

DOSSIER DE PRESSE

**Un nouveau tram au nord :
La Convention citoyenne
rend ses conclusions**



SOMMAIRE

I. CONTEXTE	3
II. UNE DÉMARCHE DE PARTICIPATION DES HABITANTS : LA CONVENTION CITOYENNE	4
III. LES CONCLUSIONS DE LA CONVENTION CITOYENNE	8

CONTEXTE

À la suite de l’avis rendu par la commission d’enquête publique le 9 décembre 2024, relatif au projet de développement du réseau du tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, l’Eurométropole de Strasbourg a initié une démarche innovante pour avancer sur un projet co-construit qui, à terme, permettra la desserte du tramway vers le nord.

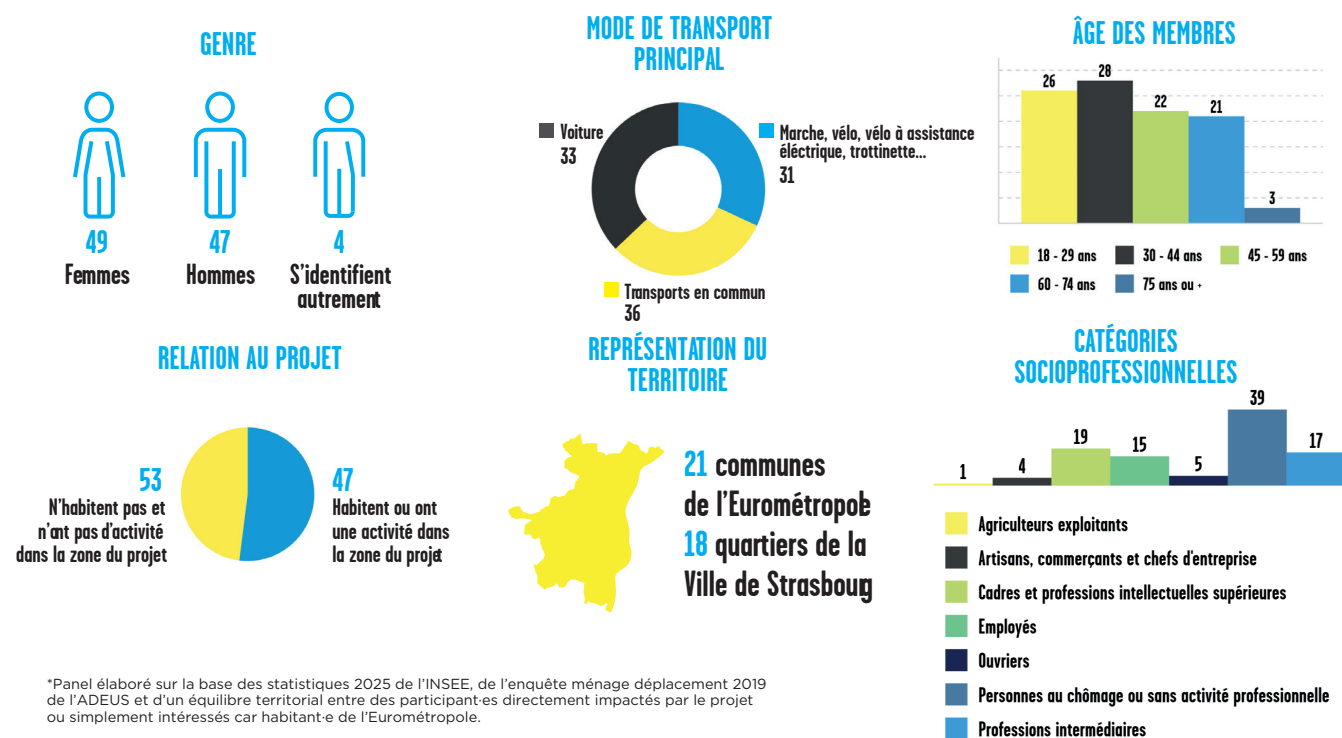
Afin d’engager une nouvelle étape à même de répondre aux enjeux identifiés par la commission d’enquête et de travailler à l’aboutissement de ce projet de mobilité, une nouvelle méthode de travail a été mise en place avec une démarche démocratique inédite sous forme de convention citoyenne.

En se nourrissant des études déjà conduites ainsi que des enseignements de l’enquête publique déjà réalisée, cette nouvelle démarche avait pour objectif de servir de base à l’élaboration d’un nouveau projet qui sera soumis, le moment venu, à concertation réglementaire et à enquête publique.

UNE DÉMARCHE DE PARTICIPATION DES HABITANTS : LA CONVENTION CITOYENNE

COMPOSITION DE LA CONVENTION CITOYENNE

Profil des 100 membres*



Source : Ville et Eurométropole de Strasbourg

La Convention citoyenne a mobilisé 100 citoyens de l'Eurométropole de Strasbourg, représentatifs de la diversité de la population. Elle a été un lieu d'approfondissement du projet, d'échanges entre des points de vue variés et de formulation d'une opinion citoyenne éclairée.

Pour garantir la représentativité de la convention citoyenne, ses membres ont été sélectionnés, sous contrôle d'huissier, grâce à un processus d'une ampleur inédite et structuré en 2 étapes :

- Un premier tirage au sort au sein de la population métropolitaine a permis l'envoi d'une invitation à candidater auprès de 50.000 habitants du territoire. Ceux-ci ont eu l'occasion de se renseigner sur le dispositif et de se porter volontaire, à condition qu'ils n'aient pas de conflit d'intérêt relatif au projet.
- Un deuxième tirage au sort parmi les candidatures récoltées à l'issue de la première étape a été réalisé afin de garantir une bonne représentation de la population selon des critères sociodémographiques (notamment âge, sexe, lieu de résidence, catégorie socio-professionnelle), un équilibre entre les personnes estimant être très impactées par le projet dans leur vie quotidienne, et celles s'estimant plus éloignées du projet. Pour garantir l'indépendance de la convention, il a été demandé, sur la base du déclaratif, que les candidats ne soient pas élus du conseil métropolitain ou des communes membres de l'Eurométropole de Strasbourg, des agents de la collectivité ou des communes de l'Eurométropole de Strasbourg, des agents CTS, des salariés ou dirigeants des bureaux d'études qui ont participé au projet, des responsables associatifs qui se sont impliqués en faveur ou contre le projet, des membres du Conseil de Développement de l'Eurométropole de Strasbourg, des membres de la commission d'enquête, ou des personnes engagées dans une procédure de contentieux juridique avec la collectivité.

CONSTITUTION D'UN COMITÉ DE TIERS GARANTS DES TRAVAUX DE LA CONVENTION CITOYENNE

Afin de garantir le bon déroulé des travaux de la Convention citoyenne, un groupe de garants composé de 6 personnalités a été constitué. Ce groupe est composé d'experts indépendants en participation citoyenne, en mobilités, en aménagement urbain ou encore en déontologie.

Il est en particulier à noter qu'un expert, Loïc Blondiaux, a été désigné par la Commission nationale du débat public (CNDP) qui avait été saisi par l'Eurométropole de Strasbourg au préalable.

Deux autres experts, Thierry Coquil et Arnaud Zimmermann, membres de l'inspection générale de l'Environnement et du Développement Durable (IGEDD) ont été désignés à la demande du ministre chargé des transports. D'autres garants sont chercheurs dans les domaines des sciences sociales et/ou enseignant à l'Université de Strasbourg.

La composition complète du comité des garants est la suivante :

- Bénédicte Apouey** – chercheuse en économie et en sciences sociales au Centre national de la recherche scientifique (CNRS) ;
- Loïc Blondiaux** – politiste, professeur à Paris I, garant de la Commission nationale du débat public (CNDP) ;
- Philippe Chavot** – maître de conférences en Sciences de l'information et de la communication à l'Université de Strasbourg, spécialiste dans l'analyse des controverses sociotechniques ;
- Thierry Coquil** – inspecteur général de l'Environnement et du Développement Durable (IGEDD) ;
- Louis de Fournoux** – maître de conférences en droit public à l'Université de Strasbourg, spécialiste de déontologie ;
- Arnaud Zimmermann** – inspecteur de l'Environnement et du Développement Durable (IGEDD).

Le comité était tenu d'être garant de la transparence et de la neutralité de la démarche. Il a veillé au respect des objectifs de la Convention et participe à son évaluation.

CONSTITUTION D'UN COMITÉ D'ÉLUS TRANSPARTISAN

Présidé par Pia Imbs, présidente de l'Eurométropole de Strasbourg, le comité est composé d'élus désignés dans le respect des équilibres territoriaux et politiques du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg. Cette composition a aussi pour but de représenter l'ensemble des maires de communes concernées directement par le projet de tram nord.

Le comité des élus assure la construction d'un projet pensé pour répondre aux enjeux d'aménagement du territoire eurométropolitain tout en tenant compte des enjeux, directs ou indirects, pour plusieurs communes par rapport au déploiement du projet final.

La restitution des conclusions de la Convention citoyenne est proposée à l'ensemble du comité des élus, tel qu'il a été désigné au départ.

MISSION ET FONCTIONNEMENT DE LA CONVENTION CITOYENNE

Le rôle principal de la Convention citoyenne est d'apporter un regard citoyen sur les sujets mis en débat, sur la base d'une part, d'éléments d'études mis à leur disposition mais aussi d'échanges avec des spécialistes et experts divers, rencontrés tout au long du processus.

La question posée aux membres de la Convention citoyenne a porté sur les modalités et les conditions de réussite de la desserte en tramway des communes du nord de l'agglomération.

Ainsi, les travaux avaient pour objectif de réinterroger des grandes lignes du projet tel que présenté initialement, notamment sur les questions de tracé, de phasage ou encore d'aménagements connexes.

Enfin, l'avis de la Convention citoyenne tel qu'il est présenté par ses membres, constituera le socle du projet de tram nord « revu », sur lequel un exécutif pourra, après appropriation, se prononcer pour engager les phases complémentaires à la bonne réalisation d'un projet urbain et de mobilité.

LE DÉROULÉ DES TRAVAUX DE LA CONVENTION CITOYENNE

Depuis avril dernier, la Convention citoyenne, constituée d'habitantes et d'habitants du territoire, s'est réunie à six reprises sur deux jours lors de sessions de travail, pour rendre des préconisations concrètes dans le but de mettre en œuvre une infrastructure de tramway qui dessert le nord de l'Eurométropole de Strasbourg. Les sessions ont été encadrées et animées par Res publica*.

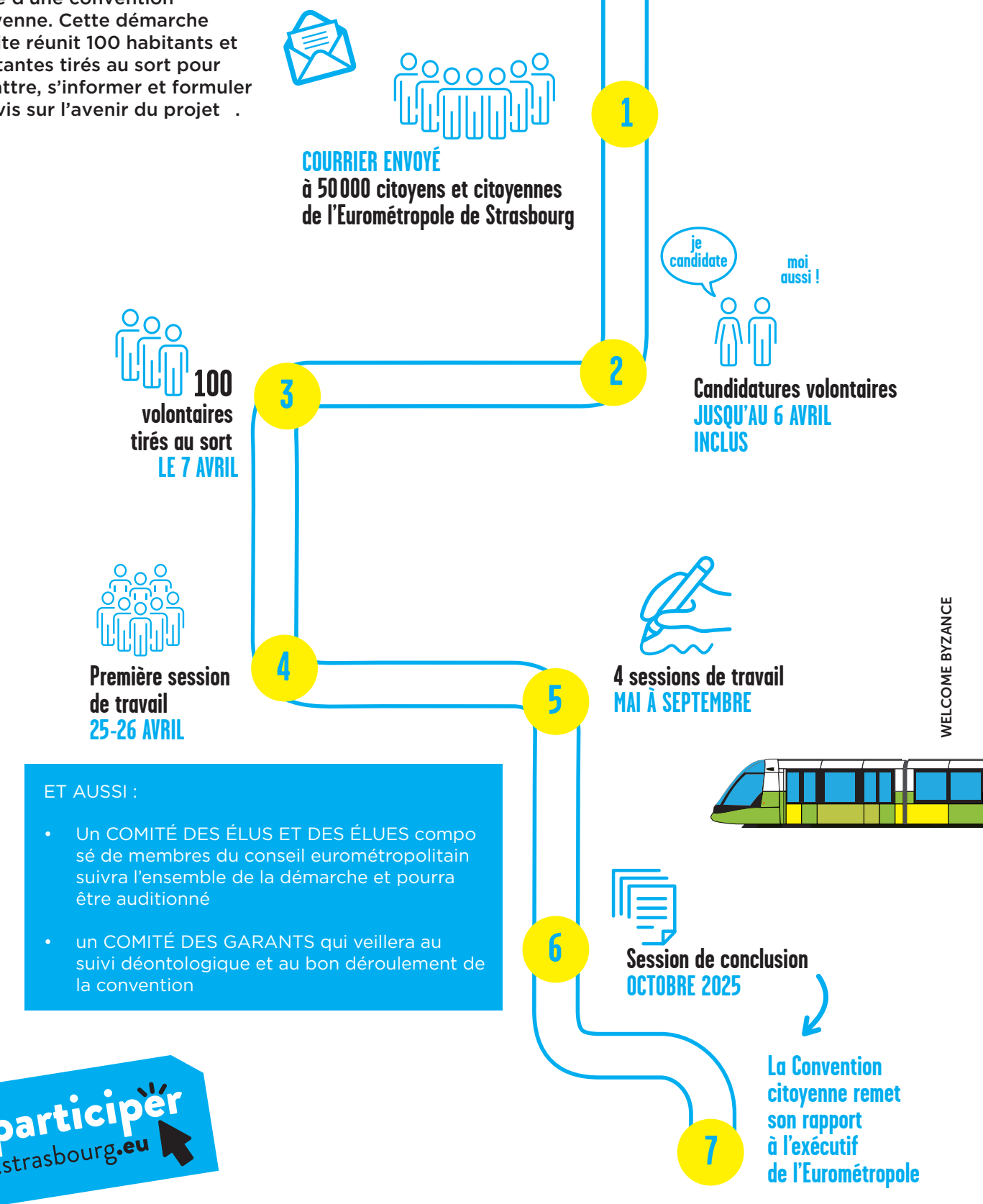
Dans le détail, les six sessions de travail ont permis aux membres de se connaître, de s'approprier les enjeux d'un tel projet, de débattre puis de dégager une position de fond sur le projet. Pour se faire, ils ont pu rencontrer des experts en mobilités, urbanisme ou climatologie.

Les citoyennes et citoyens de la Convention ont également pu demander à rencontrer et échanger avec des acteurs locaux, des élus et associations du territoire ainsi que des représentants institutionnels. Enfin, les travaux de la Convention citoyenne ont été nourris de visites sur le terrain, dans le nord et le centre de l'agglomération ainsi que d'analyses techniques complémentaires réalisées à leur demande.

*Res publica est un cabinet spécialisé en concertation et dialogue collaboratif. Il a une expérience solide en matière d'accompagnement de démarches participatives, comme la Convention citoyenne sur le Climat et d'autres démarches citoyennes à l'échelle eurométropolitaine.

Un nouveau tram au nord, pour vous, avec vous !
L'Eurométropole de Strasbourg initie un nouveau projet tram nord en proposant la mise en place d'une convention citoyenne. Cette démarche inédite réunit 100 habitants et habitantes tirés au sort pour débattre, s'informer et formuler un avis sur l'avenir du projet.

Convention citoyenne TRAM NORD : comment ça marche ?



LES CONCLUSIONS DE LA CONVENTION CITOYENNE

Note de lecture : Les conclusions qui suivent sont une proposition de synthèse du livrable de la Convention citoyenne, établie par l'Eurométropole de Strasbourg. Elle ne saurait se substituer au livrable lui-même.

L'ensemble du rapport fait l'objet des propositions structurées qui ont emporté un large consensus. Les principaux résultats sont résumés ci-après :

OBJECTIFS ET DÉFIS TELS QU'IDENTIFIÉS PAR LA CONVENTION CITOYENNE

Les objectifs prioritaires

Lors de ses travaux, la Convention citoyenne a identifié plusieurs objectifs prioritaires pour assurer la desserte du nord de l'agglomération par le tramway, à savoir :

- L'équité territoriale ;
- La desserte des lieux clés ;
- L'efficacité et la fiabilité du tramway ;
- La conciliation des usages et des différents modes de déplacement, dont la voiture ;
- L'implantation de parkings relais et l'intermodalité ;
- L'adaptation de la ville au dérèglement climatique ;
- La concertation, la communication et l'incitation au report modal.

En complément, les citoyens ont amendé leurs réflexions sur les objectifs prioritaires en soulignant qu'un nouveau projet de tramway devait également :

- Rendre la ville accueillante et accessible à tous ;
- Accompagner l'augmentation de la fréquentation de la gare de Strasbourg.

Les défis à résoudre

Afin d'atteindre les objectifs ci-dessus et d'assurer la desserte du nord de l'agglomération strasbourgeoise, la Convention citoyenne a identifié une série de défis que le nouveau projet devra résoudre. Il s'agit notamment de trouver les meilleures solutions pour :

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

Par ailleurs, le groupe de citoyens a identifié d'autres défis auxquels le projet devra répondre :

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

L'INTÉGRATION DU TRAMWAY DANS L'ESPACE URBAIN

Les conditions d'aménagement

D'une manière générale concernant l'insertion du tramway dans la ville, la Convention citoyenne souhaite que soit trouvé un bon équilibre entre les moyens de transport et l'aménagement de la ville, en conservant la création de la ligne de tramway comme objectif central. Des aménagements de l'espace urbain autour du tramway sont nécessaires et peuvent être ambitieux, mais ils ne doivent pas systématiquement exclure la place de la voiture.

Un argumentaire a ainsi été développé sur la base de six thématiques majeures propres à l'espace urbain : la plateforme du tramway, la végétalisation et la déminéralisation, la circulation générale des véhicules motorisés, les aménagements cyclables, les trottoirs et autres accès piétons ainsi que le stationnement.

Au sein de cet argumentaire apparaît la remarque que les priorités des thématiques peuvent varier selon la typologie de rue : largeur des rues, rues à dominance résidentielle et rues à dominance commerciale.

Ainsi, pour chacune des six thématiques évoquées, l'avis général de la Convention citoyenne est rapporté. Des points d'attention et d'alertes ainsi que des propositions sont précisés pour accompagner la position du projet dans une logique climatique et d'équité territoriale.

À ce titre, la Convention citoyenne indique que :

- La plateforme du tramway est prioritaire sur tous les autres types d'aménagements, sauf cas très exceptionnel, car la performance du tramway est considérée prioritaire.
- La végétalisation et la déminéralisation est importante pour rafraîchir la ville et améliorer le cadre de vie dans le cadre d'un nouvel aménagement urbain. Elle contribue à l'attractivité des rues commerciales. Toutefois, elle n'est pas prioritaire sur l'aménagement de stationnements réservés (Personnes à mobilité réduite-PMR, livraisons) et dans le cas de rues étroites.

- La circulation générale (en voiture) peut être déviée pour partie dans le cas de rues étroites pour donner la priorité au tramway et en maintenant des dépose-minutes. Dans les rues plus larges au trafic structurant, il faut chercher à maintenir le trafic à double sens pour des raisons de fonctionnement du quartier et d'acceptabilité par les riverains et usagers du secteur.
- Les aménagements cyclables sont prioritaires sauf dans les rues étroites, où les cyclistes doivent circuler de manière sécurisée par une vitesse de circulation abaissée. Dans ce cas, il convient d'aménager un itinéraire vélo en parallèle plus confortable pour assurer la sécurité des modes doux (cyclistes, piétons).
- Les trottoirs doivent idéalement être confortables. Les aires piétonnes sont à privilégier dans les rues commerçantes étroites, mais présentent moins d'intérêt s'il s'agit de rues à dominance résidentielle.
- Le maintien des places de stationnement n'est globalement pas prioritaire sur le tracé, en particulier sur une rue étroite, à condition de laisser la possibilité de se garer à proximité dans les parkings existants ou dans les parkings relais, parkings silos et de créer des places de stationnement de type dépose-minute et usager spécifique (PMR notamment). Dans les rues larges, la conservation de possibilités de stationnement, si elle est possible, reste plébiscitée par une majorité.

La Convention a également apporté un avis sur l'insertion du tramway dans des lieux spécifiques :

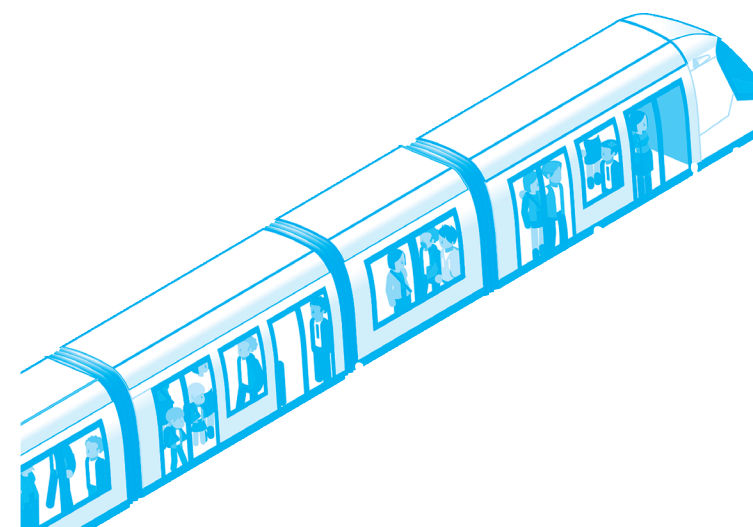
La place de Haguenau

La fonctionnalité de la place de Haguenau a fait débat au sein de la Convention citoyenne, même si celle-ci considère que l'arrivée du tramway nécessitera des modifications de circulation. Certains souhaitent en faire un lieu apaisé pour les habitants du quartier en déroutant la circulation de transit, tandis que d'autres souhaitent en faire un lieu multimodal. Les membres indiquent qu'il faut continuer à végétaliser cette place pour la rendre plus accueillante. Si l'aménagement s'accompagne de pertes de stationnement sur voirie, il conviendra de le compenser par la création d'un parking à proximité.

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

Il faut différencier la situation des résidents du quartier et de celle des usagers de la gare :

L'accès à la gare de Strasbourg en voiture doit être maintenu, ainsi que son caractère de pôle d'échanges multimodal. Il faudra tenir compte des travaux de



l'arrière gare par la SNCF pour revoir les accès en voiture à la gare. Par ailleurs, les accès pour les modes actifs sont à améliorer. Concernant les riverains du quartier, un accès prioritaire à la place de la gare devrait être maintenu pour les PMR et les résidents.

Si le tramway devait passer par le secteur de la Neustadt

Le tram devrait permettre de modifier les habitudes de transport tout en maintenant une facilité d'accès aux résidents. Il faudrait développer des pistes cyclables sécurisées notamment le long de l'avenue des Vosges, en parallèle, une compensation partielle des places de stationnement supprimées doit être recherchée.

LES PRIORITÉS POUR LE TRACÉ DU TRAM

En ce qui concerne les priorités de tracé, il a été acté par la Convention citoyenne que le tramway doit relier les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) du nord de l'agglomération au centre-ville de Strasbourg. Le tracé privilégié doit rendre le trajet en tram entre le quartier des Écrivains et le centre-ville de Strasbourg plus fréquent et plus fiable que le bus, pour être plus compétitif que ce dernier.

Plus précisément, la Convention citoyenne préconise un trajet direct du quartier des Écrivains à Schiltigheim, à la Grande-Île de Strasbourg et ses abords immédiats (Faubourg de Pierre, République ou Gare...), avec une connexion efficiente vers la gare centrale de Strasbourg si celle-ci n'est pas directement reliée, toujours dans un objectif d'équité territoriale.

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

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

Le tracé privilégié par la Convention au Nord

La Convention préconise de faire passer le tram par le centre de Schiltigheim, tout en soulignant que plusieurs solutions d'insertion sur la route de Bischwiller devront être établies et concertées.

Ce tracé desservirait les lieux d'intérêt du centre de Schiltigheim (mairie de Schiltigheim, médiathèque, commerces, etc.) et permettrait de redonner une centralité à la ville. Ce tracé permettrait également aux habitants du quartier des Écrivains d'être reliés au centre de Schiltigheim, qui deviendrait ainsi un lieu de destination, de sociabilité, en plus du centre de Strasbourg, et permettrait de desservir une population plus importante.

Le différentiel de temps de trajet par rapport au projet initial est raisonnable. Le passage par le site d'Heineken offre des opportunités foncières et donc l'avantage de pouvoir concilier (comme à la Rotonde) tramway et bus pour desservir Schiltigheim, Bischheim et Hœnheim. Des parkings silos pourraient éventuellement y être installés.

Concernant le secteur de terminus au Nord, la Convention citoyenne préconise dans un premier temps de ne pas prolonger la ligne du tram au-delà de Bischheim en gardant la possibilité d'un P+R ultérieur en bout de ligne, qui semble important. Les aspects qui mènent à cette conclusion sont notamment une plus faible densité d'habitants, des coûts supplémentaires, une crainte sur l'acceptabilité d'exproprier des entreprises sur les terrains visés.



Figure 1 : Illustration du tracé proposé par la Convention au Nord

Le raccordement au reste du réseau dans le centre de Strasbourg

Contrairement au choix de tracé dans le nord pour lequel un consensus s’est dégagé, la Convention souhaite maintenir ouvertes les solutions de tracés dans le centre car elles peuvent être enrichies de différentes propositions de maillage avec d’autres lignes, qui nécessitent des études ultérieures.

La Convention citoyenne est favorable au fait que le projet intègre une modification du réseau existant, permettant de nouvelles connexions et un développement futur du réseau car cela permettrait :

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

La majorité des participants indique qu’il faut anticiper dès à présent la modification du réseau existant avec l’arrivée du Tram Nord, pour éviter de devoir le retravailler dans le futur. Mais cela nécessite des études plus approfondies pour vérifier les conséquences sur le réseau existant selon les propositions de tracés formulées par la Convention. Celle-ci indique qu’une solution serait de phaser le projet en se préoccupant d’abord du tracé au nord, puis dans un second temps des modalités de maillage dans le centre. Cette option permettrait d’assurer l’acceptabilité du projet et de diminuer progressivement l’usage de la voiture.

La Convention indique que ses propositions sont avant tout motivées par des attentes et besoins de desserte du point de vue de l’usager, en donnant les points d’attention suivants :

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

Trois familles de tracé pour le raccordement au centre sont identifiées par la Convention, qui demande à ce que des études techniques soient conduites sur celles-ci :

- Un tracé ou une ligne efficacement connecté au Nord par la rue du Faubourg-de-Pierre, pour favoriser l’accès le plus direct au centre pour les habitants du nord ;

- Un tracé allant à la gare de Strasbourg ;
- Un tracé raccordant la ligne du Tram Nord à République via la Neustadt.
 - > Via l’avenue des Vosges
 - > Via le secteur Clemenceau/Kablé.

Dans chacune des options de raccordement, la Convention citoyenne a recensé des points d’attention à considérer dans la suite des études.

Les illustrations qui suivent matérialisent les propositions et quelques points d’attention (non exhaustifs) concernant le raccordement du Tram Nord au centre de Strasbourg.

Une desserte par la rue du Faubourg-de-Pierre : l’option préférentielle de la Convention

Le paragraphe relatif à un raccordement par la rue du Faubourg de Pierre est retenu par la majorité du groupe (adopté à 86%).

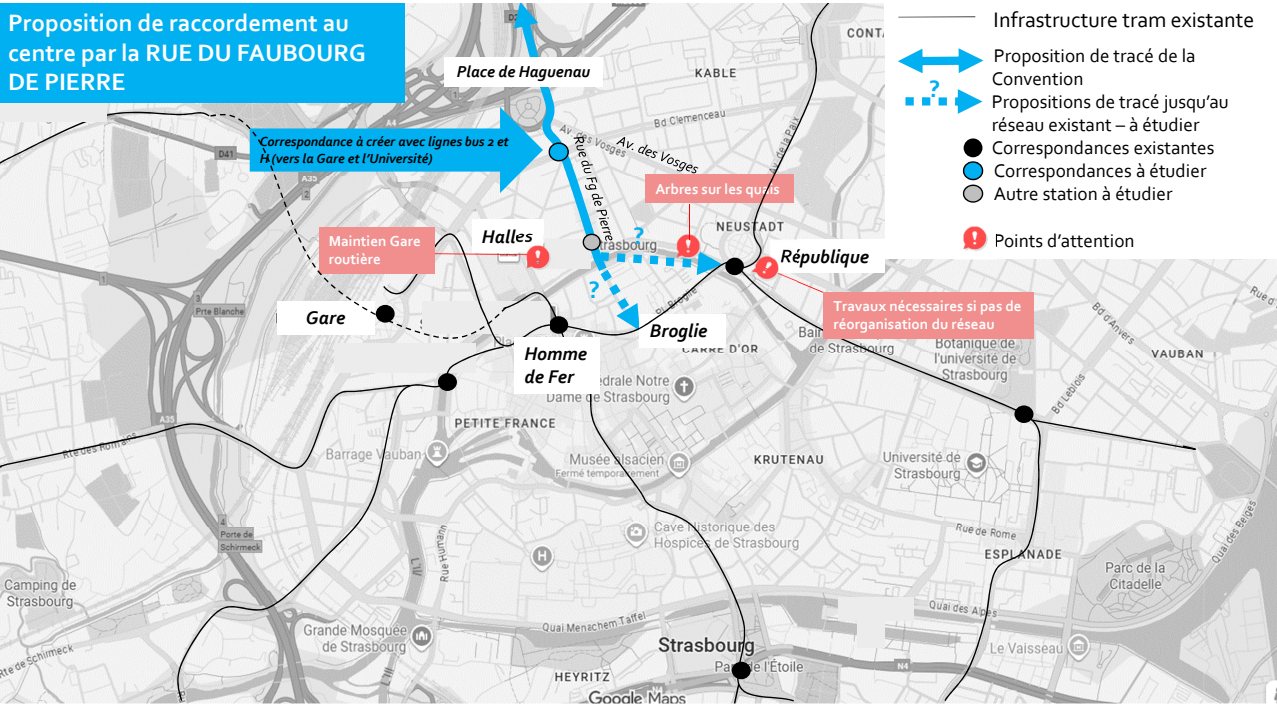


Figure 2 : Illustration de la proposition de raccordement au centre par la rue du Faubourg-de-Pierre

Les options de raccordement qui n’ont pas obtenu 70% du vote

Le paragraphe relatif au raccordement par la gare obtient 63,8% des votes.

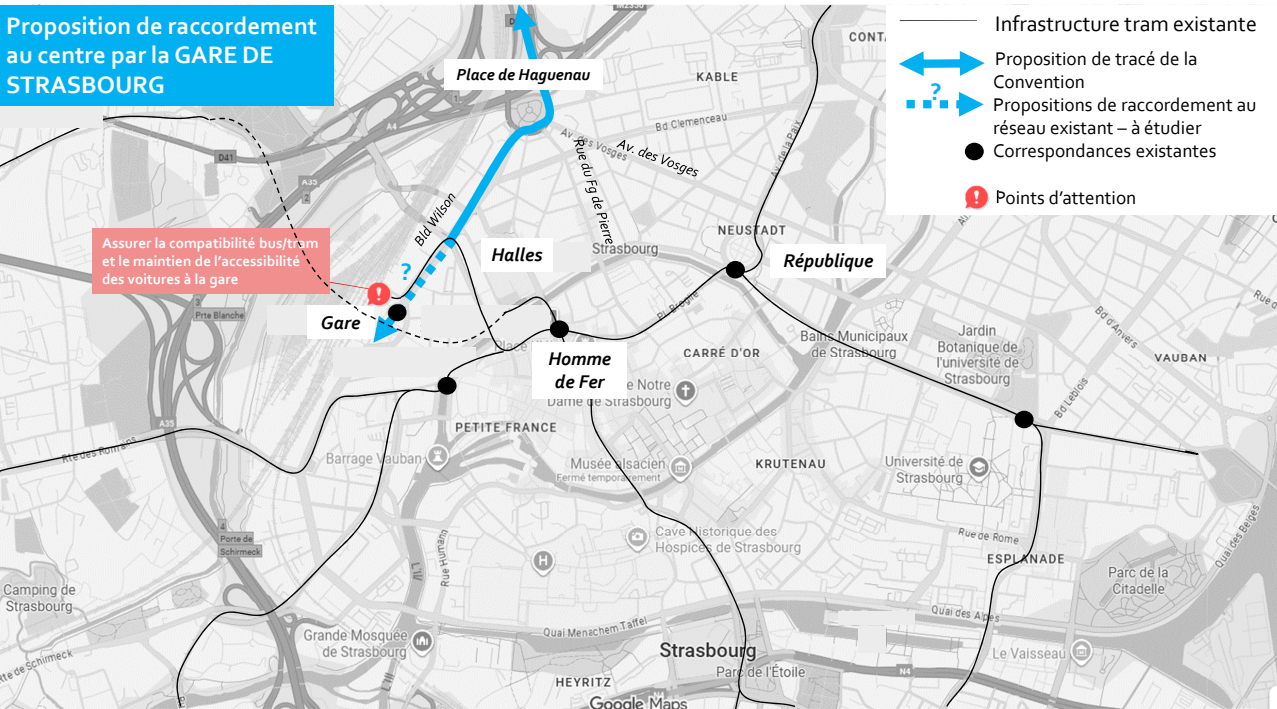


Figure 3 : Illustration de la proposition de raccordement au centre par la gare de Strasbourg

