

**Développement du réseau de tramway entre Strasbourg,
Schiltigheim et Bischheim**
Apaisement de la route de Bischwiller

Atelier du 15 décembre 2022
Schiltigheim - Salle du conseil Municipal

Participants : 24 personnes

Participants Eurométropole de Strasbourg :

- Gilles BROCHARD – Chef du service Aménagements Tramway (*atelier Bischheim*)
- Guillaume EMMERICH – Chef de projet – Service Aménagements Tramway (*atelier Fischer / linéaire commercial*)
- Nasim ROBATI – Cheffe de projet – Service Aménagements Tramway (*atelier Mairie / Médiathèque*)

Participants Bureaux d'études :

- Thomas RIOU – Urbaniste – IUPS
- Guillaume BESSEAS – Chef de Projet Infrastructures – ARCADIS

Sujets évoqués :

1. Circulation et accessibilité

- Ok pour réduire la place de la voiture. Toutefois, certains déplacements motorisés restent nécessaires (ex : déchargement déchetterie, livraisons commerces, dépose minute,...). La nouvelle organisation des circulations devra permettre de maintenir l'accès à certains services publics et commerces « sans avoir à faire le tour de la ville ».
Réponse EMS : c'est tout l'objet du nouveau plan de circulation, qui doit permettre ce nouvel équilibre des usages et des besoins.
- Proposition évoquée : mettre l'axe De Gaulle/Brumath dans un sens et l'axe Bischwiller dans l'autre sens afin de créer une boucle. Cette solution permet notamment de conserver du stationnement d'un côté de la rue pour les commerces et livraisons. Ces mesures ne doivent toutefois pas se faire au détriment des rues transversales des quartiers.
Réponse EMS : l'hypothèse du sens unique doit être approfondie. Sa mise en place nécessite d'être coordonnée sur la base d'un schéma d'ensemble qui ne pénalise pas l'objectif légitime partagé par tous, à savoir l'apaisement.
- Éviter la rue partagée, étant donné le trafic important sur l'axe, même en considérant 30 à 40% de trafic de transit en moins.... Nécessité d'avoir un trafic résiduel très faible pour que cela fonctionne. Jugé comme trop dangereux pour le moment à ce stade des réflexions.
- Crainte d'avantage de pollution en cas de mise en sens unique, car obligera de faire des boucles et rallongera les itinéraires des riverains
Réponse EMS : le but d'un scénario de sens unique intégral ou en tête bêche (si ça sera le scénario choisi) est de supprimer le trafic de transit de 30 à 40% et d'inciter au report modal. Cela sera regardé finement de manière à limiter la taille des boucles d'accès, afin qu'elles ne soit pas excessives...

2. Stationnement

- Le stationnement comme « variable d'ajustement » fait un peu peur...Certains habitants ont des besoins personnels et professionnels qui justifient la présence de plusieurs voiture par foyer.

Réponse EMS : le projet de stationnement payant annoncé par la ville de Schiltigheim permettra de « faire le tri » entre les usages utiles et les usages de confort.

- Crainte des commerçants pour l'organisation de leur livraisons dans les gabarits restreints + crainte des artisans qui devraient se garer trop loin de leur lieu d'intervention.

Réponse EMS : une attention particulière sera apportée aux besoin de livraison pour les commerces

- Crainte de commerçant de ne plus avoir de place de stationnement, qui « tuera la commerce »

Réponse EMS : l'accessibilité modes doux sera renforcée au profit des commerces de proximité. De plus, des aménagements de qualité et sécurisés accentueront l'attractivité du centre-ville et de ses commerces.

- Un problème de jalonnement des poches de stationnement existantes est signalé. Avant d'envisager créer de nouvelles places de stationnement, il faudrait déjà utiliser le potentiel existant (mairie, gymnase des malteries,...). Si cela n'est pas suffisant, envisager la création de parkings de proximité ou en ouvrage (opportunité sur Heineken ?).

3. Partage de l'espace public

- Le bus prend beaucoup de place et limite beaucoup les possibilités d'aménagement. Ne faudrait-il pas examiner des solutions innovantes tels que des véhicules de TC autonomes ?

Réponse EMS :

- o *Les solutions innovantes sont bien sûr intéressantes, mais doivent s'envisager de manière plus globale à l'échelle du territoire pour être économiquement viables...*
- o *Dans les espaces contraints, il apparaît nécessaire d'envisager une mutualisation de certains usages. Les bus étant nécessaire, quel mode de déplacement est-il le plus pertinent de mutualiser : voiture, vélo, piéton ?*
- Éviter la cohabitation vélos / piétons et proposer des vrais itinéraires continues et lisibles pour ces deux modes de déplacement
- Éviter la cohabitation vélos / bus : trop dangereux, notamment pour les publics plus fragiles (enfants, personnes âgées,...)
- Penser à la place que prennent les arrêts de bus dans l'espace public (à introduire dans la vue en plan de manière astucieuse quand la rue s'élargit ponctuellement)