

Extension du réseau de tram à l'ouest et vers le Nord : une occasion pour résoudre le point dur de la station Homme-de-Fer

Contribution d'Ecocité-Strasbourg dans le cadre du débat des extensions du réseau tram vers l'Ouest (Koenigshoffen) et une amorce vers le Nord (Schiltigheim), conforme au Schéma Directeur des Transports Collectifs 2025 adopté par la Communauté Urbaine de Strasbourg en juin 2010.

Ecocité-Strasbourg

www.ecocitestrasbourg.org

contact@ecocitestrasbourg.org

Réseau tram : attention à l'asphyxie !

Ecocité-Strasbourg apporte des solutions pour pallier l'asphyxie et la vulnérabilité du réseau tram à Strasbourg

Le réseau de trams à Strasbourg est dit maillé mais est en réalité en forme d'étoile, avec un point névralgique : la station "Homme-de-Fer" au Centre-Ville.

La forme du réseau actuel conditionne tous les projets d'amélioration des offres en transport en commun. Un simple caddie déposé par une ménagère en mal d'attention au droit du croisement des lignes A, B, C, D et F place de l'Homme-de-Fer, engendrera la paralysie totale du réseau tram de Strasbourg.

L'impossibilité d'ajouter des rames ou des lignes supplémentaires transitant par la station Homme-de-Fer grève l'avenir de développement de lignes nouvelles et indispensables pour l'agglomération, notamment vers l'Ouest et le Nord. C'est la raison pour laquelle la CTS (Compagnie des Transports Strasbourgeois) et le maire de Strasbourg proposent le projet de tram sur pneus, tangentant le Centre-Ville (la station Homme-de-Fer) plus par peur et par manque de courage voire d'idées pour pallier les difficultés et contraintes du réseau actuel.

C'est pourquoi, Ecocité-Strasbourg apporte un schéma de principe en 7 étapes, assurant pérennité et développement des transports urbains tout en étant raisonnable en coût d'investissements et d'exploitations.

Ecocité-Strasbourg constate, outre la saturation et la fragilité de la station Homme-de-Fer, les éléments suivants :

- Le tronçon "Gare Centrale <=> Homme-de-Fer (ligne C) est saturé aux heures de pointes matinales ;
- La demande en transports en commun efficaces et rapides est très forte à l'Ouest et au Nord de l'agglomération.

Pour répondre à ces besoins exprimés, la CTS et la CUS proposent un tracé de tram sur pneus entre Vendenheim et Eckbolsheim, via les Halles, la Place de la Gare. Ce projet est en réalité un bricolage plus qu'une réelle solution d'avenir : quid du maillage du réseau avec un système homogène ?

Par ailleurs, il est légitime par les habitants de la périphérie de disposer d'une offre de transport dite de "radiale," c'est-à-dire direct avec le centre-ville voire au-delà. Les habitants de la Roberstau l'ont d'ailleurs exprimé, en la bouche de leur Conseiller Général Yves Le Tallec, lors de la réunion d'enquête publique relative à l'extension de la ligne E vers le centre de la Roberstau. Ils veulent un tram qui les emmène au centre et à la Gare-Centrale.

Voici ci-après, comment Ecocité-Strasbourg envisage le développement du réseau tram. A noter que ce projet est en réalité une déclinaison concrète du Schéma Directeur des Transports Publics 2025 adopté par la CUS en juin 2010.

Etape 1

Réseau existant à l'horizon de la mise en service des extensions des lignes A et D à Hautepierre / Poteries.

Kilomètre d'infrastructure à construire :
0 km

Soit un coût estimé à : 0 €

Plan / illustration



Etape 1: existant

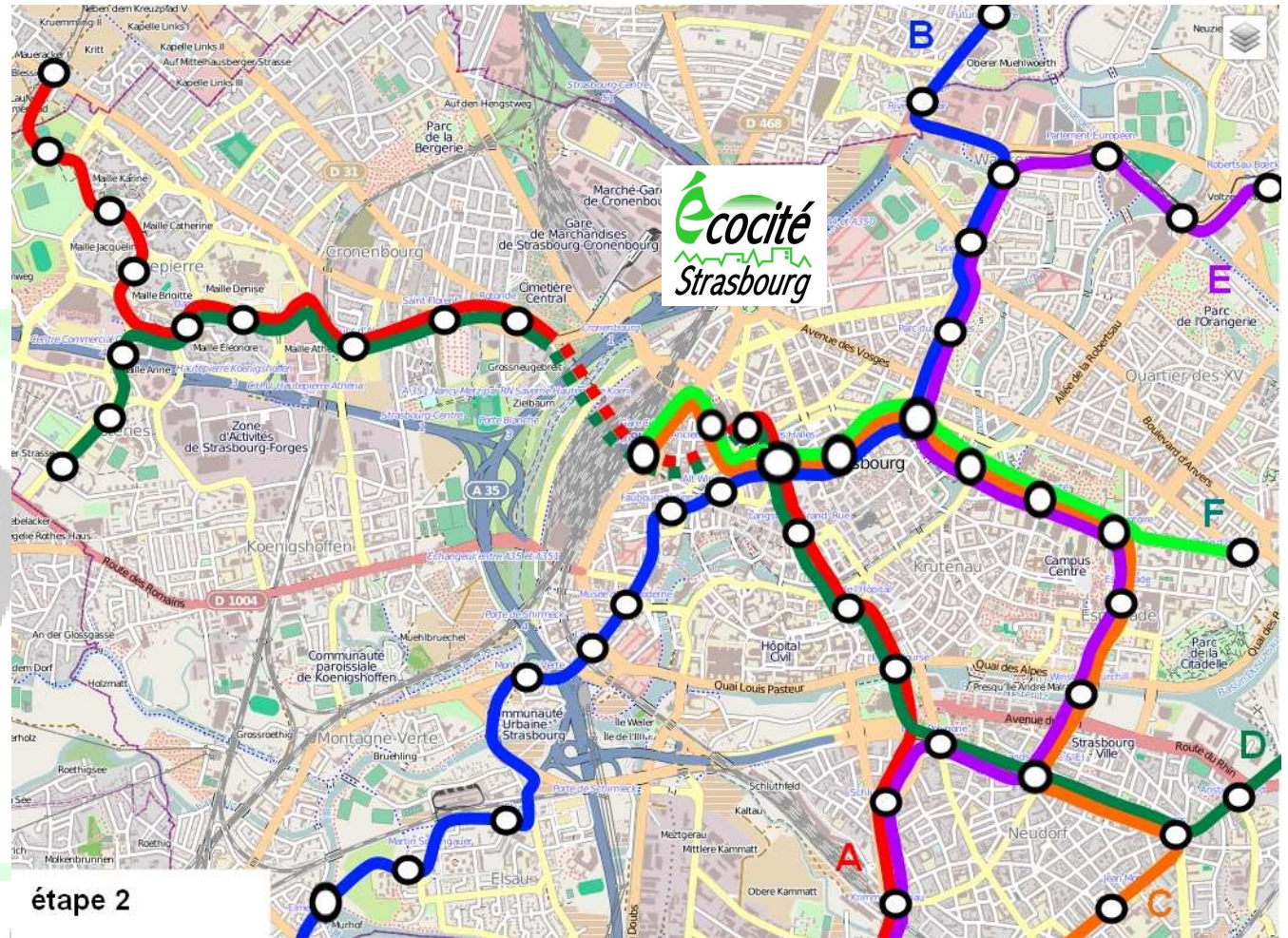
Écocité
Strasbourg

Étape 2

Renforcement de la capacité des trams à la station "Place de la Gare" par déplacement du terminus de la ligne F ; de l'Elsau (toujours desservi par la ligne B) vers la Place de la Gare.

Kilomètre d'infrastructure à construire :
0 km

Soit un coût estimé à : 0 €



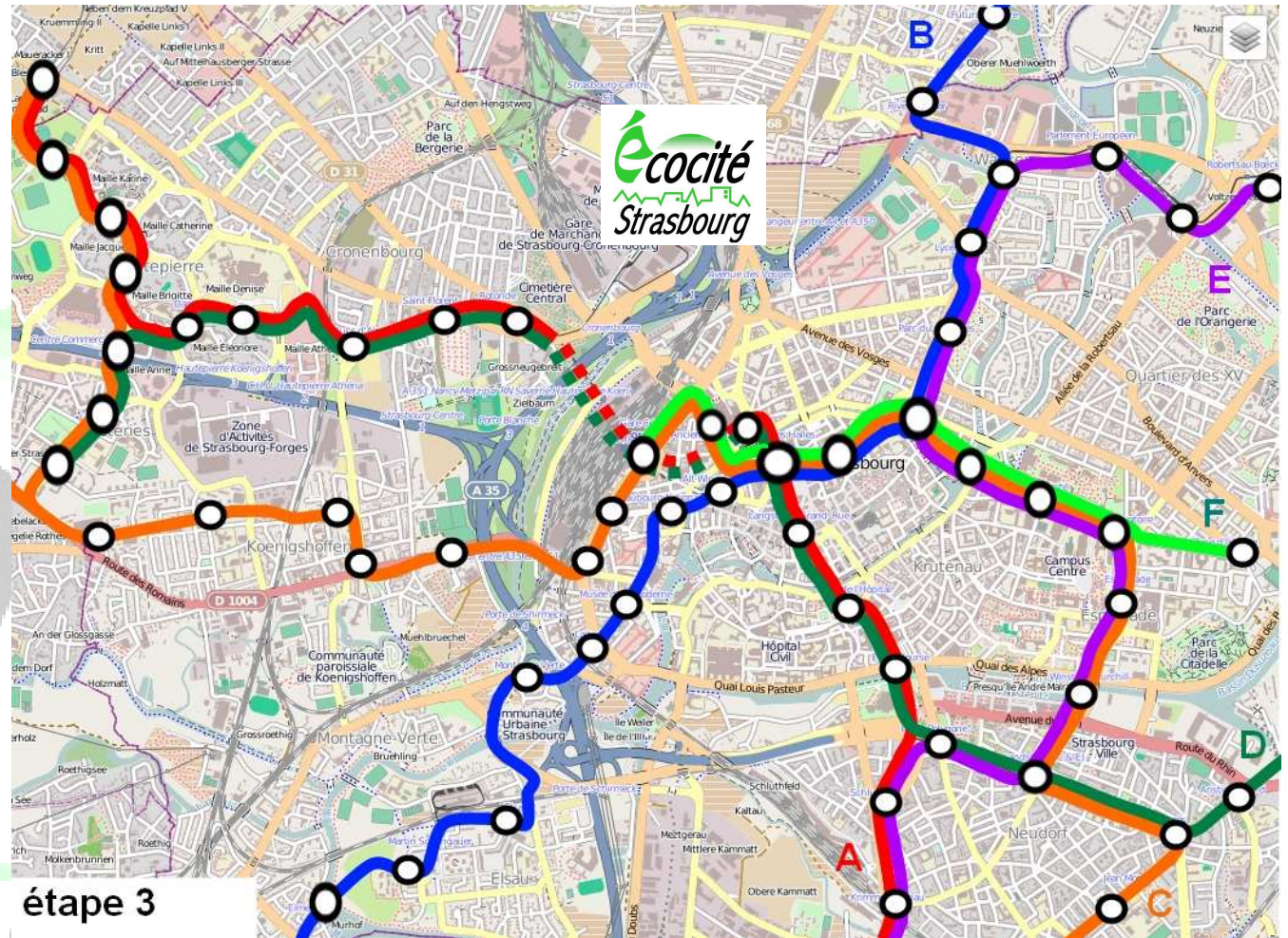
étape 2

Étape 3

Extension de la ligne C (ou F) depuis la place de la gare vers l'Ouest, via Koenigshoffen.

Kilomètre d'infrastructure à construire :
3,80 km

Soit un coût estimé à : 70 M€



Étape 4

Réalisation d'une plate-forme tram entre la "Porte Blanche" et "Laiterie" assurant une extension de la ligne F depuis la place de la gare vers le sud pour un terminus à l'Elsau.

Kilomètre d'infrastructure à construire :
0,380 km

Soit un coût estimé à : 6 M €



Etape 5 Extension de la ligne C (ou F) depuis le Fbg de Saverne vers le Nord (Cimetière Ste-Hélène) via la Place de Haguenau.

Kilomètre d'infrastructure à construire :
1,20 km ; soit un coût estimé à : 20 M€

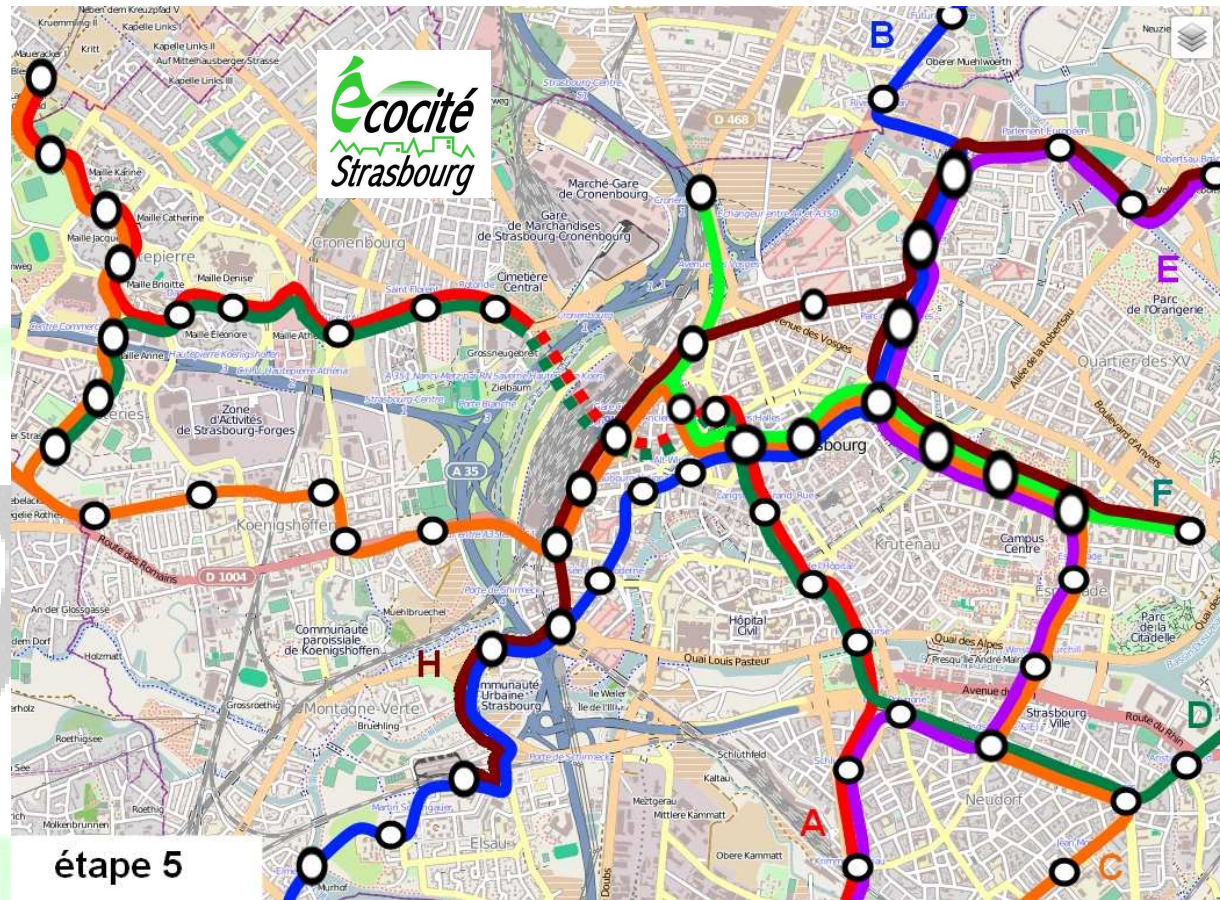
Mutualisation de l'infrastructure construite entre "Laiterie" et le Bd Wilson pour réaliser une nouvelle ligne de tram de rocade, nommée H. Réalisation d'une nouvelle plate-forme tram sur le bd Clémenceau, depuis le Bd Wilson jusqu'à l'Avenue de la Paix, raccordement à la plate-forme des trams B et E.

Ce raccordement est exploité avec deux lignes de tram H1 et H2, chacune ayant une fréquence à 12 min, permettant d'assurer un passage à 6 min sur le tronç commun.

La branche H1 effectue le parcours :
"Elsau" <=> "Gare Centrale" <=> "République", via "Contades" <=> "Place d'Islande".

La branche H2 effectue le parcours :
"Elsau" <=> "Gare Centrale" <=> "Lycée Kléber" <=> "Roberstau".

Kilomètre d'infrastructure à construire :
1,30 km, soit un coût estimé à : 22,1 M€



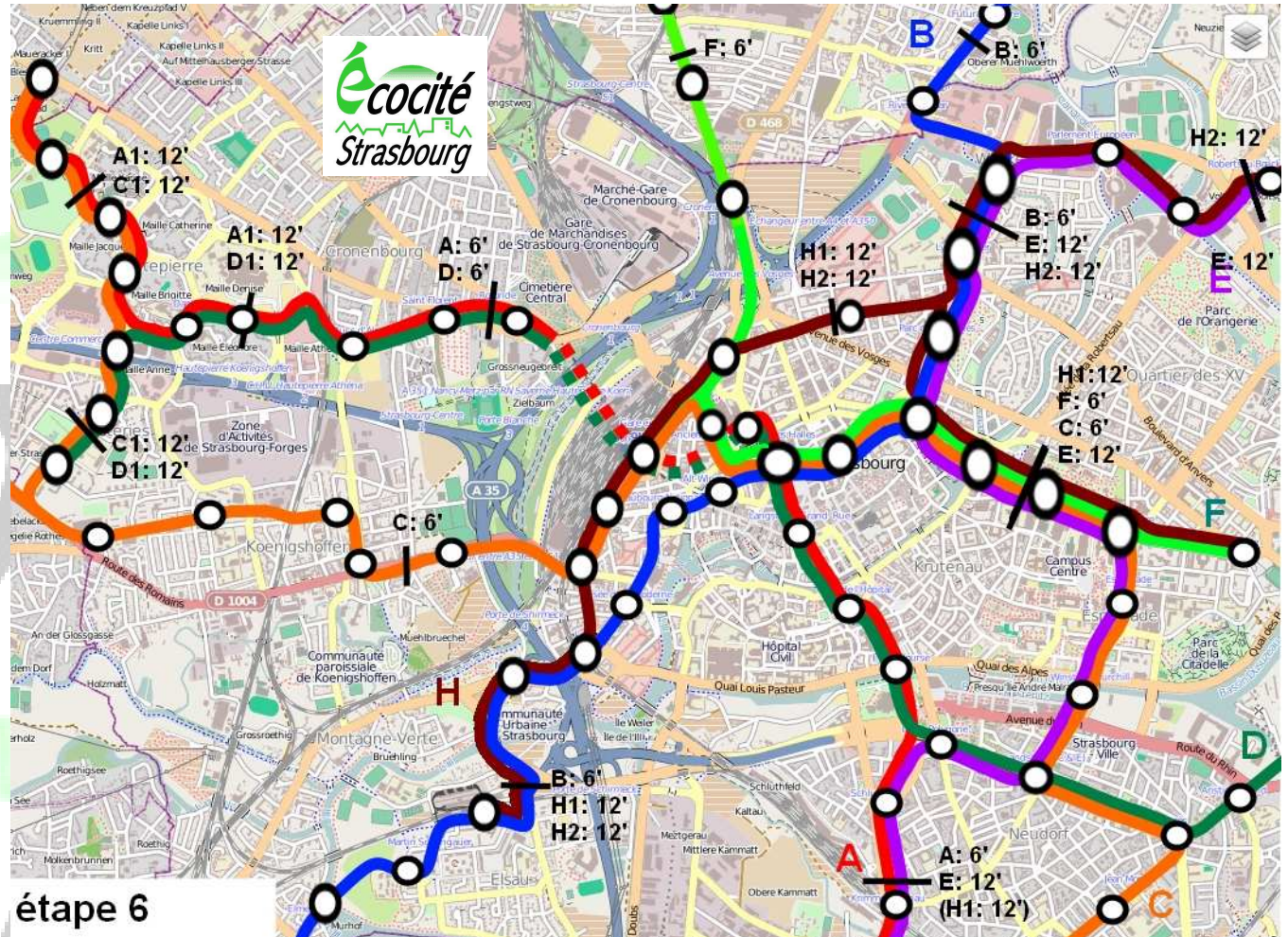
NB :

le barreau « bd Clémenceau » a fait l'objet d'études de définition initiée par la CUS. (source : SDTC2025 février 2010, page 52/81)

Etape 6 Extension de la ligne C (ou F) depuis Ste-Hélène vers le Nord (quartier des Ecrivains à Schiltigheim).

Kilomètre d'infrastructure à construire : 2,00 km

Soit un coût estimé à : 34 M€



étape 6

Étape 7

Réalisation d'un shunt sud via le quai Pasteur ou l'Hôpital Civil, exploitation par la ligne H2 (H1 ayant toujours son terminus à l'Elsau). Le parcours de la ligne H2 est réorganisé :

"Baggersee" <=> Etoile Bourse <=>
 "Laiterie" <=> "Gare Centrale" <=>
 Wacken <=> Roberstau.

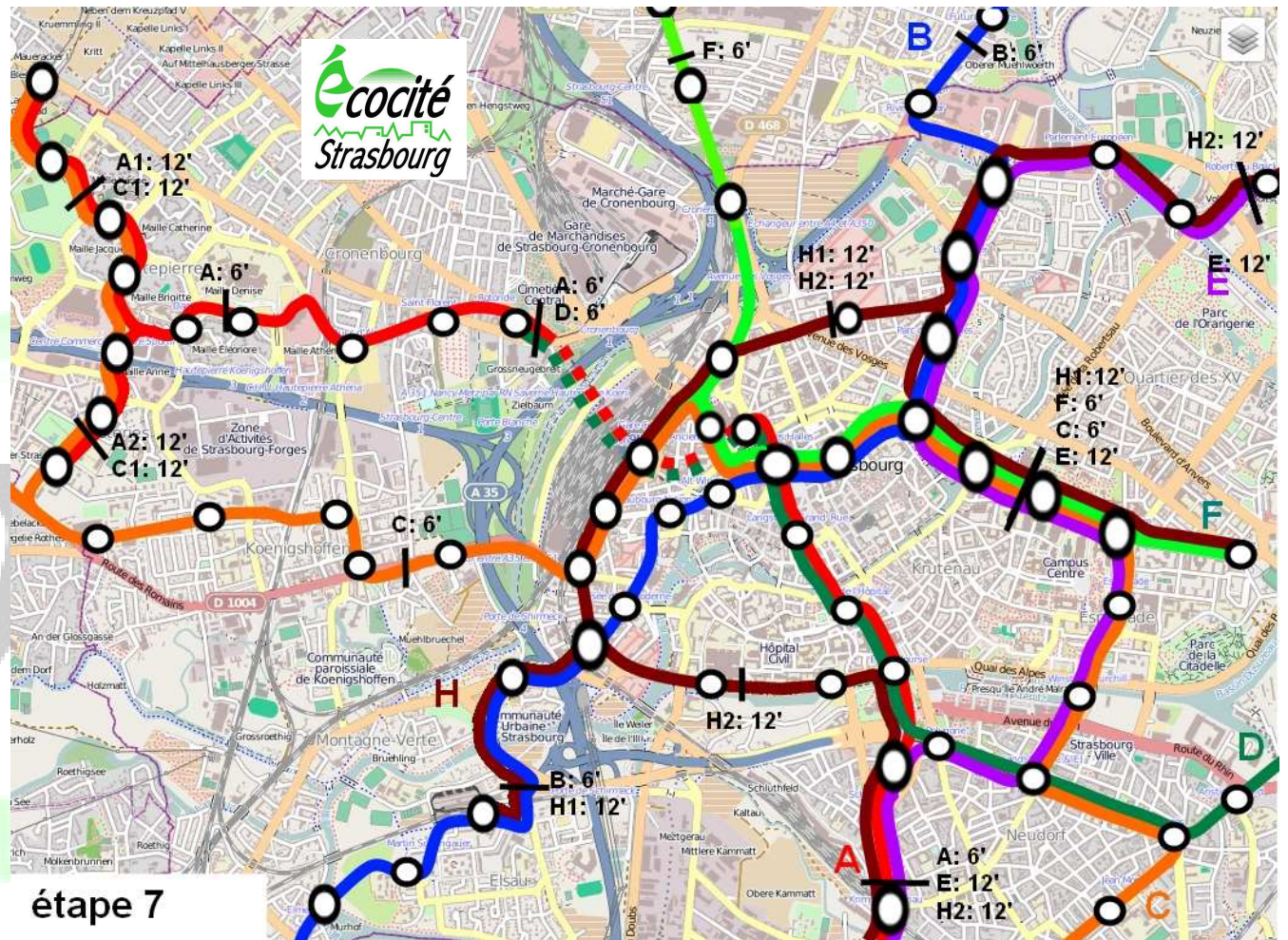
Les lignes E, H1 et H2 sont exploitées à 12.

En conséquence, un tram est au départ de la Roberstau toutes les 6 minutes, alternativement entre la ligne E et H.

La station "Bourse Étoile" devra être aménagée afin de faciliter les manœuvres et limiter les temps d'attente.

Kilomètre d'infrastructure à construire : 1,70 km

Soit un coût estimé à : 30 M€



Total des extensions :

étapes	ligne	km à construire	coûts	observations
1	A/D	0 km	0€	
2	F	0 km	0€	Déplacement du terminus (Elsau => Gare Centrale)
3	C	3,8 km	70 M€	Extension vers l'Ouest (Gare ⇔ Poteries)
4	F	0,38 km	6 M€	Chaînon « Porte Blanche » ⇔ « Laiterie »
5	F & H	2,50 km	42,1M€	Extension vers le Nord (Fbg Saverne ⇔ Ste Hélène) Chaînon « Wislon » ⇔ « Av. Paix »
6	F	2,0 km	34 M€	Extension vers le Nord (Ste Hélène ⇔ cité des Ecrivains)
7	H	1,7 km	30 M€	Chaînon « Laiterie » ⇔ « Étoile »
	total	10,38 km	182,10 M€	

Après la réalisation de l'étape 7, le réseau sera suffisamment souple pour optimiser son exploitation mais également offrir, en cas de besoins, la possibilité de nouvelles destinations sans construire de nouvelles infrastructures, simplement en venant se "greffer" au réseau ainsi constitué.

A cet horizon, deux radiales sont réalisées : Nord et Ouest. Deux rocade sont abouties, la ligne E à l'Est et H via l'Ouest. Ce réseau tram se substituera totalement ou partiellement aux lignes de bus actuels n°2, 4, 6, 10, 15.

Les troncs communs des lignes de tram sont exploités avec un passage toutes les 3 minutes, sauf sur le bd de la Victoire, à 2 minutes à l'instar de la situation existante.

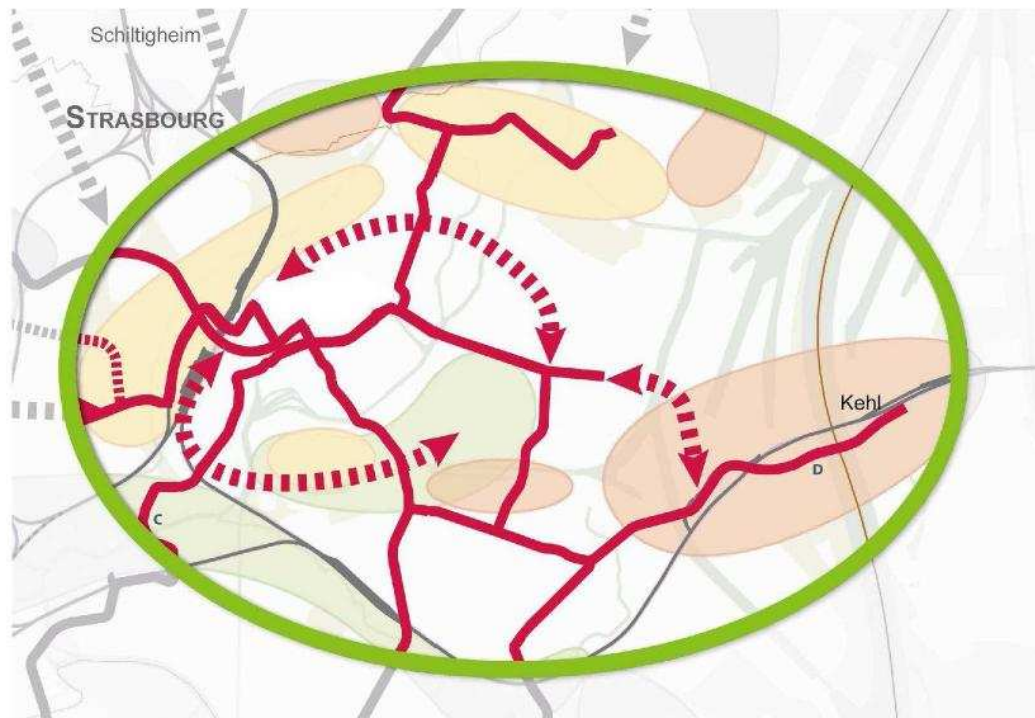


Illustration 37 : le cœur métropolitain

Barreaux faisant l'objet d'études de définitions

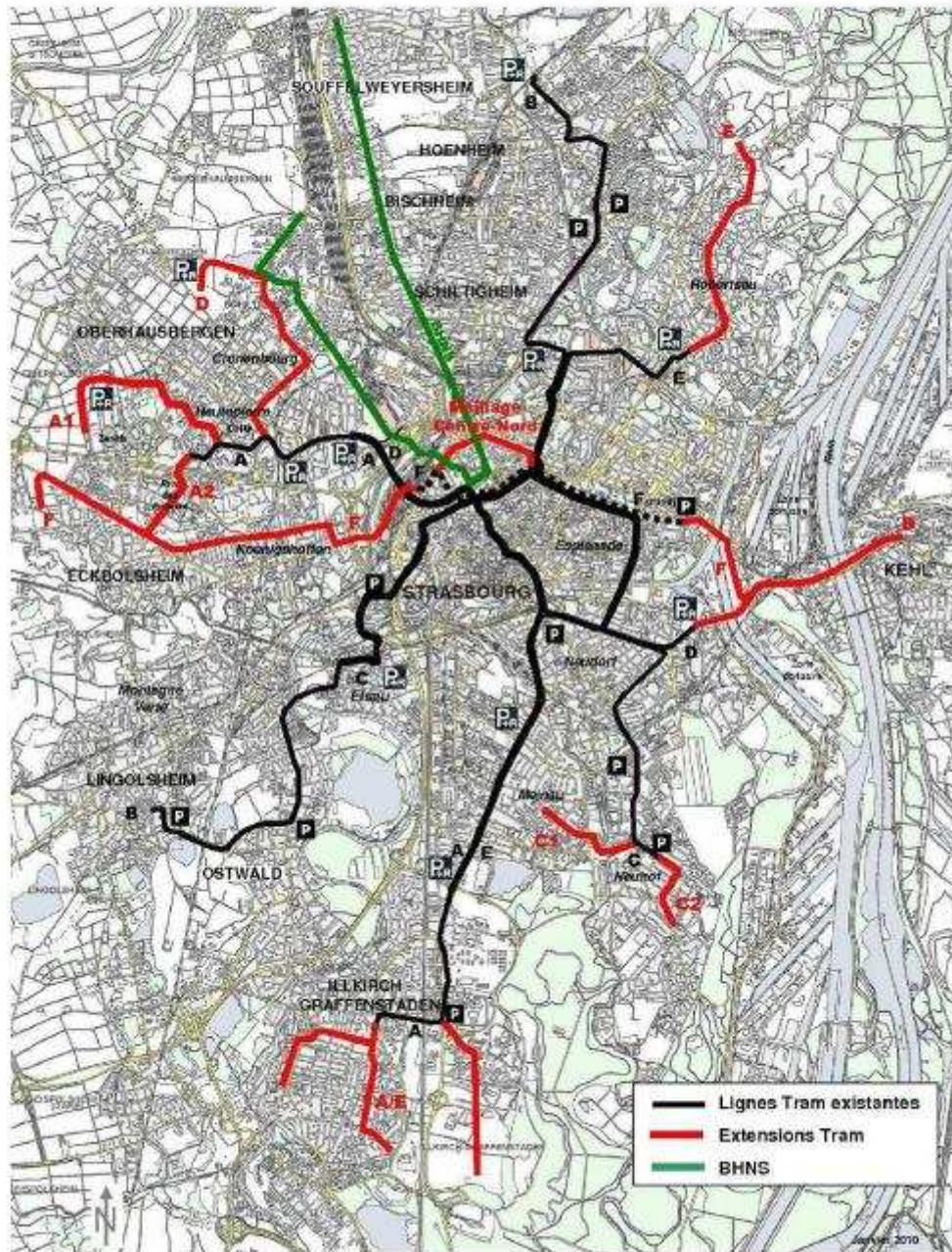


Illustration 34 : carte des études de définition de développement du réseau de transport collectif urbain structurant

Extrait du Schéma Directeur des Transports Publics 2025, adopté en juin 2010 par la CUS :

Page 86/95 : La proposition de Ecocité-Strasbourg correspond aux ambitions de la CUS, avec un avancement du calendrier.

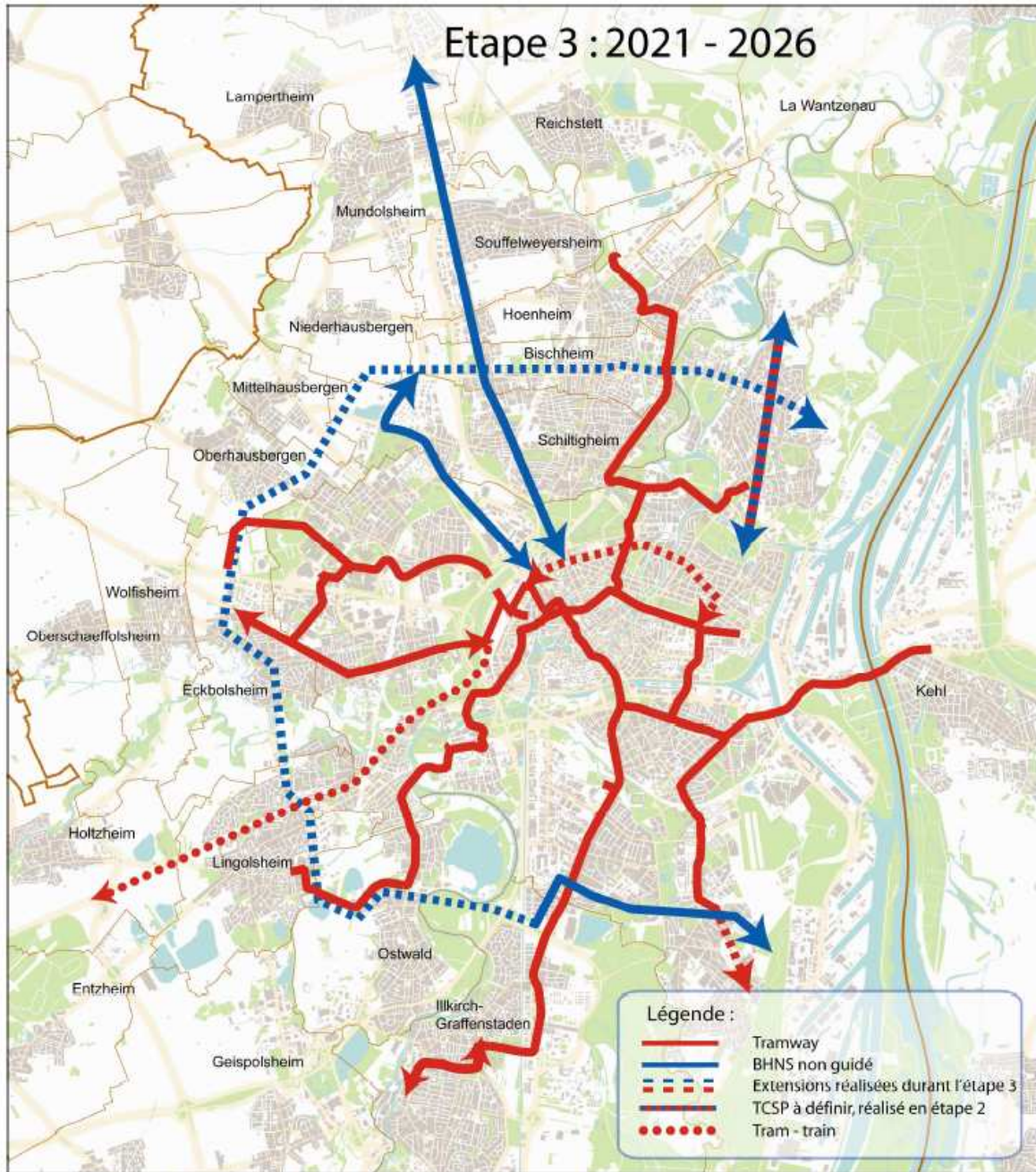


Illustration 46 : troisième étape d'extension du réseau structurant en site propre 2021-2025