

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 1

RAPPORT - CONCLUSIONS - AVIS MOTIVES

COMMISSION D'ENQUETE

Président : Monsieur Jean ANNAHEIM

Membres : Madame Brigitte REIBEL
Monsieur Thierry TOURNIER

SOMMAIRE

I.	RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE	
1.	GENERALITES	3
1.1.	Préambule	3
1.2.	Objet de l'enquête publique	4
1.3.	Cadre juridique et réglementaire	4
1.4.	Composition du dossier soumis à l'enquête publique	4
1.5.	Analyse du dossier soumis à l'enquête publique	7
1.6.	Situation géographique et description des lieux	9
1.7.	Descriptif du projet	10
2.	ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE	13
2.1.	Démarches préliminaires à l'enquête publique	13
2.2.	Réunion bilan intermédiaire	14
2.3.	Dates et siège de l'enquête publique	16
2.4.	Publicité de l'ouverture de l'enquête publique	18
2.5.	Evènements particuliers survenus durant l'enquête	21
2.6.	Réunions publiques	21
3.	OBSERVATIONS DU PUBLIC	33
3.1.	Analyse comptable	33
3.2.	Analyse thématique	37
3.3.	Réunion de clôture d'enquête et demande de mémoire en réponse	38
3.4.	Réponses du Maître d'ouvrage	38
3.5.	Tableau des observations	39

II. CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE RELATIF AU PROJET DE CREATION DE LA LIGNE DE BHNS	69
1. RAPPEL DU PROJET	69
2. INFORMATIONS D'ORDRE GENERAL	69
2.1. Information et participation du public	69
2.2. Le dossier d'enquête	69
3. APPRECIATION DU PROJET	70
3.1. Pertinence d'une ligne BHNS	70
3.2. Le tracé	71
3.3. Les lignes de bus impactées	81
3.4. Ligne 70	84
4. LES IMPACTS	85
4.1. Nuisances	85
4.2. Le milieu physique et naturel	85
III. CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE RELATIF A LA MISE EN COMPATIBILITE DU POS DE BISCHHEIM	89
1. Evolutions du POS	89
2. Objet de la mise en compatibilité du POS	89
3. Modifications du document d'urbanisme	90
IV. ANNEXES	Volume 2
V. PIECES JOINTES (Courriers - registres - courriels)	Volume 3

I. RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE

1. GENERALITES

Monsieur Jean Annaheim, Président de la commission d'enquête, demeurant 11, rue Wimpfeling à 67600 SELESTAT, Madame Brigitte REIBEL, demeurant 35, rue de l'Etang à 68170 RIXHEIM, et Monsieur Thierry TOURNIER demeurant 19, route de Hurtigheim à 67117 ITTENHEIM, membres de la commission d'enquête, désignés par ordonnance de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Strasbourg en date du 24 juillet 2012, et chargés par Arrêté de Monsieur le Président de la Communauté Urbaine de la Ville de Strasbourg en date du 04 septembre 2012 de conduire l'enquête publique relative au projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) entre la gare centrale de Strasbourg et la Chambre des Métiers à l'Espace européen de l'entreprise, rapportent ce qui suit :

1.1. Préambule

L'augmentation de l'attractivité des pôles urbains génère en corollaire une augmentation de la demande de déplacement. Afin de répondre à cette demande, la Communauté Urbaine de la Ville de Strasbourg (CUS) a établi, au travers de son Schéma Directeur des Transports Collectifs 2025, les principaux enjeux visant l'amélioration de son réseau urbain et interurbain. Le développement de l'efficacité des dessertes de la première couronne, notamment dans le secteur Nord-Ouest de l'agglomération strasbourgeoise, est l'un de ces enjeux. Il s'appuie sur le Plan de Déplacement Urbain (PDU) de Strasbourg qui vise une gestion multimodale cohérente des déplacements.

C'est dans cette perspective que la CUS projette la création d'un axe radial dans le secteur Nord-Ouest de Strasbourg reliant le cœur de l'agglomération (Gare Centrale) à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim. Cette liaison a pour objectif de pouvoir desservir rapidement et dans des conditions optimales, le centre ville et les différents pôles d'activités situés sur cet axe.

Suite aux études préalables menées par les cabinets TTK et TRANSITEC, le Conseil de Communauté a porté le choix du mode de transport sur un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). La capacité de transport, la fréquence de rotation, la configuration des lieux et le coût ont été les critères déterminants pour l'option choisie.

Le début des travaux de la ligne BHNS qui est envisagé début 2013 est soumis à l'adoption de la déclaration du projet par la Communauté Urbaine de la Ville de Strasbourg. L'ouverture de cette nouvelle ligne interviendrait au cours du premier trimestre 2014.

1.2. Objet de l'enquête publique

La présente enquête publique intègre deux volets :

- la déclaration de projet relative à la création d'une ligne de **Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)** entre la Gare Centrale de Strasbourg et l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim,
- la mise en compatibilité du **Plan d'Occupation des Sols** de la commune de Bischheim dont le règlement actuel de la zone concernée est incompatible avec le projet.

1.3. Cadre juridique et réglementaire

- Loi 2010-788 du 18 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement
- Code de l'Environnement
- Code de la Voirie Routière
- Code du Patrimoine
- Code Général des Collectivités territoriales
- Code Général de la Propriété des Personnes publiques
- Code du Domaine de l'Etat
- Code de la Santé Publique
- La décision en date du 24 juillet 2012 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Strasbourg désignant le président et les membres de la commission d'enquête,
- L'arrêté en date du 04 septembre 2012 de Monsieur le Président de la Communauté Urbaine de la Ville de Strasbourg.

1.4. Composition du dossier soumis à l'enquête publique

Le dossier soumis à l'enquête publique a été élaboré par la Direction de la Mobilité et des Transport de la Communauté Urbaine de la Ville de Strasbourg en collaboration avec le Groupement ARCADIS - STOA - BEREST - PTV (ST).

Ce dossier, mis à la disposition du public dans les lieux de permanences tenues par la commission d'enquête, est consultable et téléchargeable par le public sur le site internet de la CUS : www.strasbourg.eu. Il comporte les documents suivants :

- **Pièce A** : Objet de l'enquête - Informations juridiques et administratives (9 pages). Cette première partie décrit le cadre dans lequel s'inscrit l'enquête, l'historique du projet et les textes réglementaires afférents à l'enquête.
- **Pièce B** : Plan de situation (une page)
Deux cartes représentent respectivement :
 - la situation géographique du projet dans le département,
 - le tracé du projet au sein de l'aire d'étude rapprochée.
- **Pièce C** : Notice explicative (64 pages)
Ce volet comprend 7 chapitres portant respectivement sur :
 - Le contexte et la justification du projet,
 - Les études préalables et concertation,
 - La présentation des différentes variantes étudiées,
 - La présentation du projet soumis à l'enquête,
 - Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants,
 - Le planning prévisionnel et la phase des travaux,
 - L'estimation sommaire des dépenses.
- **Pièce D** : Plan général des travaux (2 pages)
Ce plan représente en détail l'ensemble du tracé. Il comporte les tronçons en site propre et en site mixte, les limites de secteur et les stations envisagées. Il fait également apparaître schématiquement différents profils en travers du tracé.
- **Pièce E** : Etude d'impact (251 pages)
Partie fondamentale du dossier, elle comprend les 11 chapitres suivants et règlementairement constitutifs d'une telle étude :
 - Préambule,
 - Résumé non technique,
 - Auteurs des études,
 - Analyse de l'état initial du site et de son environnement,
 - Présentation des différentes variantes étudiées et choix de l'opération soumise à l'enquête,
 - Analyse des effets du projet sur l'environnement et la santé et mesures destinées à supprimer, réduire et compenser ces impacts,

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.

- Evaluation des consommations énergétiques et analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et avantages induits pour la collectivité,
 - Appréciation de la compatibilité du projet avec les documents de planification territoriale opposables,
 - Modalité de suivi des mesures mises en œuvre en faveur de l'environnement et de la santé,
 - Estimation des dépenses en faveur de l'environnement et de la santé,
 - Analyse des méthodes d'évaluation utilisées, justification des choix méthodologiques et difficultés rencontrées.
- **Pièce F** : Avis de l'Autorité Environnementale du 22 août 2012 (2 pages)
 - **Pièce G** : Dossier de mise en compatibilité du POS de Bischheim (26 pages)
Les pièces constitutives de ce dossier sont les suivantes :
 - Note de présentation,
 - Extrait du rapport de présentation,
 - Extrait du règlement,
 - Extrait du plan de zonage n°1 au 1/2000,
 - Liste des emplacements réservés,
 - Compte rendu de réunion des Personnes Publiques Associées.
 - **Annexe** : Evaluation économique et sociale (17 pages)
Ce dernier volet comporte deux chapitres :
 - Présentation générale du projet,
 - Analyse socio-économique du projet.
 Deux annexes viennent également compléter ce volet :
 - Annexe 1 : Test de sensibilité des indicateurs de rentabilité socio-économique.
 - Annexe 2 : Méthode d'évaluation des impacts socio-économiques.
 - **Cinq registres d'enquête** comportant 28 pages chacun, cotés et paraphés par le Président de la commission d'enquête
 - **Pièces complémentaires mises sur le site www-strasbourg.eu**
 - Délibération au Conseil de Communauté du vendredi 15 avril 2011.
 - Délibération au Conseil de Communauté du jeudi 12 juillet 2012.

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.

1.5. Analyse du dossier soumis à l'enquête publique

La composition du dossier soumis à l'enquête publique est conforme à l'article R.123-6 du Code de l'Environnement. Il est toutefois à noter que plusieurs chapitres de ce document sont redondants avec le contenu de l'étude d'impact.

1.5.1 Notice explicative (Pièce C)

Ce document expose les aspects du projet. Le texte est suffisamment explicite pour apporter au public les informations qu'il est en droit de connaître.

Avis de commission d'enquête

o Remarques sur la qualité des représentations graphiques

Dans son ensemble, les différentes illustrations graphiques ont fait l'objet de vives critiques par le public dès la première permanence. La taille des figures et la légende qui les accompagne sont mises en cause de part leur manque de lisibilité. Par ailleurs, le public juge que les modifications envisagées concernant les lignes de bus (19 et 50) n'apparaissent pas clairement sur les plans. Le décrochage de la ligne 19, rue du Champ de Manœuvre/Place de Haldenbourg/rue du Lœss est cité pour exemple. Il en est de même en ce qui concerne les stations dont le positionnement sur les plans est jugé très imprécis.

De manière à répondre aux attentes du public, la commission d'enquête a demandé au Maître d'Ouvrage de mettre à disposition (pour les permanences suivantes), des plans détaillés de l'ensemble des lignes actuelles et futures (annexe 13, volume 2) au format A3, suffisamment représentatifs afin de fournir un aperçu global des modifications proposées.

En l'absence d'une cartographie détaillée portant sur la zone d'étude, la commission d'enquête s'est dotée à titre personnel d'un plan de Strasbourg à l'échelle 1/12500 de manière à pouvoir identifier avec précision les rues, avenues et quartiers concernés par le projet.

o Bilan de la concertation

Conformément à l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme, le projet a fait l'objet d'une large concertation avec le public. Quatre ateliers de travail, deux réunions publiques et différents supports destinés à l'information ont drainé une participation massive du public. Le bilan de cette concertation a été approuvé le 15 avril 2011 par le Conseil de Strasbourg.

1.5.2 Etude d'impact (Pièce E)

La composition de cette étude d'impact est conforme à l'article R.122.5 du Code de l'Environnement.

Avis de commission d'enquête

- Activité économiques et équipements dans la zone d'influence du projet (chapitre 4.4.4.)

L'énumération des équipements éducatifs ne fait pas mention de l'Ecole Catholique des Arts et Métiers (ECAM) qui à terme comptera plus de 500 étudiants.

- Effets permanents du projet sur les déplacements, infrastructures et transports (chapitre 6.3.4)

Compte tenu de l'impact majeur de ce volet sur le projet, la commission d'enquête a demandé au Maître d'Ouvrage l'étude complète effectuée par le cabinet ARCADIS/PTV portant sur l'étude d'organisation des circulations dans le secteur Nord-Ouest de Strasbourg ainsi que les études de circulation réalisées par le cabinet TTK.

1.5.3 Avis de l'autorité environnementale (Pièce F)

L'autorité environnementale juge que le dossier soumis à l'enquête publique est complet. La prise en compte de l'environnement dans le projet est satisfaisante et l'étude d'impact est de bonne qualité.

Une observation est cependant émise sur l'analyse des prélèvements effectués dans le cadre initial en matière de qualité de l'air. L'autorité environnementale estime que cette analyse aurait pu intégrer, en plus du dioxyde d'azote et du benzène, les particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM₁₀).

Avis de commission d'enquête

La commission d'enquête rejoint l'avis de l'autorité environnementale quant à l'importance de la prise en compte des particules dans le contexte actuel. En effet, ces particules constituent l'indicateur de pollution pour lequel la France fait actuellement face à un contentieux européen pour 16 zones en dépassement de valeur limite, dont Strasbourg.

Toutefois, l'absence de la prise en compte de particules inférieures à 10 µm (PM₁₀) dans l'analyse peut éventuellement être compensée par l'exploitation des cartes de qualité de l'air de l'ASPA avec des zooms adaptés.

1.5.4 Dossier de mise en compatibilité du POS de Bischheim (Pièce G)

Ce dossier comporte toutes les pièces afférentes à l'étude de la mise en compatibilité du POS de Bischheim.

Avis de commission d'enquête

Plusieurs erreurs et divergences de chiffres sont constatées dans ce dossier :

- les dates d'approbation et de révision du POS de Bischheim figurant au paragraphe 5 de la page 109 sont totalement erronées.
- différence de surface concernant l'emplacement réservé C19 (page 109 = 116 ares et page 127 = 120 ares.
- erreur dans le tableau relatif à la liste des emplacements réservés en page 123, colonne "*superficie en ares (environ)*" emplacement réservé A1 : (~~22~~ - 62).
- la capacité du parking relais mentionnée pages 108, 109 (100 places) n'est pas en adéquation avec celle figurant page 87 (de 120 à 150 places).

1.6. Situation géographique et description des lieux

Le tracé de la ligne du BHNS s'inscrit essentiellement dans le tissu urbain du secteur Nord-Ouest de l'agglomération strasbourgeoise. Il débute à la Gare Centrale de Strasbourg, traverse la commune de Schiltigheim à l'Ouest et couvre partiellement l'extrémité Sud-Ouest de la commune 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.

Source : Google Earth

La zone concernée par le projet touche potentiellement une population de 18 000 personnes. Elle se caractérise par un urbanisme en pleine expansion et par un développement économique croissant, notamment dans le secteur tertiaire.

La topographie du tracé présente peu de variation. Situé dans le bassin versant de l'Ill, le périmètre du projet est en totalité assujéti au Schéma d'Aménagement de Gestion des Eaux (SAGE) III-Nappe-Rhin. Il n'est toutefois pas situé dans le zonage du Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN) de la Ville de Strasbourg. La géologie du terrain révèle cependant des cavités souterraines situées au Sud du projet. Des mouvements de terrains (effondrements) ont également été recensés à proximité du cimetière (rue de Hochfelden).

Le milieu naturel quant à lui, est composé de quelques espaces libres qui font partie intégrante de la trame verte. Aucun site NATURA 2000 n'est recensé sur le secteur du projet. Seul un Espace Boisé Classé (EBC) d'une superficie de 0,5 ha environ est localisé place François Arago. La faune qui évolue dans le périmètre du projet, en particulier sur les terres agricoles situées à l'extrémité du tracé sur la commune de Bischheim est constituée d'espèces communes et ne présente aucune particularité. L'extrémité Nord du tracé, zone sur laquelle est projeté le parking relais, est située sur l'aire de reconquête du Grand Hamster d'Alsace. Toutefois, aucun terrier n'a été recensé dans un rayon de 2 km.

Il en est de même en ce qui concerne la flore qui après recensement ne révèle aucune valeur patrimoniale. Le projet n'est concerné par aucun zonage d'inventaire ZNIEF ou ZICO.

1.7. Descriptif du projet

1.7.1 Le tracé

Le projet de la future ligne du BHNS porte sur une longueur de 5 kms environ et concerne les agglomérations de Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim. Conçu en site propre à 80% et en site mixte à 20%, le tracé débute à la Gare Centrale et emprunte successivement le boulevard Wilson, la rue Wodli, la rue du marché Gare, la rue de Hochfelden, la rue du Rieth, la rue Lavoisier, la rue Becquerel, la route de Hausbergen et l'avenue de l'Europe. En fonction de la configuration des différentes rues et avenues, les voies de circulation du BHNS seront conçues en site latéral ou central.

1.7.2 Les stations

La ligne BHNS comporte 12 stations espacées de 300 à 700 mètres. Chacune de ces stations est équipée d'un distributeur de titre de transport, de deux valideurs et d'un système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs.

- **Gare Centrale** (ban communal de Strasbourg)

- située au droit de la Place de la Gare
- **Wilson/Wodli** (ban communal de Strasbourg)
située rue Georges Wodli, à l'angle du carrefour Boulevard Wilson / rue Georges Wodli
- **Arrêt CTS** (ban communal de Strasbourg)
située rue du Marché Gare entre la rue Georges Wodli et la rue de Hochfelden
- **Gare de Cronenbourg** (ban communal de Strasbourg)
située à hauteur de la rue de Dettwiller
- **Hochfelden** (ban communal de Strasbourg)
située rue de Hochfelden, à hauteur de la rue du Rieth
- **Lavoisier** (ban communal de Strasbourg)
située rue Lavoisier à Cronenbourg au cœur de la citée des sciences
- **Arago** (ban communal de Strasbourg)
située à l'extrémité de la rue Lavoisier entre les rues Langevin et Becquerel
- **Copenhague** (ban communal de Schiltigheim)
située rue Becquerel à hauteur du carrefour rue de Copenhague / route de Hausbergen / rue Becquerel
- **Europe** (ban communal de Schiltigheim)
située avenue de l'Europe à hauteur du carrefour route de Hausbergen / rue de Rome / avenue de l'Europe
- **Vienne** (ban communal de Schiltigheim)
située avenue de l'Europe à hauteur du carrefour rue de Vienne / rue de la Haye
- **Chambre de métiers** (ban communal de Schiltigheim)
située avenue de l'Europe à hauteur du carrefour RD 185 / Rue du Triage
- **Parc Relais** (ban communal de Bischheim)
située à hauteur du carrefour rue du Triage / avenue de l'Europe

1.7.3 Les aménagements

Parc relais

Le projet intègre la création d'un parking relais (P+R) situé à l'extrémité de la ligne BHNS à hauteur du carrefour rue du Triage / RD 185 / rue du Mitelfeld / avenue de l'Europe. Sur l'emprise du ban communal de Bischheim, cette aire de stationnement qui peut être évolutive est conçue dans l'immédiat pour une capacité de 120 à 150 véhicules. Doté de cheminements piétons, de pistes cyclables, d'un vélo parc et d'équipements sanitaires, ce parking relais sera également configuré de manière à permettre la manœuvre de retournement du BHNS. La sécurité du site sera assurée par des caméras de surveillance et des barrières situées à l'entrée et à la sortie. L'utilisation de ce parking sera payante pour les usagers. A ce titre, un automate sera situé à l'intérieur de la zone.

Giratoires et carrefours

La priorité donnée à la circulation du BHNS est assujettie à une profonde modification de la configuration des giratoires existants. Ainsi, les trois giratoires situés sur l'avenue de l'Europe seront reconfigurés en carrefours à feux de manière à intégrer le BHNS en site propre. La signalisation routière sur l'ensemble du tracé, sera de fait adaptée à ces nouveaux aménagements.

Chemins piétonniers et pistes cyclables

Les pistes cyclables existantes seront prolongées, notamment dans la rue Lavoisier et sur la parcelle des "Avions", de manière à ce que l'intégralité du tracé soit dotée de ces aménagements.

Les chemins piétonniers seront quant à eux remis aux normes conformément à la loi "Accessibilité et Handicap" de février 2005. Les dispositions envisagées prévoient la priorité des piétons sur le BHNS.

Espaces verts

Le projet prévoit de privilégier au maximum l'aspect paysager et environnemental. Ainsi, les arbres abattus le long du tracé seront remplacés par différentes essences dont la plantation sera doublée par rapport aux espèces détruites. De nouveaux espaces verts seront également créés sous forme de massifs arbustifs et de surfaces engazonnées.

1.7.4 Réorganisation des lignes de bus existantes

La mise en œuvre de la future ligne du BHNS implique une restructuration des lignes actuelles, notamment la 19 et la 50, dans le but d'optimiser la couverture des différentes dessertes de quartiers.

- **Ligne 19** : Le nouveau terminus de cette ligne est actuellement envisagé au croisement avec la ligne 70 "Allée de l'Euro" en lieu et place de "Chambre de Métier" actuel. Le déplacement de quelques arrêts est également projeté. Il s'agit des stations "Saint Florent" et "Stutzheim".
- **Ligne 50** : Cette ligne sera déviée de son trajet actuel au niveau de la station "Rieth" pour rejoindre directement "Saint Julien".

1.7.5 Le matériel roulant

La ligne du BHNS sera exploitée par 10 véhicules articulés et propulsés au Gaz Naturel Véhicules (GNV). Chaque unité, d'une longueur de 18 m et d'une capacité de 120 places est constituée de deux modules. Le design, qui n'est pas défini à ce

jour, sera spécifique de manière à se singulariser par rapport aux autres modes de transports en commun actuellement en service.

2. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2.1. Démarches préliminaires à l'enquête publique

2.1.1. Première réunion avec le Maître d'Ouvrage et présentation du projet

Le Maître d'Ouvrage a présenté le projet à la commission d'enquête lors de la réunion qui s'est tenue le jeudi 12 juillet 2012 au siège de la CUS. A l'issue de cette présentation, la commission et le Maître d'Ouvrage ont défini les modalités pratiques du déroulement de l'enquête, notamment en ce qui concerne le nombre et les lieux des permanences ainsi que ceux des deux réunions publiques.

Participants à la réunion

- **Commission d'enquête** : M. Jean ANNAHEIM Président de la commission - Mme Brigitte REIBEL et M. Thierry TOURNIER membres de la commission
- **Direction de la Mobilité et des Transports de la CUS** : M. Laurent HERVE Chef de projet

2.1.2. Prise en compte du dossier d'enquête

Une première partie du dossier d'enquête a été perçue par le président de la commission d'enquête le jeudi 02 août 2012 à la CUS et transmise par courrier aux membres et aux suppléants de la commission à la même date. L'étude d'impact a été perçue par la commission le mardi 07 août 2012 et transmise par courrier aux membres suppléants de la commission. Enfin, l'avis de l'autorité environnementale a été transmis à la commission par courriel le 04 septembre 2012.

2.1.3. Deuxième réunion avec le Maître d'Ouvrage et visites des lieux

La commission d'enquête et le Maître d'Ouvrage se sont réunis à nouveau le mardi 07 août 2012 au siège de la CUS pour aborder les points suivants :

- Relecture et corrections du projet d'arrêté d'ouverture de l'enquête publique,
- Plaquette de présentation du projet destiné au public,
- Mise à disposition de la commission des délibérations au Conseil de Communauté du 15 avril 2011 (approbation du bilan de concertation) et du 12 juillet 2012 (approbation de l'avant projet de la nouvelle ligne BHNS).

Participants à la réunion

- **Commission d'enquête** : M. Jean ANNAHEIM Président de la commission - Mme Brigitte REIBEL et M. Thierry TOURNIER membres de la commission

- **Direction de la Mobilité et des Transports de la CUS** : M. Laurent HERVE
Chef de projet et M. Guillaume De Gail - Chargé de communication

A l'issue de cette réunion, le Maître d'Ouvrage a organisé une visite complète de la future ligne BHNS au profit de la commission d'enquête. Conjointement à cette visite, la commission a effectué une reconnaissance des différents lieux de permanences ainsi que les deux salles destinées aux réunions publiques.

Au regard de l'importance du projet, il appartenait à la commission d'enquête de visiter à plusieurs reprises l'emplacement du futur tracé. Lors de ces visites, une attention particulière a été portée sur les différentes problématiques soulevées par le public lors des permanences, au travers des observations recueillies dans le registre d'enquête, des courriers et courriels reçus par la commission et suite aux nombreuses questions posées lors de la réunion publique.

2.2. Réunion bilan intermédiaire

Sur proposition de la commission d'enquête, une réunion bilan intermédiaire a eu lieu au siège de la CUS le vendredi 19 octobre 2012 avec le Maître d'Ouvrage et portant sur les sujets suivants :

- organisation et filage des deux réunions publiques du 25 et 29 octobre 2012,
- premier bilan des observations (courriers, courriels et registres) émises par le public à ce jour.

Participants à la réunion

- **Commission d'enquête** : M. Jean ANNAHEIM Président de la commission - Mme Brigitte REIBEL et M. Thierry TOURNIER membres de la commission
- **Direction de la Mobilité et des Transports de la CUS** : M. Gilles BROCHARD Chef du service Conduite de Projet de Transports et M. Laurent HERVE Chef de projet.

La commission d'enquête a également interrogé le Maître d'Ouvrage sur les points suivants :

1. Coût et faisabilité d'un site propre BHNS rue Lavoisier (Cité nucléaire) ?
2. Adaptation du BHNS pour recevoir les vélos ?
3. Taux de fréquentation des lignes actuelles 19 - 50 - 70 ?
4. Coût de revient par passager pour la CTS (BUS – TRAM – BHNS) ?
5. Politique tarifaire appliquée pour les usagers en rupture de charge > à 2 changements et le temps autorisé entre 2 ruptures ?

Enquête publique

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

6. L'emplacement réservé C19 intègre-t-il l'éventuelle future extension du parking relais ?
7. Divergences de données :
 - Page 109 : C19 = 116 ares et page 127 : C19 = 120 ares
 - Page 123 : Réduction A1 ~~22~~ > 62
 - Capacité du P+R : 100 places (page 108, 109) et 120 à 150 places (page 87)
8. Stations
 - Les stations répondent-elles aux normes en vigueur (Décret no 2006-138 du 9 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs) Loi n° 2005-102 du 11 février 2005.
 - Stations aux normes "accessibilité avec informations voyageurs" (page 45).
 - Un afficheur de type Tramway à double face **est souhaité** sur l'ensemble de la ligne (page 81).
 - Divergences de données : 12 stations (page 66 et 82), 10 stations (page 45) idem sur la plaquette de présentation.
9. Lieux d'affichage dans la rue ? - Constat d'huissier ?
10. Nombre de plaquettes de présentation et de flyers A5 édités et distribués ?
11. Mail du 22 septembre reçu le 11 octobre ?

Par courriel en date du 24 octobre 2012, M. Laurent HERVE, Chef de Projet, a apporté les éléments de réponses suivants :

- Nombre de flyers édités et distribués – 5000 invitations boîtés aux riverains (tout Cronembourg, quartier gare, E3).
- Nombre de plaquettes éditées et distribuées – 3000 exemplaires imprimés, dont 2000 distribuées pour l'instant.
- Lieux précis de l'affichage des panneaux sur le site
Panneaux A1 réglementaire mis en place à 5 endroits :
 - Gare : 1 boulevard du président Wilson
 - Cronembourg : 56 rue du Rieth / Angle Rue Lavoisier, rue Langevin
 - Cronembourg Campus : Allée d'Athènes
 - E3 : 2 avenue de l'Europe

- + Mise en place d'affiche A3 sur tous les lieux accueillant les permanences, les expos et les réunions publiques.

- Fréquentation des lignes 19,70 et 50

En nombre de voyages jour, deux sens confondus :

- ligne 17 : 3490
- ligne 19 : 8830
- ligne 50 : 8420
- ligne 70 : 3490

- Les vélos dans le bus

Concernant les vélos, il est impossible aujourd'hui de mettre des vélos dans les bus pour des raisons de place et surtout de sécurité.

Le seul espace disponible dans le bus est celui de la plateforme au niveau de la seconde porte qui est aménagée pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et qui reste l'espace privilégié des clients avec poussettes. Une cohabitation PMR poussettes vélos est impossible à gérer dans un espace aussi restreint.

- Nombre de places maximales du P+R

Le nombre maximum de places dans le P+R est de 168 places avec un aménagement au sol.

- Dossier de mise en compatibilité du POS de Bischheim (p123)

Chiffre 22 est erroné à l'origine : il s'agit d'une erreur matérielle à l'origine dans le dossier initial du POS.

- Fonctionnement ligne 19 les jours de marché dans la situation actuelle

La ligne 19 ne passe pas par la place d'Haldenbourg les jours de marché : elle a un itinéraire de contournement via les rues Curie et la rue du Rieth.

Dans la situation future, elle restera sur l'axe de la route de Mittelhausbergen.

- Cout d'exploitation facturé à la CUS par la CTS

- 8,7370 € HT/km pour le tramway,
- 5,3747 € HT/km pour le bus.

2.3. Dates et siège de l'enquête

La présente enquête publique s'est déroulée sur une période de 41 jours consécutifs, du lundi 24 septembre 2012 au samedi 03 novembre 2012 inclus. Les dates et

heures des permanences ont été définies après rapprochement avec les services 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.

En application de l'article 5 de l'arrêté en date du 04 septembre 2012 de Monsieur le Président de la Communauté Urbaine de la Ville de Strasbourg, la commission d'enquête s'est tenue à la disposition du public en assurant 8 permanences aux dates, heures et lieux suivants :

- **le lundi 24 septembre 2012, de 09H00 à 12H00**, au hall d'accueil du centre socioculturel de Cronembourg Strasbourg – 56 rue du Rieth à STRASBOURG
- **le samedi 29 septembre 2012, de 09H00 à 12H00**, au siège de la Ville et de la Communauté urbaine de Strasbourg - salle 144 - 1 parc de l'Etoile à STRASBOURG
- **le samedi 06 octobre 2012, de 09H00 à 12H00**, au hall du rez-de-chaussée de la Mairie de SCHILTIGHEIM
- **le mercredi 10 octobre 2012, 10 octobre de 11H30 à 14H30**, salle du rez-de-chaussée, à la Chambre des Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise – 30, avenue de l'Europe à SCHILTIGHEIM
- **le samedi 13 octobre 2012, de 09H00 à 12H00**, salle Accueil du rez-de-chaussée de la Mairie de BISCHHEIM
- **le samedi 20 octobre 2012, de 09H00 à 12H00**, à la salle des intendants, quai n°1, repère « U » à la Gare centrale de Strasbourg à STRASBOURG
- **le mercredi 31 octobre 2012, de 11H30 à 14H30**, salle du RDC, à la Chambre des Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise – 30, avenue de l'Europe à SCHILTIGHEIM
- **le samedi 03 novembre 2012, de 16H00 à 19H00**, hall d'accueil au centre socioculturel de Cronembourg Strasbourg – 56 rue du Rieth à STRASBOURG

NOTA : Afin de pouvoir obtenir une très large participation du public à cette enquête, 5 permanences sur 8 ont été tenues le samedi par la commission.

En application du même article, la commission d'enquête a organisé deux réunions publiques aux dates, heures et lieux suivants :

- **le jeudi 25 octobre 2012, de 19 H 00 à 21 H 00**, au centre socioculturel Victor Schoelcher de Cronembourg – 56 rue du Rieth à STRASBOURG.
- **le lundi 29 octobre 2012, de 19H00 à 21H00**, à la mairie de SCHILTIGHEIM, Grande salle du rez-de-chaussée.

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.

2.4. Publicité de l'ouverture de l'enquête publique

La publicité de la présente enquête publique a été réalisée conformément à l'article R.123-11 du Code de l'Environnement.

L'arrêté prescrivant l'ouverture de l'enquête publique a été publié :

- **par voie d'affichage**

- sur le panneau administratif situé sur le parvis de la Communauté Urbaine de la Ville de Strasbourg - 1, parc de l'Etoile,
- au Centre socioculturel Victor Schoelcher de Cronenbourg,
- à la Mairie de Schiltigheim,
- à la Mairie de Bischheim,

L'affichage de l'arrêté sur ces quatre lieux a été constaté à trois reprises par Maître Weber, huissier de justice :

- le 24 septembre 2012. Acte n° 279609
- le 16 octobre 2012. Acte n° 290308
- le 02 novembre 2012. Acte n° 280309

L'arrêté a été affiché à la Gare Centrale de Strasbourg et à l'Espace Européen de l'Entreprise (uniquement lors de la permanence).

- **par voie de presses régionales**

Premier avis d'ouverture de l'enquête

- dans le quotidien "Dernières Nouvelles d'Alsace" du vendredi 07 septembre 2012 (volume 2, annexe 5)
- dans le bihebdomadaire "Les Affiches - Moniteur" du vendredi 08 juin 2012 (volume 2, annexe 6)

Second avis d'ouverture de l'enquête

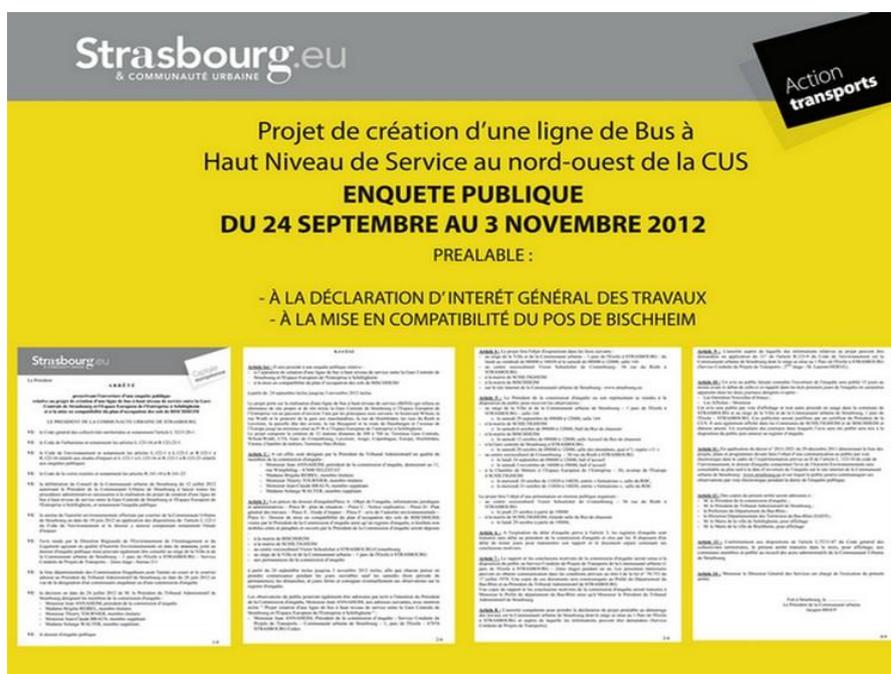
- dans le quotidien "Dernières Nouvelles d'Alsace" du mardi 02 octobre 2012 (volume 2, annexe 7)
- dans le bihebdomadaire "Les Affiches Moniteur" du mardi 02 octobre 2012 (volume 2, annexe 8)

- **par panneaux d'affichage A2 sur sites**

Conformément aux articles L.123-10 et R.123-11 du Code de l'Environnement, l'affichage réglementaire au format A2 signalant l'avis d'enquête publique a été mis en place sur 5 lieux :

- Gare Centrale de Strasbourg - 1 boulevard du président Wilson
- Cronenbourg - 56 rue du Rieth / Angle Rue Lavoisier, rue Langevin
- Cronenbourg Campus - Allée d'Athènes
- Espace Européen de l'Entreprise - 2 avenue de l'Europe

Panneau d'affichage format A2



Un affichage au format A3 a également été mis en place sur tous les lieux accueillant les permanences, les expositions et les réunions publiques.

La conformité des affichages ainsi que les parutions légales de cette publicité ont été vérifiées par le président de la commission d'enquête.

Ces affichages, accessibles et visibles de tous, ont été maintenus durant la période du 24 septembre 2012 au 03 novembre 2012 inclus. Ils ont été certifiés par :

- **Le Président de la Communauté urbaine de Strasbourg** (volume 2, annexe1)
- **Monsieur le Maire de la Commune de Schiltigheim** (volume 2, annexe2)
- **Monsieur le Maire de la Commune de Bischheim** (volume 2, annexe3)
- **Monsieur le Directeur du CSC de Cronenbourg** (volume2, annexe 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.

La publicité de l'enquête a également été réalisée par le biais de divers vecteurs :

- **Par communiqué de presse**

Un communiqué de presse daté du 20 septembre 2012, précisant les modalités de participation du public à l'enquête ainsi que les dates, lieux et heures des permanences et des deux réunions publiques a été édité par le service "Contact presse" de la CUS.

- **Par voie d'internet**

L'annonce de l'ouverture de l'enquête publique a été publiée sur le site internet de la CUS : <http://www.strasbourg.eu>, sur lequel le public a pu prendre connaissance du dossier d'enquête durant toute la période de l'enquête.

- **Par le biais de quatre expositions**

- au siège de la Communauté Urbaine de la Ville de Strasbourg,
- au Centre socioculturel Victor Schoelcher de Cronenbourg,
- à la Mairie de Schiltigheim,
- à la Mairie de Bischheim.

- **Par divers articles de la presse régionale et locale :**

- dans le quotidien "Dernières Nouvelles d'Alsace" du 24 septembre 2012,
- sur le site "Urbapress.fr" le 09 octobre 2012,
- dans le quotidien "Dernières Nouvelles d'Alsace" du 28 octobre 2012 à l'issue de la première réunion publique qui s'est tenue le 25 octobre 2012 au CSC de Cronenbourg,
- dans le SCHILICK INFO n° 70 d'octobre 2012.

- **Par le biais de flyers**

Un flyer invitant le public à participer à l'enquête publique, a été édité sous format A5 à 5000 exemplaires. Il a été distribué aux riverains du quartier de Cronenbourg, du quartier de la Gare Centrale de Strasbourg ainsi que dans le secteur de l'Espace Européen de l'Entreprise.

- **Par le biais de plaquettes de présentation**

Des plaquettes de présentation sommaire du projet au format A4 comportant 16 pages chacune ont été édités à 3000 exemplaires. Elles ont été mises à la disposition du public sur les lieux d'exposition du projet, dans toutes les permanences tenues par la commission d'enquête et distribuées aux participants des deux réunions publiques.

2.5. Evènements particuliers survenus durant l'enquête

2.4.1 Absence du dossier d'enquête

A la prise de permanence du samedi 29 septembre 2012 au siège de la Communauté Urbaine de Strasbourg, la commission d'enquête constate l'absence du dossier d'enquête destiné au public. Le président de la commission a immédiatement informé le Maître d'Ouvrage qui a mis un nouvel exemplaire en place le lundi 01 octobre 2012. Durant cette permanence de 3 heures, le dossier d'enquête absent a été temporairement remplacé par celui du président de la commission.

2.4.2 Absence de l'affichage

Le 16 octobre 2012, le service de la CUS en charge de la communication a constaté l'absence d'affichage de l'arrêté au Centre Socioculturel Victor Schoelcher de Cronenbourg (CSC). Ce constat a été établi par Maître Weber, huissier de justice. Suite à ces faits, Madame Corinne Kaufmann, Assistante de Direction du CSC, s'est engagée auprès des services de la CUS à rétablir sans délais cet affichage de façon visible depuis la voie publique. Le rétablissement de cet affichage a été confirmé dans la journée par le Directeur du CSC.

2.6. Réunions publiques

2.6.1 Réunion publique du 25 octobre 2012 au Centre Socioculturel de Cronenbourg

Une première réunion publique qui a rassemblé plus de 150 personnes, a été organisée par la commission d'enquête le jeudi 25 octobre 2012 à 19 h 00 au Centre Socioculturel de Cronenbourg. Cette réunion a par ailleurs été couverte par un article de presse paru dans le quotidien "Les Dernières Nouvelles d'Alsace" du 28 octobre 2012.

2.6.2 Intervenants

- **Monsieur le Maire de Strasbourg** : M. Roland RIES
- **Monsieur l'Adjoint au Maire de Strasbourg** : M. Serge OEHLER
- **Commission d'enquête** : M. Jean ANNAHEIM - Président de la commission, Mme Brigitte REIBEL et M. Thierry TOURNIER - Membres de la commission
- **Maître d'ouvrage** : M. Gilles BROCHARD - Chef du Service Conduite de Projets de Transports, M. Laurent HERVE - Chef de Projet

2.6.3 Synthèse de la réunion publique

L'intégralité du compte rendu de cette réunion publique d'information figure dans le volume 2, annexe 9.

La séance est ouverte à 19 h 20 par le Président de la commission d'enquête qui rappelle le rôle de la commission, la procédure de l'enquête et apporte les informations nécessaires au bon déroulement de la réunion.

Monsieur Laurent HERVE, chef du projet BHNS à la CUS procède au rappel des objectifs du Bus à Haut Niveau de Service et fait un bilan de la concertation préalable. Une projection vidéo fait état des caractéristiques de l'avant-projet, des coûts et du planning des travaux.

Points émergents lors du débat concernant le projet BHNS

Le principe d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service est accueilli favorablement dans son ensemble par les habitants et conseillers du quartier de Cronembourg.

Etant associés à la réflexion dès le début de la concertation entre les différents protagonistes, ils saluent l'esprit de démocratie participative qui entoure ce projet. Cependant le débat porte surtout sur le redéploiement des lignes de bus déjà existantes et quelques points bien précis propres au quartier Cronembourg.

Le Maître d'ouvrage, la CTS et les élus sont interrogés sur les points non aboutis suivants :

Le BHNS

Précisions demandées quant au choix de ce bus par rapport au Tram.

Une personne propose également d'emprunter les rails du tram comme cela se pratique déjà en Allemagne. Le terre-plein est fait d'enrobés et non plus de gazon.

Une habitante du quartier ne comprend pas pourquoi des travaux pour un tracé initial avaient été engagés – puis abandonnés - au bout de la rue de Hochfelden. Le trajet prévoyait un passage en ligne droite et évitait ainsi la cité. Cette solution était idéale à son avis puisqu'elle n'impactait aucune ligne de bus.

La création d'un tracé à 80% en site propre permet de garantir une bonne vitesse commerciale du bus, et le système de priorités aux feux garantit le respect des temps de parcours.

Le tracé via Cronembourg permettait le redéploiement des lignes de bus existantes. Le coût d'investissement est plus avantageux par rapport au Tram.

La ligne 19

Plusieurs membres du Conseil de Quartier de Cronembourg craignent le nouveau tracé de la ligne 19 qui prévoit la suppression des passages places de Haldembourg et Arago au cœur de leur quartier.

Un éducateur de la Cité maintient qu'il faut prolonger le 19 jusqu'à la place Arago.

En outre se posera le problème de la fréquence de cette ligne, puisque priorité est donnée au projet BHNS.

Les élus présents, Monsieur le Maire Roland Ries et son adjoint Monsieur Serge Oehler font appel à Monsieur Jean Terrier, Directeur Commercial de la CTS afin de reconsidérer la desserte du vieux Cronembourg. Ils s'engagent à réétudier le tracé de la ligne 19 afin de satisfaire aux attentes des habitants.

Les personnes présentes trouvent que la traversée de la Cité est faite pour éviter que le BHNS ne roule pratiquement à vide en dehors des heures de pointe. Mais l'effet positif est le délestage de la ligne 19 et par voie de conséquence le tram à partir de la Rotonde également.

Actuellement 30% des voyageurs qui empruntent la ligne 19 sont en destination de la gare, et ajouter une autre ligne de bus sur Rotonde est difficilement réalisable.

Le projet BHNS préconise un terminus sur ce tracé à la gare pour faciliter le contact avec les réseaux de train, les lignes de bus du réseau urbain et interurbain ainsi que le tramway.

La place ARAGO et la place HALDENBOURG

Une habitante de Cronembourg s'inquiète pour les personnes d'un certain âge qui fréquentent le centre de ce quartier pour accéder aux quelques rares commerces qui subsistent. De plus le jour du marché le BHNS ne passera pas par la place de Haldembourg.

Les commerces dans ce cœur de ville sont en déclin, et la ligne 19 est un lien essentiel pour les habitants du quartier pour accéder aux commerces alentours : il faut maintenir le lien entre la Cité et le Vieux Cronembourg. Il y a lieu de trouver une alternative en attendant la rénovation du quartier.

Une intervenante explique également que certains habitants rue Kapelle devront marcher jusqu'à la place Haldembourg pour prendre le BHNS. Cela représente une distance importante.

Un automobiliste est prêt à reprendre son véhicule au lieu du BHNS si son quartier n'est plus desservi.

Madame Lucie Moreau, chargée de la rénovation urbaine de Cronembourg expose les objectifs à moyen terme pour redynamiser le quartier :

La place de Haldembourg sera réaménagée afin de mieux organiser le marché et de nouveaux bâtiments seront construits afin d'accueillir des commerces qui revitaliseront ce secteur en déclin.

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.

Ces actions sont engagées conjointement au projet de transport afin d'avoir un ensemble cohérent au service de la population.

La rue Lavoisier

Un représentant du Conseil de Quartier situe cet endroit : il s'agit d'une rue de plus de 200 logements, abritant deux écoles primaires et un collège. Lieu très fréquenté par les piétons ; les habitants craignent pour leur sécurité si le BHNS est en site mixte, cette rue étant déjà assez étroite.

L'idée est reprise par une personne qui ne comprend pas ce choix de ne pas « gêner la voiture » et trouve ce projet moins performant qu'au départ, en contradiction avec l'objectif de réduire la circulation automobile. Un site propre serait plus judicieux.

Quelqu'un dans l'assistance propose de déplacer quelques stationnements pour réaliser un site propre.

Le Maître d'Ouvrage souhaite préserver une partie du stationnement et le site mixte évite un plan de circulation lourd. Les niveaux de trafic sont compatibles avec une circulation du bus dans la circulation générale.

Le campus du CNRS

Pour le CNRS, ce projet génère deux inquiétudes depuis le début :

- que des personnes puissent entrer dans leur enceinte
- que les vibrations générées par le passage du BHNS perturbent les appareils de mesure des scientifiques.

Quelqu'un relève qu'il est important de pouvoir passer à travers le CNRS pour desservir le lycée Charles de Foucault, l'ECAM, etc... : le gain de temps n'est pas négligeable. Les personnes qui se rendent dans ce secteur depuis la gare n'auront plus de changement à opérer.

Un habitant du quartier trouve judicieux le passage à travers l'enceinte du CNRS et ne comprend pas les réserves émises.

Le passage à travers l'enceinte du CNRS raccourcira le temps de rotation et permettra une desserte directe des établissements situés au Nord (ECAM, Lycée, etc...).

Dans l'attente d'une réponse positive du CNRS pour que le tracé du BHNS traverse leur campus, le projet prévoit de contourner la rue Becquerel et la rue de Hausbergen.

Cependant cette dernière solution induit des coûts d'investissement et d'exploitation supplémentaires.

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.

Les tractations entre les élus et le CNRS sont toujours en cours.

L'Espace Européen des Entreprises

Une habitante du quartier souligne qu'au-delà de la rue de Mittelhausbergen, il s'agit d'un secteur qui s'urbanise rapidement (résidence universitaire, projet de résidence pour séniors).

Un conseiller de quartier rapporte que le cabinet de radiologie rue de Zagreb n'est pas desservi par le BHNS ni aucune autre ligne de bus ; or beaucoup de personnes âgées ou à mobilité réduite fréquentent ce cabinet.

Plusieurs personnes se plaignent de cette situation, et l'on ne peut ignorer que la demande est forte pour une desserte plus optimale de ce lieu. Les patients résidants dans le quartier Cronembourg se sentent lésés.

Une réflexion doit être menée à moyen terme pour couvrir cette zone qui est en pleine urbanisation, voir éventuellement redéployer les lignes 50 ou 70.

Un arrêt à quelques mètres du cabinet de radiologie serait souhaitable.

Il est également soulevé la question de la desserte les dimanches et jours fériés, puisque les entreprises n'accueilleront pas de personnel à ces moments-là.

La fréquence du dimanche ne sera pas calquée sur l'activité de l'E3. Le BHNS n'est pas fait uniquement pour l'Espace Européen de l'Entreprise.

Cronembourg mérite d'avoir son transport en commun.

La ligne 50

L'intervention d'un riverain porte sur une alternative pour palier au redéploiement de la ligne 19 : que la ligne 50 varie son tracé pour « récupérer » les stations supprimées.

Quelqu'un objecte qu'à force de faire des « zigzags » sur une ligne de rocade, l'on dégrade aussi son service.

Une personne propose d'augmenter la cadence de la ligne 50 afin de faciliter son utilisation par les riverains.

Une étude technique et un chiffrage des coûts par la CTS seront nécessaires pour faire des propositions plus concrètes. Il s'agira de redéployer les lignes 50 et 19 en toute cohérence.

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.

La rue Wodli

Une participante au Conseil de Quartier déplore la suppression du « tourne à gauche » à l'intersection de la rue Wodli. Le passage par la trémie disparaîtra ce qui risque d'engorger les rues adjacentes et contraindra les automobilistes à faire un détour.

Un riverain met en évidence la juxtaposition ou la superposition des différents modes de transport dans cette rue.

Il y a moult possibilités de revenir sur Cronembourg depuis la gare.

Le Maître d'Ouvrage propose un tracé en site propre du BHNS afin de garantir une régularité et une bonne vitesse commerciale du BHNS.

Un travail de fond avec le Conseil Général est engagé sur une spécialisation des transports dans ce secteur.

Parking-relais

Une personne présente fait remarquer la saturation de l'autoroute aux heures de pointe. Elle réserve un accueil favorable au principe de parking-relais favorisant le covoiturage afin de réduire le flux des voitures dans la cité.

Ce concept d'inter-modalité gagne du terrain. Un projet de circuit pédestre est également à l'étude. Plusieurs aménagements restent à réaliser.

Point divers

Un intervenant fait référence au rapport TTK et souhaite avoir connaissance de cette étude. Ce document expose une réflexion sur l'ensemble des déplacements dans le secteur ouest/nord-ouest de Strasbourg.

Il est proposé à la personne de lui remettre ces documents ultérieurement.

Le Maître d'Ouvrage apporte les éléments de réponse aux différents thèmes abordés concernant les plantations d'arbres, l'aménagement quai à quai, la longueur du tracé, la douzaine de stations, les temps de parcours et de montée/descente du véhicule, ainsi que le matériel roulant et la fréquentation estimée de 10 000 voyageurs / jours pour le BHNS.

Il aborde également les coûts d'investissement et d'exploitations prévisionnels du projet.

CONCLUSION

Les différents thèmes abordés sont détaillés et expliqués sereinement par le Maître d'ouvrage, les élus et la CTS sur la base des études menées.

Suite aux demandes récurrentes des riverains, quelques points spécifiques seront affinés par les techniciens du projet, afin de répondre à leurs attentes.

Le Président de la commission d'enquête clôt la séance à 21H15.

2.6.4 Réunion publique du 29 octobre 2012 à la Mairie de Schiltigheim

Une seconde réunion publique qui a rassemblé 60 personnes, a été organisée par la commission d'enquête le lundi 19 octobre 2012 à 19 h 00 à la salle de la Mairie de Schiltigheim.

2.6.5 Intervenants

- **Monsieur le Maire de Schiltigheim** : M. Raphaël NISAND
- **Monsieur le Maire de Bischheim** : M. André KEIN-MOSSER
- **Commission d'enquête** : M. Jean ANNAHEIM - Président de la commission, Mme Brigitte REIBEL et M. Thierry TOURNIER - Membres de la commission
- **Maître d'ouvrage** : M. Gilles BROCHARD - Chef du Service Conduite de Projets de Transports, M. Laurent HERVE - Chef de Projet

2.6.6 Synthèse de la réunion publique

L'intégralité du compte rendu de cette réunion publique d'information figure dans le volume 2, annexe 10.

La séance est ouverte à 19 h 12 par le Président de la commission d'enquête qui rappelle le rôle de la commission, la procédure de l'enquête et apporte les informations nécessaires au bon déroulement de la réunion.

Les élus présents, Mr Raphaël NISAND, Maire de Schiltigheim et Mr André KLEIN-MOSSER, Maire de Bischheim détaillent à tour de rôle la réflexion menée en amont qui a généré le projet de BHNS dans leurs communes respectives.

Le projet de desserte de l'Espace Européen de l'Entreprise est la première étape d'une liaison des transports collectifs vers le Nord de l'agglomération.

Monsieur Laurent HERVE, chef du projet BHNS à la CUS procède au rappel des objectifs du Bus à Haut Niveau de Service et fait un bilan de la concertation préalable. Une projection vidéo fait état des caractéristiques de l'avant-projet, des coûts et du planning des travaux.

Points émergents lors du débat concernant le projet BHNS

Le principe d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service est accueilli favorablement dans son ensemble par les habitants, représentants des associations et conseillers municipaux élus à Schiltigheim et Bischheim. Cependant quelques interrogations demeurent et demandent plus de précisions.

Le Maître d'ouvrage, la CTS et les élus sont interrogés sur les points non aboutis suivants :

Le BHNS

De nombreuses personnes s'inquiètent quant à la fréquence de rotation lors des heures creuses ou les week-ends. L'Espace Européen de l'Entreprise est surtout fréquenté par des personnes qui travaillent et qui par conséquent n'utiliseront pas le BHNS en-dehors des heures de bureau.

Le principe est que cette ligne fonctionne comme le tram, à une fréquence de 6 mn en heures de pointe avec des véhicules articulés de 120 places. Sur le reste de la journée, les fréquences tournent autour de 8 mn. La fréquence du soir reste à affiner ce qui va dépendre d'autres paramètres, notamment les logiques de correspondance sur le secteur gare.

Plusieurs personnes demandent la connexion du BHNS en site propre vers Vendenheim. Ils souhaitent que l'E3 ne soit pas le terminus, mais au contraire le cœur de ce transport vers les villes plus au Nord.

Le Maître d'Ouvrage explique qu'une réflexion est en cours pour l'horizon 2025 dans le schéma de planification sur le maillage et l'arborescence du réseau structurant.

Un projet de contournement est à l'étude concernant la VLIO.

Une personne est sceptique quant à l'intérêt écologique et économique de faire rouler un bus au gaz.

Il lui est précisé qu'il s'agit de gaz de méthanisation, d'origine différente que celui de gaz de Ville.

L'investissement économique du projet paraît démesuré par rapport au gain de temps affiché.

Le coût d'investissement est plus avantageux par rapport au Tram.

La ligne 19

Il est proposé à de nombreuses reprises de revoir le tracé de la ligne et de la prolonger vers le Nord pour assurer une connexion avec le BHNS au-delà de l'ECAM.

Le représentant d'une association demande que la desserte du cœur de Cronembourg soit maintenue.

Le Maître d'Ouvrage assure que le BHNS est une ligne structurante qui va se substituer sur une partie de son parcours à la ligne 19. Cette ligne ne va pas disparaître mais sera maintenue sur une grande partie de la rue de Mittelhausbergen.

Les lignes 50 – 70 – 4 – 6

Les Schillikois craignent que le redéploiement de la ligne 50 vers l'E3 ne se fasse au détriment de leur commune.

Il est souligné par ailleurs que Schiltigheim ne sera plus reliée à L'Espace Européen de l'Entreprise, renforçant ainsi les problèmes de desserte des lignes de bus à l'Est et l'Ouest.

Mr le Maire de Schiltigheim est conscient de cette problématique et explique les contraintes représentées par le projet BHNS qui fonctionnera dès 2014. Le complément d'un réseau maillé, serré et dense se construira au fur et à mesure.

Demain la ligne 50 aura une double connexion avec le BHNS rue de Hochfelden et rue du Rieth.

Le représentant du Lycée Charles de Foucauld souhaite qu'une attention particulière soit portée à la ligne 70 en site propre aux abords de son établissement : la sécurité des jeunes piétons est précaire.

D'autres personnes préconisent un tracé de cette ligne en site propre ainsi qu'une connexion avec le BHNS et la ligne 6A.

Une passerelle piétons/cyclistes va doubler le pont de Hausbergen afin de rallier l'E3 et le campus, le lycée et le centre de Schiltigheim directement en toute sécurité. Le début des travaux est prévu en 2013.

Il n'est pas prévu de lien direct entre le BHNS et la ligne 70. Cette dernière bénéficiera des aménagements réalisés avenue de l'Europe (arrêts, priorité au feu, et couloir).

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.

Il est également demandé de façon récurrente le redéploiement et une augmentation des fréquences des lignes 4 et 6 (centre de Schiltigheim). Idem pour ce tracé en soirée.

Est-il possible de prévoir une correspondance de la ligne 6 qui va à Niederhausbergen ?

Ce sujet est en cours d'étude et sera affiné dans les mois qui viennent. Mais il s'agira là d'une décision politique puisque cela représente environ 10 km.

La ligne 6 est l'une des lignes de la CTS la plus empruntée. Elle va desservir beaucoup de monde et aider au développement des quartiers ouest de nos communes.

Le CNRS

Pouvoir passer à travers le CNRS pour desservir le lycée Charles de Foucault, l'ECAM, etc.... : le gain de temps n'est pas négligeable. Les personnes qui se rendent dans ce secteur depuis la gare n'auront plus de changement à opérer.

Plusieurs personnes trouvent judicieux le passage à travers l'enceinte du CNRS et ne comprennent pas les réserves émises.

Le passage à travers l'enceinte du CNRS raccourcira le temps de rotation et permettra une desserte directe des établissements situés au Nord (ECAM, Lycée, etc....). Dans l'attente d'une réponse positive du CNRS pour que le tracé du BHNS traverse leur campus, le projet prévoit de contourner la rue Becquerel et la rue de Hausbergen. Cependant cette dernière solution induit des coûts d'investissement et d'exploitation supplémentaires. Les tractations entre les élus et le CNRS sont toujours en cours.

Un représentant du CNRS est défavorable au projet, arguant les coûts de gardiennage du site, la sécurité des biens et des personnes sur le campus et les contraintes techniques incontournables.

Une autre personne met en cause la pertinence de la traversée du campus. S'agit-il de raisons économiques pures ?

Il ne s'agit pas d'une question de budget mais de meilleur tracé pour la ligne. Cela permet d'aller plus vite et d'avoir une meilleure fréquence et d'optimiser les dessertes.

Personne ne veut nuire à l'activité des chercheurs du CNRS. Il faut gérer le projet avec de nombreuses contraintes et cela ne se fera pas du jour au lendemain.

Enquête publique

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

L'Espace Européen des Entreprises

Il est soulevé la question de la desserte les dimanches et jours fériés, puisque les entreprises n'accueilleront pas de personnel à ces moments-là.

La fréquence du dimanche ne sera pas calquée sur l'activité de l'E3. Le BHNS n'est pas fait uniquement pour l'Espace Européen de l'Entreprise.

Une personne ne comprend pas la pertinence de créer des stationnements dans ce secteur, les parkings des entreprises étant déjà assez nombreux.

Le stationnement fait partie du projet BHNS, et ne servira pas uniquement aux personnes travaillant sur site.

Boulevard Wilson – Rue Wodli

Il est judicieux de prévoir un passage en site propre pour ce quartier, cela optimisera la vitesse commerciale du BHNS.

Par contre ces carrefours étant saturés, ils occasionnent des pertes de temps pour les automobiles. *Il faut garantir une régularité et une bonne vitesse commerciale du BHNS. Le Conseil Général mène une réflexion sur les transports dans ce secteur.*

Parking-relais

Un représentant d'association est contre le principe. Il trouve aberrant de créer un parking pour accéder au bus.

Aucuns commentaires.

Terminus Gare

Le dépôt CTS est déjà engorgé à la gare. Par ailleurs l'installation du tram sur pneus ne va pas améliorer les différentes articulations avec les autres transports collectifs déjà existants. Il y a une concentration importante de transports collectifs autour de la gare, et le BHNS se rajoute à cette problématique.

Par ailleurs, lors du demi-tour effectué à cet endroit par le BHNS, ce dernier circule à vide sur plus de 500 mètres.

L'aménagement des arrêts devant la gare est conçu pour pouvoir stocker toutes les lignes qui passent. Les changements seront apportés au fur et à mesure des configurations qui se présenteront.

Nouveau tracé

Une personne propose une solution pour joindre le secteur de l'Espace Européen de l'Entreprise via La voie ferroviaire : gare / chambre des Métiers et plus loin vers Saverne.

L'objectif du BHNS est d'assurer une desserte fine des quartiers traversés avec une douzaine de stations qui vont être desservies. Nous voulons que cet outil urbain assure une desserte affinée des populations traversées, ce qui n'est pas envisageable par voie ferrée.

Point divers

Un intervenant demande combien il y a de stations en tout, ainsi que leur localisation (parking relais, terminus, etc....)

S'agissant des arbres à replanter, il est demandé de respecter la biodiversité et d'éviter de les installer sur le site même, ceci afin de faciliter les travaux d'élagage. Une personne craint les pannes lorsqu'il s'agit d'accéder au BHNS via les palettes mobiles, assez fragiles d'utilisation.

Le Maître d'Ouvrage apporte les éléments de réponse aux différents thèmes abordés concernant les plantations d'arbres, l'aménagement quai à quai, la longueur du tracé, la douzaine de stations, les temps de parcours (15 mn) et de montée/descente du véhicule, ainsi que le matériel roulant et la fréquentation estimée de 10 000 voyageurs / jours pour le BHNS. Tous les services offerts sont dignes d'un Tram.

Il aborde également les coûts d'investissement et d'exploitations prévisionnels du projet.

CONCLUSION

Les différents thèmes abordés sont détaillés et expliqués sereinement par le Maître d'ouvrage, les élus et la CTS sur la base des études menées.

Le Président de la commission d'enquête clôt la séance à 21 H 37.

* *
*

3. OBSERVATIONS DU PUBLIC

3.1. Analyse comptable

L'enquête publique a fait l'objet de **73** observations (registre, courriers et courriels) au total dont deux pétitions :

- 54 signatures portées par les étudiants et l'équipe enseignante de l'ECAM Strasbourg-Europe,
- 649 signatures portées par les étudiants et les personnels de l'IUT Louis Pasteur de Schiltigheim.

3.1.1 Consultation du dossier d'enquête

Au cours des 8 permanences tenues par la commission d'enquête, le dossier d'enquête a été consulté par :

- 15 personnes au Centre socioculturel Victor Schoelcher de Cronembourg,
- 4 personnes au siège de la Communauté Urbaine de la Ville de Strasbourg,
- 1 personne à la Mairie de Schiltigheim,
- 16 personnes à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim,
- 2 personnes à la Mairie de Bischheim,
- 2 personnes à la Gare centrale de Strasbourg.

3.1.2 Courriers adressés au président de la commission d'enquête (volume 3)

- **Lettre n° 1** : en date du 10 octobre 2012
Mme Marie-Françoise JANOT - 9 rue Albert Einstein - 67200 Strasbourg
- **Lettre n° 2** : en date du 16 octobre 2012
Docteur Thomas LUDIG - Co-gérant SIMSE
1 rue du Zagreb - 67300 Schiltigheim
- **Lettre n° 3** : en date du 22 octobre 2012 remise à la commission en main propre lors de la réunion publique du 25 octobre 2012.
M. Pierre LE GOFF - 5 rue Paracelse - 67200 Strasbourg
- **Lettre n° 4** : en date du 23 octobre 2012
M. Jean-Luc WEBER - SNC EUROLAC - 71 rue du Maréchal Foch - 67380 Lingolsheim
- **Lettre n° 5** : en date du 26 octobre 2012
M. Christian VOLTOLINI - résident de la Cité Nucléaire

- **Lettre n° 6** : en date du 17 octobre 2012
M. Francis RAUL - Président E puissance 3 (**courrier adressé à M. Roland RIES Président CTS et transmise en copie à la commission d'enquête**)
- **Lettre n° 7** : en date du 25 octobre 2012
M. D. KAROL - Directeur de l'EPSAN
- **Lettre n° 8** : en date du 26 octobre 2012
Mme Fabienne KELLER - Sénatrice du Bas-Rhin -Conseillère municipale et communautaire
- **Lettre n° 9** : en date du 26 octobre 2012
Mme Violaine DELARCHAND - Responsable Administrative de l'IUT Louis Pasteur - Schiltigheim. Pétition comportant 649 signatures, portées par les étudiants et les personnels de l'IUT Louis Pasteur de Schiltigheim.
- **Lettre n° 10** : en date du 30 octobre 2012
M. Jean-Daniel ZETER - Président du SDEA
M. Joseph HERMAL - Directeur Général du SDEA
- **Lettre n° 11** : en date du 1^{er} novembre 2012 (transmise également par courriel)
M. Roland REINBOLD - 8 rue de Dettwiller - 67200 Strasbourg
- **Lettre n° 12** : en date du 02 novembre 2012
M. François GIORDANI - Président de l'Association des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise (ASTUS)
- **Lettre n° 13** : en date du 03 novembre 2012
Mme Monique GRALL - 4 rue Lavoisier - 67200 Strasbourg
- **Lettre n° 14** : en date du 03 novembre 2012
Mme Françoise MERCADIE
142A route de Mittelhausbergen - 67200 Strasbourg
- **Lettre n° 15** : en date du 03 novembre 2012
M. Pierre OZENNE - Strasbourg
- **Lettre n° 16** : en date du 03 novembre 2012
M. Kevin BENOIT Président de l'association TC Alsace
- **Lettre n° 17** : en date du 26 octobre 2012
M. Jean-Luc HEIMBURGER - Président de la CCI Strasbourg et Bas-Rhin
- **Lettre n° 18** : en date du 31 octobre 2012
Mme Anne SCHUMANN - Conseillère municipale et communautaire
Groupe UMP/NC et indépendants
- **Lettre n° 19** : en date du 02 novembre 2012
Schilick Ecologie
- **Lettre n° 20** : en date du 29 octobre 2012
Comité des directeurs de laboratoire du campus de Cronembourg

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.

3.1.3 Observations portées sur le registre d'enquête du Centre socioculturel Victor Schoelcher de Cronenbourg (volume 3)

Ce registre comporte **7** observations :

- Mme Geneviève BIELLMANN et M. Henri BRENET - Membre du Conseil de quartier et administrateur du centre socioculturel de Cronenbourg
- M. et Mme CLAUDE - Habitants du quartier Cronenbourg et membres du Conseil de quartier
- Mme STOLL et M. BLOTT (Résidents rue Curie à Cronenbourg)
- Mme Anne LECAT (Résidente 3 rue de Romanswiller à Cronenbourg)
- M. Raymond RUSCH (Résident 11 rue Curie à Cronenbourg)
- Mme Bernadette HAETTEL
- M. HOELLINGER - 10 rue Charme à Schiltigheim

3.1.4 Observations portées sur les deux registres de la CUS (volume 3)

Ces registres comportent **3** observations ainsi que les copies des courriels et des courriers :

- Monsieur Kévin BAAL
- Madame Marie-Françoise JANOT
- Anonyme (signature illisible)

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

Ce registre comporte **7** observations :

- M. H. LE VIGOUROUX
- M. Vincent LEPORT
- M. Claude KRAUTH
- Monsieur Francis RAUL
- Madame Anne SOMMER
- Madame Geneviève SPRAUEL
- Monsieur Yves BOURGAREL

3.1.6 Observations portées sur le registre de la Mairie de Bischheim (volume 3)

Ce registre comporte **4** observations :

- M. Gaël THOMAS - 14 rue du Bouleau - 67300 Schiltigheim
- M. Fabien WEISS - 5 rue Oberlin - 67800 Bischheim

- Anonyme
- Monsieur F.GRIMM

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

Ce registre comporte **16** observations :

- M. Raymond RUSCH
- Docteur Thomas LUDIG
- M. Jean-Michel VAILLY (salarié Chambre de Métiers d'Alsace)
- M. Ch. BARBOT
- M. Roland ARBOGAST (Conseiller Municipal à Schiltigheim)
- Mme Laetitia HOLTZ
- Mme Michèle STROHMENGER
- Mme Denise SPINGOS (Conseil de Quartier +CMA)
- M. Pierre REIBEL - 58 rue du Faubourg National - 67600 Strasbourg
- M. Joël FORTHOFFER - 5 rue Thiergarten - 67600 Strasbourg
- Mme Odile BAUER -Salariée CMA - habitante Neudorf
- Mme Florence BURVINGT - salariée SDEA - habitante quartier Gare/halles
- M. Romain WEISSENBACHER - Société FOURJS - 7 rue de Dublin
- Maître Véronique DENNY - Avocate à FIDAL - 9 avenue de l'Europe
- M. Joseph CHUCRI - Président de l'APEK
(permanence au CSC de Cronembourg)
- Mme Suzanne TAZELMATI - 5 rue Paracelse - 67200 Strasbourg
(permanence au CSC de Cronembourg)

3.1.8 Observations transmises par courriels (volume 3)

16 observations ont été transmises par courriel

1. Monsieur C. Duval
2. Monsieur Eric FINCK
3. Docteur Thomas LUDIG
4. Madame Christel KOHLER
5. Monsieur et Madame Alain LECAT
6. Pétition de l'ECAM
7. Mme Nathalie GIUBILEI Porte Parole EELV CUS Nord

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.

8. Mme Anne-Lise COLLET
9. Madame Françoise MERCADIE
10. Monsieur Didier LOZACHMEUR
11. Monsieur Patrick WILMS
12. Madame Pascale BERGMANN
13. Monsieur Rolf ENSMINGER
14. Monsieur Frédéric LE JEHAN
15. CARD 67
16. Monsieur Arnaud LEHMANN

Courriel adressé conjointement par courriers

- M. Roland REINBOLD - 8 rue de Dettwiller - 67200 Strasbourg
(transmis également par courrier - lettre n° 11)

3.2. Analyse thématique

Les observations du public (registres, courriers et courriels) enregistrées au cours de l'enquête sont regroupées dans les **6 thèmes** suivant :

1. Information du public
2. Le projet BHNS
3. Les lignes CTS et Réseau 67
4. Les stations
5. Les aménagements
6. L'environnement

Conjointement à ces thèmes, la commission d'enquête présente également 6 questions au Maître d'Ouvrage (Point n° 7).

3.3. Réunion de clôture d'enquête et demande de mémoire en réponse

Les observations regroupées par thèmes ont été commentées en détail et portées à la connaissance du Maître d'Ouvrage, Monsieur Gilles BROCHARD et Monsieur Laurent HERVE par la commission d'enquête lors de la réunion qui s'est tenue le 12 novembre 2012 au siège de la CUS. Conjointement à cette présentation, une demande de mémoire en réponse listant les points essentiels soulevés par le public (volume 2, annexe 11) à été remise le même jour au Maître d'Ouvrage par la commission d'enquête.

3.4. Réponses du Maître d'Ouvrage

Par mail en date du 21 novembre 2012 (volume 2, annexe 12) le Maître d'Ouvrage a adressé à la commission d'enquête, les réponses au mémoire au travers desquelles il s'est prononcé d'une manière précise et concise sur la totalité des observations.

3.5. Tableau des observations

Le tableau ci-dessous présente les observations du public classées par thèmes dont chacune est associée à l'analyse de la commission d'enquête, à la réponse du Maître d'Ouvrage et à l'avis de la commission d'enquête.

1. Information du public

N°	Observations du public	Analyse de la commission d'enquête	Réponse du pétitionnaire	Avis de la commission d'enquête
1	<p><u>Mme Geneviève BIELLMANN</u> <u>M. Henri BRENET, l'A.P.E.K.</u></p> <p>Manque d'information concernant le projet et sur la tenue d'une enquête publique. Plaquettes d'information et flyers non reçus. Déploie l'absence de publicité dans les bulletins "Strasbourg Magazine" et "CUS Magazine")</p>	<p>La publicité de la présente enquête publique a été réalisée conformément à l'article R.123-11 du Code de l'Environnement.</p> <p>En complément, la CUS a portée l'information au public par le biais de différents vecteurs : plaquettes, flyers, expositions, site internet, communiqué de presse. Par ailleurs, l'enquête a également fait l'objet de plusieurs articles dans les quotidiens régionaux et locaux.</p>	<p>Le projet a fait l'objet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de deux réunions publiques les 25 et 29 octobre. - de cinq expositions dont une sur le site internet de la CUS - de plusieurs articles avant et durant l'enquête dans le journal des DNA - de la distribution de 4600 invitations pour les réunions publiques - de la distribution de plus de 1500 plaquettes de présentation du projet - d'affichage de l'arrêté de l'ouverture de l'enquête : à la CUS, au centre-socio-culturel à Cronembourg, à la Mairie de Schiltigheim et à celle de Bischheim (lieux d'exposition). De plus, il était également sur les panneaux jaunes réglementaires qui se trouvaient sur le tracé du BHNS (Gare, rue du Rieth, place Arago, IUT de Schiltigheim, avenue de l'Europe. 	<p>Le public a été informé d'une manière satisfaisante. Toutefois, une publicité supplémentaire dans les bulletins "Strasbourg Magazine" et "CUS Magazine" aurait effectivement pu couvrir une population encore plus importante.</p>
2	<p><u>Mme Geneviève BIELLMANN</u> <u>M. Henri BRENET, Mme Françoise MERCADIE, L'A.P.E.K. Mme Anne SCHUMANN</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Complexité du dossier d'enquête et manque de lisibilité des documents et plans, • études TTK non accessible par le public, • études complémentaires demandées par la DREAL absentes du dossier d'enquête, 	<p>Le dossier d'enquête est destiné avant tout à apporter les informations nécessaires et indispensables sur le projet au grand public. Il est à noter effectivement que certaines représentations graphiques manquent de clarté. A ce titre, la commission a demandé des plans supplémentaires au Maître d'Ouvrage pour apporter une meilleur compréhension du projet au public lors des permanences.</p>	<p>Le projet de BHNS couvre une zone d'étude étendue (plus de 5 kms de tracé) d'une part et nécessite des études règlementaires dans de multiples domaines (milieu naturel, milieu physique, humain, circulation, stationnement, etc...) d'autre part qui peut donner cette impression de complexité. Le maître d'ouvrage a donc souhaité avec les panneaux d'information et les plaquettes informer et expliquer le plus sommairement possible les objectifs, enjeux et impacts du projet.</p>	<p>Au vu de la complexité du dossier, la commission approuve les initiatives prises par le Maître d'Ouvrage quant à la production de plaquettes d'informations et la tenue des différentes expositions.</p>

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.

	<ul style="list-style-type: none"> • les raisons du choix du BHNS ne sont pas clairement développées, • informations partielles et partiales données par la CUS, • la cohérence avec le SOTERS n'est pas établie. 	Par ailleurs, les études complémentaires non produites dans le dossier sont disponibles sur demande adressée au Maître d'ouvrage.	Par ailleurs, la commission d'enquête est à la disposition du public pour expliquer, informer et demander des compléments d'information au maître d'ouvrage si nécessaire.	
3	<u>Mme Florence BURVINGT</u> Demande que le rapport, les conclusions et l'avis motivé de la commission d'enquête soient mis en ligne sur le site internet de la CUS.	Ce choix appartient au Maître d'ouvrage. La commission ne voit toutefois pas d'objection à cette demande.	Le rapport de la commission d'enquête sera annexé à la future délibération relative à la déclaration de projet qui reste accessible par le public à sa demande. Il n'est pas d'usage à ce jour de mettre en ligne les rapports de commission d'enquête.	La commission prend acte de la décision du Maître d'ouvrage

2. Le projet BHNS

M. Eric FINCK, M. Roland ARBOGAST, M. Gaël THOMAS, M. Pierre REIBEL, M. Jean-Daniel ZETER, M. Joseph HERMAL, M. Pierre LE GOFF, Mme Laetitia HOLTZ, Mme Florence BURVINGT, Mme Véronique DENNY, M. Fabien WEISS, M. Jean-Luc HEIMBURGER se prononcent tout particulièrement en faveur du projet compte tenu des avantages induits.

N°	Observations du public	Analyse de la commission d'enquête	Réponse du pétitionnaire	Avis de la commission d'enquête
4	<u>M. Fabien WEISS, M. Pierre OZENNE, Mme Anne SOMMER</u> Nécessité d'une articulation Est-Ouest (Schiltigheim/E3)	Actuellement cette articulation se fait par les lignes 50 et 70. La restructuration du réseau modifiera en partie le tracé de la ligne 50, délaissant une partie de Cronenbourg, notamment la station Ecole de Chimie. Par ailleurs, le taux de rotation de ces lignes apparaît insuffisant par rapport à la demande. Ces aspects sont pris en compte et développés dans nos conclusions.	Le projet de BHNS, future ligne structurante de transports collectifs de l'agglomération strasbourgeoise s'accompagne de la restructuration du réseau bus et notamment les lignes de rocade « Est-Ouest » représentées par les lignes de bus inter quartiers et intercommunales N°50 et N°70.	Le Schéma Directeur des Transports Collectifs à l'horizon 2025 ne répond pas aux préoccupations actuelles du public.
	<u>Mme Geneviève SPRAUEL</u> Favorable au projet mais souhaite la totalité du tracé en site propre pour garantir les temps de parcours et assurer la sécurité des différents flux de circulation.	Le tracé à pour objectif d'offrir le meilleur service possible au meilleur coût pour la collectivité.	A plus long terme, le Schéma Directeur des Transports Collectifs à l'horizon 2025 prévoit la création de lignes de rocade structurantes répondant à cette « nécessaire articulation ».	En conséquence, la commission considère que le redéploiement proposé n'est pas adapté aux besoins. Elle émettra ses recommandations dans ses conclusions.

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.

5	<p><u>Mme Françoise MERCADIE</u></p> <p>Le bien fondé du projet BHNS n'est avéré que la semaine, le matin et le soir.</p>	<p>Les rotations du BHNS sont adaptées aux différentes plages horaires de manière à optimiser les trajets.</p>	<p>La semaine est effectivement plus dimensionnante que le week-end car une partie du tracé du BHNS dessert une grande zone d'activités. L'étude socio-économique réalisée par le maître d'ouvrage a par ailleurs montré la rentabilité de l'opération.</p>	<p>La commission estime que le projet intègre bien la volonté de maîtriser à terme les déplacements automobiles au travers d'une cohérence entre le renforcement de l'armature urbaine et l'architecture du réseau interurbain.</p>
6	<p><u>Mme Fabienne KELLER</u> <u>Sénatrice du Bas-Rhin</u></p> <p>Le choix du tracé BHNS doit permettre à moyen/long terme de transformer la plateforme en tramway afin de faire jouer pleinement l'effet réseau des transports publics dans l'agglomération.</p> <p>C'est pourquoi il s'agit de prendre les mesures qui permettront l'évolution du mode de transport. Il est essentiel de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • réserver les emprises foncières pour l'accueil d'un tramway en site propre, • analyser les différents itinéraires BHNS afin de faciliter l'insertion à moyen terme d'un tramway en tenant compte des croisements et contacts avec les lignes A/D et C que se soit dans le choix du terminus Gare Centrale/Rotonde ou dans d'autres secteurs tels que la rue Wodli ou la traversée du secteur Campus/CNRS. <p>Souligne également que le choix d'un matériel particulier pour le BHNS doit être respectueux de sa compatibilité avec les biens articulés déjà en service dans le parc de la CTS pour garantir un fonctionnement efficace et optimal du réseau existant des transports publics.</p>	<p>L'objectif du BHNS est de pouvoir satisfaire dans des conditions optimales et à moindre coût la desserte du tissu urbain et des différents pôles d'activités situés sur l'axe Nord-ouest de l'agglomération strasbourgeoise.</p>	<p>La plateforme du BHNS a une largeur de 7m ce qui est largement compatible avec l'insertion d'un gabarit de tramway à terme si cela devait être nécessaire. Le maître d'ouvrage rappelle cependant que les études de transport ont montré que le Bus à haut niveau de service est la solution économique adaptée pour répondre à la demande.</p> <p>Par ailleurs, le conseil de communauté du 15 avril 2011 a arrêté les périmètres de sauvegarde visant à préserver – selon les dispositions prévues par les articles L 111-10 et R 111-47 du Code de l'Urbanisme, la faisabilité des infrastructures ainsi que des équipements et des aménagements nécessaires à la mise en œuvre du projet de BHNS "Nord-Ouest" à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les emprises du tracé du projet, ainsi que de stations prévues ; - les emprises des pôles d'échanges multimodaux associés. <p>Les voiries et corridors concernés par l'insertion de ces infrastructures, équipements et aménagements sont reportés sur les fonds de plan en prévoyant une emprise de trente mètres de part et d'autre de l'axe du tracé y compris sur la variante de tracé du CNRS.</p>	<p>La commission considère que le Maître d'Ouvrage apporte d'une manière exhaustive tous les éléments de réponses.</p>

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.

	Estime que la desserte du nord-ouest de l'agglomération par le BHNS est une solution provisoire et doit préparer l'arrivée du tramway. Il est indispensable que le choix du tracé et du matériel se fasse par anticipation et permette une véritable respiration et connexion de l'E3 au centre de Strasbourg. C'est une condition du développement et du dynamisme de notre territoire.		En ce qui concerne le matériel roulant, il est envisagé un bus de grande capacité avec un confort et des services équivalents à celui du tramway et alimenté au gaz, technologie déjà maîtrisée par l'exploitant CTS car plusieurs bus au gaz existent déjà sur le réseau actuel. Les systèmes d'information voyageurs, de billettique, etc... seront compatibles avec celui existant sur le réseau tram actuel tout en bénéficiant des dernières avancées technologiques.	
7	<u>M. Jean-Michel VAILLY, Mme Odile BAUER, l'A.P.E.K, Mme Monique GRALL, Mme Françoise MERCADIE, M. OZENNE, Mme Anne SCHUMANN</u> Sceptique quant aux avantages d'un tel investissement par rapport aux bénéfices d'utilisation de service. Il n'est pas démontré que les besoins en matière de transport en commun de Cronembourg et de l'E3 soient identiques. L'investissement consenti par la CUS n'apporte pas un gain significatif en termes de durée de trajet et de capacité.	Analyse identique au point n° 6.	L'étude socio-économique jointe en annexe au dossier d'enquête indique un taux de rentabilité immédiat compris entre 6.06% et 8.15% entre l'hypothèse haute et l'hypothèse basse pour un objectif de 4%. Par ailleurs, il est à ajouter également d'autres bénéfices importants tels que : - l'attractivité du service, régularité améliorée et niveau de confort, - gain d'image et d'attractivité pour les secteurs desservis, - la requalification des espaces publics des quartiers traversés.	Les réponses apportées par le Maître d'Ouvrage démontrent bien le taux de rentabilité du projet BHNS.
8	<u>M. OZENNE</u> 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.	Il peut-être admit que l'insertion de nouvelles emprises de transport en commun ait partiellement un impact sur la circulation. Néanmoins le développement économique dans certains secteurs est également un facteur préjudiciable.	Sur une partie du projet (zone nord de l'avenue de l'Europe à Schiltigheim, partie sud de la rue d'Hochfelden, par exemples), le nombre de voies réservées à la circulation automobile sera réduit de moitié tout en restant compatible avec les volumes de trafic. Par contre l'aménagement de l'infrastructure est conçu de manière globale en intégrant également les modes doux avec notamment la création de pistes cyclables là où elles n'existaient pas.	Les aménagements nouveaux réalisés dans le cadre du projet permettront effectivement une bonne intégration des voies destinées aux déplacements doux.

Enquête publique

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

			Par ailleurs, le projet sera une opportunité pour requalifier des espaces publics tels que le rond-point de la gare aux marchandises et le cœur de la cité nucléaire.	
9	<u>M. Vincent LEPORT</u> Souhaite un maillage entre le projet BHNS et le projet TRAM (axe avenue du général De Gaulle) en reliant Chambre de métiers à cet axe.	Il appartient au Maître d’Ouvrage d’apporter les éléments de réponse.	Les lignes de bus intercommunales et inter quartiers N°70 et 50 assureront au droit de l’Espace Européen de l’Entreprise les liaisons entre les lignes structurantes du réseau telles que le BHNS et le tram envisagé sur la rue du général de Gaulle.	La commission prend acte.
10	<u>M. Jean-Michel VAILLY,</u> <u>Mme. Denise SPINGOS,</u> <u>Mme. Laetitia HOLTZ,</u> <u>Mme Odile BAUER,</u> <u>Mme Suzanne TAZELMATI,</u> <u>ASTUS</u> <u>M. H. LE VIGOUROUX</u> Interrogations sur le temps de parcours du BHNS, susceptible d’être supérieur à celui de la ligne 19, ainsi que sur sa fréquence (6 à 8 mn) notamment le weekend.	Interrogations légitimes dont seul le Maître d’Ouvrage peut apporter des chiffres précis.	La vitesse commerciale du BHNS sera bien supérieure à celle de la ligne 19 grâce aux couloirs bus et à la priorité aux feux : aujourd’hui, la vitesse commerciale de la ligne 19 est entre 15.4 km/h et 17.6 km/h et celle calculée du BHNS oscille entre 19 et 20 km/h. Les temps de parcours issus du modèle en <u>situation initiale en PPM</u> sont les suivants : De Cité Nucléaire vers Gare : 14min De Cité Nucléaire vers HDF : 16min De E3 vers Gare : 18min De E3 vers HDF : 20min En <u>situation future en PPM</u> : De Cité Nucléaire vers Gare : 10min De Cité Nucléaire vers HDF : 16min De E3 vers Gare : 14min De E3 vers HDF : 20min La fréquence prévue aux heures de pointe sera de 6 minutes en semaine. Le week-end, celle-ci sera basée sur celle du tramway dont la fréquence est de 6 à 8 minutes le samedi et dimanche.	Les réponses apportées par le Maître d’Ouvrage sont suffisamment précises et complètes.

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.

11	<p><u>l'A.P.E.K.</u> Le BHNS ne desservira que 18000 personnes sur 5 km. Une extension de la ligne C de la Gare vers Koenigshoffen et Eckbolsheim desservirait 48000 personnes sur une longueur identique. La CUS n'a donc pas donné la priorité d'investissement à un projet plus rentable que le BHNS, d'où une erreur manifeste d'appréciation.</p>	<p>Il appartient au Maître d'Ouvrage de confirmer ou d'infirmes ces chiffres.</p>	<p>Le potentiel de population/emplois desservis par le futur tramway dans le corridor entre Koenigshoffen et Eckbolsheim est de 30 000 personnes environ à l'horizon 2018 sur une longueur sensiblement équivalente.</p>	<p>Les chiffres apportés par le Maître d'Ouvrage sont suffisamment explicites.</p>
12	<p><u>Mme Suzanne TAZELMATI</u> Les statistiques révèlent que 30% des usagers vont à la Gare. Les 70% restants ne sont pas prise en compte.</p>	<p>Il appartient au Maître d'Ouvrage d'apporter les éléments de réponses.</p>	<p>L'enquête réalisée par la CTS en mars 2010 a révélé que la destination principale pour les Cronenbourgeois était le centre-ville de Strasbourg avec une part importante sur le secteur Gare dont les résultats sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - environ 30 % des clients de la ligne 19 viennent de ou vont à la station Gare Centrale - la principale Origine-Destination effectuée par les clients de la ligne 19 est Gare Centrale-Espace Européen de l'Entreprise (environ 20% des clients interrogés) - la majorité des clients qui vont à l'Espace Européen de l'Entreprise viennent de la gare (Prédominance identique au retour) - 73 % des clients qui viennent de la station Gare Centrale vont à l'Espace Européen de l'Entreprise (pourcentage identique au retour) - les clients qui viennent du centre ville (arrêts Les Halles ou Homme de Fer) vont plutôt à la Cité Cronenbourg (déplacements identiques au sens retour) <p>Ces éléments justifient le terminus du tracé à la gare centrale de Strasbourg.</p>	<p>La réponse apportée par le Maître d'Ouvrage est basée sur des données factuelles issues d'une enquête réalisée par la CTS en 2010.</p>

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.

13	<p><u>M. C. DUVAL</u></p> <p>Propose une étude d'un seul BHNS reliant Koenigshoffen à Vendenheim passant par la gare, la Rotonde, l'espace européen d'entreprises puis le centre de Schiltigheim.</p> <p>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.</p>	<p>L'objectif du BHNS est de couvrir une plus large zone de chalandise située au Nord de Cronenbourg ainsi qu'une couverture intégrale de la Cité des Sciences en relation directe avec le centre-ville.</p>	<p>L'axe ouest de desserte de Koenigshoffen et l'axe nord de desserte de la route de Brumath qui traverse Schiltigheim sur un long linéaire font actuellement l'objet d'études de transport dans la perspective de réalisation d'un mode structurant de transports publics conformément au schéma directeur des transports collectifs 2025 de la CUS.</p> <p>La liaison piétonnière nécessite d'emprunter une passerelle piétonne (à construire) d'une portée de plus de 200 mètres de long pour rejoindre les premiers quais puis de marcher encore 150 mètres pour rejoindre la place et le réseau tram et bus urbains et interurbains.</p>	<p>La commission approuve les études complémentaires en cours quant à la perspective de réalisation d'un mode structurant de transports publics conformément au schéma directeur des transports collectifs 2025 de la CUS.</p>
14	<p><u>M. Roland REINBOLD</u></p> <p>Le projet BHNS devrait prendre en compte la VLIO, une variante ayant un terminus au centre ville, l'avenir de la pénétrante des Halles, l'avenir du site de la gare de marchandises, la densification du quartier de Cronenbourg et le maintien d'un accès correct au quartier Cronenbourg en venant du centre ville.</p>	<p>Le dossier d'enquête intègre déjà le projet VLIO.</p> <p>Une variante ayant un terminus au centre ville aurait solutionné le problème du retournement du BHNS devant la gare. Mais cette option ne répondrait pas aux besoins établis par les études d'avant projet.</p>	<p>Les études de circulation intègrent la réalisation de la VLIO. Les projets d'urbanisation sont intégrés dans les études de transport de l'avant-projet.</p> <p>Le choix du terminus à la gare a été justifié par rapport aux études de fréquentation, de circulation, de temps de déplacement des usagers et des coûts d'investissements et d'exploitation.</p>	<p>La réponse du Maître d'Ouvrage est en adéquation avec les résultats des études réalisées en amont.</p>
15	<p><u>Mme. Denise SPINGOS</u></p> <p>Est persuadé que le projet BHNS est lié à l'obligation de la mise aux normes (accès des véhicules aux handicapés) pour 2015.</p>	<p>Au vu du dossier d'enquête, le projet intègre cette réglementation mais n'a pas été initié sur cette condition.</p>	<p>Le projet de BHNS n'est pas la conséquence de la loi « accessibilité » de février 2005. Il répond avant tout à des problématiques de déplacements.</p> <p>Cependant, le projet est conçu en respect de la loi de février 2005 qui oblige les autorités organisatrices de transports de se mettre en conformité au regard des problématiques d'accessibilité pour l'année 2015.</p> <p>Un schéma directeur d'accessibilité a d'ailleurs été établi et validé par le conseil de CUS le 18/12/2009.</p>	<p>Réponse conforme aux objectifs du BHNS</p>

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.

16	<p><u>M. Claude KRAUTH</u></p> <p>Souhaite que le croisement des lignes BHNS s'effectue sur des plateformes spéciales pour les sections étroites.</p>	<p>Il appartient au Maître d'Ouvrage d'apporter les éléments de réponses.</p>	<p>A ce stade des études, il a été envisagé deux types de configuration : des sites propres intégraux pour le BHNS là où les emprises étaient disponibles et là où les contraintes de circulation l'imposaient. Dans le secteur de la cité nucléaire par exemple, les études de circulation ont montré que les volumes de trafic n'étaient pas incompatibles avec la circulation du bus en site mixte ce qui permet également de limiter les impacts fonciers et environnementaux.</p>	<p>L'insertion du BHNS en site mixte répond en partie à la question posée.</p> <p>S'agissant des tronçons en site propre, le tracé n'est pas confronté à des sections étroites.</p>
17	<p><u>Mme Christel KOHLER</u></p> <p>Souhaite un nombre de places assises suffisantes pour le BHNS.</p>	<p>Le seuil permettant de définir un nombre de places assises suffisantes n'est pas connu.</p>	<p>Le matériel roulant sera conforme à la réglementation en vigueur. Par ailleurs, la capacité de l'offre proposée par le BHNS correspond au potentiel de fréquentation attendu sur cette ligne. Il y aura plus de 40 places assises dans les véhicules.</p>	<p>Les critères définissant le nombre de places assises sont respectés.</p>
18	<p><u>Mme Christel KOHLER</u></p> <p>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.</p>	<p>Avec un terminus BHNS à la Gare Centrale, les strasbourgeois du centre ne semblent pas être impactés.</p>	<p>L'implantation des stations a été réalisée pour respecter une distance générale de 400 m environ entre les stations comme cela se fait sur le réseau tramway. Ainsi, nous avons au cœur du quartier de Strasbourg/Gare/centre-ville 3 stations : Gare, Wodli et CTS. La première est située à proximité des stations tram des lignes A/C et D de la gare centrale et la seconde à proximité de la station faubourg de Saverne de la ligne C.</p>	<p>Le maillage entre les différents transports collectifs est pertinent.</p>

2.1. Quartier Gare Centrale

19	<p><u>Mme. Laetitia HOLTZ</u> <u>M. Jean-Michel VAILLY</u></p> <p>Conditions difficiles de transfert entre le tram (sous sol de la gare) et le BHNS (en surface) et craignent que ce transfert ne soit bien plus pénible que le changement actuellement effectué à la Rotonde.</p>	<p>La différence de niveau peut présenter quelques contraintes, non une pénibilité.</p>	<p>Les escalators de la station souterraine et les ascenseurs facilitent la vitesse et le confort des déplacements entre le tramway et la station du BHNS. A noter que la station 'Gare' du BHNS sera implanté à proximité de la station terminus ligne C.</p>	<p>Les dispositions actuelles permettent effectivement un transfert dans des conditions satisfaisantes.</p>
----	--	---	--	---

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.

20	<p><u>M. Joël FORTHOFFER</u> S'interroge sur le phasage des travaux et la circulation/stationnement des circulations du BHNS/circulation régulière TER et services de substitution. Les travaux sur lignes LGVEE occasionneront en 2013 et 2014 un certain nombre de mise sur route des services TER.</p>	<p>Il appartient au Maître d'Ouvrage d'apporter les éléments de réponse.</p>	<p>Dans le cadre des travaux prévues sur les lignes LGV et TER, une coordination des différentes autorités organisatrices des transports a été mise en place par RFF et la SNCF : la CUS participe aux groupes de travail constitués à cet effet pour palier aux dysfonctionnements éventuels tels que la dégradation des conditions de circulation par exemple.</p>	<p>Une coordination des différentes parties prenantes est effectivement indispensable. Le Maître d'Ouvrage s'engage dans ce sens.</p>
21	<p><u>M. Joël FORTHOFFER</u> S'interroge sur l'accessibilité des parkings souterrains des immeubles situés dans le quartier de la gare avec la mise en circulation du BHNS.</p>	<p>Il n'apparaît pas dans le dossier d'enquête que les parkings souterrains des immeubles situés dans le quartier de la gare soient impactés. Le Maître d'Ouvrage devra confirmer.</p>	<p>Le projet n'impactera pas l'accessibilité aux parkings souterrains.</p>	<p>La commission prend acte.</p>
22	<p><u>ASTUS</u> Déploie la non prise en compte d'une liaison ferrée directe entre la gare Centrale et l'E3.</p>	<p>Cette option relève du Conseil Général.</p>	<p>Ce point avait déjà fait l'objet d'une réponse de la part de la communauté urbaine de Strasbourg dans le cadre de la concertation réglementaire de 2011. Ce projet de liaison ferrée ne répond pas aux objectifs du projet de créer une ligne de transport en commun urbaine avec des arrêts de proximité au cœur de l'urbanisation actuelle et future.</p>	<p>La commission prend acte.</p>
23	<p><u>ASTUS</u> S'interroge sur la coexistence efficiente en termes d'écoulement fluide du trafic à la fois du BHNS et des bus des lignes 2, 10, réseau 67 et des futurs TSPO dans les couloirs réservés au transport en commun.</p>	<p>Il appartient au Maître d'Ouvrage d'apporter les éléments chiffrés sur cette situation.</p>	<p>Aujourd'hui, l'ensemble des lignes du réseau urbain (lignes 2 et 10 : 20 bus à l'heure de pointe), les lignes du réseau 67(17 cars à l'heure de pointe) utilisent le couloir bus en direction de la gare centrale sans dysfonctionnement majeur pour ces lignes et représentent <u>37 véhicules par heure</u>.</p> <p>Demain, il sera ajouté 10 véhicules du BHNS à l'heure de pointe et il y aura 24 cars du réseau 67 par heure dans la configuration "TSPO" soit un total de <u>54 véhicules par heure (20+10+24)</u>. Il n'y aura donc que peu d'effet négatif sur le fonctionnement des couloirs bus du boulevard Wilson.</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage apporte un éclairage suffisamment clair pour répondre aux interrogations du public concernant la coexistence des différents flux de circulation.</p>

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.

24	<p><u>ASTUS</u></p> <p>Dénonce des trajets inutiles à vide (demi-tour) entre le terminus de la gare Centrale et le faubourg National.</p>	<p>L'addition de ces rotations représente sur une semaine complète une distance de 751 km à vide, ce qui correspond à plus de 150 trajets entre la Gare Centrale et l'Espace Européen de l'Entreprise. Ce constat mérite une réflexion quant au surcoût inutile que représente cette manœuvre.</p>	<p>Le choix de réaliser le demi-tour au droit du faubourg national a été fait pour éviter des travaux lourds sur la place de la Gare et aussi pour ne pas générer d'autres problèmes d'exploitation, avec les taxis notamment. Il s'agit d'un retournement haut-le-pied qui ne pénalise pas la clientèle.</p>	<p>Dans ses conclusions la commission d'enquête recommandera au Maître d'Ouvrage de mener une étude visant une possible réduction de ce trajet à vide.</p>
<h2>2.2. Carrefour Wilson/Wodli</h2>				
25	<p><u>L'A.P.E.K, M. Roland REINBOLD, Mme Françoise MERCADIE, Mme Anne SCHUMANN</u></p> <p>La suppression du "tourne à gauche" rue Wodli implique le report du trafic sur des itinéraires déjà chargés, notamment vers la rue de Koenigshoffen sur laquelle doit être réalisé le tram conduisant à une réduction de trafic auto. Il y a là manifestement une contradiction incompréhensible.</p>	<p>Sur la globalité du tracé BHNS, le carrefour Wilson/Wodli est effectivement l'un des points le plus critique du tracé en termes de concentration du trafic. Cette situation s'explique par une importante convergence du trafic.</p> <p>La suppression du tourne à gauche à été initiée pour une meilleure insertion du BHNS dans la rue Wodli. Toutefois, les variantes proposées sur le report du trafic qu'elle génère n'apparaissent pas pleinement satisfaisantes.</p>	<p>La suppression du tourne à gauche fait suite à la concertation règlementaire où des habitants ont demandé l'étude d'un site propre pour le bus pour la performance du BHNS (temps de parcours, régularité). La suppression de ce mouvement augmentera de façon marginale les charges de trafic sur le carrefour de la Porte-Blanche : + 3%.</p>	<p>La commission estime que le Maître d'Ouvrage a tendance à minimiser les conséquences réelles de la suppression de ce tourne à gauche.</p> <p>Une solution appropriée à cette situation devrait pouvoir être trouvée à l'issue d'une période d'observation.</p>
26	<p><u>Mme Suzanne TAZELMATI, Mme Anne SCHUMANN</u></p> <p>Engorgement et dangerosité du croisement Wilson/Wodli compte tenu de l'importance du flux de circulation.</p>		<p>Avec la suppression du tourne à gauche, le trafic du carrefour sera allégé ce qui va également contribuer à réduire sa saturation de 5%.</p>	
<h2>2.3. Quartier Cronenbourg - CNRS</h2>				
27	<p><u>Mme Monique GRAL</u></p> <p>Interrogations sur la création d'un site propre sur la route de Hochfelden compte tenu de la largeur de la voie. Un marquage au sol aurait été moins onéreux.</p>	<p>Le marquage au sol moins onéreux n'est toutefois pas de nature à garantir une parfaite sécurité des usagers.</p>	<p>La réalisation de l'aménagement s'accompagne d'un projet de requalification paysagère de l'ensemble de la voirie avec la réalisation de plantations. La réalisation d'un simple marquage au sol est certes moins coûteuse mais aussi moins lisible qu'un site propre central avec des alignements d'arbres.</p>	<p>La commission rejoint la position du Maître d'ouvrage.</p>

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.

28	<p><u>l'A.P.E.K</u></p> <p>Dénoncent le délaissement de la desserte du cœur de la citée (rues du Champs de Manœuvre, Curie, Galilée, Stutzheim, Berstett, Loess...)</p>	<p>La commission prend acte de cette observation.</p> <p>Une modification du tracé de la ligne 19 peut être la solution à ce problème.</p>	<p>L'objectif d'un réseau de transport en commun structurant est de desservir efficacement (rapidité, fréquence) les zones les plus densément peuplées. A ce titre, le trajet le plus direct est plus efficient.</p> <p>En complément, la réorganisation du réseau bus associé au projet de BHNS permettra, avec le nouveau tracé de la ligne 19, de desservir le secteur concerné par les voiries précitées.</p>	<p>Dans ses conclusions la commission recommandera au Maître d'Ouvrage la prise en compte de cette desserte qui apparaît indispensable pour les habitants de ce quartier.</p>
29	<p><u>Mme Anne LECAT</u></p> <p>Engorgement du trafic dû au réaménagement de la chaussée (carrefour rue Dettwiller/rue de Hochfelden). Engorgement également au carrefour rue Jacob/route de Mittelhausbergen générant des difficultés pour sortir des petites rues (Ormes, Romanswiller).</p>	<p>La commission est consciente de cette situation critique et des dangers potentiels qu'elle représente.</p> <p>La mise en place de feux directionnels et le rallongement de la voie de "tourne à gauche" dans la rue de Dettwiller sont donc des réaménagements indispensables pour faire face à cette situation.</p>	<p>La rue de Dettwiller a subi une augmentation de trafic depuis la réalisation de la percée Jules Verne au droit de la route de Mittelhausbergen, projet indépendant du projet de BHNS.</p> <p>Enfin, le carrefour Dettwiller/Hochfelden sera redimensionné pour tenir compte de l'ensemble des flux dans le cadre du projet.</p>	<p>Compte tenu de la dangerosité et des difficultés que représentent le débouché de la rue de Dettwiller sur la rue Hochfelden, la commission d'enquête estime que les mesures prises par le Maître d'Ouvrage sont de nature à réduire sensiblement la congestion sur ce carrefour de manière à obtenir un niveau de service acceptable et accroître la sécurité.</p>
30	<p><u>Mme Françoise MERCADIE</u></p> <p>Demande une amélioration des transports en commun dans le quartier Cronembourg, Est Schiltigheim, Ouest (Rue de Hochfelden, secteur Kepler, secteur Schiltigheim, quartier pavillonnaire à l'arrière des tours Keppler, cité secteur Fresnel, Lavoisier)</p>	<p>La commission prend acte de cette observation.</p> <p>Une modification du tracé de la ligne 50 peut être la solution à ce problème.</p>	<p>Le redéploiement de la ligne bus CTS/N°50 sur le secteur « Kepler » améliorera la desserte en transport en commun.</p> <p>Celle-ci passera via la rue du Rieth, la rue d'Hochfelden prolongée, la rue Kepler, la rue du Charme pour rejoindre la route d'Hausbergen.</p>	<p>Dans ses conclusions la commission recommandera au Maître d'Ouvrage la prise en compte de la desserte de ce secteur.</p>
31	<p><u>Les 54 étudiants et équipe enseignante de l'ECAM Strasbourg-Europe</u> <u>Les 700 étudiants et les 100 personnels de l'IUT Louis Pasteurs de Schiltigheim</u> <u>M. Christian VOLTOLINI,</u> <u>l'A.P.E.K,</u> <u>ASTUS</u> <u>Mme Anne SCHUMANN</u></p>	<p>La traversée du CNRS présente effectivement des avantages non négligeables, tels un gain de temps, une réduction du coût de l'infrastructure, l'évitement du passage en site mixte de la rue Becquerel et la possibilité de pouvoir desservir des complexes scolaires et universitaires (Lycée Charles de Foucault, l'ECAM, Louis Pasteur).</p>	<p>L'analyse comparative des variantes de tracés au travers le Campus/CNRS et de contournement nord du site a montré tout l'intérêt de la variante au travers le Campus/CNRS notamment le potentiel d'étudiants et de salariés (IUT 700 étudiants, 62 enseignants et enseignants chercheurs, 30 personnels techniques et administratifs, 150 intervenants extérieurs dont de nombreux professionnels), ECAM (500 étudiants),</p>	<p>Dans ses conclusions la commission recommandera au Maître d'Ouvrage la poursuite des concertations entre la CUS et les différentes parties prenantes (CROUS, Université et CNRS) afin de pouvoir optimiser ce tracé.</p>

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.

	<p>Demande un tracé du BHNS traversant le campus du CNRS avec un arrêt à proximité de l'IUT.</p>	<p>Cette option reste pour l'heure au stade des négociations.</p>	<p>Lycée Charles de Foucault (540 élèves, 56 enseignants,...) qui pourrait bénéficier d'une station à proximité de ces établissements (à plus de 300 m de l'IUT dans l'autre variante). Une concertation approfondie qui n'a pu aboutir jusqu'à présent est en cours avec le CROUS, l'université et le CNRS (cf. point 32 également)</p>	
32	<p><u>Comité des directeurs de laboratoire du campus de Cronembourg</u></p> <p>Défavorable à la traversée du campus du CNRS au regard du faible gain temps obtenu, de l'importance de l'investissement financier, de la qualité de travail des personnels sur le campus, des impacts vibratoires engendrés sur les équipements et l'aspect sécuritaire du site.</p>	<p>La commission est en désaccord avec cette observation compte tenu des avantages avérés que présente la traversée du CNRS.</p>	<p>L'analyse comparative des variantes de tracés au travers le Campus/CNRS et de contournement nord du site a montré tout l'intérêt de la variante au travers le Campus/CNRS notamment le potentiel d'étudiants et de salariés.</p> <p>En ce qui concerne les aspects financiers, les coûts d'investissements et d'exploitation sont plus faibles pour la variante qui traverse le site. Ce tracé n'a évidemment pas pour objectif de nuire à la qualité du travail des salariés du Campus/CNRS mais, au contraire de leur apporter un moyen de transport performant pour faciliter leur déplacement.</p> <p>A la demande des représentants de l'université, du CROUS, du rectorat et du CNRS, le maître d'ouvrage a engagé des études de vibration en cours de production et constitué un groupe de travail avec l'ensemble des acteurs pour examiner plus finement les impacts et contraintes du tracé au travers le campus.</p>	<p>La commission rejoint la position du Maître d'ouvrage.</p>
33	<p><u>M. Pierre LE GOFF</u></p> <p>Défavorable au tracé BHNS (rue Lavoisier, traversée de l'actuel secteur d'Alembert et le CNRS avant de rejoindre l'E3 via rue de Rome) compte tenu que la</p>	<p>La commission estime que cette observation va à l'encontre des objectifs poursuivis.</p>	<p>Le critère potentiel de population/emplois/scolaires est fondamental pour le tracé des infrastructures de transport : la traversée de la cité nucléaire via les rues du Rieth, Lavoisier et la Place Arago est un quartier avec une forte densité d'habitants qu'il est important de desservir.</p>	<p>La desserte d'un secteur à forte densité de population est effectivement un critère déterminant. La commission rejoint donc la position du Maître d'ouvrage.</p>

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.

	<p>rue Lavoisier est trop étroite et très fréquentée, que les bâtiments du secteur d'Alembert sont toujours habités, et que la traversée du CNRS toujours refusée.</p>			
34	<p><u>M. Pierre LE GOFF</u></p> <p>Propose que l'itinéraire BHNS rejoigne directement la route de Hausbergen via le terrain libre de toute construction situé sur la commune de Schiltigheim, à l'Est de "GROUPAMA" et en prolongement de la rue du Charme.</p>	<p>Cette option ne semble pas être en adéquation avec le potentiel de population à desservir.</p>	<p>Le potentiel de desserte est plus faible, c'est pourquoi le tracé via la cité nucléaire a été proposé. (cf. remarque ci-avant)</p>	
35	<p><u>Mme Marie-Françoise JANOT</u></p> <p>Le projet soumis à l'enquête publique n'intègre pas la circulation du BHNS en site propre dans la citée nucléaire alors que cette option avait été approuvée lors de la concertation de février 2011. Les conséquences de ce choix sont les suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dégradation des performances • sécurité des usagers rue Lavoisier non garantis (école collèège) • tenue des horaires de transport non garantie • l'objectif de la réduction du trafic automobile non atteint. 	<p>La commission considère que la configuration des lieux, les contraintes de cette rue et le volume restreint de son trafic sont les raisons suffisantes de l'insertion du BHNS en site mixte.</p>	<p>Cette option n'a pas été approuvée en 2011 mais présentée. Devant l'inquiétude soulevée par les habitants liée à la mise en sens unique de la rue du Rieth et la rue Lavoisier avec un site propre intégral, le maître d'ouvrage avait proposé l'étude d'un site mixte dont les études de circulation ont conclu à sa faisabilité, sans remettre en cause la performance du BHNS.</p>	<p>Au regard du flux de circulation qui apparaît compatible avec la mixité du BHNS, des économies substantielles que représente l'abandon d'un site propre et des contraintes présentes dans ce secteur, la commission d'enquête admet de fait, l'option prise par le Maître d'ouvrage.</p>
36	<p><u>Mme Marie-Françoise JANOT</u></p> <p>La suppression des places de stationnement (rue Lavoisier) suite à la création d'une éventuelle voie en site propre BHNS peut être palliée par le grand parking situé à proximité, actuellement sous-utilisé.</p>	<p>Le projet porte sur une circulation du BHNS en site mixte dans cette rue.</p>	<p>L'offre actuelle sur la rue Lavoisier est de 21 places et ne constitue pas un enjeu majeur compte tenu de l'offre située à proximité.</p>	<p>La commission rejoint la position du Maître d'ouvrage.</p>

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.

37	<p><u>Mme Suzanne TAZELMATI</u> Attire l'attention sur la dangerosité du croisement route de Hochfelden vers les rues du Rieth/Lavoisier ainsi que le danger potentiel pour les enfants venant de la rue Kepler qui traversent pour se rendre au collège et l'école Wurtz.</p>	<p>La commission considère que les aménagements prévus dans ce secteur sont de nature à améliorer sensiblement la sécurité des usagers.</p>	<p>Les carrefours seront équipés de feux tricolores et de traversées piétonnes pour sécuriser les cheminements piétons.</p>	<p>La commission prend acte.</p>
<h3>2.4. Espace Européen de l'Entreprise</h3>				
38	<p><u>Mme. Denise SPINGOS</u> N'est pas convaincu de l'utilisation du BHNS par le personnel de l'E3.</p>	<p>La commission ne partage pas ce point de vue.</p>	<p>La ligne 19 est actuellement très fortement utilisée par les usagers de l'Espace Européen de l'Entreprise (plus de 1300 montées-descentes aujourd'hui). Il n'y a donc pas de raison que le BHNS qui proposera un service et un confort supérieur soit moins utilisé.</p>	<p>La commission rejoint la position du Maître d'ouvrage.</p>
39	<p><u>Mme. Laetitia HOLTZ et Mme. Denise SPINGOS</u> S'interrogent sur la suppression d'une voie automobile sur l'avenue de l'Europe compte tenu de la saturation de cet axe aux heures de pointe.</p>	<p>Les études réalisées en amont du projet démontrent une prévision de baisse du trafic.</p>	<p>La suppression d'une voie de circulation ne concerne que la troisième section nord de l'avenue de l'Europe. La modélisation réalisée sur le trafic automobile a montré un effet positif du report modal lié à la mise en service du BHNS avec une diminution des flux automobiles de l'ordre de 3% dans le secteur de l'Espace Européen de l'Entreprise.</p>	<p>La mise en service du BHNS associée à la création du parking relais à l'extrémité de l'avenue de l'Europe devrait contribuer sensiblement à la baisse du trafic sur cet axe.</p>
40	<p><u>M. Raymond RUSCH</u> Propose une hauteur de passage supérieur à 1m 90 pour le parking relais afin de permettre l'accès des voitures 4X4 ou SUV.</p>	<p>Une éventuelle modification de la hauteur d'accès de ce parking serait de nature à compromettre sa fonction première.</p>	<p>Le gabarit des portiques d'entrées des P+R est dimensionné pour éviter le passage des campings cars et des caravanes.</p>	<p>La commission rejoint la position du Maître d'ouvrage.</p>
41	<p><u>Mme. Denise SPINGOS, Mme Odile BAUER</u> Estiment que le parking relais est inutile compte tenu des places de stationnement actuelles mises à disposition pour les salariés de l'E3.</p>	<p>Le parking relais n'a pas uniquement pour but d'accueillir le personnel de l'E3 mais bien d'offrir une modalité de transport aux usagers en provenance des communes situées en périphérie de l'agglomération strasbourgeoise.</p>	<p>Le BHNS constituera une nouvelle radiale qui viendra compléter le réseau structurant de transports collectifs de l'agglomération strasbourgeoise et à ce titre, il desservira le corridor composé de l'Espace Européen de l'Entreprise, du campus/CNRS, de la cité Nucléaire à Cronembourg jusqu'au secteur Gare/centre-ville de Strasbourg en connexion avec le réseau ferrée et d'autres lignes du réseau urbains et interurbains.</p>	<p>Les réponses apportées par le Maître d'Ouvrage corroborent bien les objectifs du projet.</p>

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.

			<p>Par ailleurs, le projet s'inscrit dans une démarche de développement durable et d'amélioration du cadre de vie avec la limitation du rejet des gaz à effets de serre et donc de l'usage de l'automobile. Des dispositifs intermodaux tels que les P+R participent pleinement à ces objectifs.</p> <p>Le parking relais est situé à proximité des autoroutes A35/A4 ce qui facilitera le transfert modal de la voiture vers les transports en commun.</p>	
42	<p><u>M. Jean-Luc WEBER SNC EUROLAC</u> S'oppose à l'emprise projetée qui empiète sur 25 places de stationnement sur la propriété de l'établissement et argumenté par:</p> <ul style="list-style-type: none"> • les places figurent au permis de construire, • elles sont nécessaires à l'exploitation de l'établissement, • la configuration du site ne permet pas une solution palliative, • la cession de cette emprise entraînerait d'importants travaux connexes. 	Il appartient au Maître d'Ouvrage de se prononcer sur ce point.	<p>Les études préalables impactaient effectivement le parking de l'hôtel KYRIAD. Depuis, les études d'avant-projet ont évolué pour éviter un impact foncier sur cette propriété qui est préservée dans le projet présenté à l'enquête.</p>	La commission prend acte.
43	<p>Accès SDEA <u>M. Jean-Daniel ZETER résident SDEA</u> <u>M. Joseph HERMAL Directeur général SDEA</u></p> <p>Une variante de tracé BHNS traverse le site du CNCRS et se prolonge par la rue de Rome. Si ce tracé était envisagé, le SDEA souhaite être consulté pour l'intégration de la station rue de Rome/rue de Madrid, qui serait voisine de l'entrée/sortie voiture du SDEA prochainement réaménagée.</p>	En l'absence d'accord avec le CNRS, le projet actuel n'intègre pas cette option.	Cette demande sera prise en compte par le maître d'ouvrage.	La commission prend acte.

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.

44	<p><u>M. Jean-Daniel ZETER résident SDEA</u> <u>M. Joseph HERMAL Directeur général SDEA</u></p> <p>La première phase du chantier de réhabilitation et d'extension du SDEA coïncide avec le chantier BHNS. A ce titre, le SDEA souhaite une concertation avec la CUS pour la bonne coordination des chantiers et des accès dans la zone du rond point de l'Europe.</p>	<p>Une parfaite coordination de ces opérations paraît indispensable afin d'éviter toutes interférences susceptibles de compromettre leur avancement.</p>	<p>Cette demande sera prise en compte par le maître d'ouvrage.</p>	<p>Dans ses conclusions la commission recommandera au Maître d'Ouvrage de mener une concertation avec le SDEA préalablement à ces travaux.</p>
45	<p><u>Docteur Thomas LUDIG</u></p> <p>Demande la mise à jour de la signalétique de l'ensemble de la zone E3 (plans, internet et GPS).</p>	<p>La commission considère cette demande pleinement justifiée.</p>	<p>Après le réaménagement des voiries et les nouveaux plans de circulation, Le service d'information géographique de la CUS met à jour les données relatives aux plans des voiries qui sont ensuite mises à disposition des organismes et entreprises qui le demandent.</p> <p>Les plans des sites internet de la CUS sont également mis à jour.</p>	<p>La commission prend acte.</p>

3. Les lignes CTS et Réseau 67

46	<p><u>M. et Mme CLAUDE M. Pierre LE GOFF</u></p> <p>La modification du tracé de la ligne 19 génère des problèmes de dessertes de la cité à partir de la place de Haldembourg et aura des conséquences non négligeables sur la vie économique du quartier. Difficultés pour rejoindre le centre ville de Strasbourg à partir du périmètre rue du Rieth - rue Curie - rue du Champ de Manœuvre. Comment rejoindre la Rotonde à partir de cette zone ? Le choix sur le redéploiement de la ligne 19 n'apparaît pas judicieux au vu de la configuration de la rue du Loess et de la densité de circulation.</p>	<p>La commission est consciente de la nécessité de maintenir cette liaison vitale pour les habitants de ce quartier.</p>	<p>Les tracés proposés du BHNS et de la ligne 19 permettent d'améliorer l'accès au centre-ville de Strasbourg depuis Cronembourg.</p> <p>Effectivement, la liaison entre la cité nucléaire et le cœur du vieux Cronembourg n'est plus aussi facile que dans la situation actuelle même si la ligne 50 permet des mouvements de rocade.</p> <p>Une réflexion complémentaire va être engagée par le Maître d'Ouvrage sur cette question.</p>	<p>La réorganisation des lignes 19 et 50 n'apparaît pas satisfaisante pour assurer les dessertes indispensables aux habitants de ce secteur. Dans ses conclusions la commission émettra des recommandations afin de pallier cette situation.</p>
----	---	--	--	--

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.

47	<p><u>M. Raymond RUSCH, Mme Bernadette HAETTEL</u></p> <p>Le contournement de la place de Haldenbourg par le bus n°19 le mercredi et vendredi (jours de marché) est quasiment impossible compte tenu du taux de fréquentation (piétons et stationnement automobiles).</p>	<p>Le projet tient compte de cette situation.</p>	<p>Les jours de marché, le projet ne permet pas de contourner la place d'Haldenbourg. C'est également le cas de la situation actuelle où la ligne 19 est déviée pour éviter la place les jours de marché. La future ligne 19 sera également déviée lors des jours de marché.</p> <p>Il est envisageable de rester les jours de marché sur la route de Mittelhausbergen.</p>	<p>La commission prend acte.</p>
48	<p><u>Mme Marie-Françoise JANOT</u></p> <p>Le détour prévu par la rue du Champ de Manœuvre et la rue du Lœss pour desservir la place du Haldenbourg ne se justifie pas dans la mesure où le BHNS passera par la place Arago.</p> <p>Cette option augmente par ailleurs les coûts d'exploitation de la CTS.</p>	<p>Il appartient au Maître d'Ouvrage de se prononcer sur ce point.</p>	<p>Effectivement, le tracé peut paraître défavorable aux usagers en direction de la l'allée de l'Euro qui seront détournés par la Place d'Haldenbourg. Mais, le maître d'ouvrage a souhaité répondre à une demande des habitants car l'arrêt actuel de la Place d'Haldenbourg est très utilisé : 1490 voyageurs par jour, le second après celui de la Place Arago.</p>	<p>La commission rejoint la position du Maître d'ouvrage.</p>
49	<p><u>Mme Marie-Françoise JANOT</u></p> <p>Le projet initial prévoyait que la ligne 19 ne pénètre plus jusqu'à la place de Haldenbourg, mais poursuivrait son chemin directement sur la route de Mittelhausbergen. Cette option devrait être maintenue.</p>		<p>Voir la réponse précédente.</p>	
50	<p><u>Mme STOLL et M. BLOTT</u></p> <p>Souhaite que la ligne n°19 continue à desservir la place de Haldenbourg et la rue Curie les mercredis et vendredi pour garantir l'accessibilité des commerces du Vieux Cronenbourg à partir des stations actuelles.</p>	<p>Ce trajet n'est pas compatible avec les difficultés rencontrées les jours de marché.</p>	<p>Voir la réponse N°47.</p>	<p>La commission prend acte.</p>

Enquête publique

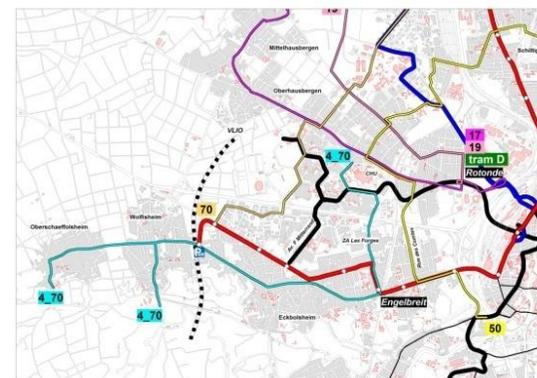
Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

51	<p><u>Mme Véronique DENNY, Mme. Denise SPINGOS</u> Souhaite (en marge du BHNS) une augmentation de la fréquence et mise en place du bus articulés sur la ligne n°19, essentiellement entre 7h30 et 9h00.</p>	<p>La situation actuelle montre effectivement un taux de fréquentation important sur cette ligne. Il appartient cependant au Maître d’Ouvrage d’apporter les éléments de réponse.</p>	<p>Les études de transport ont montré qu’avec le BHNS, le trafic sur la ligne 19 allait logiquement baisser ce qui est incompatible avec une augmentation de la fréquence. Le matériel roulant sera bien évidemment adapté aux nombre de voyageurs transportés.</p>	<p>La commission n’est pas convaincue par la réponse apportée par le Maître d’ouvrage. Elle considère qu’une augmentation de la fréquence aux heures de pointe reste toutefois nécessaire.</p>
52	<p><u>ASTUS</u> Souhaite une prolongation de la ligne 19, rue d’Athènes, Lycée, IUT, rue de Madrid, rue de Zagreb, ECAM rue de La Haye puis carrefour de l’Europe avec connexion avec le BHNS et les lignes 70 et 6A.</p>	<p>Cette demande apparaît légitime au vu du développement de ce secteur.</p>	<p>Le projet prévoit de redéployer la ligne 19 pour desservir au mieux l’IUT et le lycée avec son terminus à l’allée de l’Euro. La solution structurante qui permet de mieux desservir le lycée et l’ECAM serait la réalisation du tracé du BHNS au travers le Campus/CNRS : Dans l’hypothèse d’un tracé du BHNS de contournement du Campus/CNRS, seule la modification du tracé de la ligne 19 pourrait encore apporter des améliorations de desserte.</p>	<p>Dans ses conclusions la commission recommandera au Maître d’Ouvrage une prolongation de la ligne 19 dans ce secteur.</p>
53	<p><u>Mme Christel KOHLER</u> Pénibilité et problème de sécurité pour les usagers de la ligne 19 sur le trajet Rotonde/E3.</p>	<p>Le BHNS devrait soulager de manière significative la fréquentation de la ligne 19.</p>	<p>Le maître d’ouvrage partage cet avis car les bus de la ligne 19 sont remplis aussi bien le soir que le matin ce qui donne cette impression d’inconfort qui sera levée avec le futur projet.</p>	<p>C'est l'un des objectifs du BHNS.</p>
54	<p><u>Mme Odile BAUER</u> Actuellement la ligne 19 est essentiellement empruntée par les étudiants du Lycée Foucault et de la faculté de chimie. Pourquoi ne pas envisager une ligne pour ces usagers?</p>	<p>Il appartient au Maître d’Ouvrage de se prononcer sur ce point.</p>	<p>La création de ligne dédiée représente des couts considérables en exploitation. Par ailleurs, les horaires des étudiants ne sont pas réguliers sur la journée.</p>	<p>Une modification du tracé de la ligne 19 peut répondre à cette demande.</p>
55	<p><u>L’A.P.E.K. Mme Anne SCHUMANN</u> Lors de la réunion publique (juillet 2011) relative au tram A de HautePierre, le public a approuvé à l’unanimité le nouveau tracé présenté concernant la ligne 19. 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.</p>	<p>Ce tracé figure bien dans le dossier d’enquête relatif à l’extension des branches A1 et A2 du tram de HautePierre. Il appartient au Maître d’Ouvrage de se prononcer sur ces deux points.</p>	<p>Les études d’avant-projet ont été l’occasion d’étudier le prolongement de la ligne 19 depuis la Rotonde jusqu’à la route des romains à Koenigshoffen. Compte tenu du cout supplémentaire de cette nouvelle desserte (surtout d’exploitation compris entre 140 K€HT et 804 K€HT par an en fonction des fréquences retenues), la décision n’a pas été prise de la réaliser.</p>	<p>Il est regrettable que l’évolution du réseau de transport fasse l’objet de différentes études d’avant projets isolées et non d’une étude globale. Cela éviterait des dépenses inutiles pour le contribuable tel que le tronçon réalisé dans le prolongement de la rue Hochfelden.</p>

Enquête publique

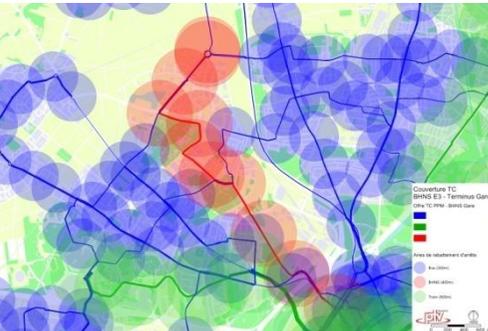
Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

	<p><u>L'A.P.E.K.</u> 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 Cronembourg.</p>		<p>A noter que dans le cadre du projet de desserte en tram de koenigshoffen dont la concertation s'est déroulée entre le 15 novembre et le 15 décembre 2011, il a été proposé une desserte en bus de ce secteur avec la future réorganisation de la ligne bus CTS N°50 qui passerait par la rue des Comtes car le tracé du tramway passerait via la route des romains puis la rue d'Engelbreit.</p>	
56	<p><u>L'APEK</u> demande 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 (pages 83,84 dossier d'enquête et pages 182, 183 étude d'impact).</p>	<p>La commission se prononcera dans ses conclusions.</p>	<p>Voir la réponse ci-avant.</p>	<p>La commission se prononcera dans ses conclusions.</p>
57	<p><u>M. Pierre LE GOFF</u> La modification du tracé de la ligne 50 pourrait être une alternative à la suppression de la ligne 19.</p>	<p>La commission admet que le tracé de la ligne 50 peu être perfectible.</p>	<p>La ligne 19 n'est pas supprimée mais redéployée sur la route de Mittelhausbergen et dessert en plus les nouvelles urbanisations en cours située au-delà de la rue du Læss pour rejoindre l'allée de l'Euro où elle se connecte à la ligne bus N°70.</p>	<p>Dans ses conclusions la commission recommandera au Maître d'Ouvrage de mener une étude plus complète sur les différents secteurs concernés de manière à pouvoir cibler avec précision les</p>



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.

		<p>Le délaissement d'une fraction de la cité Cronembourg et celui du centre commercial de Hautepierre Maillon sont de nature à dégrader des liaisons qui sont essentielles pour les habitants de la cité de Cronembourg.</p>	<p>La ligne 19 est une ligne radiale alors que la ligne 50 est une ligne de rocade : ces fonctions sont donc importantes à préserver dans le cadre de la réorganisation du réseau bus.</p>	<p>besoins réels.</p>
<p>58</p>	<p><u>M. Jean-Daniel ZETER</u> Président SDEA <u>M. Joseph HERMAL</u> Directeur général SDEA, ASTUS</p> <p>Le redéploiement des lignes 50 et 70 tel qu'il est présenté apparaît insuffisant pour améliorer la desserte entre Bischheim et les quartiers Est de Schiltigheim et jusqu'à la Robertsau et au Wacken d'une part et l'Ouest de Schiltigheim d'autre part.</p>	<p>La desserte de ces secteurs sort du cadre de l'enquête publique relative au BHNS.</p> <p>Il appartient donc à la CUS de se prononcer sur ces redéploiements.</p>	<p>La couverture du réseau bus entre la situation actuelle et la situation future est améliorée au droit du périmètre du projet :</p> <p>Situation actuelle</p>  <p>Situation future</p> 	<p>La réponse du Maître d'Ouvrage recentre le projet dans son contexte.</p>

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.

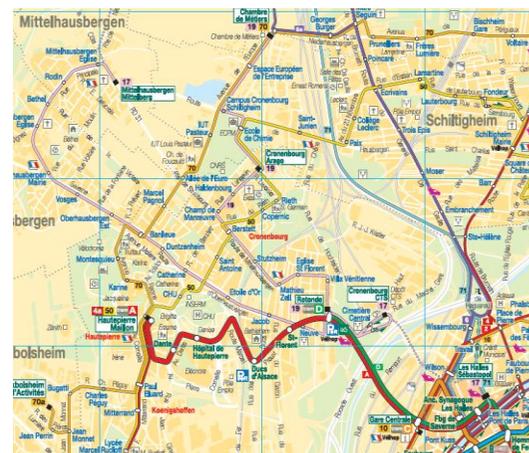
59	<p><u>M. Jean-Daniel ZETER</u> Président SDEA <u>M. Joseph HERMAL</u> Directeur général SDEA, ASTUS <u>M. Fabien WEISS</u>, Mme <u>Christel KOHLER</u></p> <p>Demande une augmentation de la fréquence des lignes 50 et 70 de manière à rendre pleinement attractive une interconnexion avec le BHNS. Il en est de même en ce qui concerne la fréquence nocturne des lignes 4, 6, 50 et 70 qui actuellement apparaît insuffisante.</p>	<p>La commission est consciente de l'insuffisance de la fréquence de ces lignes dont l'interconnexion avec le BHNS n'apparaît pas attractive.</p>	<p>La fréquence des lignes 4, 6, 50 et 70 est en général adaptée à la demande de la clientèle : la demande des clients porte surtout sur l'amplitude des horaires des lignes 50 et 70 le soir.</p> <p>Quelques réclamations portent sur l'offre en soirée de la ligne 4 mais concernent surtout le quartier de Koenigshoffen. Dans ce secteur, le projet de tramway à Koenigshoffen devrait répondre à ces attentes.</p>	<p>Dans ses conclusions la commission recommandera au Maître d'Ouvrage de définir une fréquence appropriée à la demande.</p>
60	<p><u>L'APEK M. Christian VOLTOLINI</u>, <u>L'A.P.E.K. ASTUS</u>, Mme <u>Anne SCHUMANN</u></p> <p>Demande que la ligne 50 circule en site propre avec le BHNS, rue du Rieth entre les rues de Hochfelden et Lavoisier et que ces deux lignes aient le même arrêt, entre le groupe scolaire et le CSC. Il en est de même sur la suite du parcours vers Schiltigheim, il est aussi nécessaire que la ligne 50 dispose d'un site propre jusqu'à la route de Hausbergen, en prolongeant celle-ci la chaussée réservée au BHNS sur la rue de Hochfelden.</p>	<p>Comme le démontre l'étude, l'insertion du BHNS en site propre sur ces rues n'est pas justifiée au vu du volume du trafic. Seuls les carrefours font l'objet d'un important taux de saturation.</p> <p>La traversée du CNRS résoudrait ce problème.</p>	<p>En ce qui concerne la circulation en site propre, la réponse a été donnée au point N°35.</p> <p>Pour les arrêts, il a été proposé une implantation au nord de la rue d'Hochfelden pour avoir d'une part une inter distance correcte (pas trop courte) avec l'arrêt de la cité nucléaire rue Lavoisier et d'autre part faire bénéficier aux habitants, salariés des logements et activités actuels et futurs de la rue d'Hochfelden d'un arrêt de proximité.</p> <p>Vu la faible longueur du terre-plein-central de la rue d'Hochfelden au nord de la rue du Rieth et les bénéfices attendus, la réalisation d'un site propre pour la ligne bus CTS N°50 n'a pas été proposée.</p>	<p>Au regard du flux de circulation qui apparaît compatible avec la mixité du BHNS, des économies substantielles que représente l'abandon d'un site propre et des contraintes présentes dans ce secteur, la commission d'enquête admet de fait, l'option prise par le Maître d'ouvrage.</p>
61	<p><u>M. Raymond RUSCH</u>, <u>M. Francis RAUL</u>, <u>Docteur Thomas LUDIG</u>, <u>M. Romain WEISSENBACHER</u>, <u>Ch. BARBOT</u>, <u>Mme Odile BAUER</u></p> <p>Demande une desserte des secteurs actuellement non desservis de l'E3 (lycée, ECAM, services de santé, société FOURJS) en modifiant éventuellement le tracé actuel des lignes 17 et 19 ainsi que la</p>	<p>La commission prend acte de cette demande qui apparaît légitime au vu du développement de ce secteur.</p>		<p>Dans ses conclusions la commission émettra des réserves et des recommandations afin d'améliorer ces dessertes.</p>

Enquête publique

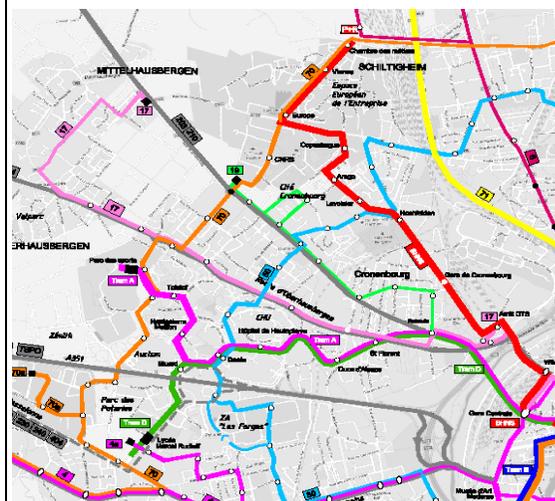
Projet de création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service entre la Gare Centrale de Strasbourg et la Chambre de Métiers à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Bischheim.

ligne 70 qui pourrait traversée Mittelhausbergen pour rejoindre l'E3. Il en est de même pour le bus réseau 67, qui n'a aucune desserte sur l'E3 et n'est relié à aucune ligne CTS.

Situation actuelle

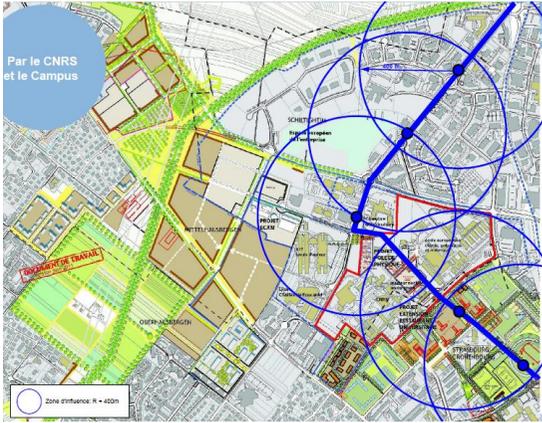


Situation future



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.

			<p>Le projet prévoit de redéployer la ligne 19 pour desservir au mieux l'IUT et le lycée avec son terminus à l'allée de l'Euro.</p> <p>Enlever la ligne 70 de son itinéraire de l'allée de l'euro irait en défaveur de la desserte des équipements publics cités ci-avant. La prolongation de la ligne 17 jusqu'au cœur de l'E3 n'améliorera pas les déplacements de ses usagers en direction du centre-ville de Strasbourg.</p> <p>La solution structurante qui permet de mieux desservir le lycée et l'ECAM serait la réalisation du tracé du BHNS au travers le Campus/CNRS :</p>  <p>Dans l'hypothèse d'un tracé du BHNS de contournement du Campus/CNRS, seule la modification du tracé de la ligne 19 pourrait encore apporter des améliorations de desserte.</p>	
--	--	--	---	--

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.

4. Les stations

62	<p><u>Mme. Denise SPINGOS,</u> <u>Mme Suzanne TAZELMATI</u></p> <p>Les stations de la ligne n°19 et celles du BHNS trop éloignées, notamment pour la station "Allée de l'Euro" trop éloignée par rapport à la rue de Zagreb (cardiologue Dr. Ludig).</p>	<p>La commission prend acte de cette observation qui apparaît légitime.</p>	<p>Le terminus de la ligne 19 est à 1000 m de la rue de Zagreb et à 500 m de la station Europe du BHNS. Ces distances sont effectivement importantes. Une réflexion va prochainement être engagée par le Maître d'Ouvrage sur cette question. A plus long terme, une desserte efficace de ce secteur par un BHNS à l'occasion de la mise en service de la VLIO permettra d'améliorer sensiblement la situation actuelle.</p>	<p>Le prolongement de la ligne 19 au-delà du terminus envisagé au carrefour de l'allée de l'Euro, permettrait de desservir l'ensemble du secteur Ouest compris entre l'avenue de Londres et la route de Strasbourg (rue d'Athènes, le lycée et l'IUT, la rue de Madrid, la nouvelle rue de Zagreb, l'ECAM et la rue de La Haye).</p>
63	<p><u>M. Raymond RUSCH</u></p> <p>Interrogation sur la suppression de la station "Stutzheim" au vu de la fréquentation importante aux heures de pointes.</p>	<p>Le projet ne prévoit pas la suppression de cette station.</p>	<p>Il n'est pas prévu de supprimer la station "Stutzheim": il y a cependant une erreur de positionnement de la station sur le plan de la réorganisation du réseau bus.</p>	<p>La commission prend acte.</p>
64	<p><u>M. Raymond RUSCH</u></p> <p>Stations BHNS "Hochfelden" et "Lavoisier" trop proches alors que l'on ignore pour ces tracés toutes les personnes du cœur de la cité qui se rendent dans Cronembourg Centre.</p> <p><u>M. Roland REINBOLD</u></p> <p>La station Gare de Cronembourg ne paraît pas être justifiée.</p>	<p>La configuration des lieux et le besoin de desserte sont les raisons justifiant le positionnement de ces stations.</p> <p>La station "Gare de Cronembourg" apparaît justifiée compte tenu de la distance importante séparant les stations "Hochfelden" et "CTS".</p>	<p>L'inter distance de 300m environ est une des plus faibles du parcours: elle s'explique aussi par la densité de population à desservir.</p>	<p>La commission rejoint la position du Maître d'ouvrage.</p>
65	<p><u>Mme Bernadette HAETTEL, Mme Suzanne TAZELMATI, Mme Françoise MERCADIE Mme Monique GRALL</u></p> <p>Demandent le maintien des arrêts "Champs de Manœuvre", "Place de Haldembourg" (même les jours de marché) et "Place Arago. Souhaite une correspondance BHNS/ligne 19 à la station Arago.</p>	<p>La commission considère qu'un éventuel prolongement de la ligne 19 jusqu'à la place Arago est justifié.</p>	<p>Les arrêts "Champs de Manœuvre" et "Place de Haldembourg" sont maintenus dans la proposition de tracé de la ligne 19 restructurée. Le maître d'ouvrage examinera la possibilité de prolonger la ligne 19 jusqu'à la Place Arago.</p>	<p>Dans ses conclusions la commission émettra des réserves dans ce sens.</p>

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.

66	<p><u>M. D. KAROL</u> Directeur de l'EPSAN</p> <p>Dans le cadre de l'implantation d'une structure hospitalière au sein du quartier Cronembourg et voisin direct du parcours BHNS au niveau du "mail" à créer entre la place Arago et la Becquerel, demande :</p> <ul style="list-style-type: none"> • que l'adresse postale du futur établissement "EPSAN-Strasbourg" puisse-être conforme au nom de la rue qui sera donné au "mail", • que la station BHNS sise sur ce "mail" comporte un abri bus suffisamment dimensionné pour recevoir tous les usagers, • que la station sise en face de l'établissement hospitalier porte le nom "EPSAN-Strasbourg". 	Ces demandes sont du ressort du Maître d'ouvrage.	<p>L'adressage postal relève de la compétence du service de l'Information Géographique de la CUS. Cette demande sera transmise au service compétent.</p> <p>La capacité des abris sera supérieure à celle du réseau bus et équivalente à celle du réseau tram.</p> <p>La dénomination des noms des stations est instruite par une commission de la Ville de Strasbourg composée d'élus et techniciens.</p>	La commission prend acte.
----	---	---	--	---------------------------

5. Les aménagements

5.1. Pistes cyclables				
67	<p><u>M. Pierre REIBEL</u></p> <p>La réorganisation du trafic au début de la rue Wodli (au niveau de la trémie) n'accordera pas d'avantage de place aux piétons et cyclistes coté Sud.</p>	<p>Observation pleinement justifiée.</p> <p>La commission demandera au Maître d'Ouvrage d'apporter une attention particulière à cette situation qui présente un danger potentiel.</p>	<p>Effectivement ; par contre, sur le côté nord, le projet prévoit de remblayer partiellement la trémie de la rue Wodli pour augmenter l'espace nécessaire à la plateforme BHNS sur laquelle circuleront les cyclistes.</p>	<p>Une séparation matérialisée par des bordures paraît nécessaire pour assurer la sécurité des piétons et des cyclistes.</p>
68	<p><u>M. Pierre REIBEL</u></p> <p>Boulevard Wilson, les voies du bus seront-elles autorisées aux cyclistes? Ce serait souhaitable, celles le long du tram étant étroites et sources de difficultés avec les piétons.</p>	<p>La cohabitation des cyclistes avec les transports en commun est sujette à risques. La commission est totalement défavorable à de telles dispositions.</p>	<p>Sur le boulevard Wilson, il existe des pistes unidirectionnelles de part et d'autre de la plateforme tramway.</p> <p>Il n'est pas prévu pour des raisons de sécurité d'autoriser la circulation des cyclistes dans les couloirs bus qui ne sont pas assez larges.</p>	<p>La commission rejoint la position du Maître d'ouvrage.</p>

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.

69	<p><u>M. Jean-Daniel ZETER</u> Président SDEA <u>M. Joseph HERMAL</u> Directeur général SDEA</p> <p>Dénoncent une insuffisance des itinéraires cyclables entre les quartiers Est et Ouest de Schiltigheim.</p>	<p>L'extension des pistes cyclables est l'un des objectifs du Plan de Déplacement Urbain de la CUS. Leur réalisation est intégrée dans les différents programmes en cours.</p>	<p>Le projet prévoit de rétablir la piste cyclable sur la route d'Hausbergen et de créer une piste cyclable en enrobés le long de l'avenue de l'Europe.</p> <p>A noter la réalisation prochaine d'une passerelle cyclable de franchissement de l'autoroute A35 et de la voie ferrée sur la route d'Hausbergen dont la mise en service est prévue fin 2014.</p>	<p>La commission prend acte.</p>
70	<p><u>M. Jean-Daniel ZETER</u> Président SDEA <u>M. Joseph HERMAL</u> Directeur général SDEA</p> <p>Afin de garantir la sécurité des usagers, demandent la séparation entre trottoirs et pistes cyclables, particulièrement dans les rue de Rome et Madrid compte tenu du flux important de véhicules.</p> <p><u>M. Roland REINBOLD</u></p> <p>Attire l'attention sur la dangerosité pour les piétons et cyclistes compte tenu de l'étroitesse des lieux sous le pont SNCF.</p>	<p>Analyse identique au point n° 67</p>	<p>Si le tracé du BHNS nécessite de réaménager la rue de Rome et de Madrid, les études examineront cette demande de séparation des flux.</p> <p>Sous le pont SNCF, il est prévu côté sud une séparation des flux piétons et cyclistes.</p>	<p>La commission d'enquête prend acte de l'intérêt porté par le Maître d'Ouvrage sur cet aspect qui touche la sécurité des usagers.</p>
71	<p><u>Mme Monique GRALL</u></p> <p>La piste cyclable le long de la ligne 50 est peu fréquentée. La création de deux pistes parallèles n'est donc pas justifiée.</p>	<p>Le projet ne prévoit pas la création de deux pistes parallèles</p>	<p>Il ne s'agit pas de créer deux pistes cyclables bidirectionnelles parallèles mais une piste cyclable unidirectionnelle de chaque côté de la rue. Par ailleurs, cet aménagement permet de relier le réseau cyclable déjà existant sur le secteur en assurant la continuité du maillage. Enfin, la création de pistes cyclables le long où à proximité des infrastructures de transports publics répond à une obligation légale.</p>	<p>La réponse apportée par la Maître d'Ouvrage est conforme au projet présenté.</p>

5.2. Chemins piétonniers

72	<p><u>M. Raymond RUSCH</u></p> <p>Les 2 tracés (ligne 19 et BHNS) ignorent le trajet piétonnier obligatoire et trop long pour les personnes âgées.</p>	<p>La commission ne peut se prononcer sur cette observation qui manque de précisions. La distance entre le BHNS et la ligne 19 varie en fonction du lieu.</p>	<p>L'inter distance entre le tracé du BHNS et de la ligne 19 est de 300 m ce qui est une distance usuelle sur le réseau bus.</p>	<p>Cette inter distance correspond aux stations Arago et Gare de Cronenbourg.</p>
----	--	---	--	---

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.

73	<p><u>M. Raymond RUSCH, M. Jean-Daniel ZETER</u> Président SDEAM. <u>Joseph HERMAL</u> Directeur général SDEA</p> <p>Les usagers demandent que soit portée une attention particulière aux voies piétonnières, au positionnement, à la visibilité et à l'éclairage des passages protégés et trottoirs.</p>	<p>La commission prend acte de cette demande qui touche la sécurité des piétons.</p>	<p>Les études des cheminements piétons sont réalisés conformément à la loi du 11 février 2005 d'une part, et seront conçus avec une signalétique nouvelle tout comme l'éclairage.</p> <p>Le maître d'ouvrage a pour habitude également de présenter l'avancement de ses études à l'ensemble des associations d'usagers et notamment le CADR et piétons 67 sensibles à ces problématiques.</p>	<p>Dans ses conclusions la commission recommandera au Maître d'Ouvrage d'apporter une attention particulière à cet aspect qui touche la sécurité des usagers.</p>
----	---	--	---	---

6. Environnement

74	<p><u>M. Jean-Daniel ZETER</u> Président SDEA <u>M. Joseph HERMAL</u> Directeur général SDEA, <u>Mme Florence BURVINGT</u>, <u>M. Roland REINBOLD</u></p> <p>Recommande la plantation d'arbres à racines pivot le long des pistes cyclables pour éviter leur soulèvement par les racines latérales superficielles</p>	<p>Le constat a été fait par la commission (piste cyclable rue de Hochfelden entre les rue de Dettwiller et de la Villette) qui prend en considération cette recommandation.</p>	<p>Le choix des essences intègrera également les problématiques racinaires.</p>	<p>La commission prend acte.</p>
75	<p><u>Mme Florence BURVINGT</u></p> <p>Dans le cadre du respect de la biodiversité demande le remplacement des arbres rue Lavoisier par des tilleuls.</p>	<p>Cette demande s'inscrit également dans le cadre de la préservation de l'aspect paysager.</p>	<p>Il est prévu de remplacer les arbres par des tilleuls.</p>	<p>La commission prend acte.</p>
76	<p><u>Mme Monique GRALL</u></p> <p>S'oppose à l'abattage des arbres rue Lavoisier qui actuellement joue un rôle d'écran antibruit.</p>	<p>Le projet prévoit l'abattage des arbres dont l'état phytosanitaire est jugé insatisfaisant. Leurs remplacement est prévu.</p>	<p>Le maître d'ouvrage examinera une solution dans le but de préserver les arbres existants. Cependant, certains arbres seront très certainement à abattre au droit de la station notamment.</p>	<p>L'abattage des arbres doit se limiter au strict nécessaire de manière à préserver au maximum l'aspect paysager et le cadre de vie.</p>
77	<p><u>M. Roland REINBOLD</u></p> <p>Conteste la plantation d'arbres du côté cimetière compte de l'alignement d'arbres déjà existants à l'intérieur du cimetière.</p>	<p>Une plantation d'arbres est une plus value pour l'environnement.</p>	<p>Le projet s'inscrit également dans une démarche de valorisation des espaces publics avec notamment la réalisation de plantations comme des arbres d'alignement par exemple qui participent à la qualité de vie des habitants ; c'est pourquoi il est proposé cette végétalisation entre les places de stationnement situées le long du cimetière.</p>	<p>La commission rejoint la position du Maître d'ouvrage.</p>

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. Questions de la commission d'enquête

N°	Observations	Réponse du pétitionnaire	Avis de la commission d'enquête
1	La commission d'enquête souhaite avoir connaissance de l'Arrêté du Conseil de CUS du 15 avril 2011 relatif au périmètre de sauvegarde du CNRS.	La délibération du 15 avril 2011 figure en pièce jointe.	La commission prend acte.
2	Quel est le nombre de rotations/jour du BHNS en semaine et le week-end ?	Le nombre de rotation par jour du BHNS calculé au stade de l'avant-projet est de : - 130 rotations par jour en semaine - 110 rotations par jour le samedi - 70 rotations par jour le dimanche	La commission prend acte.
3	Au regard des erreurs figurants sur le dossier de mise en compatibilité du POS de Bischheim (page 123) quelle est la surface exacte de l'emplacement réservé A1, avant et après le projet de mise en compatibilité du POS.	Il y a une erreur matérielle sur la surface initiale de l'emplacement réservé A1 qui est bien supérieure à 62 ares, valeur de la surface future de l'emplacement réservé A1.	La commission prend acte.
4	Le nombre maximum de places de stationnement dans le P+R est de 168 places avec un aménagement au sol (votre courriel du 24 octobre 2012). Compte tenu de l'extension possible de ce P+R, quelle est le nombre maximum de places de stationnement envisageable sur la zone correspondante à l'emplacement réservés C19 ?	Sur l'emplacement réservé C19, il n'est pas possible dans la configuration actuelle de l'emplacement réservé de dépasser 168 places sauf à construire du stationnement en ouvrage ou à modifier à nouveau sa surface.	La commission prend acte.
5	Par courriel en date du 1 ^{er} Novembre 2012, le président de la commission d'enquête avait demandé au Chef de Projet un extrait du plan cadastral de la zone d'implantation de l'Hôtel KYRIAD. Les deux figures transmises en réponse (votre courriel du 06 novembre 2012) font apparaître une représentation très schématique de l'emprise du tracé BHNS. Aussi, de manière à pouvoir nous prononcer avec précision sur les interrogations de cet établissement, nous vous demandons de bien vouloir nous adresser un extrait du plan parcellaire de cette zone sur lequel figurent avec précision l'emprise exacte du projet BHNS.	Le document demandé figure en pièce jointe	La commission prend acte.

Enquête publique

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

6	Le prolongement de rue Hochfelden au niveau du carrefour de la rue du Rieth a été configuré en prévision d'un aménagement en site propre. Quels est le devenir de ce tronçon ?	Il a été envisagé dans les études antérieures de réaliser un site propre pour le bus de la ligne CTS N°50. Compte tenu du faible linéaire du site propre (300m) et du cout des travaux nécessaires au regard du faible potentiel de gain de vitesse commerciale, la solution de site propre a été écartée. Celui-ci fera donc l'objet d'un traitement paysager.	La commission prend acte.
---	--	---	---------------------------

Enquête publique

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

L'analyse de l'ensemble des éléments recueillis, l'examen de toutes les observations émises par le public et ceux mis à la disposition de la commission d'enquête concernant ce projet, ainsi que l'exposé détaillé relatif au déroulement de cette enquête, viennent clore le présent rapport.

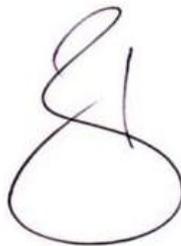
Fait et clos à SELESTAT le 03 décembre 2012

La commission d'enquête

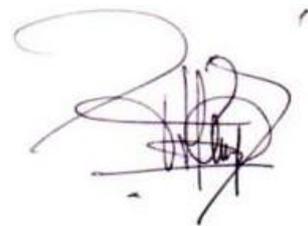
**Président
Jean ANNAHEIM**

Handwritten signature of Jean Annaheim in black ink, featuring a stylized, cursive script with a prominent horizontal stroke at the end.

**Membre
Brigitte REIBEL**

Handwritten signature of Brigitte Reibel in black ink, consisting of a large, rounded loop at the bottom and a vertical stroke extending upwards.

**Membre
Thierry TOURNIER**

Handwritten signature of Thierry Tournier in black ink, characterized by a complex, swirling cursive pattern with multiple loops and a horizontal base.

II. CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE RELATIF A L'OPERATION DE CREATION D'UNE LIGNE BHNS

1. RAPPEL DU PROJET

Le projet porte sur la 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. Cette liaison a pour objectif de pouvoir desservir rapidement et dans des conditions optimales, le centre ville et les différents pôles d'activités situés sur cet axe radial du secteur Nord-Ouest de Strasbourg.

2. INFORMATIONS D'ORDRE GENERAL

2.1. Information et participation du public

La présente enquête publique a fait l'objet d'une large publicité préalablement à la date d'ouverture mais également durant toute sa période de 41 jours consécutifs. Outre les annonces légales parues dans les journaux régionaux et l'affichage réglementaire de l'arrêté, la population a été informée du projet et de la tenue d'une enquête par le biais de différents vecteurs. La distribution de 3000 plaquettes d'information et de 5000 flyers, la tenue de quatre expositions, la mise en ligne du dossier d'enquête sur le site internet de la CUS ainsi que les articles et communiqués de presse témoignent de la volonté de communication de la CUS. Cette volonté peut toujours être sujet à critiques, telle l'absence d'une insertion dans les bulletins "Strasbourg Magazine" et "CUS Magazine". Mais parvenir à une publicité optimale a un coût qui sera in fine imputé aux contribuables.

Conclusions partielles

L'information de la population a été corroborée par une bonne participation du public à l'enquête. Les consultations aux différentes permanences, le nombre d'observations enregistrées dans les registres, les lettres et courriels adressés à la commission d'enquête et l'intérêt porté aux deux réunions publiques démontrent sans ambiguïté que la communication et l'information n'ont fait l'objet d'aucune carence.

2.2. Le dossier d'enquête

Pour le grand public, le dossier d'enquête a fait l'objet de plusieurs critiques. Son volume (400 pages cumulées pour les deux dossiers), sa complexité et le manque de clarté des différentes représentations schématiques ont été les principaux griefs portés lors des consultations.

Quant au public en quête d'informations précises et détaillées, le dossier est jugé incomplet et de mauvaise qualité de part ses nombreuses lacunes et les insuffisances d'approfondissement des différentes études.

Au regard de ce constat et après analyse des différentes pièces du dossier d'enquête, la commission d'enquête estime que ce dossier est perfectible. Toutefois, elle tient à rappeler que l'une des ses attributions est d'apporter au public toutes les informations nécessaires pour la parfaite compréhension du projet. Pour cela, elle s'assure, après étude approfondie du dossier d'enquête, qu'elle dispose de tous les éléments de manière à pouvoir répondre aux attentes du public. Dans cet objectif, et en complément du dossier soumis à l'enquête, la commission a sollicité le Maître d'Ouvrage pour avoir connaissance de tous les documents afférents au projet (l'approbation du conseil de Communauté du bilan de concertation et de l'avant projet ainsi que les études de circulation TTK et ARCADIS). Il en est de même en ce qui concerne les différents schémas et plans qui ont également été demandés au Maître d'Ouvrage afin d'étayer les explications données au public lors des permanences.

Conclusions partielles

La commission d'enquête était donc en mesure de pouvoir apporter les éléments de réponse au public, si toutefois celui-ci en aurait exprimé le besoin. C'est le rôle premier de la commission. Au même titre, le Maître d'Ouvrage était également disposé à transmettre des documents complémentaires à toute personne qui en aurait fait la demande.

3. APPRECIATION DU PROJET

3.1 Pertinence d'une ligne BHNS

Il ressort des observations enregistrées au cours de cette enquête et des échanges avec la population que ce nouvel axe radial Nord-Ouest est soutenu par une majorité du public. Très attendu pour son niveau de service qui est mis en exergue dans ce projet, le BHNS s'inscrit dans la continuité de l'offre de transports en commun initiée de longue date par les pouvoirs publics.

Destiné à privilégier l'utilisation des transports en commun au détriment de l'automobile, ce projet vise également la préservation de l'environnement. La création d'un parking relais et l'amélioration du réseau des déplacements doux, sont des aménagements qui contribueront sensiblement à la baisse du trafic routier. Il en est de même en ce qui concerne l'aspect paysager et le cadre de vie pour lesquels un soin particulier est envisagé par la création de nouveaux espaces verts.

Adjacent au réseau urbain d'autobus, le projet intègre le redéploiement de certaines lignes, notamment les n°19 et n° 50. Le constat effectué par la commission sur les nouvelles dessertes de ces lignes et corroboré par les témoignages recueillis auprès de la population au cours de cette enquête fait apparaître quelques insuffisances. Il s'agit en particulier des nouvelles zones d'activités Ouest qui sont délaissées et l'absence de certaines liaisons inter quartiers indispensables à la vie économique.

Enfin, l'implantation du tracé BHNS au sein d'un maillage routier déjà très développé et dense par son trafic doit faire l'objet d'une attention toute particulière. En effet, la concentration et la cohabitation de différentes catégories de trafic (automobiles, tramway, BHNS et futur tram sur pneus) aux endroits stratégiques tels que la Gare Centrale et le carrefour Wilson/Wodli impose une gestion optimale des flux.

Conclusions partielles

L'objectif du BHNS est de pouvoir satisfaire dans des conditions optimales la desserte du tissu urbain et des différents pôles d'activités situés sur l'axe Nord-ouest de l'agglomération strasbourgeoise. Pour atteindre idéalement cet objectif, seule une insertion totale en site propre sur la globalité du tracé peut répondre à ce concept. Or, l'analyse sectorielle du tracé et l'évaluation du coût global de l'infrastructure ont conduit le Maître d'Ouvrage à privilégier la circulation du BHNS en site mixte.

Consciente cependant des contraintes que représentent la complexité de ce tracé et la nécessité d'adapter le projet au contexte des secteurs à desservir, la commission d'enquête regrette ce choix. Elle estime toutefois que le projet intègre bien la volonté de maîtriser à terme les déplacements automobiles au travers d'une cohérence entre le renforcement de l'armature urbaine et l'architecture du réseau interurbain.

3.2 Le tracé

Le Schéma Directeur des transports collectifs approuvé par la Communauté Urbaine de Strasbourg le 25 juin 2010 et le bilan de la concertation publique qui s'est déroulée en janvier 2011 et approuvé le 15 avril 2011 par la CUS ont permis d'établir les fondements de ce tracé. L'avant projet approuvé le 12 juillet 2012 par la CUS et qui a fait suite à la concertation publique, a défini quant à lui, les caractéristiques du projet.

Ces démarches préliminaires ont permis d'affiner le tracé sur la base de l'étude de différentes variantes et de prendre en compte tous les besoins sectoriels ainsi que l'ensemble des facteurs induits. L'option d'un terminus à la station "Ronde" initialement envisagée, a été rejetée en raison du transfert de charge supplémentaire qu'il occasionnait (lignes A et D du tram) et pour éviter d'accentuer son taux de saturation actuel.

Le tracé tel qu'il est proposé dans le projet a bien pour objectif de mailler les polarités de la première couronne par la mise en œuvre d'une liaison rocade en site propre performante. Son enjeu est de changer de mode de déplacement mais aussi de répondre à une problématique de mobilité et notamment de mobilité durable par un réseau de transport collectif structurant en complétant la desserte sur les axes radiaux. L'examen de ce tracé mérite toutefois une réflexion quant à l'optimisation possible de son cheminement.

Enquête publique

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

Pour mémoire, le BHNS a pour ambition d'offrir à ses usagers une qualité de services de haut niveau sur le trajet "Gare Centrale-E3". Or, après analyse, il apparaît que ce tracé peut être perfectible, notamment par la traversée du CNRS. En effet, cette option présente des avantages non négligeables, tels un gain de temps, une réduction du coût de l'infrastructure, l'évitement du passage en site mixte de la rue Becquerel et la possibilité de pouvoir desservir des complexes scolaires et universitaires (Lycée Charles de Foucault, l'ECAM, Louis Pasteur).

Conclusions partielles

L'option de la traversée du CNRS améliorerait sensiblement les performances du BHNS et diminuerait son coût d'exploitation. La commission est consciente que cette option n'est envisageable qu'après analyse des différents impacts et contraintes (vibrations, sécurité du site) générés par l'éventuel passage du BHNS. Elle recommande donc au Maître d'Ouvrage la poursuite des concertations entre la CUS et les différentes parties prenantes (CROUS, Université et CNRS) afin de pouvoir optimiser ce tracé.

3.2.1 Quartier de la Gare Centrale de Strasbourg

La station du BHNS est envisagée au droit de l'accès principal de la Gare Centrale, à hauteur du terminus tram de la ligne C. Cette position permet aux usagers de pouvoir effectuer les différentes correspondances avec les lignes tram, bus urbain et interurbain dans des conditions satisfaisantes. Il est à souligner que les accès automobiles de la Gare ainsi que les accès parkings des immeubles situés dans le secteur ne sont pas impactés.

Les études de trafic (ARCADIS) réalisées sur les points de jonction des axes routiers des boulevards de Metz et Wilson avec la Gare Centrale révèlent un taux de saturation de 50% en HPM (heures de pointe matin) et 75% en HPS (heures de pointe soir). La valeur de ces taux correspond respectivement à "*un bon niveau de service*" et "*un niveau de service suffisant*". Ces études mentionnent également que "*des problèmes de congestion peuvent être relevés ponctuellement en HPS*".

L'insertion du BHNS dont la fréquence est de 6 à 8 minutes, va donc avoir un impact sur ces taux qui, selon les prévisions, resteront toutefois acceptables. Il en sera de même en ce qui concerne la cohabitation de toutes les lignes (2, 10, réseau 67 et du futur TSPO) dans un seul couloir réservé au transport en commun.

En revanche, les travaux projetés en 2013 et 2014 sur les lignes LGVEE vont générer des perturbations sensibles sur le trafic actuel. En effet, cette phase de chantier implique la mise en place de plusieurs services TER de substitution qui viendront s'ajouter au flux existant.

Par ailleurs, la manœuvre de retournement du BHNS est envisagée sur le tronçon du boulevard de Metz jusqu'à l'intersection de la rue du faubourg National. Ce trajet effectué à vide, correspond à une distance de 450 m, soit 900 m aller-retour.

Le nombre de rotations par jour du BHNS calculé au stade de l'avant-projet est de :

- 130 rotations par jour en semaine, soit 589 km sur une semaine,
- 110 rotations le samedi, soit 99 km,
- 70 rotations le dimanche, soit 63 km.

L'addition de ces rotations représente sur une semaine complète une distance de 751 km à vide, ce qui correspond à plus de 150 trajets entre la Gare Centrale et l'Espace Européen de l'Entreprise. Ce constat mérite une réflexion quant au surcoût inutile que représente cette manœuvre.

Conclusions partielles

Dans le cadre des travaux relatifs à la réfection des lignes LGVEE programmés en 2013/2014, la commission d'enquête recommande au Maître d'Ouvrage de se rapprocher des différentes parties prenantes afin d'établir en commun un plan de circulation et de définir un partage rationnel des espaces occupés par les différentes catégories de transport.

S'agissant de la manœuvre de retournement du BHNS, la commission d'enquête recommande au Maître d'Ouvrage de mener une étude visant une possible réduction de ce trajet. L'objectif étant non seulement de diminuer le coût d'exploitation de la ligne mais également de pouvoir libérer l'espace commun dédié aux différentes lignes de transport. Ce problème pourrait être résolu par une prolongation de la ligne BHNS vers le centre ville évitant ainsi une rupture de charge pour les usagers à la Gare Centrale.

3.2.2 Boulevard Wilson - rue Wodli

Sur la globalité du tracé BHNS, le carrefour Wilson/Wodli est l'un des points stratégiques le plus important en termes de taux de saturation (70% en HPM et 100% en HPS, études TRANSITEC). Ces taux s'expliquent par le cumul des flux en provenance de l'A35, des rues convergentes du centre ville et des différents modes de transport qui transitent par ce carrefour sur lequel le BHNS circule également en site mixte.

Cette conjoncture nécessite une gestion complexe de manière à pouvoir intégrer dans de bonnes conditions le BHNS dans la mixité de cet important trafic. La suppression envisagée du "tourne à gauche" en direction de la rue Wodli a pour objectif de réduire un flux de 220 véhicules en HPS dans cette rue. La répartition de ce trafic est projetée sur trois itinéraires alternatifs.

Le premier traverse la place d'Haguenau, l'A350 puis la rue du Marché Gare. Cette solution revient à déporter le problème bien que le point d'entrée de la Place de Haguenau présente un taux de saturation actuel de 55% en HPS.

Le deuxième consiste à contourner la Gare Centrale par les boulevards de Metz et de Nancy et la rue de Koenigshoffen pour déboucher sur le carrefour accédant à la rue du Rampart et la rue Wilson. Loin d'être idéale, cette option implique de couper la rue du Rampart pour accéder à la Wilson dont le taux de saturation à cet endroit est de 90% en HPS.

Le troisième emprunte les rues Molli, du Feu et la rue du Faubourg de Saverne pour déboucher à nouveau sur le carrefour Wilson/Wodli. Ce dernier itinéraire ne représente pas une alternative rationnelle compte tenu de l'engorgement actuel des rues traversées et de leur configuration relativement étroite.

Enfin, le passage sous le pont SNCF est particulièrement appréhendé par les piétons et les cyclistes. L'espace réduit qui leurs est réservé sous cet ouvrage présente un réel danger face au trafic automobiles qu'ils côtoient de très près. La limitation de vitesse déjà imposée n'est pas une mesure suffisante pour garantir la sécurité de ces déplacements doux. Aussi, compte tenu des risques potentiels que représente ce passage, **la commission d'enquête recommande au Maître d'Ouvrage la mise en place d'une séparation matérialisée par des bordures entre les voies cyclistes, piétonnes et automobiles.** Ces dispositions sont de nature à conforter sensiblement la sécurité des usagers.

Conclusions partielles

Après analyse, la commission estime que malgré les points de saturations observés sur l'ensemble des trois itinéraires proposés, c'est le deuxième qui est actuellement à privilégier puisqu'il est celui qui semble générer le moins de contraintes. La commission recommande au Maître d'Ouvrage de définir un itinéraire optimal (par fléchage) après une période d'observation.

Cependant, l'engorgement croissant de la Ville de Strasbourg ne peut se résoudre par une succession de solutions adaptées à des situations qui selon les différentes projections réalisées ne vont pas en s'améliorant. Cette problématique doit être appréhendée dans sa globalité. Aussi, le développement et l'attrait des transports en commun représentent aujourd'hui les seuls palliatifs à la saturation des voies de circulation.

La commission confirme au travers de ses conclusions que le développement passe par la création de nouveaux modes de transport, rapides et performants. L'attractivité quant à elle doit reposer sur la fonctionnalité du concept mais également et surtout sur sa commodité. A ce titre, les parkings relais jouent un rôle essentiel dans le transfert modal.

Un effort doit donc être porté sur la diversification de ces aires de stationnement aux abords de l'agglomération de manière à inciter l'utilisateur à délaisser sa voiture.

3.2.3 Quartier Gare aux Marchandises

La modification du plan de circulation sur le secteur Marché Gare va générer un accroissement du trafic sur l'ensemble des trois carrefours "Marché Gare/accès A350", "Marché Gare/Dépôt CTS" et Marché Gare/Hochfelden". Cet accroissement qui est de l'ordre de 30%, est dû essentiellement à la fermeture de la trémie vers la route d'Oberhausbergen et la rue de Hochfelden ainsi que la fermeture des bretelles de tourne-à-gauche et de tourne-à-droite des branches Nord et Sud. Sans jamais dépasser 75% de taux d'occupation, ces carrefours présentent en globalité un bon niveau de service. La circulation du BHNS est optimisée par son insertion en site propre et la priorité qui lui est donnée aux feux.

L'implantation de la station "Arrêt CTS" sur le tronçon de la rue du Marché Gare à proximité immédiate de l'A4 et de l'A350 est une opportunité pour assurer un report modal supplémentaire pour les usagers en provenance de ces axes routiers majeurs. Aussi, la création d'un parking relais au sein de cette zone permettrait d'assurer ce report. Il soulagerait d'une manière significative le trafic sur les voies adjacentes et sur les proches intersections. Les espaces libres situés de part et d'autre de la station BHNS seraient à première vue de nature à pouvoir répondre à cette opportunité. L'attractivité de la ligne en serait valorisée.

Conclusions partielles

Malgré une augmentation acceptable du trafic liée à la modification du plan de circulation, l'insertion du BHNS en site propre sur ce secteur particulièrement complexe est une réussite.

En droite ligne avec le Plan de Déplacement Urbain de la CUS dont l'un des objectifs est d'exploiter l'intermodalité comme outil pour la desserte des polarités secondaires, la commission recommande au Maître d'Ouvrage de mener une étude sur la possibilité de pouvoir implanter un parking relais sur ce secteur.

3.2.4 Rue Hochfelden

Carrefour Dettwiller/Hochfelden

L'insertion du BHNS en site propre dans la rue Hochfelden conduit à la suppression d'une voie de circulation dans chaque sens générant une concentration de flux. A cela s'ajoute la circulation issue de la percée déjà existante de la rue Jules Verne et qui vient se déverser dans la rue de Dettwiller. Le cumul de ces deux facteurs nouveaux va générer inéluctablement une augmentation substantielle du trafic sur ce carrefour.

La mise en place de feux directionnels et le rallongement de la voie de "tourne à gauche" dans la rue de Dettwiller sont donc des réaménagements indispensables pour faire face à cette situation. Le taux d'occupation de ce carrefour restera cependant élevé (100% en HPM et 90% en HPS).

Conclusions partielles

Compte tenu de la dangerosité et des difficultés que représentent le débouché de la rue de Dettwiller sur la rue Hochfelden, la commission d'enquête estime que les mesures prises par le Maître d'Ouvrage sont de nature à réduire sensiblement la congestion sur ce carrefour de manière à obtenir un niveau de service acceptable.

Carrefours "Vilette/Hochfelden" et "Rieth/Hochfelden"

Ces deux carrefours font également l'objet d'une augmentation de trafic. Si la suppression d'une voie de circulation contribue en partie à cette situation, la dégradation prévisionnelle du niveau de service reste liée essentiellement au développement économique de la zone. L'existence de feux directionnels sur le carrefour "Rieth/Hochfelden" assure déjà un écoulement ordonné du flux. Sa fonctionnalité permettra également d'assurer le niveau de service attendu par le BHNS.

Conclusions partielles

Dans ce contexte, la commission d'enquête considère que l'insertion du BHNS en site propre sur cet axe est donc pleinement justifiée. Il est toutefois regrettable que le linéaire situé dans le prolongement du carrefour "Rieth/Hochfelden", créé initialement pour le site propre de la ligne 50, ne puisse trouver aujourd'hui sa raison d'être.

3.2.5 Cité des Sciences- CNRS

Sur l'axe "Gare Central-E3", ce secteur est l'un des plus importants en termes de densité de population. Essentiellement composé de logements, il représente une forte demande de transport. La desserte de ce quartier par le BHNS qui vient en complément de celle assurée par la ligne 50, apparaît donc pleinement justifiée.

L'éventualité de la traversée du CNRS, déjà évoquée dans le paragraphe 3.2, apporterait incontestablement une plus value à l'attractivité et aux performances du BHNS. De plus, le carrefour "Becquerel/Hausbergen" subirait également moins de contraintes. Intégrant la possibilité future de la traversée du CNRS, le tracé BHNS s'insère dans la parcelle dite des "Avions" en cours de démolition donnant ainsi l'occasion de créer une voie en site propre. L'optimisation de la desserte du quartier est envisagée par l'implantation d'une nouvelle station "Copenhague" aux abords du campus Ouest/CNRS.

Hormis ce segment, le BHNS circule en site mixte sur la totalité du tronçon ; rue du Rieth - rue Lavoisier - rue Becquerel. La projection des taux d'occupation sur ces voies et sur les carrefours est estimée entre 30 à 50% selon les périodes de la journée, ce qui représente un taux de service très satisfaisant.

Seuls les carrefours "Rieth/Hochfelden" et "Becquerel/Hausbergen" situés à chacune des extrémités de ce tronçon présentent des capacités d'utilisation de 90% en HPS. Le niveau de service du BHNS est cependant garanti par la priorité qui lui est donnée à ces carrefours équipés de feux directionnels. Le niveau global du trafic relevé sur cet axe est donc l'une des raisons pouvant justifier l'abandon d'un site propre.

La seconde raison porte sur la configuration des lieux, et plus particulièrement sur la rue Lavoisier. En effet, les deux extrémités des bâtiments de la cité des Sciences présentent un étranglement qui est une forte contrainte pour l'insertion d'un site propre pour le BHNS. Cette section fera cependant l'objet d'un réaménagement dans le cadre des travaux connexes au projet. Ainsi, les pistes cyclables et chemins piétonniers seront rénovés. L'accessibilité des résidents est préservée dans les deux sens de circulation ainsi que la majorité des places de stationnement.

Conclusions partielles

Au regard du flux de circulation qui apparaît compatible avec la mixité du BHNS, des économies substantielles que représente l'abandon d'un site propre et des contraintes présentes dans ce secteur, la commission d'enquête admet de fait, l'option prise par le Maître d'ouvrage.

Par ailleurs, dans le cadre de la réfection des voies destinées aux déplacements doux, la commission recommande au Maître d'Ouvrage de saisir l'opportunité de ces travaux pour améliorer la sécurité des usagers. Il s'agit en particulier de satisfaire au mieux l'éclairage des trajets piétons et cyclistes ainsi que la plantation d'arbres dotés de racines à pivots afin d'éviter toute détérioration des voies pouvant provoquer des chutes accidentelles.

Enfin, dans l'esprit du développement de la biodiversité et de la préservation de l'aspect paysager, la commission rejoint la position du public en préconisant la replantation de tilleuls en lieu et place des arbres abattus en raison de leur mauvais état phytosanitaire.

3.2.6 Route d'Hausbergen

La projection faite sur cet axe dans le cadre de l'étude d'organisation de la circulation (ARCADIS) fait apparaître une nette augmentation du trafic due essentiellement au développement des emplois dans ce secteur.

La prévision du taux de saturation des deux carrefours "Hausbergen/Becquerel" et "Hausbergen/Europe" est estimée respectivement à 95% et 100% en HPM, soit une augmentation de 20 à 25%. Malgré la priorité accordée au BHNS, les engorgements ponctuels sur ces intersections risquent d'entraver la régularité de son temps de parcours.

L'implantation du côté Nord des voies réservées au BHNS impose la suppression de l'accès de la rue de Bruxelles à partir de la route d'Hausbergen. Le report de ce trafic sur le carrefour Bruxelles/Europe n'est pas significatif et n'entraînera pas de perturbation majeure.

Conclusions partielles

Les conséquences négatives de l'augmentation prévisible du trafic sur les deux premiers carrefours viennent corroborer une nouvelle fois la nécessité d'un tracé direct au travers du CNRS.

3.2.7 Avenue de l'Europe

Les aménagements

L'avenue de l'Europe est réaménagée de manière à insérer le BHNS en site propre central. Cette insertion implique la suppression d'une voie de circulation automobile de part d'autre de la chaussée. Au vu du taux d'occupation évalué à son maximum à 60% en HPS à la sortie du giratoire "Triage/Europe" en direction de Cronembourg, ce réaménagement permet d'écouler le flux dans de bonnes conditions. Les deux giratoires "Viennes/Europe" et "Bruxelles /Europe" transformés en carrefour à feux donneront la priorité au BHNS et permettront également un meilleur écoulement de la circulation aux heures de pointe.

La projection du trafic révèle une augmentation de la circulation notamment sur les carrefours "Viennes/Europe" et "Triage/Europe". Les taux de saturations prévisibles sur ces carrefours restent toutefois très largement en dessous du seuil de congestion.

Conclusions partielles

La création du parking relais à l'extrémité de cette avenue viendra capter un important volume d'automobiles qui soulagera d'autant le trafic sur cet axe.

Sorties A4

Il est constaté que les usagers quittant l'A4 en provenance du Nord, sont tenus d'emprunter le giratoire "Triage/Europe" pour rejoindre Bischheim et Schiltigheim. Il en est de même en ce qui concerne les usagers quittant l'A4 en provenance du Sud qui souhaitent rejoindre l'E3 sont tenu d'effectuer une manœuvre de retournement à hauteur de la rue de Niederhausbergen à Bischheim.

Cette situation irrationnelle génère non seulement un flux inutile sur la D 885 mais accroît également le trafic sur le giratoire "Triage/Europe" et sur l'entrée de Bischheim.

Conclusions partielles

Ce constat amène la commission d'enquête à suggérer aux différentes parties prenantes (Etat, Département et Communauté Urbaine de Strasbourg) de mener une réflexion sur une possible amélioration de ces accès.

Les stations

L'implantation de trois stations est envisagée sur cet axe "Europe", "Vienne" et "Chambre de Métiers". Une quatrième, "Parc Relais" sera le terminus de la ligne. Il est admis, comme le mentionne le public au travers de ses observations, que les stations "Chambre de Métiers" et "Parc Relais" sont très proches l'une de l'autre. Leurs buts n'est cependant pas identiques. En effet, l'une, qui assure les correspondances avec les lignes 70 et 6a, dessert les établissements et structures situés dans le secteur de l'E3 qui compte aujourd'hui plus de 6000 emplois. La seconde a pour vocation de pouvoir offrir un report modal pour les automobilistes et cyclistes en provenance de la périphérie Nord et Est.

Conclusions partielles

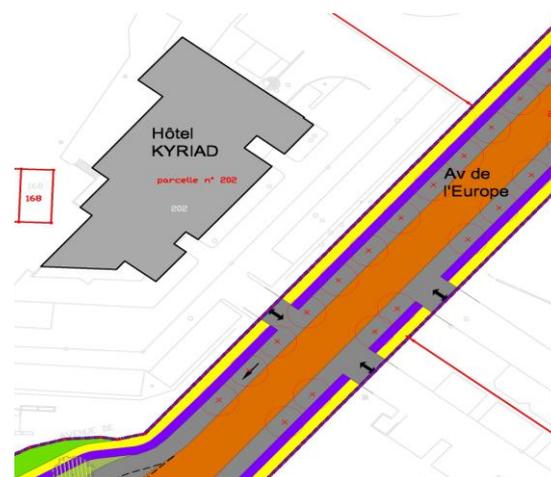
La commission d'enquête estime que le maintien des deux stations "Chambre de Métiers" et "Parc Relais" dont les destinations sont différentes, est pleinement justifié. Il en est de même en ce qui concerne les stations "Europe" et "Vienne" dont le positionnement répond à l'attente des usagers.

Etablissement KYRIAD

Situé au n° 2 de l'avenue de l'Europe, l'Hôtel KYRIAD appréhende une éventuelle emprise foncière de 3,75 ares pouvant empiéter sur 25 places de stationnement de sa propriété. Une telle emprise aurait inéluctablement des conséquences sur le fonctionnement de l'établissement mais également sur le respect de la réglementation à laquelle il est soumis.

L'évolution des études d'avant projet a conduit à préserver ce périmètre qui reste intégralement dans le domaine de l'établissement conformément à l'extrait du plan parcellaire ci-joint.

Extrait du plan parcellaire



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.

Conclusions partielles

La commission d'enquête prend acte de la réponse apportée par le Maître d'Ouvrage dans son mémoire en réponse qui confirme la préservation du périmètre concerné et des 25 places de stationnement situées dans l'enceinte de l'établissement.

Travaux de réhabilitation et d'extension du SDEA

Le Syndicat Des Eaux et de l'Assainissement du Bas-Rhin (SDEA) fait part que son siège situé au droit du carrefour de l'Europe, à l'angle de la route d'Hausbergen et de la rue de Madrid, fera l'objet d'un chantier de réhabilitation et d'extension début 2013. La première phase de ces travaux qui s'échelonnent sur une période de trois ans, sera simultanée avec le chantier BHNS. Ces opérations menées en parallèle nécessitent préalablement une concertation entre les différentes parties prenantes.

Conclusions partielles

Une parfaite coordination de ces opérations paraît donc indispensable afin d'éviter toutes interférences susceptibles de compromettre leur avancement. La commission d'enquête recommande donc au Maître d'Ouvrage de mener une concertation avec le SDEA afin de définir un phasage optimal et une coordination efficiente de ces différents travaux.

3.2.8 Parking relais

Le projet intègre l'implantation d'un parking relais (P+R) situé au giratoire "Triage/Europe". Ce pôle d'échange a deux objectifs majeurs. D'une part, il favorise l'intermodalité des automobilistes et cyclistes, non seulement avec la station BHNS sur place, mais également avec les lignes 50 et 70 de la CTS qui transitent par ce point. D'autre part, il contribue activement à la réduction de la pollution en soustrayant du trafic un nombre important d'automobiles en provenance du secteur Nord et Est. Il est à souligner dans ce projet les efforts portés, d'une part sur l'aspect environnemental, par la plantation d'arbres et de végétaux destinés à une bonne intégration dans le site. D'autre part, sur les déplacements doux, notamment par la mise à disposition d'un vélo parc et la création de chemins piétonniers et pistes cyclables qui apportent une plus value à l'intermodalité.

Ce P+R est conçu pour une capacité maximale de 168 places de stationnement au sein d'un périmètre sécurisé. Son accessibilité modulable (2 ou 3 voies) en fonction des heures de pointe est limitée au gabarit des véhicules légers. En fonction de son taux de fréquentation mais aussi des difficultés de stationnement dont il peut faire l'objet aux heures d'achalandage, il appartiendra à la Communauté Urbaine de Strasbourg de reconsidérer cette capacité afin de pouvoir répondre à une demande supplémentaire.

Cette évolution peut se traduire par la construction d'un ouvrage à niveau, identique par exemple au parking de la Rotonde, ou par une extension de la surface de l'emplacement réservé C19. Cette dernière option nécessitera cependant une nouvelle mise en compatibilité du POS de Bischheim.

Conclusions partielles

De part sa localisation (proximité de la future VLIO), sa fonctionnalité et sa tarification attractive, ce P+R présente tous les atouts pour inciter les automobilistes à délaissier leur véhicule.

Le projet intègre également des équipements sanitaires au profit des chauffeurs de la ligne. Compte tenu de l'infrastructure déjà nécessaire pour cet aménagement, la commission d'enquête suggère au Maître d'Ouvrage d'étudier la faisabilité de la mise à disposition des usagers d'équipements identiques.

Compte tenu du coût et des contraintes liés à l'entretien d'un tel équipement non évalués à ce jour, l'avis de la commission est uniquement donné sous la forme d'une proposition et non d'une recommandation.

3.3 Les lignes de bus impactées

La restructuration des lignes n°19, n°50 et n°70 du réseau CTC figure sur la carte jointe dans l'annexe 13, volume 2. Ce document a été transmis à la commission d'enquête sur sa demande, par le Maître d'ouvrage.

Ligne 19

Le nombre de rotations de cette ligne représente aujourd'hui 8830 voyages/jour pour les deux sens confondus. L'arrivée du BHNS permettra non seulement de diminuer sensiblement cette fréquentation, mais également de soulager la station Rotonde, aujourd'hui saturée et qui est le terminus de cette ligne 19. En effet, la plupart des usagers à destination de l'E3 qui utilisent les lignes A et D du tram se reporteront sur le BHNS à la Gare Centrale en délaissant la station Rotonde.

L'intégration d'un nouvel axe radial de transport en commun et le développement exponentiel de l'urbanisation dans ce secteur Nord-Ouest impliquent le redéploiement des lignes existantes, notamment la 19 et la 50. S'agissant de la ligne 19, la principale modification proposée porte sur la suppression du tronçon "Champs de Manœuvre-Chambre de Métiers (actuellement le terminus)" pour rediriger la ligne sur la station "Allée de l'Euro", lieu de son nouveau terminus. Cette option est en partie contestée par le public à plusieurs titres.

En premier lieu, l'absence de commerce dans le quartier "Haldenbourg/Arago" contraint les habitants de ce secteur à devoir se rendre dans le "Vieux Cronembourg".

Le maintien de cette liaison entre ces deux quartiers apparaît donc vital, notamment pour les personnes âgées ou de conditions modestes tributaires des transports en commun.

En second lieu, la desserte de la place d'Haldenbourg les jours de marché (mercredi et vendredi) est une véritable problématique. En effet, l'emprise de ce marché et les mouvements qu'il draine sur la voie publique ne permet en aucune manière le passage d'un véhicule de transport en commun.

En troisième lieu, le positionnement du terminus de cette ligne à l'Allée de l'Euro ne permet pas de desservir dans de bonnes conditions, le secteur Ouest et le Nord de la ZAC qui est en pleine expansion. Pour mémoire, cette zone comprend une importante population d'étudiants et de salariés ainsi que plusieurs structures médicales qui génèrent un flux important de patients. Le terminus de la ligne 19 étant à 1000 m de la rue de Zagreb où se situent les cabinets médicaux et à 500 m de la station Europe du BHNS représente une sérieuse contrainte pour ces personnes.

Enfin, il est également important de souligner et de rappeler que la réorganisation du maillage de lignes de bus présentée lors de l'enquête publique de juillet 2011 portant sur les extensions des branches A1 et A2 du tram, prévoyait le terminus de cette ligne 19 à hauteur de la commune de Mittelhausbergen.

Compte tenu des besoins légitimes exprimés par le public et de l'extension croissante de cette partie Ouest de Cronenbourg, il apparaît donc indispensable de couvrir correctement cette zone en matière de transport en commun. La Communauté Urbaine de Strasbourg porte toutefois à la connaissance du public qu'à plus long terme une desserte de ce secteur sera assurée par un BHNS à l'occasion de la mise en service de la VLIO. Si ces dispositions permettront d'améliorer sensiblement la situation actuelle, il n'en demeure pas moins qu'elles restent aujourd'hui sous forme de projet.

L'hypothèse émise par le public concernant une éventuelle prolongation de la ligne 19 jusqu'à l'E3, ne représente pas une solution rationnelle. En effet, la commission d'enquête estime que cette prolongation serait redondante avec la ligne 70 et de fait aurait un taux de rentabilité non avéré.

Conclusions partielles

Après avoir analysé l'ensemble des impacts suite aux modifications apportées à la ligne 19, la commission d'enquête est amenée à émettre deux réserves:

- **demande le maintien de la liaison "Arago"- "Haldenbourg" indispensable pour rejoindre le quartier du Vieux Cronenbourg et permettre aux habitants du quartier "Arago" de pouvoir bénéficier d'une liaison directe avec la station Rotonde,**

- dans l'attente de l'engagement pris par le Maître d'Ouvrage sur une réflexion portant sur l'amélioration de la desserte de la ligne 19, la commission demande le prolongement de cette ligne au-delà du terminus envisagé au carrefour de l'allée de l'Euro, de manière à pouvoir desservir l'ensemble du secteur Ouest compris entre l'avenue de Londres et la route de Strasbourg (rue d'Athènes, le lycée et l'IUT, la rue de Madrid, la nouvelle rue de Zagreb, l'ECAM et la rue de La Haye).

3.3.1 Ligne 50

Cette ligne qui est aujourd'hui l'une des plus longues sur un axe Nord-Sud, relie Schiltigheim à Lingolsheim. Son important taux de rotations (8420 voyages/jour dans les deux sens confondus) est quasiment équivalent à celui de la ligne 19. Sa faible fréquence, principalement le soir, n'est cependant pas en adéquation avec son taux de fréquentation.

Le redéploiement proposé touche principalement la traversée de Cronenbourg et le secteur de Hautepierre Maillon.

Traversée de Cronenbourg

Dans l'objectif d'une meilleure couverture du territoire, la ligne 50 serait redéployée sur les secteurs "Kepler" et "Saint-Florent" qui souffrent actuellement d'une modeste desserte en transport en commun. Cette option délaisse cependant une grande partie de la cité de Cronenbourg déjà privée de la ligne 19 par le projet. L'interconnexion avec le BHNS se ferait au niveau de la station "Hochfelden".

Secteur Hautepierre Maillon

Le projet portant sur un tracé plus direct consiste à croiser la ligne A du tramway à la station "Dante" en lieu et place de la station actuelle de "Hautepierre Maillon". Ce redéploiement prive également une majeure partie des habitants de la cité de Cronenbourg d'une liaison directe avec le centre commercial de Hautepierre, d'autant que ces stations sont distantes l'une de l'autre de plus de 600 mètres.

Conclusions partielles

L'objectif de desservir les secteurs "Kepler" et "Saint Florent" représente une amélioration sensible dans la couverture du réseau. Cependant l'examen du plan global de redéploiement proposé au travers du projet amène la commission à émettre un avis contrasté.

Outre la fréquence de cette ligne qui apparaît insuffisante par rapport à la demande, et de fait rend peu attractive l'interconnexion avec le BHNS, la commission d'enquête considère que le redéploiement proposé n'est pas adapté aux besoins.

En effet, le délaissement d'une fraction de la cité Cronembourg et celui du centre commercial de HautePierre Maillon sont de nature à dégrader des liaisons qui sont essentielles pour les habitants de la cité de Cronembourg.

En conséquence, la commission d'enquête recommande au Maître d'Ouvrage :

- **de mener une étude plus complète sur les différents secteurs concernés de manière à pouvoir cibler avec précision les besoins réels,**
- **d'adapter la fréquence de cette ligne avec le taux de fréquentation permettant ainsi de rendre plus attractive l'interconnexion avec le BHNS.**

3.4 Ligne 70

Sur un trajet adjacent au réseau CTS, cette ligne constitue une liaison rocade entre les communes de Bischheim au Nord et Oberschaeffolsheim au Sud-Ouest. La partie Nord de son tracé constitue la seule jonction entre l'E3 et les communes voisines situées à l'Est. De part le développement des activités essentiellement tertiaires de la zone de l'E3, cette liaison représente donc un grand intérêt pour les habitants de ces communes.

Cette ligne apparaît cependant peu attractive au regard de son taux de rotation (3490 voyages/jour pour les deux sens confondus), nettement inférieur aux lignes 19 et 50. L'utilisation de l'automobile a donc tendance à être privilégiée au détriment des transports en commun.

Le Projet n'impactera pas cette ligne qui bénéficiera toutefois des aménagements du BHNS sur le tronçon commun "Allée de l'Euro" et "Chambre de Métiers" lui permettant d'améliorer sa vitesse commerciale. Seule, la traversée de HautePierre fera l'objet d'une modification. Assurant initialement la correspondance avec le tram et la ligne 50 à hauteur de la station "Maillon", le futur tracé envisagé permettra la connexion tram à la station "Parc des Sports". La connexion avec la ligne 50 serait de fait supprimée.

Conclusions partielles

Au vu de l'extension en cours de réalisation de la branche A1 du tram, la commission d'enquête considère que la modification du tracé de la ligne 50 dans le secteur de HautePierre apportera une meilleure fonctionnalité du réseau. La future restructuration du maillage justifie la suppression de l'interconnexion avec la ligne 50.

S'agissant de l'attractivité de la ligne 70, la commission d'enquête recommande au Maître d'Ouvrage de définir une fréquence appropriée à la demande de manière limiter l'utilisation de l'automobile et être en phase avec les objectifs du Plan de Déplacements Urbain.

5. LES IMPACTS

5.1. Nuisances

Le recensement des nuisances porte essentiellement sur deux aspects. En premier lieu, celles engendrées par l'augmentation du trafic qui est la conséquence du développement économique du secteur Ouest de l'agglomération strasbourgeoise. Elles se déclinent sous plusieurs formes. La gêne occasionnée par la saturation des axes routiers et des carrefours, le bruit et la pollution atmosphérique qui en résulte. Le taux de saturation des différents secteurs à déjà été abordé dans les paragraphes précédents. S'agissant du bruit, les études faites en amont du projet démontrent que l'impact sonore sur le tracé BHNS serait inférieur au seuil réglementaire pour les périodes de référence (6h-22h) et (22h-6h). Des relevés du niveau sonore seront effectués à l'issue de la mise en service du BHNS et permettront de confirmer ces prévisions.

Le second aspect des nuisances concerne la phase chantier du BHNS avec ses risques potentiels pour la population et ses éventuels impacts sur l'environnement. A ce titre, le dossier d'enquête dresse l'ensemble des mesures qui seront mises en œuvre préalablement et durant la période des travaux afin de garantir la sécurité et l'information du public ainsi que la parfaite coordinations des différents intervenants.

5.2. Le milieu physique et naturel

La commission d'enquête considère que les mesures de contrôle et de suivi décrit par le Maître d'Ouvrage pour garantir la préservation de ces milieux en phases chantier et exploitation sont satisfaisants.

Grand Hamster d'Alsace

Le projet empiète en partie sur l'aire historique du Grand Hamster à l'extrémité Est de la commune de Bischheim. Les relevés effectués dans un périmètre de 2 km autour du projet n'ont révélés aucune présence de l'espèce. Le projet n'a donc aucun impact sur sa préservation.

Monuments Historiques

Le secteur couvrant la Gare Centrale compte plusieurs édifices inscrits ou classés aux Monuments Historiques. A ce titre, il appartiendra au Maître d'Ouvrage de consulter l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) préalablement à la réalisation du projet.

Sites archéologiques

Suite à la découverte de vestiges archéologiques sur trois sites situés dans le périmètre du projet, il appartiendra au Maître d'Ouvrage de consulter le Service Régional d'Archéologie de la Direction Régionale des Affaires Culturelles Rhône-Alpes (DRAC) préalablement à la réalisation du projet.

CONCLUSIONS GLOBALES

Sur la forme et la procédure de l'enquête :

- Attendu que l'enquête publique concernant la déclaration de projet relative à la création d'une ligne de **Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)** entre la Gare Centrale de Strasbourg et l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim, s'est déroulée conformément à la réglementation,
- Attendu que les procédures en vigueur relatives aux enquêtes publiques, notamment en matière de publicité de l'enquête, ont été parfaitement respectées, en particulier concernant :
 - l'information des habitants,
 - la publicité dans la presse
- Attendu que la commission d'enquête s'est assurée que l'affichage de l'arrêté de la CUS prescrivant l'enquête publique a bien été réalisé et maintenu pendant toute la durée de l'enquête,
- Attendu que le dossier est conforme aux dispositions réglementaires en vigueur, qu'il est complet, suffisamment explicite, et qu'il contient tous les détails des études techniques nécessaires à sa compréhension,
- Attendu que le Maître d'Ouvrage a fourni à la commission d'enquête le complément d'informations demandé, à savoir :
 - les plans détaillés de l'ensemble des lignes actuelles et futures,
 - les études TTK,
 - les études ARCADI portant sur l'organisation de la circulation,
 - la délibération au Conseil de Communauté du 15 avril 2011,
 - la délibération au Conseil de Communauté du 12 juillet 2012.
- Attendu que le dossier d'enquête a été mis à la disposition du public sur le site internet de la CUS et dans les locaux du CSC de Cronembourg, au siège de la CUS et dans les Mairies de Schiltigheim et Bischheim pendant toute la durée de l'enquête, du lundi 24 septembre 2012 au samedi 03 novembre 2012, soit sur une période de 41 jours consécutifs,
- Attendu que les deux réunions publiques du 25 octobre 2012 et du 29 octobre 2012 tenues respectivement au CSC de Cronembourg et à la Mairie de Schiltigheim ont permis de parfaire l'information du public,
- Attendu que la présente enquête s'est déroulée dans des conditions nominales, conformément aux dispositions du Code de l'Environnement,

Enquête publique

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

Sur le fond de l'enquête :

- Considérant les 36 observations portées sur les 5 registres d'enquête, les 16 courriels et les 20 lettres adressées au président de la commission d'enquête,
- Considérant que le Maître d'Ouvrage a apporté tous les éléments de réponses à la demande de mémoire émise par la commission,
- Considérant les conclusions partielles portées sur chacun des volets de la présente enquête publique,
- Considérant que le projet répond aux objectifs suivants :
 - respect de l'environnement en privilégiant les transports en commun,
 - offrir le meilleur service possible au meilleur coût pour la collectivité,
 - desservir l'axe radial Nord-Ouest dans des conditions optimales.

En conséquence, la commission d'enquête émet un

AVIS FAVORABLE

à la déclaration de projet relative à la création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre la Gare Centrale de Strasbourg et l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim.

Cet avis est assorti des 2 réserves et 9 recommandations suivantes :

Réserves

- 1. Maintien de la liaison (ligne 19) "Arago" - "Haldenbourg" permettant aux habitants du quartier "Arago" de pouvoir bénéficier d'une liaison directe avec le quartier du Vieux Cronenbourg et la station Rotonde.**
- 2. Prolongement de la ligne 19 au-delà du terminus envisagé au carrefour de l'allée de l'Euro, de manière à pouvoir desservir l'ensemble du secteur Ouest compris entre l'avenue de Londres et la route de Strasbourg.**

Recommandations

1. Définir, après une période d'observation, un itinéraire optimal (par fléchage) suite à la suppression du "tourne à gauche" Wilson/Wodli.
2. Concertation avec les parties prenantes lors des futurs travaux des lignes LGVEE afin d'établir en commun un plan de circulation et un partage rationnel des espaces occupés par les différentes catégories de transport.
3. Poursuite des concertations avec le CNRS, le CROUS et l'Université dans l'objectif d'une traversée du CNRS avec le BHNS.
4. Etudes d'implantation d'un parking relais dans le secteur "Gare aux Marchandises".
5. Etudes en vue de réduire le trajet à vide du BHNS sur le tronçon devant la Gare Centrale.
6. Dans le cadre de la sécurité des usagers :
 - Amélioration de l'éclairage des voies piétonnières et pistes cyclables,
 - Mise en place d'une séparation matérialisée par des bordures entre les voies cyclistes, piétonnes et automobiles dans les secteurs particulièrement critiques,
 - Plantation d'arbres dotés de racines à pivots afin d'éviter toute détérioration des voies piétonnières et pistes cyclables.
7. Concertation préalable avec le SDEA dans le cadre des travaux conjoints relatif à l'extension de cette structure et au BHNS,
8. Amélioration de la fréquence de la ligne 50.
9. Amélioration de la fréquence de la ligne 70.

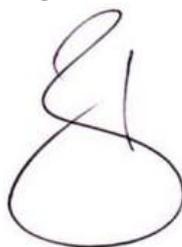
Fait et clos à SELESTAT le 03 décembre 2012

La commission d'enquête

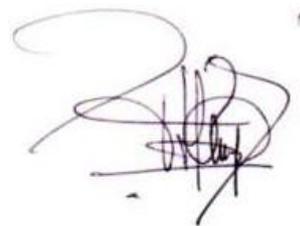
Président
Jean ANNAHEIM



Membre
Brigitte REIBEL



Membre
Thierry TOURNIER



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.

III. CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE RELATIF A LA MISE EN COMPATIBILITE DU POS DE BISCHHEIM

1. Evolutions du POS

Le Plan d'Occupation des Sols (POS) de la Commune de Bischheim a été approuvé le 8 juillet 2005. Il a fait l'objet des évolutions suivantes :

- Mise à jour n° 1 : approuvé le 21 juillet 2006
- Modification n° 1 : approuvé le 21 décembre 2006
- Modification n° 2 : approuvé le 26 octobre 2007
- Modification n° 3 : approuvé le 1er février 2008
- Révision simplifiée n° 1 : approuvé le 18 décembre 2009
- Modification n° 4 : approuvé le 28 janvier 2011
- Modification n° 5 : en cours d'approbation

Après vérification avec le service de l'urbanisme de la commune de Bischheim, il est constaté que les dates d'approbation et de révision du POS de Bischheim figurant dans le dossier d'enquête sont totalement erronées.

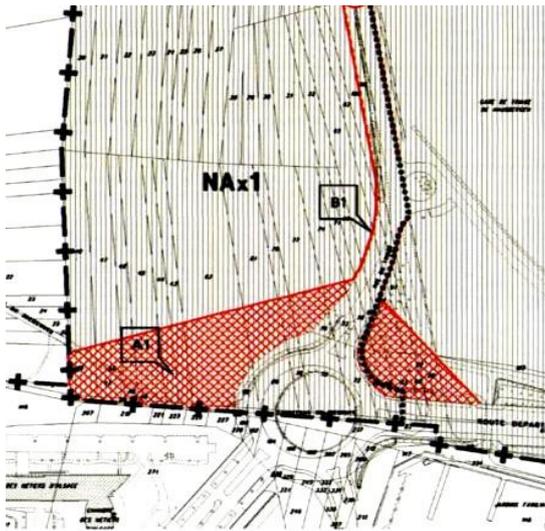
2. Objet de la mise en compatibilité du POS

Le tracé du BHNS intègre la création d'un parking relais situé au Sud-Ouest du ban communal de Bischheim, à proximité immédiate du rond point de l'Europe.

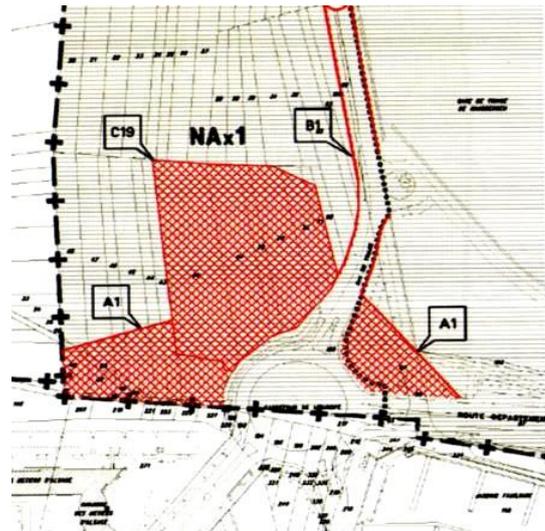
Configuré pour une capacité maximale de 168 places de stationnement, il est conçu pour accueillir les infrastructures, installations et équipements liés aux transports en commun. Cet aménagement implique la création d'un emplacement réservé C 19 situé dans la zone NAX1, d'une superficie de 120 ares, objet de la mise en compatibilité du POS.

Dans sa version actuelle, le POS en vigueur comporte actuellement un emplacement réservé A1 d'une superficie de 62 ares sur cette zone. Destiné à l'amorce de la voie de liaison intercommunale Ouest (VLIO), cet ER A1 qui est fractionné de part et d'autre du rondpoint sera amputé d'une partie de sa surface par l'ER C 19. (figure ci-dessous).

Avant modification



Après modification



3. Modifications du document d'urbanisme

La mise en compatibilité du POS implique la modification de trois volets du document d'urbanisme.

3.1. Le rapport de présentation

La création de l'emplacement réservé C 19 destiné au parking relais et aux transports en commun nécessite de compléter le chapitre 2.3.1. "*Les transports en commun*". Cet ajout décrit avec précision la destination, le but et le cadre dans lequel s'inscrit cet emplacement réservé.

3.2. Le règlement

Le règlement applicable aux zones NAX1 (chapitre II, section 1 : occupations et utilisations des sols admises) est complété (paragraphe 1 et 5.3 par la prise en compte "*des constructions, installations et équipements liés aux transports en commun*").

3.3. La liste des emplacements réservés

Cette liste comprend deux modifications :

- **A1** : La superficie de cet ER après modification est portée à 62 ares. Le bénéficiaire du droit de réservation des terrains est le Département. Il est à noter que la surface indiquée avant modification (22 ares) était erronée.
- **C19** : Nouvel emplacement réservé de 120 ares destiné au P+R et à ses aménagements. Le bénéficiaire du droit de réservation des terrains est 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.

La commission d'enquête, prenant en compte les éléments contenus dans le projet soumis à l'enquête publique,

Considérant :

1. Que cette enquête, tenue conjointement avec l'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,
2. Que cette enquête s'est déroulée dans des conditions satisfaisantes, tant au plan réglementaire, qu'à celui de l'information du public et à celui de ses possibilités d'expression,
3. Que cette enquête n'a fait l'objet d'aucune observation du public mettant en cause la mise en compatibilité du POS de Bischheim,
4. Que les modifications proposées dans le document d'urbanisme au titre de la mise en compatibilité du POS de Bischheim, sont en adéquation avec le projet,
5. L'avis favorable assorti des 2 réserves et 9 recommandations émises au titre du 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,

En conséquence, la commission d'enquête émet un

AVIS FAVORABLE

à la mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de la Commune de Bischheim.

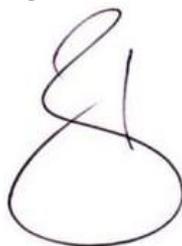
Fait et clos à SELESTAT le 03 décembre 2012

La commission d'enquête

Président
Jean ANNAHEIM



Membre
Brigitte REIBEL



Membre
Thierry TOURNIER

