autre entreprise de transport, suite à une mise en concurrence !

#### EN CONCLUSION :

Nous estimons que ce dossier comporte de trop nombreuses lacunes, d'insuffisances d'approfondissement des analyses, des incohérences pour être déclaré recevable en l'état. Le bénéfice apporté par ce projet BHNS représentant près de 30 millions d'euros d'investissements publics est insignifiant.

L'opportunité d'un tracé dirigé vers la gare, qui ne concerne que 25% des usagers du BHNS, n'est nullement avérée en regard des impacts lourds qui seraient imposés au plan de circulation du quartier gare. Certaines variantes de tracé, moins contraignants pour ce quartier, méritent d'être analysées (circulation dans le tunnel des Halles, terminus rue du Rempart etc..). En tout état de cause le passage par le site du CNRS paraît indispensable pour améliorer les performances de ce BHNS, réduire ses

#### **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.*

**Pièce n° 18**

**Lettre n° 18 - 11/16**

**Madame Anne SCHUMANN  
Conseillère municipale et communautaire  
Pour le groupe UMP/NC et indépendants**

*Le Hic N° 18 11/16*

coûts de réalisation et d'exploitation et desservir correctement les établissements supérieurs à l'ouest du CNRS. Dans son état actuel, ce dossier présente trop de faiblesses juridiques.

Nous nous permettons donc de suggérer à la commission de suspendre la procédure d'enquête publique pendant le temps nécessaire à l'approfondissement des études et à la préparation d'un dossier d'enquête plus complet, plus cohérent, et à la négociation avec le CNRS.

Anne SCHUMANN

Conseillère municipale et communautaire

Pour le groupe UMP/NC et indépendants

*A. Schumann*  
*le 31/10/2012*

Monsieur Jean ANNAHEIM

Président de la Commission d'enquête

ENQUETE PUBLIQUE BHNS

CUS – Direction de la Mobilité et des Transports

Place de l'Etoile – 67000 STRASBOURG

***Enquête publique***

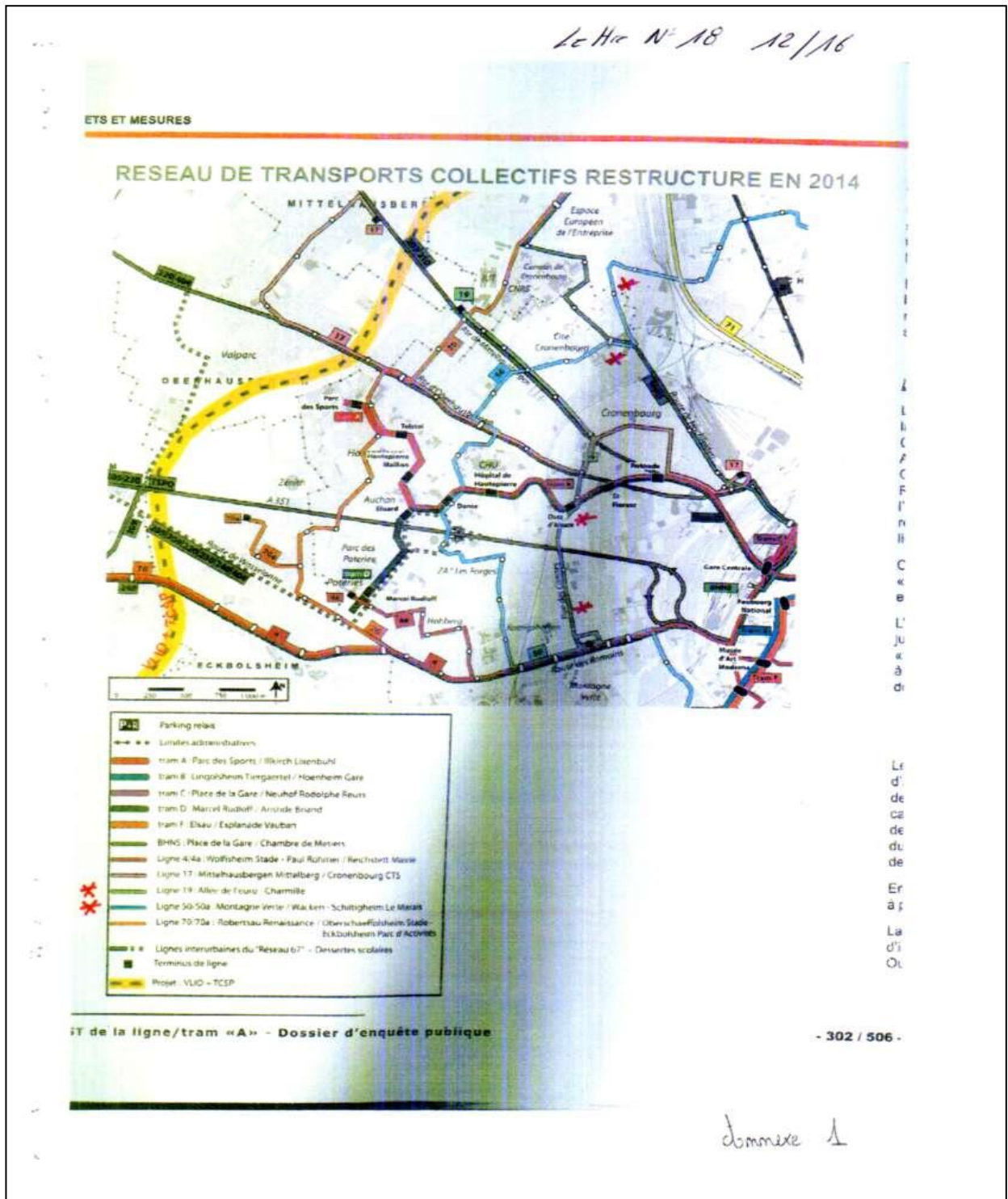
*Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.*



Pièce n° 18

Lettre n° 18 - 12/16

Madame Anne SCHUMANN  
Conseillère municipale et communautaire  
Pour le groupe UMP/NC et indépendants



**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.

Pièce n° 18

Lettre n° 18 - 13/16

Madame Anne SCHUMANN  
Conseillère municipale et communautaire  
Pour le groupe UMP/NC et indépendants



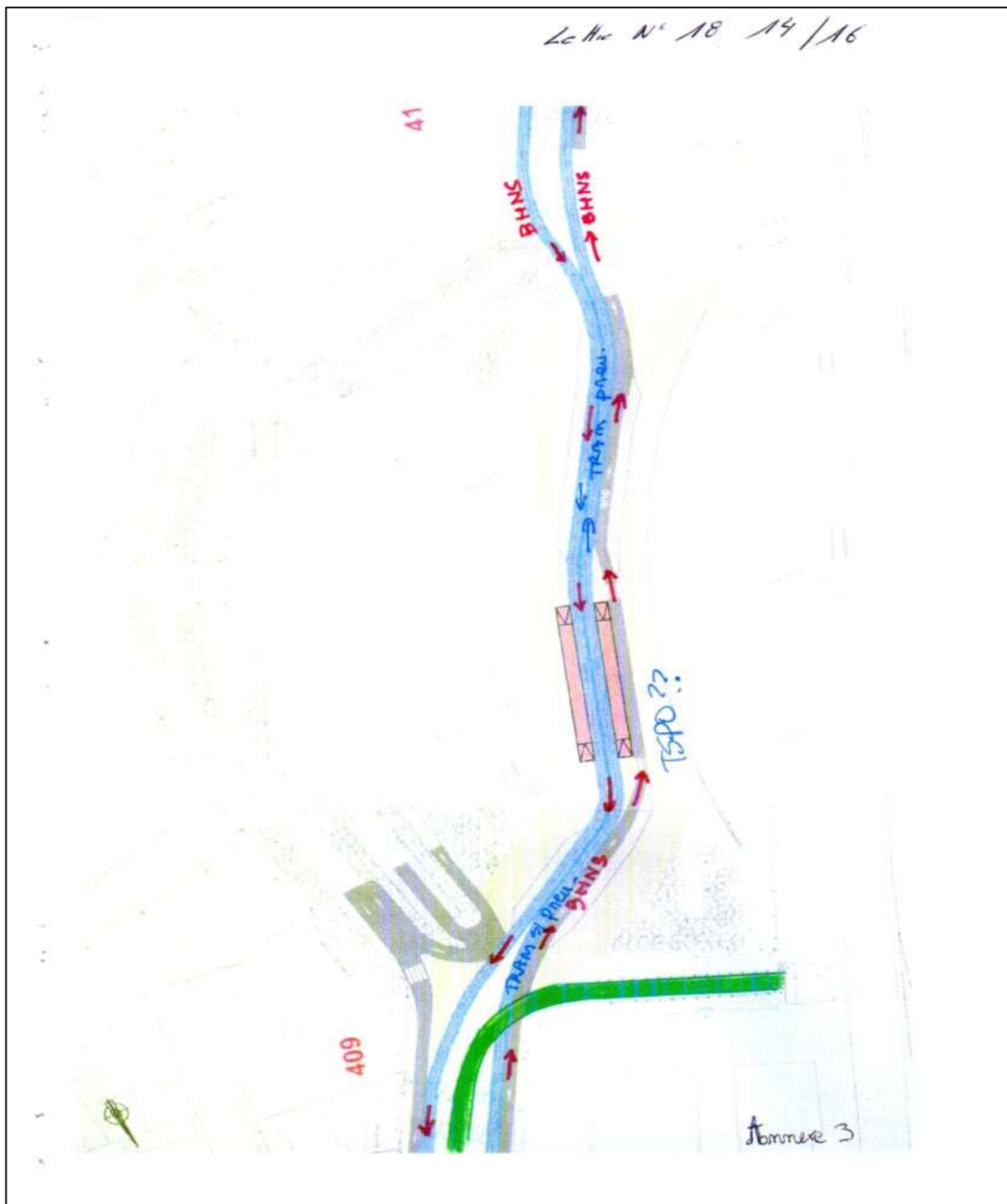
**Enquête publique**

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.

Pièce n° 18

Lettre n° 18 - 14/16

Madame Anne SCHUMANN  
Conseillère municipale et communautaire  
Pour le groupe UMP/NC et indépendants



**Enquête publique**

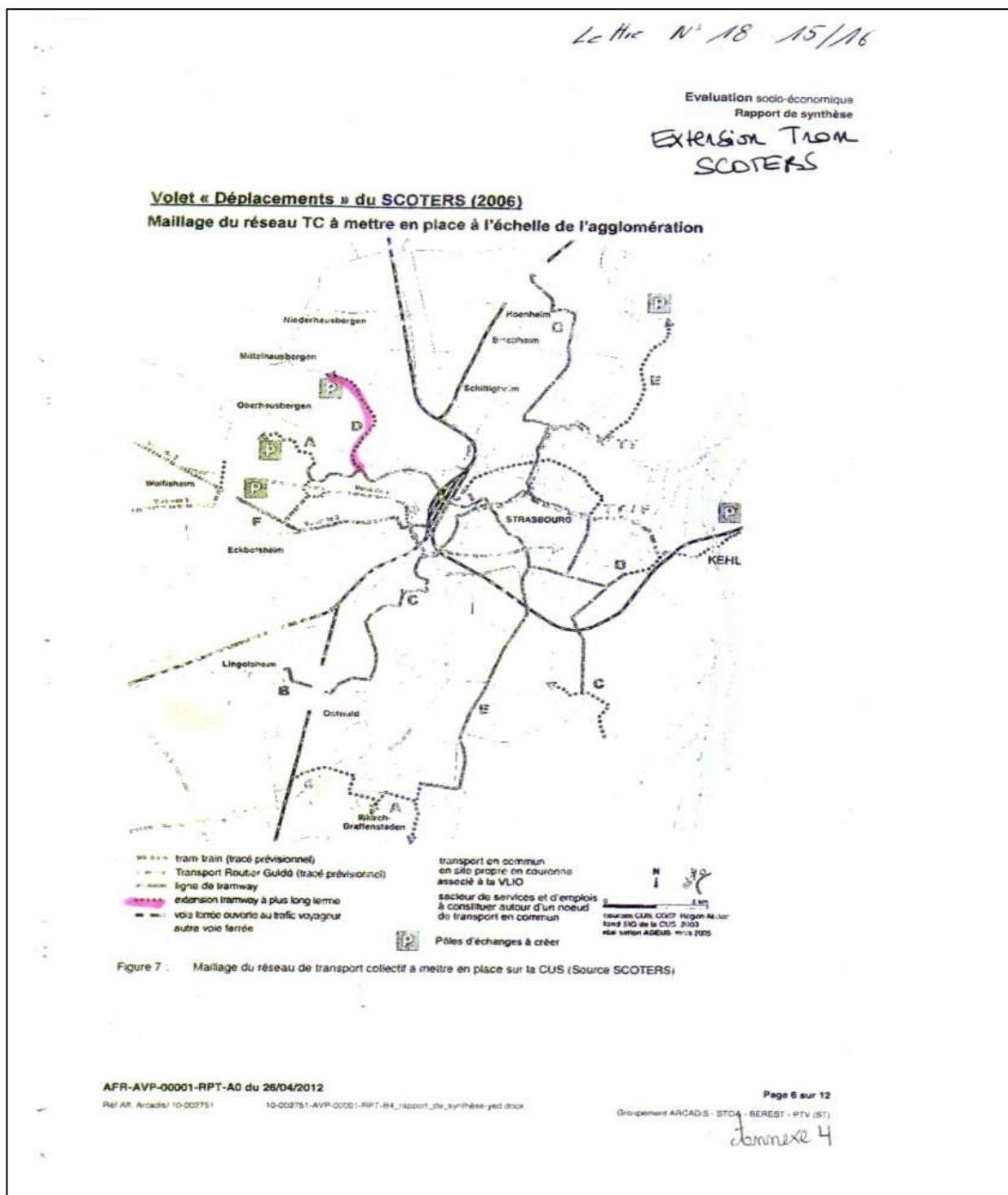
Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.



Pièce n° 18

Lettre n° 18 - 15/16

Madame Anne SCHUMANN  
Conseillère municipale et communautaire  
Pour le groupe UMP/NC et indépendants



**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.

## Pièce n° 18

### Lettre n° 18 - 16/16

Madame Anne SCHUMANN  
Conseillère municipale et communautaire  
Pour le groupe UMP/NC et indépendants

Lettre N° 18 16/16

Evaluation socio-économique  
Rapport de synthèse

L'investissement retenu pour le projet BHNS s'élève à environ 44.3M€-HT, et inclus 0.75M€-HT au titre des études d'avant-projet. Le tableau suivant présente le détail des investissements qui sont engagés à partir de l'année 2012 et jusqu'en 2014.

Répartition des investissements en millions d'euros hors taxe valeur 2010 :

Année	2012	2013	2014	Total
Acquisitions foncières, Libération d'emprise, Voirie	1.1	6.6	2.5	10.2
Déviations des réseaux	1	0.5		1.5
Infrastructures et équipements	0.5	8.7	7.7	15.9
Matériel roulant		0.9	2.4	3.3
Interventions complémentaires et Opérations connexes (P+R, vélo parcs, pistes cyclables, aménagements d'espaces pour accessibilité aux arrêts du BHNS, pôles d'échanges, etc...)		5	3.8	8.8
Maîtrise d'ouvrage / d'œuvre "projet"	0.2	2.2	1.5	3.9
Total (y compris coûts directs CUS)	2.8	23.9	17.9	43.6

Source : Bilan financier prévisionnel pluriannuel

Nb : Les résultats du bilan socio-économique prennent en compte un COFP (Coût d'Opportunité des Fonds Publics). Lorsque les avantages procurés par les investissements publics ne peuvent être rémunérés par des recettes, ils bénéficient généralement de subventions publiques, ressources dont le prélèvement par l'impôt est coûteux du point de vue de l'efficacité socio-économique. Cela conduit à effectuer le calcul des critères de rentabilité socio-économiques en prenant en compte un "coût d'opportunité des fonds publics" sous forme d'un coefficient multiplicateur fixé à 1,3, conformément à certaines propositions du Commissariat général du Plan.

≠ 28,8 millions  
de le dossier  
d'enquête !! Pourquoi?

#### 2.3.2 Dépenses et recettes d'exploitation des TC

L'évolution des coûts d'exploitation et des recettes concernent à la fois la mise en service de la nouvelle ligne BHNS E3, mais également la restructuration du réseau bus associée à cette mise en service.

##### 2.3.2.1 Evolution des coûts et recettes d'exploitation liés à de la restructuration du réseau bus

Dans le cadre du bilan de la restructuration, seul l'impact sur la ligne 19 est pris en compte. Les autres lignes concernées par la restructuration ne sont que légèrement impactées et ne sont donc pas prises en compte dans l'évaluation socio-économique du projet.

Page 9 sur 12

Annex 5

#### 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.

## Pièce n° 19

### Lettre n° 19 - 1/2 Schilick Ecologie

La Hre N° 19 1/2

**Schilick**  **Ecologie**

**Association**

Siège social : 37, rue de Vendenheim 67300 Schiltigheim

Schiltigheim, le 2 novembre 2012

Ligne BHNS gare-Strasbourg / E3 : enquête publique

#### Avis de l'Association SCHILICK ECOLOGIE

##### A/ Une politique ambitieuse de transports en commun

Notre association juge nécessaire que les collectivités poursuivent une politique ambitieuse d'investissements dans les réseaux de TC (transports en commun). Dans les agglomérations il n'est pas possible de développer davantage l'usage des voitures : occupation d'espace public, pollutions, bouchons, ... Il est à présent certain que le pétrole se raréfie et que le carburant sera de plus en plus cher, au point de dissuader ou d'empêcher l'utilisation des voitures pour motif financier. La demande d'usage des TCs sera croissante. Le projet BHNS proposé répond globalement à cette demande avec une offre technique dimensionnée pour les secteurs diversifiés desservis, principalement :

- la gare centrale de Strasbourg : grand pôle d'échange local et régional,
- une partie du quartier dense d'habitations de Cronembourg,
- la zone E3 de Schiltigheim avec ses nombreux salariés, chercheurs, enseignants.

##### B/ Réparer des lacunes d'E3

Cette zone d'activités a été conçue dans l'esprit du siècle dernier : zone monofonctionnelle (tertiaire haut de gamme), peu d'économie d'espaces, accès a priori en voiture, pas de services mutualisés (restaurants, parkings), ...

La faiblesse des TCs est une grande lacune de cette zone, ce projet de BHNS rattrape partiellement cet oubli.

##### C/ La connexion est-ouest pour Schilick

Si cette nouvelle ligne BHNS remplit son rôle à l'échelle de l'agglomération, elle ne traite pas le problème principal à l'échelle de la ville de Schiltigheim qui est la connexion est-ouest en transports en commun. Pour se rendre du centre de notre ville dans E3, la solution TC c'est généralement la ligne 50. Or cette ligne 50 modifiée passerait encore moins dans E3, en bifurquant plus vite vers le sud. Paradoxe : pour se rendre à E3 en TC il sera plus efficace de passer par la gare de Strasbourg pour certains Schilikois.

Il faudrait au moins proposer une meilleure fréquence pour la ligne 50. Cette demande sera encore plus justifiée avec le développement du quartier d'affaires Wacken-Europe, terminus de la ligne 50. Il serait anormal qu'il n'y ait pas une bonne connexion TC entre ces 2 pôles économiques complémentaires de l'agglomération.

La demande de meilleure fréquence vaut aussi pour la ligne 70 plus au nord, qui passe dans E3 ; en effet elle sera le maillon essentiel entre ce BHNS et la future ligne de tram Rte de Brumath

1/2

Association régie par le Code Civil local "Alsace Moselle"  
Tribunal d'Instance de Schiltigheim – registre des associations Volume 33 Folio n° 1760

#### **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.



## Pièce n° 19

### Lettre n° 19 - 2/2 Schilick Ecologie

Lettre N° 19 2/2



Association

Siège social : 37, rue de Vendenheim 67300 Schiltigheim

#### D/ Questions de tracé

##### 1- Tronçon sud vers la gare de Strasbourg

Nous approuvons le cheminement direct retenu, avec un site propre autant que possible. Cela est important pour l'efficacité de cette ligne BHNS, en permettant aux bus de ne pas être retenus dans les bouillons des autres véhicules dans ce quartier, surtout aux heures de pointe.

##### 2- Passage du CNRS

Notre association exprime sa nette préférence pour que la ligne passe dans le site du CNRS. Avec moins de virages (par rapport au contournement du CNRS), la ligne y gagnerait en efficacité ; la plupart des usagers y gagneraient en temps et en confort. Le nombre important de chercheurs et d'employés du CNRS et surtout les étudiants du campus voisin seraient bien mieux desservis par cette ligne directe.

##### 3- Arrêt provisoire au terminus nord ?

Au nord du terminus Chambre de Métiers, il y a un potentiel d'utilisation des TCs avec plusieurs communes et zones d'activités qui pourraient bénéficier d'un prolongement de cette ligne BHNS. Nous souhaitons que les documents d'urbanisme prévoient la réservation des espaces correspondant au tracé possible d'une telle extension.

#### E/ Améliorations souhaitées

##### 1- La desserte de l'ouest de la zone E3

Avec les nouvelles implantations à l'ouest au delà de la station Europe, cette partie resterait faiblement desservie en TC. Il conviendrait d'étudier la possibilité de prolongement de lignes de bus pour ce secteur.

##### 2- La combinaison BHNS+vélo

Elle est déjà prise en compte dans le projet proposé avec des véloparcs et vélocations pour certaines stations TC. Le vélo complétant les TCs pour couvrir « le dernier km » des trajets est une très bonne solution qui devrait avoir un succès croissant dans cette zone (avec ses étudiants, chercheurs, jeunes salariés). Schilick Ecologie propose d'installer davantage de véloparcs (presque dans chaque station de E3), et de prévoir de suite de l'espace pour agrandir ces véloparcs à l'avenir.

Ex : l'ajout d'un véloparc en station CNRS (dans l'hypothèse d'un passage direct, à défaut en station Arago) serait utilisé tout particulièrement par les étudiants, mais aussi par des salariés du secteur ouest.

Par cohérence, il conviendrait que les entreprises et établissements de E3 profitent de l'arrivée du BHNS pour s'équiper en parkings à vélos significatifs (et couverts), quitte à prendre des emplacements de parking voitures (moins nécessaire du fait du BHNS).

##### 3- La démarche du PDIE (Plan de Déplacements Inter-Entreprises) sur E3

Dans le cadre du PDIE, une campagne d'abonnements aux TCs pour les salariés de la zone E3 mériterait d'être menée par les entreprises, avec notamment la prise en charge financière de la moitié de l'abonnement.

Contact : Denis Maurer

tél : 03.88.62.21.11 mél : d.maurer@evc.net

2/2

Association régie par le Code Civil local "Alsace Moselle"  
Tribunal d'Instance de Schiltigheim – registre des associations Volume 33 Folio n° 1760

#### 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.

## Pièce n° 20

### Lettre n° 20 - 1/2

#### Comité des directeurs de laboratoire du campus de Cronenbourg

Comité des directeurs de laboratoire  
du campus de Cronenbourg  
23, rue du Loess  
67037 STRASBOURG CEDEX

Tel 03 88 10 63 01  
Fax 03 88 10 60 95



Monsieur le Président de la  
Commission d'Enquête

**Objet :** *Enquête publique relative à la création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service*

Monsieur le Président,

Par la présente et en qualité de Présidente du Comité des directeurs de laboratoire et au nom des usagers du campus de Cronenbourg, directeurs des laboratoires et structures hébergés sur le site, nous tenions à attirer votre attention sur les conséquences directes et indirectes qu'imposerait un tracé du Bus à Haut Niveau de Service au sein de Campus de Cronenbourg.

Il nous paraît évident que ce projet ambitieux de desserte rapide de ce quartier présente de nombreux avantages. Le tracé de référence présenté dans le dossier d'enquête publique, passage par les rues Becquereel et Hausbergen, n'expose aucun critère très défavorable à ce tracé par comparaison avec la variante traversant le campus de Cronenbourg.

Par contre, les avantages mis en avant pour justifier cette variante appellent de nombreuses questions :

- gain de 260 m sur un parcours total de 5,2 kms,
- gain de 50 à 60 secondes pour les voyageurs, alors que les populations visées (campus CNRS, école de chimie, IUT) bénéficieraient de trois arrêts à proximité et à moins de 2 minutes de leur site de travail avec le tracé de référence,
- coût d'exploitation supplémentaire de 130 000 € par an pour la CUS, alors que les coûts induits sur notre campus ne sont pas pris en compte et estimés pour le seul gardiennage du site à 250 000 € par an (et qui seraient bien entendu à la charge des laboratoires du campus),
- coût des travaux de 255 000 € supplémentaires pour le tracé de référence alors qu'aucune étude n'a été réalisée pour connaître le coût des travaux par la traversée du campus de Cronenbourg.

Nous sommes également très interrogatifs sur l'évolution du fonctionnement et de la qualité de l'environnement de travail des 1 600 personnels sur le campus alors que la traversée scinde le site en deux et que la fréquence des passages est de l'ordre d'un bus toutes les trois minutes. Ce critère n'apparaît pas dans l'analyse présentée dans l'enquête publique.

#### **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.*

## Pièce n° 20

### Lettre n° 20 - 2/2

#### Comité des directeurs de laboratoire du campus de Cronenbourg

*Lettre N° 20 2/2*

Le tracé indiqué en variante nous paraît totalement incohérent avec les contraintes et spécificités du site, et de fait, compromet totalement l'activité scientifique déployée au sein de nos laboratoires.

En effet, la production scientifique, reconnue au plus haut niveau international, nécessite la combinaison subtile d'outils extrêmement sensibles et onéreux et l'émergence de matière grise des 1600 personnes qu'emploient nos structures. Certes, l'impact acoustique du BHNS est négligeable pour des activités tertiaires, mais l'absence d'impact vibratoire ne nous a pas été démontrée à ce jour, alors que ce point est essentiel pour nos recherches actuelles et futures.

Au-delà de l'adéquation des problématiques techniques, opérationnelles et financières et au regard des contraintes qu'imposent l'utilisation de tels équipements, le projet de tracé à travers le campus Cronenbourg soulève la question de la vulnérabilité du site du point de vue sécuritaire. Les conditions de travail, de sécurité et de sûreté actuelles doivent être en adéquation avec la politique nationale de protection du potentiel scientifique et technique. Compte tenu de la nature de nos recherches, aucune possibilité d'intrusion potentielle, quel que soit le mode opératoire, ne sera admise par notre communauté et nos ministères de tutelle.

Ces mêmes raisons ont déjà fait l'objet de nombreux échanges formalisés entre les services de la Communauté Urbaine, les représentants de la Direction du CNRS et les instances représentatives et ce, depuis de nombreuses années. Nous ne pouvons que déplorer l'acharnement dont il est fait preuve, à détruire un magnifique outil de production du savoir, qui s'est construit depuis 1956, et qui contribue au rayonnement international de Strasbourg et de l'Alsace.

Soyez assuré, Monsieur le Président, que notre détermination dépasse le simple refus de principe et s'appuie sur une réelle évaluation des avantages et des incidences néfastes qui pourraient découler d'une telle volonté, supposé qu'elle puisse être encore d'actualité.

En conséquence, au nom des usagers, des directeurs de laboratoire et structures hébergés, nous nous opposons purement et simplement à l'hypothèse d'un tracé à travers le campus de Cronenbourg et vous demandons de mettre en œuvre toutes les actions destinées à l'abandon définitif de cette alternative.

Convaincus que vous-même, accompagné par les membres de la Commission d'Enquête sauront prendre la mesure d'une telle requête, nous vous en remercions par avance et vous prions de croire, Monsieur le Président, à l'expression de nos sentiments distingués.



Marc DRILLON  
Directeur de l'IPCMS



Jean-Michel GUENET  
Directeur de l'ICS



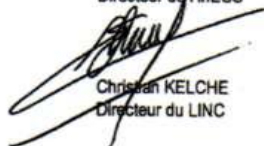
Daniel GUILLOU  
Directeur de l'ECPM



Christelle ROY  
Présidente du Comité des directeurs  
de laboratoire du campus de Cronenbourg



Daniel MATHIOT  
Directeur de l'InESS



Christian KELCHE  
Directeur du LINC

#### 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.



Observations portées sur le registre (page 3) du Centre socioculturel de Cronenbourg

3

Jean ANNAHEIM  
Commissaire-Enquêteur



**OBSERVATIONS :**

Première permanence le 24 septembre 2012  
de 09h00 à 12h00

Francine Biellmann - Henri Brunet

- pas vu les plaquettes d'information
- documents et plans peu lisibles donc peu compréhensibles
- une grande partie de la ville n'est plus desservie
- les habitants n'ont pas été prévenus de cette enquête publique


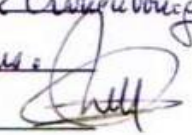
M. et M<sup>me</sup> CLAUDE

Problème de descente à partir St. Haldembourg  
en raison modification tracé des B-19 -  
Difficulté pour descendre FV à partir de  
fermeture R. Rieth - R. Curie - R. de  
lausanne -

Comment rejoindre la Rotonde à partir de  
cette zone ?

M<sup>me</sup> STEPHANIE et M<sup>me</sup> BRITT


Nous souhaitons que la L9 continue à desservir la  
place de Haldembourg et la rue Curie les mercredi et vendredi  
pour nous permettre d'accéder aux commerces du vieux Cronenbourg  
à partir des stations actuelles les plus proches de chez nous.

## Observations portées sur le registre (page 4) du Centre socioculturel de Cronembourg

Jean ANNAHEIM  
Commissaire - Enquêteur

4




RUSCH Raymond *11 rue Curie*

"le nouveau tracé déplace complètement le cœur de la cité".

Trajets piétonniers qui prennent trop long entre le tracé 19  
(par route de Mittelhausbergen) et le tracé BHS

LECAT Anne → ① le réaménagement de la chaussée au bout de  
la rue de Dettwiller (carrefour avec la rue de Hochfelden) a créé  
un goulet d'étranglement et il n'est plus possible d'avoir 2  
véhicules côte à côte (surtout si l'un d'eux est un bus ou un  
camion). Cela ralentit l'écoulement du trafic vers Strasbourg  
(et les autoroutes) et vers Schiltigheim. Il est parfois  
impossible d'avancer vers la rue de Hochfelden quand les feux  
tricolores implantés à l'angle de la rue de la Rotonde et de la  
rue de Dettwiller sont au vert rue de Dettwiller ② A 18h30, les  
véhicules s'accumulent aussi rue Jules Verne vers la route de  
Mittelhausbergen quand le feu est rouge (nouveau carrefour  
rue Jacob / route de Mittelhausbergen) ce qui empêche de sortir  
des petites rues (Ormes, Romanswiller) qui sont à sens unique  
et donnent dans la rue Jules Verne. PS: je ne sais pas ce  
qu'il en est en journée.



**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.



## Observations portées sur le registre (page 5) du Centre socioculturel de Cronenbourg

5

Jean ANNAHEIM  
Commissaire-Enquêteur


- suite* → Les 2 tracés ignorent le trajet piétonnier obligatoire pour les personnes âgées, trajet trop long pour beaucoup des Français. Se pose aussi dans ce cadre le problème récurrent de sécurité plus particulièrement la nuit ! Les trottoirs ne sont éclairés que par les lampadaires des rues, le feuillage des arbres occultent la lumière sur les trottoirs !
- pourquoi supprimer l'arrêt Stutzheim ? de nombreux passages aux heures de pointe
  - parking relais : envisager une hauteur de passage de 2m au 2m 10 après de permettre aux voitures 4x4 ou SUV de se garer et non pas 90 (ou envisager l'arrêt à Strasbourg de favoriser les 4x4 en ville puisqu'actuellement aucun parking relais ne permet ce type de véhicules d'y accéder !
  - pourquoi avec le tracé BHNS deux arrêts aussi proches le service Hochfelden et Lavoncin ? alors que l'on ignore pour ces Français habitant les périphéries du cœur de la ville qui se rendent dans le Cronenbourg Centre.

Bernadette HAETTEL

Il faut absolument que la place de HALDENBOURG soit déterrée même les jours de marché (Mardi et Vendredi) dans le trajet prévu, ces jours là il sera impossible de faire le tour de la dite place vu les stationnements et les transports



75

## 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.




Pièce n° 21

Observations portées sur le registre (page 6) de Cronembourg

Jean ANNAHEIM  
Commissaire - Enquêteur

6



---

Nous découvrons le passage du bus N° 50 sur  
rue du charme. Non - Elle est trop étroite.  
La Mairie n'en a pas informé. Prolongez la rte  
Hochfelden jusque rte Heusbergen. Et prolongez le ~~pass~~  
vers Abundshem - Heuligen 10 r. charme  
Schiltigheim.

**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.

Pièce n° 22

Observations portées sur le registre n°1 (page 3) de la CUS

Ce registre comporte une observation écrite.

Les photocopies des 5 lettres et des 7 courriels insérées dans ce registre sont reprises dans les pièces correspondantes.

Le projet est très intéressant qui donne une mobilité plus simple pour les personnes à mobilité réduite et les chef d'entreprise qui peuvent se rendre de la gare et d'avoir un bus qui les amène directement à la chambre des métiers, idem pour les jeunes qui sont à la recherche d'un emploi, je suis pour ce projet.

M<sup>rs</sup> Brial Kévin Quartier Wacken

Observations portées sur le registre n°2 (page 4) de la CUS

Ce registre comporte deux observations écrites.

Les photocopies des 4 lettres et des 4 courriels insérées dans ce registre sont reprises dans les pièces correspondantes.

Mme JANOT Marie-Françoise  
9 rue Albert Einstein  
67200 - Strasbourg

Honorable le Commissaire Enquêteur,

Lors de la réunion publique qui s'est tenue au Centre Social et Culturel de Bronembourg le 25/10/2012, j'ai été très étonnée d'entendre que l'argument du CNRS pour s'opposer à la traversée des campus par le BHNS était le fait que des appareils scientifiques pourraient souffrir des vibrations induites par le passage du BHNS.

1) Retraitée du CNRS, et habitante au 9<sup>e</sup> étage rue Einstein, je vois et j'ai toujours vu régulièrement les camions de chantier et les camions de livraison entrer dans le campus par le portail de la rue Becquerel, et de là circuler dans les allées intérieures. Je ne pense pas que le BHNS puisse créer plus de dommages aux appareils que ces poids-lourds.

2) Beaucoup de campus sont ouverts à la circulation des transports en commun. J'ai pu l'observer à Grenoble, à Lyon, à Ville-Neuve



Observations portées sur le registre n°2 (page 5) de la CUS

d'Asc (Université de Lille). C'est aussi le cas au CERN à Genève ; ce cela ne pose aucun problème. Faudrait-il croire que les fabricants fassent des appareils particulièrement sensibles uniquement pour les laboratoires de Cronenbourg ? Cet argument semble plutôt relever du pittoresque et n'est pas crédible.

Par ailleurs j'ajoute que le Campus ~~est~~ dépend à la fois du CNRS et de l'Université. Je n'ai pas entendu que l'Université soit opposée au passage du bus. En tous cas, la traversée du campus par le BHNS serait très utile pour les étudiants de l'IUT (qui relève de l'Université), ainsi que pour les nouveaux étudiants de l'ECAM récemment implantée dans le secteur.

Fait à Strasbourg, le 31 Octobre 2012

U. Plant

## Pièce n° 22

### Observations portées sur le registre n°2 (page 20) de la CUS

Une présentation du projet modifié a eu lieu le 10.04.12 sans qu'un nouvel avis ait été demandé au Conseil.

[CQ-chph-120410.pdf - PDF \(57.69 Ko\)](#)

Pour info, en pièce jointe , plaquette Rénovation urbaine Cronenbourg 2007/2010 avec en page 12 les deux scénarios du tracé initial en limite de la Cité sur la prolongation de l'emprise rue de Holfelden/ rue Képler.

Cordialement  
Françoise Mercadié

**CITÉ NUCLEAIRE**  
2007-2010

pour vous, avec vous  
**Cronenbourg change**

**des voies sécurisées pour les bus, les vélos et les piétons.**

**2 projets soumis à concertation**

Scénario 1      Scénario 2

**À VENIR...**

- Le réaménagement de la rue Hochfelden, de la rue du Rieth à la gare de triage avec un tracé qui privilégie les modes doux et ralentit les voitures.
- La création d'une ligne de bus rapide vers le centre ville soit à l'intérieur ou en limite du quartier.
- La création d'un parvis devant les équipements comme le nouveau centre socio-culturel ou les écoles.

Strasbourg  
Métropole Européenne 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.*

Observations portées sur le registre (page 3) de la Mairie de Schiltigheim

3      Jean ANNAHEIM  
                 Commissaire Enquêteur

**OBSERVATIONS :**

Vous indiquez page 12 de la brochure, une fréquence commerciale de 6 à 8 minutes. Cela vaut-il pour les samedis et dimanches?  
H. Le Vigoureux

A quelle date cette ligne sera-t-elle mise en service?  
H. Le Vigoureux

Le projet dessert l'E<sup>3</sup> depuis la gare parallèlement un projet de tramway dessert l'axe avenue du général De Gaulle je trouverais logique de créer un maillage entre les 2, en reliant chambre de métiers et de du général De Gaulle -  
Vincent LEPORT

---

Permanence de samedi 06 octobre 2012  
de 09H00 à 12H00  
KROUTH Claude 0606592963 /chocolas@yahoo.fr.

— je suis un utilisateur de terminus des couplets tram bus (train) satisfait des descripteurs en place je me permets dans le cadre des nouveaux bus horizon futur de caetero unique de bus (vraiment sur plateforme spéciales pour les axes car train) par de petites dimensions

— petites caetero et caetero ou caetero dans un véhicule sans avoir à passer 7€ par accès

**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.



Observations portées sur le registre (page 4) de la Mairie de Schiltigheim

4

1

Schiltigheim, le 22 Octobre 2012

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

L'arrivée d'un tram ou d'un Bus reliant rapidement la gare de Strasbourg à l'Espace Européen de l'Entreprise est attendu avec impatience et ce depuis plusieurs années par les nombreux salariés du site (actuellement plus de 5000). Cependant, au vu des éléments de l'enquête publique actuellement en cours sur l'arrivée du BHNS sur le site et la réorganisation des lignes de Bus 19, 50 et 70, il ressort qu'aucune déviation de lignes n'est envisagée vers l'Ouest et le Nord du site, alors même que la demande de service est de plus en plus importante de la part des salariés et des très nombreux élèves et étudiants nouvellement installés dans cette partie du site (extension du lycée Charles de Foucauld, ECAM, ...).

Par ailleurs, un certain nombre de services de santé sont maintenant présents dans ce nouveau secteur, dont un centre de radiologie (regroupant 17 radiologues) et de sénologie, un angiologue et un laboratoire d'analyse médicale. L'immeuble abritant ces services est distant de près de 500m de l'arrêt de bus le plus proche actuellement et il en ira de même du plus proche arrêt du futur BHNS. Cette distance représente une difficulté importante pour tous les patients qui souhaitent rejoindre ces structures, et en particulier les personnes âgées.

Observations portées sur le registre (page 5) de la Mairie de Schiltigheim

5

2

Par conséquent, je me permets de solliciter un réexamen de la desserte par Bus des secteurs Nord-Ouest actuellement non desservis de l'Espace Européen de l'Entreprise, en modifiant éventuellement le tracé actuel du circuit des lignes 19 et 70. C'est aussi une question de sécurité pour le déplacement des jeunes et des personnes âgées et à mobilité réduite.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez lors de vos conclusions dans la prise en compte de cette sollicitation.

Je vous prie d'agréer Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de mes sentiments distingués.

Francis RAUL

Président Directeur Général de la SEM E3

Adjoint au Maire de Schiltigheim

Observations portées sur le registre (page 6) de la Mairie de Schiltigheim

Jean ANNAHEIM  
Commissaire-Enquêteur

6



Schiltigheim, le 30 octobre 2012.

A M. le commissaire enquêteur

Ma réflexion porte sur la connexion entre la ligne de bus 50 et cette nouvelle ligne BHNS.

Du point de vue des schiltigheimois, l'accès à l'Espace Européen de l'Entreprise en transport en commun n'est pas possible :

la ligne 50 n'y passe pas et la connexion avec le BHNS n'est possible qu'en allant jusqu'à Cronembourg.

Pourtant, le souci des lignes transversales EST-OUEST est bien signalé dans les études prospectives du réseau de mobilité TC sur la CUS.

L'Espace Européen de l'Entreprise est pourvoyeur d'emploi, ces emplois doivent être accessibles aussi pour les schiltigheimois.

De même pour les nouveaux services qui se sont installés dans le secteur (restaurants, services de radiologie, écoles du supérieur, etc.).

Cette partie de Schiltigheim est complètement déconnectée du reste du tram communal du point de vue des TC.

Anne SOMMER - conseillère municipale

10, rue de la pomme

67300 Schiltigheim


sommer.anne@neuf.fr



Observations portées sur le registre (page 7) de la Mairie de Schiltigheim

7

Jean ANNAHEIM  
Commissaire-Enquêteur

  
31/10/2012

---

Le BHNS circule à 80% en site propre  
à 20% en site partagé.

Le haut niveau de service ne risque-t-il pas d'être abaissé  
à cause de la circulation en site partagé?

Curieusement, sur toutes les rues « Apres », il y a très peu  
de voitures. Récemment, j'ai vu, à la TV, un aménagement  
montrant une voie (je ne suis plus sûr) réservée aux urgences,  
comparable à une voie réservée aux transports en commun. Cette  
voie était vide, et séparée par un muret d'une voie où les  
automobiles immobilisées formaient un énorme bouchon.

Peut-on croire qu'un tel bouchon n'aurait pas de répercussion  
sur la circulation du BHNS quelque part dans les 20%  
de site partagé?

A propos d'urgences, je m'interroge aussi sur  
l'aménagement prévu Avenue de l'Europe, par exemple.  
L'image est magnifique. Mais en cas d'incident (panne  
de voiture) ou d'accident, comment les secours interviendront-ils?  
Pourront-ils emprunter la voie du bus, franchir la bordure  
en granite et passer entre les arbres? Les voitures ne  
pourront pas se garer pour laisser passer les véhicules  
prioritaires.

En ce qui concerne les arbres, l'intention de doubler  
leur nombre est louable sur le plan écologique. Mais  
deux fois plus d'arbres, c'est aussi deux fois plus

Observations portées sur le registre (page 8) de la Mairie de Schiltigheim

Jean ANNAHEIM  
Commissaire-Enquêteur

8



d'extraction. En automne, les feuilles tombent. En cas de tempête, des branches et des arbres entiers peuvent tomber, mettant en danger la vie des personnes. Ne vaudrait-il pas mieux réserver les arbres aux espaces verts plutôt qu'au bord des voies ?

(Remarque : l'ordinateur fait des merveilles. « Avant », tous les arbres sont nus, sans feuilles ; « Après », ils sont superbes, verts et touffus).

Il me vient à l'esprit un dicton : « le vieux est l'ennemi du bien ».

Geneviève STRAUDEL

14, rue de Barr

67300 SCHILTIGHEIM

Observations portées sur le registre (page 10) de la Mairie de Schiltigheim

Jean ANNAHEIM  
Commissaire-Enquêteur

10



Yves BOUYGAREL

1<sup>er</sup> adjoint au Maire de Schiltigheim

yves.bouygarel@ville-schiltigheim.fr

Je tiens à me faire le porte-parole de très nombreux schiltigheimois que je consulte quotidiennement et qui sont très satisfaits de la mise en place de ce BHNS reliant la gare de Strasbourg à la chambre de métiers dans notre quartier E<sup>3</sup>. Il sera un élément structurant de notre ville, une offre de transport en commun pratique et rapide pour les salariés d'E<sup>3</sup>, mais aussi pour les habitants de l'extrême ouest de Schiltigheim.

Toutefois, il me semble qu'il sera nécessaire de repenser différemment le circuit des 50 buses futures afin de faciliter l'accès d'E<sup>3</sup> avec son marché du travail aux habitants de tous les autres quartiers de Schiltigheim.


Yves Bouygarel



Observations portées sur le registre commun (page 3) de l'Espace Européen de l'Entreprise et de la Gare Centrale de Strasbourg

3

Jean ANNAHEIM,  
Commissaire-Enquêteur




**OBSERVATIONS :**

Permanence du 10 octobre 2012 à l'Espace Européen de  
l'Entreprise à Schiltigheim  
de 11 h 30 à 14 h 30

RUSCH Raymond

- Tram Bus 19 : contournement de la Place de Haldeubourg.  
Le passage des bus les mercredi et vendredi, qui sont des  
jours de marché, est quasiment impossible et en raison  
de la très forte fréquentation (piétons, stationnement)

- Il y aurait lieu de prévoir une descente du Centre  
d'imagerie médicale situé 1, rue de Zehnle à Schiltigheim  
vers lequel s'ajoutera une autre entité médicale.  
L'arrêt existant le plus proche actuellement ainsi que  
ce lui prévu apparaît trop éloigné de ces entités  
bien souvent en raison de l'état des personnes (personnes âgées,  
personnes handicapées pour des raisons de santé...)  
Il y aurait lieu notamment de permettre aux habitants  
de "secteur" Cronenbourg (St Florent... ) et de ceux situés  
sur la ligne du 19 d'arriver à cette nouvelle entité médicale,  
dans des conditions acceptables



**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.

Observations portées sur le registre commun (page 4) de l'Espace Européen de l'Entreprise et de la Gare Centrale de Strasbourg

Jean ANNAHEIM  
Commissaire-Enquêteur

4



Docteur Thomy Louis.  
ma de Zappes -  
Cabinet de Radiologie  
représentent également le Docteur  
BURCHERi angiologue.

l'extrémité ouest de l'É<sub>3</sub> n'est  
pas suffisamment descrite notamment  
par nos patients dont la plupart  
sont des personnes âgées souvent  
infectées, de personnes à  
mobilité réduite et souffrant  
de pathologies douloureuses. L'accès  
par le bus est très limité avec  
une distance stricte entre 500 et  
600 m<sup>2</sup> entre le sud point de  
l'Europe et notre structure médicale  
celle-ci sera complétée dans  
quelques mois par un laboratoire  
d'analyse médicale !

U- flux quotidien de 400 à 500  
personnes et envisagé dans quelques  
mois.


**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.

Observations portées sur le registre commun (page 5) de l'Espace Européen de l'Entreprise et de la Gare Centrale de Strasbourg

5

Jean ANNAHEIM  
Commissaire Enquêteur



---

en fait, quid de la demande  
de l'ECAR et de l'ensemble  
des bénéfices attendus ?

---


cordialement  
Dn T. LUDJIC

---

Jean-Michel VAILLY *salon* Chambre de Métiers d'Alsace  
Usager régulier de la ligne 19, de la Rotonde à la Chambre  
de Métiers d'Alsace, j'ai pu mesurer la qualité et la rapidité de  
cette ligne de bus aux heures de pointe le parcours de cette ligne  
dure une quinzaine de minutes. J'ai les inquiétudes suivantes :

- que la durée du trajet Gare - Chambre de Métiers en BHNS  
soit supérieure à celle actuellement tenue avec la ligne 19
- que le trajet entre la station de tram souterraine (lignes A et D)  
et la station BHNS en surface ne soit bien plus pénible  
que le changement actuellement effectué à la Rotonde, notamment  
à la vue des bousculades actuellement observées à cette station  
aux heures de pointe sur le tram et la ligne 19

Je suis donc sceptique quant aux avantages d'un tel investissement  
par rapport aux bénéfices d'utilisation du service.



**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.



**Observations portées sur le registre commun (page 6) de l'Espace Européen de  
l'Entreprise et de la Gare Centrale de Strasbourg**


Jean ANNAHEIM  
Commissaire-Enquêteur

6



Les employés des entreprises présentes dans l'Espace Européen de l'Entreprise<sup>EEE</sup> habitant les communes du Kochersberg arrivent tous les matins par la Rue de la Côte à Mittelhausbergen sur une seule chaussée, occasionnant régulièrement des bouchons de 7h30 à 9h00.

Ces employés pourraient prendre le bus du réseau 67 qui traverse Pfettisheim et Pfulgiesheim, et Griesheim-sur-Souffel et qui dispose d'une voie dédiée sur la rue de la Côte, d'autant plus que l'employeur peut réduire de 50% l'abonnement au bus pour ses salariés. Mais ce bus n'est relié à aucun des lignes traversant la zone de l'EEE et les personnes ne pouvant pas marcher 1000 ou 1500 mètres prendront toujours leur automobile. Reprendre le bus 17 de la CTS en traversant Oberhausbergen rallonge considérablement le temps de trajet vers Schiltigheim. La ligne 70 ne pourrait-elle pas traverser Mittelhausbergen, puis l'EEE ?

Ch. Barbot 


Roland Arboas Conseiller Municipal  
à Schiltigheim et Conseiller Communautaire  
Je suis à fond pour le BHNS qui est une  
très bonne chose pour tout les usagers et

✓

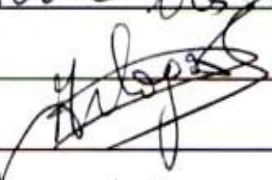
Observations portées sur le registre commun (page 7) de l'Espace Européen de l'Entreprise et de la Gare Centrale de Strasbourg

7

Jean ANNAHEIM  
Commissaire-Enquêteur



utilisateur de la gare de Strasbourg ou  
l'Espace Européen de l'Entreprise  
Une fois mis en place ça ne peut que perturber  
la circulation automobile très dense.



(CNA) dachia HEITE pour les utilisateurs de train, je pense que  
c'est une très bonne chose = Gain de temps

Nichèle STROHENGGER (CNA) :

- Pour les usagers du train venant de Nendorf et Illkirch  
il faut remonter du sous-sol de la gare pour attendre  
l'arrêt du BHNS (escalator étroit, monde fou) - le soir idem..
- Il n'y aura + qu'il vois "Avenue de l'Europe" alors qu'actuel<sup>lt</sup>  
il y a déjà énormément de bouchons aux heures de pointe avec  
2 voies.
- la durée du trajet ne sera pas inférieure au 15 actuel



Observations portées sur le registre commun (page 8) de l'Espace Européen de l'Entreprise et de la Gare Centrale de Strasbourg

Jean ANNAHEIM  
Commissaire-Enquêteur

8



Genevieve Springos (Conseil de quartier / habitat + CNA)

- ① Parc-relais près de la CNA est inutile : les salariés ont déjà une place de parking prévue dans l'entreprise, cela fait partie des normes prescrites à la construction.
- ② Je ne suis pas sûre que gare - CNA fasse seulement 16 min ! mais bien davantage.
- ③ Domage que le bus n°19 s'arrête à l'allée de l'Europe ! attendre le n°70 pour atteindre la CNA, c'est abusif !
- ④ Avenue de l'Europe : 2 voies au lieu de 4, en raison de la présence de la voie réservée au BHNS, c'est une circulation rendue encore plus pénible pour les salariés des entreprises de l'espace européen. (pas bon)

→ D'ores et déjà (en marge du BHNS) il faut augmenter la fréquence des bus

①9 Retonde - Chambre de Métiers, surtout le matin entre 7h30 et 9h00. On se trouve toujours debout et sans espace suffisant pour se tenir. Le BHNS va engorger davantage la circulation des véhicules personnels. Quand les salariés ont réunion à l'extérieur de EEE, ils sont obligés de prendre leur véhicule personnel !

Est-ce que la population va prendre le BHNS pour aller aux EEE ? non, très peu de public, c'est à l'attention des salariés qui ont déjà 1 place de parking. 23 à 26 millions pour cela, c'est trop cher pour le contribuable !! il fallait mettre aux normes les véhicules pour les handicapés, d'ici 2015, on a compris.

3 consultations de dossier d'enquête lors de cette permanence

1 courrier (annexé au présent registre) remis à la commission d'enquête

lors de cette permanence

Jean ANNAHEIM  
Commissaire-Enquêteur



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.



Observations portées sur le registre commun (page 9) de l'Espace Européen de l'Entreprise et de la Gare Centrale de Strasbourg

Très enthousiaste par rapport à cette ligne qui était très attendue.  
Seul reproche (dans le secteur gare) : la réorganisation du trafic au début de la rue Woelfli (au niveau de la trémie) n'accordera pas d'avantage de place aux piétons et cyclistes côté Sud. Blvd Wilson, les voies du bus sont-elles autorisées aux cyclistes ? Ce serait souhaitable, Pierre REIBEL Résident  
celles le long du tram étant SS rue du Fbg National.  
étroites et sources de conflits avec les piétons.

FORTHOFFER Jael 5, rue Thiengarten 67000 STRASBOURG  
- responsable des Transports locaux TER. je m'intéresse sur le plan de la trémie et la circulation/séparation des circulations du BHNS / circulation régulière TER et services de substitution, les tics sur lignes LGVEE occasionnellement en 2013 et 2014 en certain nombre de mois sur route des lignes TER.  
- Habitant dans le quartier gare dans un immeuble avec env 30 places de parking en souterrain je m'intéresse quand à l'accessibilité avec la voie en circulation du BHNS

**Observations portées sur le registre commun (page 10) de l'Espace Européen de  
l'Entreprise et de la Gare Centrale de Strasbourg**

Jean ANNAHEIM  
Commissaire - Enquêteur

10



Permanence du 31 octobre 2012

à l'Espace Européen de l'Entreprise de 11h30 à 14h30

- Madame BAUDRE (relais CNA / habitante Neudorf)
- Tout a fait d'accord avec le rgs de Mme Springos page 8
- Temps prévu 16 minutes ce serait idéal
  - Parking relais idéal
  - Vu les circonstances locales et ma situation je ne pourrais pas le BTHNS pour une question de temps et de facilité, et le 19 ne s'arrête plus à EEE. Que faire ?
- Il me restera donc à abandonner la CTJ et perdre la voiture, temps moyen 15/20 minutes
- Je suis désolé que vous mettiez autant d'argent pour marcher que pour aller.
- Actuellement le 19 est essentiellement pris et envahi par les étudiants de Faculté et la Fac de Chimie, pourquoi ne pas envisager de le faire pour toutes ces personnes !!!
- Vous perdez pour obtenir CTJ, mais elle ne vous touchera pas toute la journée.

- Florence Buvringt salariée S PEA / habitante Stg
- 1) La réfection de la piste cyclable sur et <sup>quatre bornes / Halles</sup> entre les rues de Dettmiller et de la Vilette est indispensable. Elle est très endommagée par les racines des platanes. Les arbres vont-ils être remplacés ? Dans ce cas

**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.

Observations portées sur le registre commun (page 11) de l'Espace Européen de l'Entreprise et de la Gare Centrale de Strasbourg

11  
Jean ANNAHEIM  
Commissaire-Enquêteur

choisis plutôt de recréer, j'installe les arbres  
sur maintes années, la gare cyclable

2) sur la voisine, si les tilleuls doivent être remplacés,  
est il possible de replanter des tilleuls ? Très agréable  
pour l'édifice, la beauté de ces arbres et aspect  
"verdoyant" (une affaire).

3) En regard du projet BHNS, je m'interroge sur  
les travaux qui vont être réalisés sur de Hautfelden  
entre la rue des Rives et la rue Kepler. Quel sera  
l'usage de l'ancien carrefour engazonné ?

4) Merci pour ce beau projet BHNS qui répond à une attente  
forte des usagers de l'EEE.

5) Il serait bien que la CUS mette en ligne sur le site  
internet strasbourg, en le report de la commission  
d'acquisition publique, comme cela a été fait pour l'achat de  
des pièces de dossier pendant la consultation du public.  
Merci.

Société FORTIS, représentée par WEISSENBACHER Rouven  
Notre société est située 7, rue de Dublin, juste en face de  
la nouvelle aïche. Nous regrettons que la nouvelle ligne BHNS  
ne desserve pas toute cette partie Ouest de l'Espace Européen.  
Toute cette nouvelle zone de l'espace européen n'est d'ailleurs  
desservie par aucun transport en commun.  
Aussi, pourquoi ne pas faire une boucle dans le tracé

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.



**Observations portées sur le registre commun (page 12) de l'Espace Européen de  
l'Entreprise et de la Gare Centrale de Strasbourg**

Jean ANNAHEIM  
Commissaire-Enquêteur

12



de BHNS dans cette zone qui ne cesse de grandir ?  
Aussi, pour votre société en particulier, l'aérien le  
plus proche est l'aérien 'Vienne' qui est encore à 10  
minutes à pied.

Une possibilité pour desservir cette zone c'est est  
d'étendre les lignes existantes comme le 17 au ~~19~~<sup>19</sup>.

Versusique DE NM - Arrêt à FIRA (Gare de  
l'Europe) - Je suis très favorable à ce projet qui devrait  
permettre un gain de temps appréciable pour les usagers  
du centre ville (j'habite rue de Bischheim) et ceux venant  
de la gare, qui privilégient actuellement leur véhicule  
personnel pour des raisons de "confort" (bus 19 bondé  
aux heures de pointe, obligation de prendre le tram pour  
faire le trajet Gare - Bischheim).

Donc, l'immédiat, la mise en place de bus articulés sur la  
ligne 19 aux heures de pointe serait bienvenue !


**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.

Observations portées sur le registre commun (page 13) de l'Espace Européen de l'Entreprise et de la Gare Centrale de Strasbourg (registre utilisé lors de la dernière permanence du 03 novembre à Cronembourg)

13

Jean ANNAHEIM  
Commissaire-Enquêteur



---

*Permanence du 03 novembre 2012*

---

*au Centre Socioculturel de Cronembourg de 16h00 à 19h00*

**A. P. E. K.**      -13-

Association pour la Préservation de l'Environnement de Koenigshoffen  
16 rue de la Tour 67200 STRASBOURG Tel : 03.88.30.27.45 E-mail [joseph.chucra@free.fr](mailto:joseph.chucra@free.fr)  
SIRET 452 103 237 00015 APE : 9499Z Tribunal d'Instance de Strasbourg - Registre des associations volume 79 folio 283

**NOTRE ASSOCIATION :**

« a pour objectif la sauvegarde et l'amélioration de la qualité de vie des habitants du quartier de Strasbourg-Koenigshoffen. Elle se propose de resserrer les liens entre les habitants et d'affirmer la défense des intérêts de ce quartier dans le cadre de la ville et de la Communauté Urbaine de Strasbourg ».

**OBSERVATIONS DE L'ASSOCIATION APEK  
SUR LE PROJET DE CREATION D'UNE LIGNE DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE, BHNS,  
AU NORD OUEST DE LA CUS,  
MIS A L'ENQUETE PUBLIQUE DU 24 SEPTEMBRE AU 3 NOVEMBRE 2012**

Notre association avant vocation à défendre les intérêts des habitants et des milieux économiques du quartier de Koenigshoffen, elle ne s'exprimera donc pas sur les conditions de l'implantation du BHNS à Cronembourg. **Mais nous tenons essentiellement à faire part de nos extrêmes réserves sur la modification décidée unilatéralement par la CUS, grâce à ce projet de BHNS, des lignes de bus devant assurer des liaisons entre Koenigshoffen et Cronembourg ou Schiltigheim, les lignes 19 et 50.**

**Les reports de trafic dans le quartier gare résultant de la suppression de l'accès à la rue Wodli, en venant de la gare sur le boulevard Wilson, nous inquiète aussi beaucoup.**

**Nous regrettons profondément la grande discrétion dans laquelle est menée cette enquête publique, qui n'a été annoncée ni dans le bulletin Strasbourg Magazine, ni dans le CUS Magazine.**

Les observations critiques sur le projet en général

L'APEK considère que ce projet ne devrait pas être déclaré d'intérêt général pour différentes raisons :

- **Il dessert Cronembourg sur sa bordure, rue de Hochfelden, en oubliant les îlots d'immeubles collectifs à forte population riverains des rues du Champ de Manœuvre, Curie, Galilée, Stutzheim, Berstett, du Loess, ... Bref, le noyau dense de ce quartier est oublié.**

-1-

**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.

**Observations portées sur le registre commun (page 14) de l'Espace Européen de l'Entreprise et de la Gare Centrale de Strasbourg (registre utilisé lors de la dernière permanence du 03 novembre à Cronenbourg)**

Jean ANNAHEIM  
Commissaire - Enquêteur

14

- Il ne procure pratiquement aucun effet bénéfique aux usagers réguliers qui ne gagneront qu'une ou deux minutes, par rapport à la situation actuelle (bus 19 et Tram), sur le trajet entre l'Espace Européen de l'Entreprise et la Gare. - 14-  
**Il n'est pas rentable pour la CUS de dépenser près de 30 millions d'euros HT pour une si faible amélioration du temps de déplacement, une à deux minutes.**
- Il est incompréhensible que le BHNS **ne dispose pas d'un site propre au cœur de la cité Nucléaire**, entre la rue de Hochfelden et la route de Hausbergen (rues Rieth, Lavoisier, Becquerel), alors que rien ne l'interdit objectivement, ces rues pouvant être élargies sans difficulté. Il paraît aussi tout à fait incongru que le BHNS **ne puisse pas franchir le domaine du CNRS, où il pourrait rouler assez vite et desservir correctement l'IUT et la toute nouvelle Ecole d'ingénieurs (au lieu de faire un détour sans doute coûteux rue Becquerel)**
- Il apparaît page 45 du dossier d'enquête que ce BHNS ne desservira que **18000 personnes** (habitants, emplois et scolaires) sur plus de 5km de ligne, soit 3600 personnes par kilomètre. **Une extension de la ligne C de la Gare vers Koenigshoffen et Eckbolsheim desservirait 48000 personnes sur une longueur identique.**  
**La CUS n'a donc pas donnée la priorité d'investissement à un projet qui serait beaucoup plus rentable que le BHNS et d'une plus grande utilité sociale et économique pour le plus grand nombre, il y a là une erreur manifeste d'appréciation.**
- Le dossier d'enquête évoque l'étude préliminaire qui a été réalisée, par le bureau TTK sur la desserte de Cronenbourg. Pendant toutes les étapes précédentes, la CUS a soigneusement cachée ce rapport TTK, dont les habitants et les associations ne sauront rien du contenu et des conclusions. La CUS avait fait la même manœuvre d'obstruction pour l'accès au dossier du tram F (Koenigshoffen), jusqu'à l'avis rendu par la CADA jugeant que le dossier était communicable. Or, en lisant l'annexe 7 de ce rapport sur le tram F, l'on y trouve une comparaison des caractéristiques des différents projets d'extension du tramway étudiés par ce Bureau. Et à Cronenbourg, **on constate que plusieurs variantes de desserte en tramway ont été étudiées en même temps que le BHNS en lisière de Cronenbourg. Et sur la plupart des critères, ce n'est pas le BHNS qui est le mieux placé. Or le dossier d'enquête est totalement muet sur ces variantes Tramway étudiées, malgré les questions posées pendant la concertation. Il nous paraît inacceptable que le public ne soit que partiellement et partialement informé et que la CUS n'indique pas les raisons pour lesquelles elle a opté pour le BHNS.**
- Sur la page 43 du dossier, sont précisées les **demandes d'études complémentaires réclamées** par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement et par la Direction inter-départementale des routes : réaliser une étude de modélisation dynamique de la circulation sur tout le secteur entre Place de Haguenau et Porte Blanche (vu les répercussions prévisibles de la coupure de l'accès à la rue Wodli, sur les bretelles d'accès aux A35 et A351), prise en compte dans les études des répercussions des autres TSCP prévus (TSPO, Tram sur pneus), préservation d'une bonne accessibilité en voitures à la gare. Aucune de ces études, pourtant essentielles et demandées **par des Services de l'Etat, ne semble avoir été faite et en tout cas n'est présentée dans ce dossier d'enquête.**

2

**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.*



**Observations portées sur le registre commun (page 15) de l'Espace Européen de l'Entreprise et de la Gare Centrale de Strasbourg (registre utilisé lors de la dernière permanence du 03 novembre à Cronembourg)**

15

Jean ANNAHEIM  
Commissaire-Enquêteur



---

**Or la suppression de l'accès à la rue Wodli à partir du Boulevard Wodli a conduit la CUS à dévier ce trafic sur d'autres itinéraires, particulièrement vers la rue de Koenigshoffen sur laquelle doit être réalisé le tramway, ce qui nécessitera pourtant d'y réduire le trafic auto ! Il y a là manifestement une contradiction incompréhensible.**

A titre accessoire, nous avons relevé que le dossier d'enquête comporte des erreurs et fournit des informations fausses au public :

- Sur le plan du réseau Bus de la page 28, la ligne 19 est encore dessinée sur son ancien trajet de la route de Mittelhausbergen, alors qu'elle a été déviée il y a quelques mois sur les rues de Dettwiller et de Rotonde.
- Sur la page 40, il est dit que l'enquête publique de la VLIC s'est déroulée fin 2010 et que la première tranche devrait être réalisée courant 2013/14. Ces informations sont totalement fantaisistes : le Conseil général n'a-t-il pas indiqué récemment dans la presse, qu'il devrait reprendre des études pour tenir compte de la suppression du projet GCO, ce qui retarderait de plus d'un an l'enquête publique. En 2013, il n'y aura pas d'enquête VLIC et encore moins de travaux !
- Dans la présentation générale de la page 134, la mise en service est prévue en 2014. Pourtant de nombreux plans représentent des perspectives 2013, dans le dossier d'enquête (pages 83, ...) et dans l'étude d'impact
- Sur la page 41 du dossier d'enquête, l'on apprend qu'après l'enquête publique de juin 2011 sur l'extension de la ligne A du tramway à Hautepierre et aux Poteries, une déclaration d'utilité publique a été prononcée le 24 octobre 2011. Nous ignorions tout de cette procédure, la CUS ayant toujours affirmé que ce projet (qui se construit actuellement) ne nécessitait aucune expropriation.

Les réserves sur certains éléments du projet BHNS

Dans le dossier de l'enquête publique de Juin-juillet 2011 sur l'extension ouest de la ligne Tram A était présenté le réseau de transports collectifs restructuré 2014 (pages 439 et 440 en copie ci-joint).

Ce projet de tramway et le réseau d'autobus lié ont été approuvés le 28 octobre 2011 par le Conseil de CUS (déclaration de projet) dont le débat a été relaté par les DNA du 29 octobre (copie).

Ce nouveau réseau Bus comporte deux adaptations très importantes : pour le quartier de Koenigshoffen, sur les lignes 19 et 50 :

- La ligne 19 est la ligne principale pour E 3 et la Cité nucléaire pour emmener la clientèle vers la station Rotonde du tramway. Le BHNS reprendra cette mission de la ligne 19 qui pourra alors être utilisée autrement.

2

**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.*

Observations portées sur le registre commun (page 16) de l'Espace Européen de l'Entreprise et de la Gare Centrale de Strasbourg (registre utilisé lors de la dernière permanence du 03 novembre à Cronenbourg)

Jean ANNAHEIM  
Commissaire - Enquêteur

16

16 -

Le dossier d'enquête 2011 du tram A (Hautepierre) explique très clairement l'utilité et la pertinence d'une modification d'une partie de son tracé pour effectuer sa connexion avec le tramway à la station Ducs d'Alsace avant de se diriger vers les rues des Ducs et des Comtes, pour desservir ce secteur EST de Koenigshoffen, qui est enclavé. Elle donnera ainsi aux habitants de Koenigshoffen, en particulier du Hohberg et de la cité Herrade, un accès aisé aux lignes de tramway A et D, qui desserviront Ducs d'Alsace à la fin de 2013. Le dossier précise que ce nouveau trajet de la ligne 19 en correspondance avec le tram A Ducs d'Alsace a fait l'objet d'une simulation des temps de parcours mettant en évidence l'amélioration de l'offre de transport produite par ce nouvel itinéraire.

Au cours de la réunion publique organisée par la Commission d'enquête, présidée par M. ANNAHEIM, le 4 juillet 2011 au Galet de Hautepierre, les participants ont unanimement approuvé ce nouveau tracé de la ligne 19, dont l'intérêt a été souligné par M Jean Oehler (ancien député), qui a rappelé que cette liaison Bus sur les rues des Comtes et des Ducs était attendue depuis très longtemps à Koenigshoffen. Messieurs RIES (Maire) et LALLY (DG CTS) ont confirmé la pertinence de ce nouvel itinéraire.

Il est donc surprenant et inacceptable, que le dossier BHNS ne prenne pas en compte cette modification de la ligne 19, en maintenant celle-ci sur l'itinéraire où elle circule actuellement : route de Mittelhausbergen, rue de Dettwiller, rue de la Rotonde.

Cela apparaît bien sur les plans des pages 83 et 84 du dossier d'enquête qui indique, à tort, que c'est en 2013 ou 2014 que ces bus passeront rue de Dettwiller, car ils y passent déjà aujourd'hui (encore une erreur de ce dossier !). Aucune justification n'est donnée sur cette non-prise en compte d'une adaptation de la ligne 19 pourtant approuvée par le Conseil de CUS. Il est inacceptable d'instrumentaliser ainsi la procédure d'enquête du BHNS pour tenter de revenir sur une décision déjà prise en lésant gravement les intérêts des habitants de Koenigshoffen sans pour autant avoir d'évolution positive à Cronenbourg.

Les personnes habitant autour du carrefour des rues de Dettwiller et de la Rotonde ne montent pas dans ce bus, car ce nouvel arrêt est trop proche des stations du tram (Rotonde) et du BHNS (gare de Cronenbourg).

Nous demandons à la commission d'enquête de poser la réserve du maintien de l'adaptation du tracé de la ligne 19, telle que déjà décidée, sur les rues des Ducs et des Comtes (dossier d'enquête pages 83 et 84 et Etude d'impact pages 182 et 183).

- Les habitants de Koenigshoffen et leurs associations représentatives ont toujours été soucieux de la qualité des transports intercommunaux et inter-quartiers reliant directement et rapidement les secteurs périphériques entre eux, sans passer au centre ville:

Pour nous, la ligne 50 joue un rôle capital à cet effet et notre association, en accord avec ASTUS, a toujours soutenu fortement toutes initiatives d'augmentation des fréquences de cette ligne et de ses performances. Les mesures prévues dans le dossier d'enquête des extensions de la ligne A du tramway nous convenaient donc parfaitement, telles que la création de couloirs réservés aux bus à Hautepierre et la modification du tracé de cette ligne 50 pour la faire circuler plus directement de Hautepierre à la Zone d'Activités des Forges et Rue de l'Engelbreit.

4

**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.



Observations portées sur le registre commun (page 17) de l'Espace Européen de l'Entreprise et de la Gare Centrale de Strasbourg  
(registre utilisé lors de la dernière permanence du 03 novembre à Cronembourg)

17

Jean ANNAHEIM  
Commissaire-Enquêteur



17-

Dans la page 440 de ce dossier d'enquête, la CUS indiquait textuellement : « disposant de longs tronçons de couloirs/bus entre Schiltigheim (route de Hausbergen) et Koenigshoffen (rue de l'Engelbreit), cette ligne d'autobus pourra être exploitée comme une ligne express à haut niveau de service, en vitesse commerciale et régularité ». Grâce à cette ligne, les habitants de Koenigshoffen pouvaient se rendre très facilement à HautePierre, à Cronembourg, au CNRS et à l'Ecole d'ingénieurs de chimie, à E 3 et à Schiltigheim.

Nous craignons que, là aussi, les actions ambitieuses annoncées en 2011 soient subrepticement réduites à travers ce dossier d'enquête du BHNS, ce qui serait évidemment inacceptable pour nous.

Selon le dossier d'enquête du BHNS, dans sa page 83, le tracé de la ligne 50 serait modifié à partir de la rue du Rieth, en rejoignant directement Schiltigheim sans passer par les rues Lavoisier et Bequerel. Autrement dit, les usagers de Koenigshoffen n'auront plus d'accès direct au CNRS, à GROUPAMA, à l'Ecole de chimie, à E3. Pour les usagers qui bénéficiaient de l'accès direct à ces lieux, cela représente une dégradation des conditions de transport. Cet inconvénient peut être en partie compensé par la mise en place, comme indiqué ci-dessus, d'un nouvel itinéraire de la ligne 19, sur les rues des Comtes et des Ducs, puis la route de Mittelhausbergen, jusqu'à l'allée de l'Euro, au sud du domaine CNRS.


Mais la performance de la ligne 50 doit aussi être bonne à Cronembourg. Sur la rue du Rieth, il est absolument nécessaire que cette ligne puisse circuler en site propre avec le BHNS, entre les rues Lavoisier et de Hochfelden et que ces deux lignes s'arrêtent sur le même arrêt, entre le groupe scolaire et le centre socio-culturel. Le schéma sur la page 83 du dossier représente bien un arrêt commun, mais le texte juste en dessous explique que les arrêts du BHNS et de la ligne 50 seront en réalité sur deux rues différentes, Lavoisier et Rieth, avec une distance de 150 mètres (encore une contradiction dans le dossier). Sur la suite de son parcours vers Schiltigheim, il est aussi nécessaire que la ligne 50 dispose d'un site propre jusqu'à la route de Hausbergen, en prolongeant jusqu'à celle-ci la chaussée réservée au BHNS sur la rue de Hochfelden.

Les schémas de la ligne 50 présentés dans le dossier d'enquête (pages 83 et 84) et dans l'étude d'impact (page 184) représentent bien un tel tracé dans le prolongement de la rue de Hochfelden, de même pour le panneau de l'exposition, mais le texte commentaire indique que cette ligne 50 arriverait à la route de Hausbergen par la rue du Charme, qui est étroite et sinueuse, sur laquelle les bus seront astreints à une vitesse réduite (encore une incohérence du dossier).

Sur cette question de la ligne 50, nous exprimons donc aussi nos plus extrêmes réserves et nous saurions gré à la commission d'enquête de poser une réserve.

Nous ne pouvons pas accepter que le dossier du BHNS réduise à néant des mesures d'amélioration du réseau d'autobus inscrites dans le dossier du tram en 2011, après de longues discussions des associations avec la CUS.

Joseph Chucri  
Président de l'APEK



5

**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.



Observations portées sur le registre commun (page 18) de l'Espace Européen de l'Entreprise et de la Gare Centrale de Strasbourg  
(registre utilisé lors de la dernière permanence du 03 novembre à Cronenbourg)

Jean ANNAHEIM  
Commissaire - Enquêteur

18

4. CARACTÉRISTIQUES DU PROJET RETENU

18

### Le réseau de transports collectifs restructuré 2014

#### Extension "Ouest" de la ligne/tram A - Phase 1

Egis Rail - 3230\_AVP\_extA/Réseau\_TC\_2014\_phase1

- 439 / 506 -

Extensions OUEST de la ligne/tram «A» - Dossier d'enquête publique


**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.

Observations portées sur le registre commun (page 19) de l'Espace Européen de l'Entreprise et de la Gare Centrale de Strasbourg (registre utilisé lors de la dernière permanence du 03 novembre à Cronenbourg)

19

Jean ANNAHEIM  
Commissaire - Enquêteur



PIÈCE F / EVALUATION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE

19- **4.7.5. La restructuration en situation « 2014 » avec le projet des extensions « Ouest » (A1/A2) de la ligne/tram A – Phase 1 (opération 1)**

**4.7.5.1. Le réseau de transport urbain**

La situation « 2014 » avec projet comprend la mise en service des extensions « Ouest » (A1/A2) de la ligne/tram « A » au Parc des Sports (branche appelée A1) d'une part, et au quartier des Poteries (branche appelée A2) d'autre part, ainsi que la restructuration bus associée.

L'exploitation des extensions « Ouest » (A1/A2) de la ligne/tram « A » sera assurée par une exploitation séparée des branches « A1 » et « A2 » de cette extension :

- Exploitation de « A1 » par extension des services de la ligne/tram « A », qui devient en 1ère phase « Hautepierre/Parc des Sports – ILLKIRCH/ Lixenbuhl »
- Exploitation de « A2 » par extension des services de la ligne/tram « D », qui devient « Poteries/ Marcel Rudloff – Neudorf/Aristide Briand ».

Les modifications apportées aux différentes lignes du réseau de bus desservent le secteur « Nord Ouest » lors de la mise en service des extensions « Ouest » (A1/A2) de la ligne/tram « A » sont les suivantes :

La ligne « 17 »

La ligne radiale « 17 » est actuellement une ligne de rabattement, permettant aux habitants de Mittelhausbergen et d'Oberhausbergen de disposer d'un lien rapide vers le pôle d'échanges « Rotonde » et d'accéder par le tramway « A/D » au centre de l'agglomération. Il est par ailleurs à noter que de nombreuses montées et descentes s'effectuent actuellement aux arrêts/bus situés le long de la route d'Oberhausbergen, la ligne permettant une desserte fine de la partie sud du quartier strasbourgeois de Cronenbourg.

Pour conserver une bonne desserte de ce quartier et un maillage avec les autres lignes du réseau, il est proposé de conserver à court terme cette ligne en l'état. Au demeurant, à l'horizon 2014, cette ligne pourrait cependant être transférée sur l'axe intercommunal « rue de la Paix – Hardouin Mansart », parallèle à son itinéraire actuel (rue Principale) mais desservant un potentiel de clientèle plus important tant à Oberhausbergen qu'à Mittelhausbergen où son terminus resterait positionné à l'arrêt « Mittelberg ». Cette situation pourra le cas échéant évoluer à moyen terme dans le cadre d'une réorganisation plus large des lignes du secteur, à l'horizon de la création de la VLIO, notamment. Dès 2014 elle offrira l'opportunité d'une correspondance (à 200m) avec la station du Tram A de Hautepierre/Parc des Sports.

La ligne « 50 »

La ligne de rocade « 50 » relie actuellement les quartiers strasbourgeois de la Montagne Verte, de Koenigshoffen, des Poteries, de Hautepierre et de Cronenbourg à E<sup>3</sup> avant de rejoindre le centre de Schiltigheim. Ce rôle de rocade est conservé avec le prolongement « Ouest » de la ligne/tram « A ».

La liaison « Koenigshoffen - Hohberg - Poteries » étant assurée par la ligne/bus « 4a », la ligne « 50 » peut rejoindre directement le quartier de Hautepierre par un


- 7 -

- 439 / 506 -

**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.

**Observations portées sur le registre commun (page 20) de l'Espace Européen de  
l'Entreprise et de la Gare Centrale de Strasbourg  
(registre utilisé lors de la dernière permanence du 03 novembre à Cronembourg)**

Jean ANNAHEIM Commissaire - Enquêteur	20
 <b>4. CARACTÉRISTIQUES DU PROJET RETENU</b>	
2-	<p>itinéraire plus à l'Est de son tracé actuel (rue de l'Engelbreit), afin de desservir le Nord de Koenigshoffen (dont le site de la ZA « Les Forges ») et d'améliorer sa desserte du CHU de HautePierre. A la mise en service des extensions Ouest de la ligne/tram « A » fin 2013, la correspondance avec le tramway s'effectuera à la station « Dante ».</p>
	<p>La ligne « 50 » circulera dans les deux sens de circulation sur le pont « Giraudoux », le sens « Nord-&gt;Sud » étant parcouru dans un couloir/bus en contresens de la circulation générale.</p>
	<p>A plus long terme, la réalisation d'une voirie interquartiers « Nord-Sud » - reliant la rue Calmette (à HautePierre) et la rue de l'Engelbreit (à Koenigshoffen) - franchissant l'A351 par un nouveau pont incluant un site propre bus, puis traversant le site de la ZA « Les Forges », permettra d'y reporter la ligne « 50 » afin de desservir les nombreux emplois du secteur. La connexion avec le tramway est alors reportée à la station « Hôpital de HautePierre », sur l'avenue Racine. Disposant de longs tronçons de couloir/bus entre Schiltigheim/Ouest (route de Hausbergen) et Koenigshoffen (rue de l'Engelbreit) – en particulier à HautePierre où l'opération « PRU » de réaménagement de l'espace public comprend la construction de couloirs dédiés -, cette ligne d'autobus pourra être exploitée comme une « ligne express » à haut niveau de service, en termes de vitesse commerciale et de régularité.</p>
	<p><u>La ligne « 19 »</u></p>
	<p>La ligne/bus radiale « 19 » effectuera sa connexion avec le réseau de tramway à la station « Ducs d'Alsace » avant de se diriger vers l'axe « rues des Ducs et des Comtes » et desservira aussi ce secteur Est de Koenigshoffen actuellement enclavé. Au Nord, cette ligne empruntera la route de Mittelhausbergen. Au niveau de la rue Géroldseck et de la rue de l'Elferrain, elle assurera la correspondance route des Romains avec les lignes/bus « 4/4a/50 » et « 50a ». Elle permettra au secteur situé à l'Est du domaine ferroviaire de bénéficier d'une desserte aujourd'hui inexistante. Elle reliera la Route des Romains à la station « Ducs d'Alsace » et donnera accès aux lignes/tram « A » et « D » aux habitants de Koenigshoffen.</p>
	<p>Cette configuration de la ligne/bus « 19 » en correspondance avec la station tram « Ducs d'Alsace » a fait l'objet d'une analyse des temps de parcours afin de mettre en évidence l'amélioration de l'offre induite par ce nouvel itinéraire de cette ligne.</p>
	<p>L'évolution de la desserte de la ligne/bus « 19 », telle que proposée, trouve sa justification dans le fait que désormais les correspondances avec le tramway à « Ducs d'Alsace » donnent accès à une grande variété de destinations dans la CUS à des quartiers jusque là « enclavés », avec une double fréquence de desserte A+D de cette station.</p>
	<p><u>La ligne « 4/4a »</u></p>
	<p>Lors des prolongements (A1/A2) de la ligne/tram « A », la liaison entre les quartiers strasbourgeois des Poteries et de HautePierre sera effectuée par le tramway ligne/tram « D ». Par ailleurs, la ligne/bus « 50 » assure une liaison entre Koenigshoffen et le secteur « Est » de HautePierre.</p>
	<p>Il est donc proposé que la ligne « 4a » desserve, depuis Koenigshoffen et le Hohberg, le quartier des Poteries avec une connexion à la ligne/tram « D » (branche A2) au niveau de la nouvelle station « Lycée Marcel Rudloff ». La ligne/bus « 4a » effectuera son terminus sur la rue Cerf-Berr où une aire de retournement sera aménagée.</p>
	- 8 -
<hr/> <b>Extensions OUEST de la ligne/tram « A » - Dossier d'enquête publique</b>	
	- 440 / 506 -

**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.



Observations portées sur le registre commun (page 21) de l'Espace Européen de l'Entreprise et de la Gare Centrale de Strasbourg  
(registre utilisé lors de la dernière permanence du 03 novembre à Cronembourg)

Jean ANNAHEIM  
Commissaire-Enquêteur

21

STRASBOURG Conseil de communauté

SAMEDI 29 OCTOBRE 2011

Le tram vers l'ouest:  
sur fer ou sur pneus?

Le débat sur les extensions de la ligne A à HautePierre et dans le quartier des Poteries est entré en résonance avec le projet d'un tram sur pneus entre Vendenheim et Eckbolsheim.

**L'extension vers l'ouest à l'horizon fin 2013**

— Tracé actuel  
- - - Extension A1  
· · · Extension A2  
- - - - - Recommandation du commissaire enquêteur

Infographie DEMA - Anne-Sophie Catei-Guilhmat 29/10/11

**A** la suite de l'enquête publique qui s'est déroulée au début de l'été dernier, il s'agissait hier pour le conseil de communauté de déclarer d'intérêt général le projet d'extension de la ligne A vers l'ouest et de se prononcer sur les six recommandations faites par les commissaires enquêteurs.

Le débat a principalement porté sur la recommandation d'étudier le prolongement de la branche A2 sur la route de Wasselonne, en direction d'Eckbolsheim et de Wolfisheim. Pour l'exécutif de la CUS, cette demande est déjà prise en compte dans la mesure où, en juin dernier, a été mis à l'étude un projet de tram sur pneus reliant Vendenheim et Eckbolsheim via la route de Koenigshoffen et la route de Wasselonne.

La recommandation en question a constitué la référence pour les tenants de ce prolongement.

**Une «vision autiste»**

À l'ouest, le maire de Wolfisheim, Eric Amiet condamnant « absence d'anticipation » et « vision autiste » du développement du secteur, juge indispensable de mener l'étude de prolongement du tram sur fer, et cela indépendamment de l'étude du tram sur pneus.

La même demande est formulée avec constance par le maire d'Eckbolsheim, André Lobstein, qui énumère les avantages du prolongement en termes de desserte et de moteur de l'urbanisation en évoquant une route de Wasselonne dimensionnée pour un tel projet, « ce qui en rend la réalisation au moins aussi simple qu'en direction du centre d'Illkirch-Grafenstaden ».

Dans les rangs de l'opposition strasbourgeoise, Anne Schumann considère qu'en mettant en avant « cette espèce de trolleybus guidé » (visé, le tram sur pneus), la CUS apporte une « réponse biaisée » à la recommandation de la commission d'enquête. Mettant l'accent sur la liaison entre le quartier des Poteries et les communes voisines, Fabienne Keller regrette le report du prolongement vers le Zénith et pense qu'un tram sur pneus va « rigidifier le réseau ».

Au Nord, Jean-Louis Hoerlé (Bischheim), Vincent Debès (Hoenheim) et Patrick Kurtz (Souffelweyersheim) déplorent un manque de concertation sur le projet de tram sur pneus et s'interrogent sur l'insertion d'un tel moyen de transport sur la route de Brumath.

**A fond la gomme**

Du côté de l'exécutif communautaire, on s'est attaché à démontrer la pertinence du tram sur pneus entre Vendenheim et Eckbolsheim.

Pour Roland Ries, la desserte de l'ouest doit se faire « naturellement » et directement, « sans détour », par l'axe historique route des Romains-route de Wasselonne, et le projet de tram sur pneus permet d'accélérer l'établissement de la liaison avec le centre-ville.

Au crédit du tram sur pneus sont également mis une insertion plus aisée et un coût moindre : pour Alain Fontanel, la solution projetée représente « le meilleur rapport qualité-coût en termes de service public et de desserte du centre-ville ». Pour sa part, Eric Elkouby atteste de l'adhésion du comité de quartier à une solution « audacieuse ».

Pour ce qui est de la méthode, le président de la CUS, Jacques Bigot, évoque une « réflexion très en amont », d'un projet qui n'est en rien « ficelé », une présentation proche du mode transport étant destinée à cerner les « attentes de la population ».

Le vote portant sur les extensions de la ligne A s'est soldé par 43 voix pour, 14 contre et 10 abstentions. ■

J.-J. B

**Deux branches**

L'extension de la ligne A prévue à l'horizon fin 2013 représente une fourche à deux branches.

La branche A1 va de la station « Maillon » au parc des sports de HautePierre. Elle est implantée dans l'avenue Cervantès, l'avenue Racine et la rue Baden-Powell.

La branche A2 dessert le quartier des Poteries depuis le carrefour formé avec la rue Cornelle. Elle est établie dans la rue Paul-Eluard et l'avenue François - Mitterrand jusqu'à son croisement avec la route de Wasselonne.


### 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.

Observations portées sur le registre commun (page 22) de l'Espace Européen de  
l'Entreprise et de la Gare Centrale de Strasbourg  
(registre utilisé lors de la dernière permanence du 03 novembre à Cronenbourg)

Jean ANNAHEIM  
Commissaire-Enquêteur

22


 Suzanne Tegelmark 5 Rue Paracelse  
67200 Ség - Abonnée CTS

- je suis très sceptique sur la durée de 14mn de ce  
BHNS depuis Schiltigheim jusqu'à la gare ou le  
nombre d'arrêts prévus en laissant 1 temps suffisant pour  
la montée et descente des voyageurs - de plus passages  
dangereux notamment Blvd Wilson / Rue Wasli -  
Bassement - Rte de Hoffelstein vers Rue du Ruelh / Rue de Lavoisier  
Danger aussi pour les enfants <sup>venant de la Rue Ripier</sup> qui traversent pour aller  
vers le Collège et l'École Wurtz - L'arrêt Allée de l'Euro  
est très loin pour aller Rue de Zuger = le radiologue  
Ludig - J'après les statistiques 30% vont vers la  
gare et les 70% autres ? Ont-ils été oubliés ?  
Les personnes qui prennent le bus 19 - Vers le  
"Vieux Cronenbourg" Poste - banque - et autres  
commerces - Donc surtout ne pas "zapper"  
des arrêts Champs de Manœuvre - Place de Halblenberg  
et Place Krage - Strasbourg le 03/11/12 Jc

**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.

Observations portées sur le registre (page 3) de Bischheim

3	Jean ANNAHEIM Commissaire-Enquêteur
	
<b><u>OBSERVATIONS :</u></b>	
<u>Présence du samedi 13 octobre 2012</u>	
<u>de 9h00 à 12h00</u>	
<u>Gaël THOMAS</u>	<u>Favorable à la création de la ligne BHNS.</u>
<u>14 Rue du Bouleau</u>	<u>Réduction de la circulation auto, accès rapide au</u>
<u>67300 SCHILTIGHEIM</u>	<u>centre ville, avantage écologique, nouveau parking</u>
	<u>relais...</u>
<u>Fabien WEISS</u>	<u>Favorable au projet mais avec</u>
<u>5 rue Oberlin.</u>	<u>une articulation sur les</u>
<u>67800 Bischheim.</u>	<u>circulations Ouest-Est</u>
	<u>le cadencement de la ligne</u>
	<u>70 de la CTS n'est pas adéquatement</u>
	<u>à la hauteur.</u>

**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.



Observations portées sur le registre (page 4) de Bischheim

Jean ANNAHEIM  
Commissaire - Enquêteur

4

*Documents*

BISCHHEIM et son B.H.N.S. Le 15.10.12

- 1) Vous voulez moins de voitures de « passage » dans les rues de Bischheim.
- 2) Toutes les automobiles du Nord de l'Alsace, pour éviter les bouchons des autoroutes A 3 et A 35, se déversent chez nous.
- 3) Une partie de la solution :
  - a) matin et soir, les salariés peuvent venir en train; descendre en gare de Mundolsheim; et pour aller sur leur lieu de travail ( Z.N. Vendenheim et Espace E.E.E. Utiliser un bus ( le maillon manquant )
  - b) dévier tous les camions de transit ( venant sur A 4 et A 35 française ) et les diriger sur l'autoroute allemande E 35 / A4. N.B. C'est un grand contournement EST. Oui, à l'Est il y a du nouveau.
- 4) Allons ,Messieurs les Elus, un peu de courage pour dialoguer dans le bon sens !  
Rédacteur : Francis Grimm 3rue Rossdeutsch 67800

*15/10/12 mon projet dépasse ce B.H.N.S.; cependant l'entrée vers Strasbourg influence d'office les B.H.N.S à venir.*

**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.



## Observations portées sur le registre (page 6) de Bischheim

Jean ANNAHEIM  
Commissaire-Enquêteur

6

ELDI 12 JUILLET 2012

GARES ET CHEMINS

# Hausbergen

**C**onstruite entre 1901 et 1906, la gare de triage d'Hausbergen « avait essentiellement pour but de désengorger la gare dite « basse » de Strasbourg. Aujourd'hui, c'est surtout une plate-forme logistique ». Jean-Marc Dupuy, « ancien » de la SNCF, passionné de l'histoire du rail, connaît le sujet sur le bout des doigts. « Jusque dans les années 1980, une navette train reliait Mundolsheim au quai numéro trois de la gare Strasbourg, mais peu de voya-

geurs empruntaient l'autorail, il s'agissait surtout du personnel SNCF. » La navette ferroviaire, surnommée « la Schnerr » a été remplacée par un bus SNCF. « Certains salariés avaient pour habitude de prendre place dans

le train », atteste Francis Grimm, ancien chef d'entreprise, qui fut également conseiller technique de la CCI du Bas-Rhin pour les problèmes de transports. Aujourd'hui encore, notre interlocuteur est désolé de constater que de

vastes secteurs, comme l'Espace européen d'entreprise (EEE) et la zone commerciale et artisanale du Mittelfeld à Schiltigheim ne sont toujours pas desservis par des transports publics. Pourtant, plus de 6 000 personnes travaillent sur la zone. Pendant des années, Francis Grimm a milité pour l'aménagement d'un arrêt voyageur à la gare d'Hausbergen, mais il a eu le sentiment de prêcher dans le désert...

**L'accès à l'Espace européen d'entreprise**

« En août 2007, une charte d'engagement pour la mise en place d'un plan de déplacements inter-entreprises sur l'EEE et la zone de Mittelfeld à Schiltigheim a été signée entre les collectivités régionales et locales, la CCI du Bas-Rhin et l'association des utilisateurs. » Ce partenariat n'a pas été suivi d'effet. « Depuis lors, des arrêts TER réguliers en gare Mundolsheim rendent inutile l'option d'aménagements à la gare d'Hausbergen pour l'accès des voyageurs. Moi-même, j'ai laissé tomber cette idée », confesse Francis Grimm. « Aujourd'hui, il suffirait de trouver les conditions financières d'une navette bus aux heures les plus fréquentées entre la gare de Mundolsheim ou à proximité (\*) et l'EEE. Plusieurs arrêts faciliteraient l'accès des salariés venant de la zone nord. Les entreprises sont restées sourdes à toute suggestion de financement privé... »

Le dispositif actuel de transports en commun est notablement insuffisant. « La plupart d'entre nous sont contraints de venir en

**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.



Observations portées sur le registre (page 7) de Bischheim

7

Jean ANNAHEIM  
Commissaire-Enquêteur

*Duchauf not*

---

DNA | 14

# méconnue

voiture », confessent plusieurs collaborateurs de... l'ASPA (Association pour la surveillance et l'étude de la pollution). Un comble !

**Sondage auprès des salariés**

Certes, un bus à haut niveau de service (BHNS) sera mis en place en 2014, mais il ne réglera pas tous les problèmes, en ne desservant qu'une partie du secteur, à partir de la gare de Strasbourg, en passant par le quartier de Cronembourg.

« Le BHNS aboutira place de l'Europe (Chambre de métiers) alors que la zone est bien plus vaste ». Francis Grimm plaide pour des

« offres complémentaires », afin de corriger les oublis, « les maillons manquants. Pour mieux connaître les besoins sur l'EEE, il ne serait pas si compliqué de lancer une enquête auprès des salariés. C'est surtout une question de volonté ».

**Un axe d'est en ouest ?**

Francis Grimm, qui réside lui-même sur le secteur nord de la Communauté urbaine de Strasbourg, plaide également pour des liaisons transversales plus nombreuses que celles existant entre les communes qui bordent la voie ferrée, dans un axe allant d'est en ouest, **afin d'éviter aux actifs le détour par le centre de Strasbourg.** « On continue d'envisager des liaisons verticales pour les transports publics, alors qu'il faudrait aussi privilégier les axes horizontaux. » ■

LAURENCE REY

DNA ÉTÉ

*A partir de la gare de Mundolsheim*

**Utiliser l'axe horizontal en gare de Mundolsheim.**(rédacteur F. Grimm)

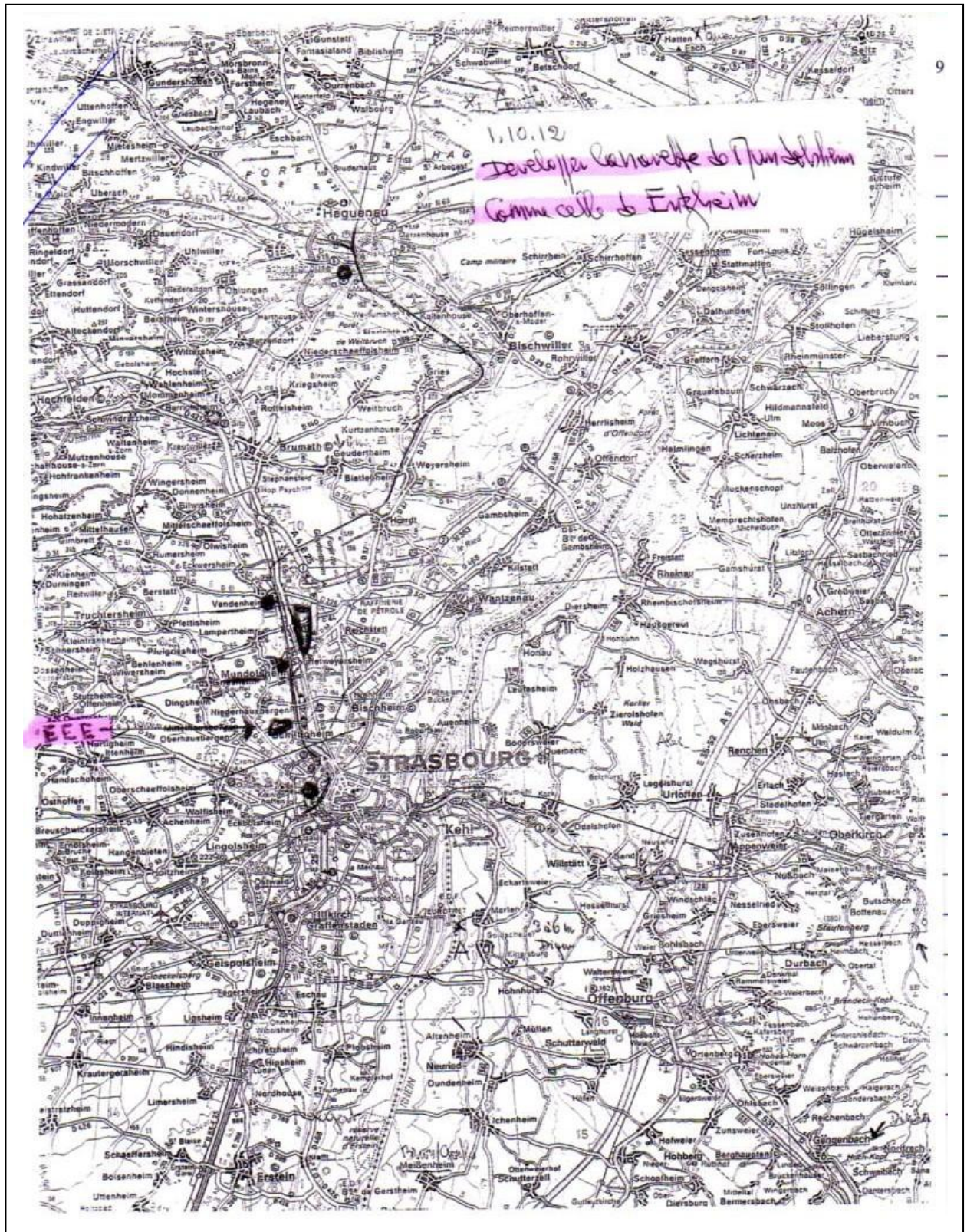
- 1. pour les salariés venant de Strasbourg**
  - Trajet Strasbourg – Mundo : en TER 6 minutes à 8 et 38 minutes
  - Trajet Mundo – EEE a) bus privé de 7 à 9 h et 17 à 19 h sur route sans bouchons en 7 minutes.
  - b) en bicyclette ( parking sécurisé ) sur piste déjà existante
  - Pour le « dernier Km » : ce bus roule dans EEE, fera du porte à porte et chaque demi heure sera en gare de Mundolsheim.
- 2. pour les salariés de Haguenau et du Nord de l'Alsace :** ils descendront de leur TER en gare de Mundolsheim.
3. Merci à la Région Alsace et la SNCF pour ce gain de temps, gain de confort, inter modalité parfaite, gain d'argent, gain de délai.

**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.



Observations portées sur le registre (page 8 et 9) de Bischheim



**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.



Pièce n°26

Observations transmises sur le site [www.strasbourg.eu](http://www.strasbourg.eu) de la CUS

1. **Monsieur C.Duval** (membre du conseil de quartier Cronembourg).

De : [cmj.duval@voila.fr](mailto:cmj.duval@voila.fr) [<mailto:cmj.duval@voila.fr>]

Envoyé : samedi 22 septembre 2012 08:19

À : Boite aux lettres CUS

Objet : Enquête publique BHNS Direction de la Mobilité et des Transports.

Objet : TRAM/BHNS

Actuellement les discussions sont vives lorsque les sujets des transports urbains sont abordés.

- Le projet de BHNS reliant la gare à l'espace européen d'entreprises soulève bien des critiques et ses partisans sont parfois sourds.
- Le projet de tram fer/route reliant Vendenheim à Koenigshoffen provoque les mêmes levées de bouclier de part et d'autre.

Serait-il déraisonnable d'envisager une étude d'un seul BHNS reliant Koenogshoffen à Vendenheim passant par la gare, la Rotonde, l'espace européen d'entreprises puis le centre de Schiltigheim....Chacun des passagers pourrait ainsi prendre les correspondances utiles et les travaux d'infrastructures seraient, me semble t'il moindres. 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.

Qu'en pensez-vous ?

Cordialement.

C.Duval, membre du conseil de quartier Cronembourg.

2. **Monsieur Eric FINCK**

De : [eric.finck@orange.com](mailto:eric.finck@orange.com) [<mailto:eric.finck@orange.com>]

Envoyé : mercredi 10 octobre 2012 11:27

À : Boite aux lettres CUS

Objet : Concerne le Bus à haut niveau de service

Bonjour

Etant usager de cette ligne depuis plusieurs années, il est extrêmement urgent de mettre cette ligne en service vu les difficultés de fonctionnement actuelles (Bus 19 bondé aux heures de pointes, circulation souvent difficile sur le trajet...)

J'espère que l'enquête d'utilité publique démarrera sur la réalisation immédiate de ce projet, je trouve pour ma part qu'il serait bon d'en faire une priorité absolue...

Cordialement

Eric Finck



### **3. Docteur Thomas LUDIG**

**De :** [Thomas LUDIG \[thoma.ludig@wanadoo.fr\]](mailto:thoma.ludig@wanadoo.fr)

**Envoyé :** mardi 16 octobre 2012 16:47

**À :** annaheim.jean@wanadoo.fr

**Objet :** projet bus de l'E3

Monsieur,

Suite à ma visite lors de la consultation publique proposée à la chambre des métiers, je me permets de faire quelques remarques concernant la desserte et la signalisation de l'Espace européen de l'Entreprise à Schiltigheim :

Concernant la desserte par transports en commun, nous sommes surpris de l'absence de desserte de la partie ouest de l'Espace européen de l'Entreprise à Schiltigheim ; en effet, notre centre de radiologie et de sénologie, qui assure une mission de service public (notre groupe représente 17 radiologues), se situe à plus de 500m du rond point de l'Europe...ce qui représente une difficulté importante pour tous les patients qui souhaitent se rendre dans notre structure, en particulier pour les personnes âgées, les personnes handicapées ou sujettes à la douleur !

D'autre part, le centre de radiologie et de sénologie n'est pas isolé dans ce secteur ; dans le bâtiment, le Dr Burcheri, angéiologue, exerce son activité depuis avril 2012, et dans un très proche avenir, un laboratoire d'analyses médicales va voir le jour. Cela représente un flux important de patients, probablement plus de 500 par jour dans un avenir très proche, drainant en particulier notre patientèle historique du centre de Cronembourg.

Concernant la signalétique de la zone, nous déplorons l'absence de mise à jour des plans de l'Espace européen de l'Entreprise à Schiltigheim sur internet et GPS ; nous déplorons également la signalétique défectueuse du plan affiché place de Paris avec confusion entre les rues de Lisbonne et de Zagreb, et surtout l'absence de visibilité de ce plan pour les gens circulant dans la zone : cette zone est nouvelle et mérite mieux en terme de signalétique !

Nous souhaitons donc une desserte de transports en commun à hauteur du rond point à l'entrée ouest de l'Espace européen de l'Entreprise à Schiltigheim et la mise à jour rapide des plans, en particulier GPS et internet.

Dans l'espoir que ces remarques seront prises en compte et que la traduction sur le terrain sera effective, veuillez accepter, Monsieur, l'expression de ma haute considération.

Docteur Thomas LUDIG

Co-gérant SIMSE

edit: courrier adressé par écrit également.

#### **4. Madame Christel KOHLER**

**De :** Christel Kohler [<mailto:christel@paillargues.fr>]

**Envoyé :** jeudi 25 octobre 2012 14:41

**À :** \_\_Boite aux lettres CUS

**Objet :** Enquête publiques BHNS – Direction de la Mobilité et des Transports

Bonjour,

Voici ma contribution à l'enquête en ma qualité d'usager.

J'habite Place de Bordeaux et je travaille à l'espace européen de l'entreprise.

1. Ce projet de BHNS devrait prévoir un nombre de places assises correct. Actuellement, les usagers de la ligne 19 sont compressés debout les uns contre les autres, spécifiquement aux heures de pointe le matin, sur le trajet Rotonde / espace européen de l'entreprise avec des problèmes de sécurité (chutes ) car tout le monde ne peut pas se tenir aux barres de sécurité. Ce trajet est assez long et cela engendre une grosse pénibilité journalière (en été et en hiver spécialement).
2. 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.
3. Enfin, il est actuellement assez aberrant que la ligne 50 ait une fréquence si faible (en été c'est carrément la catastrophe). J'habite place de Bordeaux et je passe par Rotonde + ligne 19 actuellement pour aller à l'EEE (3/4 d'heure de transport) plutôt que de prendre la ligne 50 à Wacken trop incertaine et à trop faible fréquence . Nombre de schilickois subissent vraiment cette ligne au quotidien pour se rendre à leur travail à l'EEE avec des nombreux retards et des attentes pénibles aux arrêts de bus de l'EEE en hiver et en été.

Cordialement

Christelle KOHLER

## **5. Monsieur et Madame Alain LECAT**

**De :** Alain Lecat [<mailto:alain.lecat@bbox.fr>]

**Envoyé :** jeudi 25 octobre 2012 23:47

**À :** \_\_Boite aux lettres CUS

**Objet :** Enquête publiques BHNS – Direction de la Mobilité et des Transports

### **à l'attention du Président de la Commission d'enquête**

Monsieur,

Nous aimerions attirer votre attention sur le fait que la modification du plan de circulation dans le quartier de Cronenbourg - liée à l'arrivée prochaine du BHNS - génère des engorgements qui sont sûrement très gênants pour les riverains des rues Jules Verne et de Dettwiller.

Ces problèmes sont d'une part liés au cadencement des feux qui ont été installés et, d'autre part, au rétrécissement de la chaussée par endroits.

**1° - au carrefour de la rue Jules Verne et de la route de Mittelhausbergen :** aux heures de pointe, les véhicules s'accumulent au feu rouge rue Jules Verne. Il est alors très difficile de sortir en voiture des rues des Ormes et de Romanswiller. Cela est même dangereux si l'on veut s'engager en direction de la rue de Dettwiller car, s'il y a des bus ou des camions dans la file arrêtée au feu rouge, on n'a quasiment aucune visibilité lorsque l'on s'engage. Nous tenons également à vous signaler que la file de véhicules arrêtés au feu rouge va parfois jusqu'à la place de l'église Saint Florent (constaté une fois à 18h30).

**2° - au carrefour de la rue de Dettwiller et de la rue de la Rotonde :** aux heures de pointe, les véhicules s'accumulent au feu rouge rue de Dettwiller (dans les 2 sens de circulation). Cela est particulièrement gênant à l'entrée de la rue de Dettwiller car cela empêche les véhicules venant de la rue de Hochfelden de s'engager en direction de Cronenbourg centre - ce qui, par ricochet, bloque les véhicules voulant sortir de la rue de Dettwiller pour s'engager rue de Hochfelden en direction de Schiltigheim. De plus, dans le sens rue de Dettwiller > Cronenbourg centre, si un véhicule veut tourner à gauche au feu, il bloque généralement tous les autres véhicules derrière lui parce que la chaussée n'est pas suffisamment large (ou bien à cause du manque de marquage au sol pour indiquer aux véhicules qui tournent où se positionner). Il peut donc arriver que seulement 1 ou 2 véhicules puissent passer lorsque le feu passe au vert. D'autre part, quand on arrive au bout de la rue de Dettwiller en venant de Cronenbourg centre, la chaussée a été rétrécie juste avant la rue de Hochfelden ce qui fait que si les véhicules de la file de droite (qui tournent en direction de l'autoroute) ne serrent pas bien à droite ou s'il y a un véhicule encombrant de type bus ou camion, les véhicules qui vont en direction de Schiltigheim ne peuvent plus passer sur la file de gauche. Ce goulet d'étranglement accentue encore les phénomènes d'engorgement aux feux du carrefour entre la rue de Dettwiller et la rue de la Rotonde.

117

#### ***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.*



**D'après le dossier présenté à l'enquête publique, un arrêt du BHNS sera implanté rue de Hochfelden à 100 ou 200 mètres de l'entrée de la rue de Dettwiller.** Si le cadencement et/ou l'emplacement des feux au carrefour de la rue de Dettwiller et de la rue de la Rotonde ne sont pas modifiés, il sera encore plus difficile de rentrer ou sortir de la rue de Dettwiller (l'idéal étant peut-être de supprimer ces feux ; nous nous en passions très bien auparavant avec les cédez le passage). Pour les habitants du vieux Cronenbourg, la rue de Dettwiller est la voie d'accès principale au quartier. Nous plaignons les riverains qui sont désormais exposés à une importante pollution à cause des véhicules bloqués trop longtemps aux 2 carrefours entre la rue de Dettwiller et la rue de la Rotonde et entre la rue de Dettwiller et la rue de Hochfelden.

Faut-il rappeler que notre quartier est déjà très proche de la rocade qui connaît le trafic le plus intense de la région et que de très nombreuses auto-écoles de la CUS sillonnent les rues de Cronenbourg du matin au soir à longueur d'année (et font d'interminables manœuvres sous les fenêtres des riverains à moitié asphyxiés) ? Les modifications opérées au niveau du plan de circulation de notre quartier en prévision de l'arrivée du BHNS apportent encore plus de pollution, du bruit avec les bus (alors que le quartier était plutôt calme) et des difficultés de stationnement et de circulation !

En vous remerciant pour votre bienveillante attention, nous espérons que nos remarques seront prises en compte afin de modifier le projet soumis à enquête publique de manière à améliorer la situation actuelle.

Meilleures salutations.

M. et Mme Lecat  
3 rue de Romanswiller à Cronenbourg

## **6. Madame Ksénia VARANDAS**

**De :** Ksénia Varandas [<mailto:Ksenia.Varandas@ecam-strasbourg.eu>]

**Envoyé :** vendredi 26 octobre 2012 10:31

**À :** \_\_Boite aux lettres CUS

**Objet :** Enquête publique BHNS

Bonjour,

Veillez trouver ci-joint la pétition de la part des étudiants et l'équipe enseignante de l'ECAM Strasbourg-Europe concernant l'enquête publique BHNS.

Cordialement,

**Ksénia VARANDAS**

Assistante de Scolarité

***ECAM Strasbourg-Europe***

*Groupe ECAM*

*Espace Européen de l'entreprise*

*Rue de Madrid - 67300 SCHILTIGHEIM*

*BP. 20013 – 67012 Strasbourg CEDEX*

*Tel : 33 (0) 3 90 40 09 63, ligne directe 03 90 40 29 81*

[www.ecam-strasbourg.eu](http://www.ecam-strasbourg.eu)

## Pétition des étudiants et de l'équipe enseignante de l'ECAM



### Tracé du BHNS vers l'Espace Européen de l'Entreprise

Les signataires de cette pétition sont en faveur du tracé du BHNS traversant le campus du CNRS et prévoyant un arrêt à proximité de l'IUT.

	NOM	Prénom	Signature
1	LANDI	Laureline	
2	Thivend	Elisabeth	
3	BUCHLE	Delphine	
4	KRSTENTINI	Hannah	
5	GHEGEDIBAN	Paul	
6	LALAHARISAINA	Elio Zo	
7	BOUBEKEUR	Marcime	
8	PAYEIN	Antoine	
9	DUPONT	Guillaume	
10	PETIT	Nicolas	
11	Foucher	Youni	
12	HERBERT	Kane	
13	Israhimi	Hessem	
14	POUSTOR	Georges	
15	Moult	Cyril	
16	RICHARD DE NEVROTTE	Pierre	
17	RICHARD	Benjamin	
18	TOKRENT	Emmanuel	
19	PORSAN	Elodie	
20	BEAUROY	Maité	
21	DOLLE	Arthur	
22	POUNAROUX	Thomas	
23	Beriteau	Briene	
24	Abord-Huga	Malikha	
25	denis	Vivien	

#### 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.



## Pétition des étudiants et de l'équipe enseignante de l'ECAM



### Tracé du BHNS vers l'Espace Européen de l'Entreprise

Les signataires de cette pétition sont en faveur du tracé du BHNS traversant le campus du CNRS et prévoyant un arrêt à proximité de l'IUT.

	NOM	Prénom	Signature
1	BULTEY	Alexis	
2	VARANDAS	Ksenia	
3	LAFON	Edouard	
4	PHILIBERT	Bastien	
5	Coylet	Maxime	
6	PFISTERER	Simon	
7	DEMARTE	Simon	
8	FRIEDRICH	Océane	
9	MEYER	Marc	
10	MADELENE	Sylvain	
11	Houlay	oumnia	
12	BUSSIÈRE	Clément	
13	GASTANELLO	Luca	
14	SCHNEIDER	Coëtica	
15	JOCTEUR	Maxime	
16	SEENE	Philippe	
17	Randré	Marion	
18	PETITEAU	Maxime	
19	SIVO	Michael	
20	DURAND	Guillaume	
21	PELEGRIN	Baptiste	
22	DERRY	Antoine	
23	RENNER	Thomas	
24	SCHAFF	Lennart	
25	BOMBOLA	Tribaut	

Document transmis au président de la Commission d'enquête publique BHNS

#### 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.

## Pétition des étudiants et de l'équipe enseignante de l'ECAM

MANTEAU -SCHAEFFER Solène



MULLER

Céline



HANNEDOUCHE

Alexandre



BLAISE

Clément



### **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.

## **7. Madame Nathalie GIUBILEI Porte Parole EELV Cus Nord**

De : Nathalie [<mailto:nathalie.giubilei@free.fr>]

Envoyé : samedi 3 novembre 2012 18:47

À : \_\_Boite aux lettres CUS

Objet : Enquête publique BHNS. Direction de la Mobilité et des Transports

Bonsoir,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci joint un document reprenant la position du Groupe Local Europe Ecologie Les Verts CUS Nord dans le cadre de l'enquête publique du BHNS.

Vous en souhaitant bonne réception  
Avec nos salutations les meilleures

Nathalie Giubilei  
Porte Parole EELV Cus Nord





**ENQUETE PUBLIQUE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS)**

Le Groupe Local Europe Écologie Les Verts Cus Nord est très attentif au projet BHNS, dont il approuve les nombreux points positifs:

- Desserte directe vers l'Espace Européen de l'Entreprise (EEE), plus grande zone tertiaire de l'Est de la France.
- Modalités mises en œuvre: circulation en site propre, fréquence élevée, amplitude horaire, choix de bus attractifs pour l'utilisateur.
- Continuité et création de pistes cyclables, aménagement d'espaces piétons sécurisés.
- Création de parking relais vers la Chambre de Métiers permettant un accès à l'EEE mais aussi vers Strasbourg pour les communes de Mittelhausbergen et Niederhausbergen.

Le projet BHNS est un projet structurant qui s'inscrit logiquement et harmonieusement dans le Plan des Déplacements Urbains de la Cus.

Le Groupe Local EELV Cus Nord souhaite toutefois attirer l'attention sur les points suivants:

ESPACES VERTS:

Le projet prévoit la plantation de 400 arbres, 8000 m<sup>2</sup> d'arbustes et des surfaces engazonnées.

**Nous demandons expressément que la charte pour la reconquête de la biodiversité mise en œuvre par la Cus soit appliquée en tout point sur l'ensemble des aménagements d'espaces verts.**

Ainsi, ces aménagements connexes à l'arrivée du BHNS seraient l'occasion d'intégrer dès leur conception leur adaptation à un entretien par des techniques alternatives aux pesticides, de respecter la continuité des trames vertes, de choisir des espèces locales, plus résistantes et adaptées au climat, et des haies champêtres, profitables à la faune, de remplacer le gazon par des prairies fleuries.

DESSERTE BHNS

La connexion des bus avec le BHNS sera réalisée par le redéploiement des lignes 19, 50 et 70. Si cela s'avère bien traité pour la ligne 70, cela l'est moins pour la ligne 50 qui éloigne Schiltigheim de l'EEE.

A noter que les Schilikois n'auront par ailleurs aucun accès direct en transports en commun pour aller travailler dans ce bassin d'emploi ou accéder aux nouveaux services qui s'y développent.

Bischheim et les quartiers est de Strasbourg (Roberstau et Wacken), sont également concernés.

La fréquence des bus est à renforcer, y compris le soir.

L'EEE et la Cité Nucléaire seront desservis par des arrêts de proximité. Il serait judicieux d'appliquer la même logique aux établissements scolaires et universitaires, aux

**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.*

établissements de santé (EPSAN) au centre d'imagerie médicale SIMSE, à la place de Haldenbourg, y compris et surtout les jours de marché, que ce soit directement par le BHNS ou par une ligne de bus redéployée et interconnectée.

Nous souhaitons vivement que le dialogue se poursuive avec le CNRS au sujet des conditions d'aménagement nécessaires, afin de trouver des solutions rendant acceptables l'itinéraire initial du BHNS, permettant la desserte directe du campus universitaire.

En dehors de ces points de vigilance qu'il tenait à souligner, le Groupe Local EELV Cus Nord, est en accord et satisfait de la réalisation prochaine du BHNS.

Nathalie Giubilei  
Porte parole

## 8. Madame Anne-Lise COLLET

**Envoyé** : jeudi 25 octobre 2012 10:48

**À** : \_\_Boite aux lettres CUS

**Objet** : Enquête publique BHNS – Direction ,de la Mobilité et des Transports

Bonjour,

Je représente la DR Strasbourg de la SNCF, basée au 3 Bd. Wilson. Nous travaillons ensemble sur SOMOBIL, le PDE de la SNCF Strasbourg.

Dans ce contexte, nous souhaiterions connaître précisément quelles sont les options - envisagées pour le réaménagement du Bd. Wilson et de la rue Wodli, dans le cadre du projet BHNS.

En effet, nous avons pris connaissance du document de l'enquête publique mais avons du mal à comprendre les différents schémas proposés (pages 5-6) :

- les deux options terminus gare routière / terminus gare centrale sont-elles encore ouvertes à la consultation ?
- dans le cas où le terminus est situé Gare Centrale, reste t-il encore les deux options rue Wodli / petite rue des magasins ?

Nous aurions idéalement besoin de schémas plus précis concernant l'insertion du BHNS dans l'existant, pour le Bd. Wilson et la rue Wodli. En auriez-vous un qui explique la répartition prévisionnelle des différents flux : piétons/cyclistes/voitures/Tram/BHNS ?

Merci à vous pour ces compléments d'informations. Nous pourrions alors vous répondre précisément dans le cadre de cette enquête publique.

NB : nous aurions idéalement besoin de ces schémas pour lundi 29/10 au plus tard, pour vous répondre avant la clôture de l'enquête publique le 3/11/12.

Cordialement,

Anne-Lise Collet  
Pour la SNCF Strasbopurg



## 9. Madame Françoise MERCADIE

**De :** Mercadié Françoise [<mailto:fmercadié@orange.fr>]

**Envoyé :** samedi 3 novembre 2012 23:23 : \_\_Boîte aux lettres CUS

**Objet :** Fw: Enquête publique BHNS-Direstion de la Mobilité et des Transports

----- Original Message -----

**From:** [Mercadié Françoise](#)

**To:** [courrier@strasbourg.eu](mailto:courrier@strasbourg.eu)

**Sent:** Saturday, November 03, 2012 11:18 PM

**Subject:** Enquête publique BHNS-Direstion de la Mobilité et des Transports

Merci de transmettre ce mail avec les documents joints à Monsieur Annaheim, Président de la commission d'Enquête Publique BHNS Cronembourg.

Le 3 novembre 2012,

Aux membres de la Commission d'Enquête d'utilité publique sur le projet de BHNS :

Comme convenu lors de mon passage au Centre Victor Schoelcher cet après-midi, je vous adresse les éléments complémentaires que vous m'avez demandé de vous transmettre :

Les documents se trouvent sur le site des Conseils de Quartier

<http://monquartier.vousaussi.org/>

Avis du Conseil de Quartier du 8 Mars 2011

[Fiche Bus à Haut Niveau de Service - PDF \(79.54 Ko\)](#)

Et récapitulation des présentations au Conseil évoquées par les personnes présentes au local cet après-midi :

Aménagement de la rue de Hochfelden :

Compte rendu N°16 du 08.06.10 :

[CQ-CHPH-CR16-100608 - PDF \(185.30 Ko\)](#)

Présentations du projet amendé :

Comptes rendus N°22 du 21.01.2011

[CQ-CHPH-CR22-110111 - PDF \(131.16 Ko\)](#)

N°23 du 08.02.2011,

[CQ-CHPH-CR23-080211 - PDF \(95.23 Ko\)](#)

N°24 du 08.11.2011

[CQ-CHPH-CR24-080311 - PDF \(85.56 Ko\)](#)

Une présentation du projet modifié a eu lieu le 10.04.12 sans qu'un nouvel avis ait été demandé au Conseil.

[CQ-chph-120410.pdf - PDF \(57.69 Ko\)](#)

Pour info, en pièce jointe , plaquette Rénovation urbaine Cronembourg 2007/2010 avec en page 12 les deux scénarios du tracé initial en limite de la Cité sur la prolongation de l'emprise rue de Holfelden/ rue Képler.

Cordialement

Françoise Mercadié

## 10. Monsieur Didier LOZACHMEUR

**De :** Didier LOZACHMEUR [<mailto:didier.side@orange.fr>]

**Envoyé :** samedi 3 novembre 2012 18:12

**À :** \_\_Boite aux lettres CUS

**Objet :** Enquete publique BHNS - direction de la mobilité et des transports

**Importance :** Haute

Mesdames, Messieurs,

Dans le cadre de l'enquête citée en objet, je souhaitais attirer votre attention sur les nuisances sonores liées à ce projet.

En effet, j'ai lu avec attention la plaquette relative à la future ligne BHNS au nord ouest de la CUS, mais à ma grande surprise je n'ai à aucun moment vu aborder le thème du bruit généré par les bus. Nuisance qui est la plus perceptible par les riverains. Demandez au habitants de la rue de Dettwiller et de la rue Jules Vernes quelle est la plus grand problème depuis que les bus emprunte ce tracé : le bruit !

De plus, quand je vois l'amplitude horaire et les fréquences de passage... ce point devient encore plus important.

Alors que ces nouveaux bus soient innovants, écologiques, confortables, rapides, etc... très bien, mais n'oubliez pas l'essentiel, ce qui est le plus perceptible : le bruit. Merci de ne pas oublier ce point dans le choix du matériel roulant.

Cordialement

Didier LOZACHMEUR  
[didier.side@orange.fr](mailto:didier.side@orange.fr)

19 rue d'Ottrott  
67200 STRASBOURG

## 11. Monsieur.Patrick WILMS

De : wilms.patrick [<mailto:wilms.patrick@laposte.net>]

Envoyé : samedi 3 novembre 2012 17:40

À : \_\_Boite aux lettres CUS

Objet : Enq Publique BHSN / Dir Mob et des Transports

### **Enquête Publique BHSN / Direction de la Mobilité et des Transports**

Le 3 nov 2012

Madame, Monsieur,

Je me permets de vous contacter pour formuler quelques remarques par rapport au projet cité en référence- Même si une meilleure desserte entre l'EEE et la GC est souhaitable, ne va-il-pas y avoir une surcharge de trafic au niveau du franchissement (Tunnel) de l'A35 et du réseau SNCF ? (rue Wodli) --> Limitation de la largeur disponible pour circuler

- Comme je fais partie de ceux (minoritaires) qui pensent qu'une partie de la gare de marchandise pourrait aussi être le terminus (?) de certains trajets ferroviaires en provenance de Sarrebourg, Sarrebrück etc, je trouve particulièrement regrettable que les projets urbanistiques dans cette partie de l'agglomération se fassent par saupoudrage. Il serait probablement utile de reconsidérer ce tronçon de BHSN en fonction des projets connexes !! Quel que soit leur nature

Exemple de question sensée : y aura-t-il une jonction des rails SNCF de cette gare "Ouest" avec ceux de la ligne de tram rue Wodli ?? Pour l'arrivée d'un tram-train depuis Mommenheim (par exemple)??

- Il serait probablement utile de mettre sur pied un **concept urbanistique associant ces "2" gares** et toutes les aires adjacentes car, finalement, elles sont très peu distantes l'une de l'autre !!

(la gare dite basse va probablement restée en l'état)

Il suffit de faciliter le passage de l'une à l'autre !!!

Suggestions compatibles (partiellement) avec le BHSN

--> la mise sur pied d'une structure piétonne-cycliste spéciale reliant les 2 sites + prolongement des rails mentionné ci-dessus ??

--> tapis roulant ??

--> l'émergence d'un concept spécial pour ce quartier (à définir) (où sont passés les urbanistes des années 1850-1910 ??)

Cordialement

P. Wilms



## 12. Madame Pascale BERGMANN

**De :** Pascale Bergmann [<mailto:pascale.bergmann@unistra.fr>]

**Envoyé :** lundi 22 octobre 2012 15:18

**À :** \_\_Boite aux lettres CUS

**Cc :** LARMET Yves (VIE); [iutlps-directoire@unistra.fr](mailto:iutlps-directoire@unistra.fr)

**Objet :** Enquête publiques BHNS – Direction de la Mobilité et des Transports

Madame, Monsieur,

L'IUT, avec ses 720 étudiants, 99 personnels permanents, 200 intervenants vacataires, se réjouit de la mise en circulation prochaine du BHNS.

C'est unanimement que nous privilégions le tracé du BHNS traversant le campus du CNRS et prévoyant un arrêt à proximité de l'IUT.

Cette solution permettra au plus grand nombre, de privilégier les transports en communs par rapport à la voiture individuelle, aujourd'hui encore majoritairement choisie comme mode de déplacement pour se rendre à l'IUT.

Bien cordialement,

--

Pascale Bergmann  
Directrice de l'IUT  
Louis Pasteur de Schiltigheim  
Tél : 03 68 85 25 60  
Fax : 03 68 85 25 66

### **13. Monsieur Rolf ENSMINGER**

**De :** Rolf ENSMINGER [<mailto:rolf.ensminger@gmail.com>]

**Envoyé :** mardi 16 octobre 2012 11:41

**À :** \_\_Boite aux lettres CUS

**Objet :** Enquête publique BHNS - Direction de la Mobilité et des Transports

L'Association de Paralysés de France attire l'attention de la Commission d'enquête sur l'importance du respect des normes d'accessibilité de la voirie et notamment dans la mise en place des arrêts du BHNS. Ces derniers sont des installations ouvertes au public ; leur mobilier doit de fait être conforme à la législation en vigueur. Aussi, l'instruction des plans de ces arrêts doit faire l'objet d'un avis de la Commission Départementale d'Accessibilité.

Rolf ENSMINGER

Association des Paralysés de France

Délégation départementale 67

#### 14. Monsieur Frédéric LE JEHAN

**De :** Frédéric le Jehan [<mailto:frederic.le.jehan@gmail.com>]

**Envoyé :** vendredi 2 novembre 2012 08:43

**À :** \_\_Boite aux lettres CUS

**Objet :** Enquête publiques BHNS – Direction de la Mobilité et des Transports

Bonjour,

Permettez-moi de vous joindre, dans le cadre de l'enquête publique sur le Bus à Haut-Niveau de Service, la contribution ci-dessous.

Cordialement,

Frédéric Le Jehan

#### **Cronenbourg contourné par le BHNS**

*Tel que proposé par la CUS, le Bus à Haut-Niveau de Service (BHNS) entre la Gare et l'Espace Européen de l'Entreprise (E3) correspond à un choix de parcours pour le moins surprenant, se tenant délibérément à l'écart des deux principaux axes de l'urbanisation de Cronenbourg que sont les Routes de Mittelhausbergen et d'Oberhausbergen.*

*Rappelons juste que dans les cartes du Schéma de Cohérence Territoriales de la Région de Strasbourg (SCOTERS), était prévu sur le long terme un décrochement de la ligne D de tram vers Cronenbourg: prolongé le long de la ligne A jusqu'à la Maille Denise abritant l'hôpital de HautePierre, traversant le quartier St-Antoine, puis, reprenant la Route de Mittelhausbergen, le tram D aurait ainsi pu desservir la Cité Nucléaire. Cette option vient d'être quasi définitivement abandonnée par l'extension en construction de la ligne A en fourche, qui de facto nécessitera de prolonger la ligne D vers les Poteries. L'ouest et le nord de Cronenbourg se retrouvent ainsi durablement tenus à l'écart du réseau de tram classique.*

*Dès lors, le projet de BHNS aurait pu en quelque sorte former un lot de consolation, desservant largement le cœur du vieux et du nouveau Cronenbourg. Las, c'était compter sans la vocation concurrente que M. Ries et la CUS assignèrent au BHNS, à savoir tenter de réparer le grand ratage urbanistique des années 1990 qu'a été la création de l'Espace Européen de l'Entreprise (E<sup>3</sup>): une gigantesque zone économique tertiaire mal desservie, monofonctionnelle, dépourvue d'habitat et très consommatrice d'espace. Cette aberration s'avère d'autant moins compréhensible, qu'il n'est pas dans notre agglomération de chanter plus convaincu de la "ville compacte" et dense que M. Ries lui-même ; il disposait pourtant avec ses amis de toutes les clefs en main lors du lancement de cette zone.*

*La logique d'une mobilité durable est tout autre. Elle devrait conduire à installer les Transports en Commun en Site Propre (TCSP) dans les secteurs les plus denses en habitat, en commerces et en activité, et donc en l'espèce à emprunter l'axe central de la Route de Mittelhausbergen, en y favorisant une circulation douce et apaisée, comme en prévoyant un embellissement de ce cœur de faubourg. De plus, un report des flux automobiles de transit vers l'axe de la rue de Hochfelden présente l'avantage de déplacer les nuisances de circulation, de bruit ou de pollution vers un secteur*

132

#### **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.*



*moins dense en habitat et dont les immeubles sont beaucoup plus éloignés de la voirie. Le flanc nord-est, celui de la gare de marchandise, reste même assez largement dépourvu de constructions.*

*Au contraire, M. Ries réédite le mauvais choix du tram B, qui évite soigneusement l'axe central historique et commerçant des Villes de Schiltigheim, Bischheim et Hœnheim formé par la Route de Bischwiller. En effet, les populations desservies par son BHNS sont bien moins nombreuses que celles qui le seraient par un tracé sur la Route de Mittelhausbergen. L'accès naturel aux commerces par les habitants de la Cité nucléaire se retrouvé réorienté vers les Halles, au détriment de Cronembourg centre. N'était-il pas plus simple d'établir ce BHNS sur l'axe de la ligne de bus 19, l'une des plus fréquentée du réseau? Le fossé entre la « Cité » et le Vieux Cronembourg risque encore de se renforcer, d'autant qu'il sera difficile de maintenir la fréquence actuelle sur la ligne 19 tronquée avec la mise en place du BHNS, sauf à vouloir doubler les coûts de fonctionnement.*

*Quant à l'option de rabattre la ligne de BHNS vers la Rotonde, qui aurait constitué un moindre mal, car permettant un accès plus direct au réseau tram et vers l'entrée de la Route de Mittelhausbergen, la CUS l'écarte promptement. Le motif trouvé est la surcharge des tramways entre les stations Rotonde et Homme-de-Fer, alors que parallèlement la CUS construit le prolongement occidental en fourche de la ligne A, qui ne pourra que renforcer cette surcharge, et que M. Ries refuse le principe d'un tramway sur les boulevards qui permettrait enfin de soulager ce nœud saturé de l'Homme-de-Fer. La CUS privilégie le tracé vers la Gare, quitte à affronter des croisements de flux complexes avec un échangeur autoroutier faisant office d'entrée de ville et une situation ubuesque sur le Boulevard Wilson : le BHNS y trouvera aussi toute sa place mais devra cohabiter avec le tram classique (ligne C), qui y passe déjà, et un autre tram mais sur pneu (avec rail de guidage central) non superposable au premier qui y est promu par la CUS en dépit du bon sens. La recherche des économies d'échelle, de la cohérence et de la mutualisation des infrastructures n'est manifestement pas au goût du jour.*

*Sur ce dossier, la CUS n'a vu qu'un aspect du problème, le désenclavement d'« E<sup>3</sup> », au détriment de la desserte du faubourg qu'est Cronembourg. D'autres pistes n'ont pas été analysées sérieusement. Une halte ferroviaire pour les TER venant du nord au niveau de la gare de triage de Hausbergen offrirait une desserte intéressante de la zone d'activité sans obliger à passer par la Gare centrale. Quant aux hypothèses de développer des tram-trains dans le secteur où passent de nombreuses lignes de chemin de fer électrifiées, la CUS n'en fait pas une priorité et au mieux renvoie la balle à la Région.*

*Frédéric Le Jehan*

*Ancien conseiller municipal de Strasbourg*

## 15. CARD 67

**De :** cadr 67 [<mailto:cadr67@fubicy.org>]

**Envoyé :** mercredi 31 octobre 2012 15:30

**À :** \_\_Boite aux lettres CUS

**Objet :** enquête publique BHNS direction mobilité et transport

Bonjour,

Quelques points concernant l'enquête BHNS, principalement sur les couloirs bus interdits aux cyclistes.

Nous aimerions que les cyclistes puissent emprunter les couloirs de bus entre:  
La petite rue des magasins et le parking WODLI  
Le parking WODLI et la gare.

Nous aimerions également qu'il y ait un accès vélo au parking WODLI depuis la plateforme des trains.

En vous remerciant

CADR 67

## 16. Monsieur Arnaud LEHMANN

**De :** Arnaud LEHMANN [<mailto:arnaud.lehmann.67@gmail.com>]

**Envoyé :** lundi 29 octobre 2012 13:05

**À :** \_\_Boite aux lettres CUS

**Objet :** Enquête publiques BHNS – Direction de la Mobilité et des Transports

Bonjour,

à l'attention de M. le Président de la Commission d'enquête.

Faisant suite à la réunion publique de présentation du Bus à Haut Niveau de Service reliant la gare centrale de Strasbourg à l'Espace Européen de l'Entreprise de Schiltigheim qui s'est tenue le 25 octobre 2012 voici les remarques que j'en tire afin d'alimenter l'enquête publique dont vous avez la charge.

Ce projet constitue dans l'ensemble une avancée positive pour le quartier de Cronembourg et répond à un véritable besoin, il est cependant quelques éléments qui méritent une réflexion plus approfondie.

Je me fais l'écho de l'inquiétude d'habitants que j'ai pu rencontrer quant à la desserte des places de Haldembourg et d'Arago après le redéploiement de la ligne 19. Un certain nombre de personnes de la Cité Nucléaire (âgées, handicapées, femmes avec enfants en bas âge,...) seraient lésées sur le plan de l'accessibilité au marché et aux commerces du secteur. Aussi, ces usagers de l'actuelle ligne 19 souhaitent voir à minima la prolongation de son futur trajet jusqu'à l'arrêt Arago du B.H.N.S. Cette extension vers Arago connecterait directement les deux lignes à ce point de Cronembourg.

Je relève pour ma part une réelle zone de fragilité dans le projet qui nous a été présenté. La projection sur écran et le document fourni sont assez lacunaires concernant un carrefour d'importance du projet. Il s'agit en l'occurrence du tronçon de route situé entre les arrêts Wodli et Gare centrale.

L'insertion du B.H.N.S. dans ce secteur et son articulation avec les différents réseaux de transports qui vont se rencontrer ici posent question. Les informations à dispositions ne permettent en tout cas pas de visualiser réellement la coordination de l'ensemble.

En effet, le secteur Wodli – Gare devrait voir se croiser les lignes suivantes :

- Le B.H.N.S. Gare- Espace Européen de l'Entreprise de Schiltigheim
- La ligne C du tram reliant la gare et le Neuhof
- La future ligne du Transport en Site Propre de l'Ouest Strasbourgeois ( bus express reliant Wasselonne à Strasbourg, projet du Conseil Général du Bas-Rhin).
- Le projet en cours de tram (sur pneu ou fer) reliant Wolfisheim à Vendenheim empruntera le boulevard Wilson.

135

### *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.*



- Actuellement les lignes de bus 2 et 10 desservent cette zone. Il n'est pas fait mention d'un changement les concernant.

On ne saurait non plus faire abstraction de la densité de la circulation automobile passant par le boulevard Wilson. Cette dernière ne sera pas déplacée par les différents projets en cours.

En cas d'incident à ce carrefour, nous risquons de subir d'importantes perturbations sur un réseau de transports en commun desservant de très nombreux usagers.

Il est nécessaire de porter une attention toute particulière à cette zone pour éviter de créer un goulot d'étranglement qui ralentirait fortement les lignes de transports en commun ce qui viendrait en contradiction avec l'objectif d'une desserte efficace et régulière.

Cordialement,

**Arnaud LEHMANN**