

Association Quartier Vosges - Neustadt

Strasbourg, le 30 septembre 2024

Objet : [Enquête publique Tram Nord](#)
[Remarques, observations et propositions pour l'amélioration de la vie de quartier](#)

Monsieur le Commissaire,

L'association Quartier Vosges-Neustadt, créée en 2020, représente les habitants et usagers des quartiers Tribunal, Vosges et Contades, tous impactés par le projet de tramway nord. Elle œuvre pour en faire des lieux vivants et agréables, accueillant toutes les classes sociales, générations et activités, dans un esprit d'ouverture, de dialogue et de construction collective.

Cela l'a menée à adopter une position originale dans le débat sur le tramway nord, souvent marqué par les oppositions de principe. **Elle soutient le projet de tramway nord et la suppression de tout trafic de transit sur l'avenue des Vosges mais demande instamment des mesures d'amélioration du dispositif**, au service des habitants. La principale question est de savoir si le tramway n'est qu'un axe de transit, renforçant la fragmentation du quartier de la Neustadt, ou s'il permet une meilleure intégration du quartier et de ses habitants dans la ville.

Trois adaptations du projet sont donc indispensables :

1. Des mesures supplémentaires doivent être prises pour éviter une forte aggravation de la pollution atmosphérique dans des parties peuplées du quartier Vosges-Neustadt.

Le dossier de présentation du projet évoque page 4 une « baisse de 18% du niveau de pollution attendue » et page 6 des « rues devenues plus respirables », où « la vie de quartier s'épanouit, propice aux commerces, aux rencontres et à la convivialité ».

En réalité, ceci ne vaut que pour les riverains, dont le nombre n'est pas précisé, des avenues des Vosges et de la Forêt Noire, avec une baisse de plus de moitié des polluants à l'horizon 2047.

Par contre, pour les habitants et usagers des autres parties du quartier (école militaire et Clémenceau, Contades, place de la République, place de Pierre), à forte densité et déjà très polluées, le projet conduit à une hausse très forte des émissions de tous les polluants, conduisant à des dépassements des normes de l'Organisation mondiale de la santé et à un impact sans doute significatif sur la fréquence des maladies respiratoires.

Par rapport à aujourd'hui, le dossier évoque des hausses d'ici 2047 de +18% pour le dioxyde d'azote, le monoxyde d'azote, le benzène, le dioxyde de soufre, l'arsenic et le nickel, +20% pour le chrome, +28 à +33% pour les composés organiques volatils et le butadiène et +40% pour les particules fines (pm10 et pm2,5) dont on connaît le potentiel cancérigène. Avec le projet, les émissions de dioxyde de carbone augmentent même de 27% entre 2022 et 2027 alors qu'au fil de l'eau, elles devaient se réduire de -10%.

Le maître d'ouvrage dira probablement que ceci constitue « une augmentation modérée ». Si on partait d'une situation saine, cela pourrait s'entendre. Mais la réalité du quartier est que les émissions de polluants sont déjà largement supérieures aux seuils définis par l'OMS et que le projet mènera à une dégradation directe de la situation sanitaire d'un nombre d'habitants que le dossier ne précise pas mais dont on sait qu'ils se comptent en milliers.

Une action plus forte de réduction de la circulation automobile est donc nécessaire, notamment rue Jacques Kablé, boulevard Clemenceau et dans l'ensemble des rues où des reports sont prévus. Et, évidemment, il convient d'exclure tout rétablissement d'un quelconque trafic de transit de voitures avenue des Vosges.

2. Les pistes cyclables doivent être séparées physiquement et efficacement du trottoir et donc positionnées sur la chaussée.

a) Le projet met directement en danger les riverains et salariés de l'avenue des Vosges.

En réduisant la place de la voiture dans le quartier Vosges-Neustadt et en améliorant la desserte vers Schiltigheim, le projet va augmenter fortement la circulation des vélos. On peut rappeler que certaines pistes cyclables strasbourgeoises enregistrent plus de 10 000 passages quotidiens : il ne fait aucun doute que l'avenue des Vosges reconfigurée comptera plusieurs milliers de cyclistes chaque jour. Compte tenu de la densité d'écoles, de restaurants et commerces, de professions libérales ; nombreux seront les vélos électriques de livraison, dont la vitesse dépasse trop souvent 25 km/h, et les vélos cargos, dont l'emprise est significative.

Dans ces conditions, placer délibérément les bandes cyclables sur les trottoirs de l'avenue des Vosges, sans mesure crédible de séparation physique (cf. b ci-dessous), constitue une mise en danger directe et fautive des piétons et des cyclistes, susceptible d'engager la responsabilité du maître d'ouvrage qui est soumis à une obligation particulière de prudence et de sécurité (art. 223-1 du code pénal). Elle conduira aussi à une exacerbation des conflits d'usage, qu'on peut déjà observer dans l'hyper centre.

En présence de vélos bolides, les piétons ne pourront pas déambuler en toute sérénité. Cela vaut particulièrement pour les touristes, de plus en plus nombreux dans la Neustadt mais peu au courant des subtilités des aménagements cyclistes à Strasbourg, et pour les enfants, nombreux dans les appartements qui bordent l'avenue des Vosges, qui seront soumis à une vigilance constante pour ne pas aller sur la piste cyclable, sans garantie de résultat. Les serveurs des restaurants riverains qui, les bras chargés, traverseront une voie cyclable à forte intensité pour accéder aux terrasses seront aussi victimes de ce dispositif. Et leurs employeurs verront leur responsabilité susceptible d'être engagée, au nom de leur obligation de protection de la sécurité de leurs salariés.

Placer la bande cyclable en proximité directe des arbres est aussi facteur d'insécurité pour les cyclistes. A chaque fois, les racines craquèlent le bitume et créent des « vagues » d'une hauteur supérieure à la limite de 5 cm pour ne pas créer de danger de chute et engager la responsabilité du maître d'ouvrage. Les photos ci-dessous, prises avenue des Vosges, aux abords de l'ancienne clinique Adassa près de la place de Haguenau, le confirment :



b) La prétendue séparation entre trottoir et bande cyclable, proposée par le maître d'ouvrage, est purement cosmétique : elle ne réduit pas la mise en danger des piétons et des cyclistes.

Les affirmations des pages 3 (« davantage de place pour les modes actifs ») et 4 du document de consultation (« Le projet améliorera la sécurité et le confort des cyclistes (...). Les piétons gagneront en confort de marche sur les grands axes nord strasbourgeois (3 mètres de trottoir gagnés avenue des Vosges ») et le schéma de la page 9 ne reflètent pas la réalité.

En effet, le projet soumis à consultation propose d'installer des bandes podotactiles et de créer un très faible dénivelé (de l'ordre de 3 cm si on se fie à ce qui se pratique ailleurs dans Strasbourg) entre le trottoir et la bande cyclable. Ceci ne constitue pas une séparation physique, permettant de séparer les flux piétons et cyclistes et d'assurer leur sécurité. Il faut notamment souligner les faits suivants :

- L'expérience de l'avenue de la paix, pourtant beaucoup moins habitée, moins passante et quasiment dénuée de commerces, montre que les piétons et les cyclistes ne sont pas sensibles aux bandes podo-tactiles : tout le monde zigue-zague au petit bonheur la chance, au détriment de la sécurité.
- Le dossier évoque un dénivelé entre bande cyclable et trottoir mais n'en précise pas la hauteur. Pour que les piétons, notamment les enfants, puissent déambuler sans se retrouver par inadvertance sur la bande cyclable, une différence de niveau identique à celle qui sépare une chaussée d'un trottoir, soit 15 cm, est indispensable ;
- En tout état de cause, ceci ne répond pas à la mise en danger des salariés des restaurants qui devront traverser la piste des vélos bolides pour desservir les terrasses.

Si le maître d'ouvrage ne retenait pas un des schémas, pourtant meilleurs, mentionnés au c) ci-dessous et maintenait son projet de bande cyclable, l'association Quartier Vosges-Neustadt demande qu'un dénivelé de 15 cm soit établi entre le trottoir et la bande cyclable et que ceci soit accepté par écrit par l'architecte des bâtiments de France avant l'approbation définitive du projet. En effet, il ne faudrait pas que la position de l'ABF serve de prétexte pour maintenir

un projet qui met objectivement et délibérément en danger les usagers de l'avenue des Vosges.

c) Une solution simple existe : faire comme à Schiltigheim et placer la piste cyclable sur la chaussée, en proximité du tramway. Ceci améliore le projet sans le remettre en cause.

Pour cela, les associations Quartier Vosges-Neustadt et Strasbourg à vélo proposent des schémas d'aménagement de l'avenue des Vosges qui, s'ils ne sont pas identiques, obéissent à la même philosophie et répondent aux exigences de sécurité et de protection du patrimoine de manière satisfaisante :

Schéma proposé par l'association Quartier Vosges-Neustadt

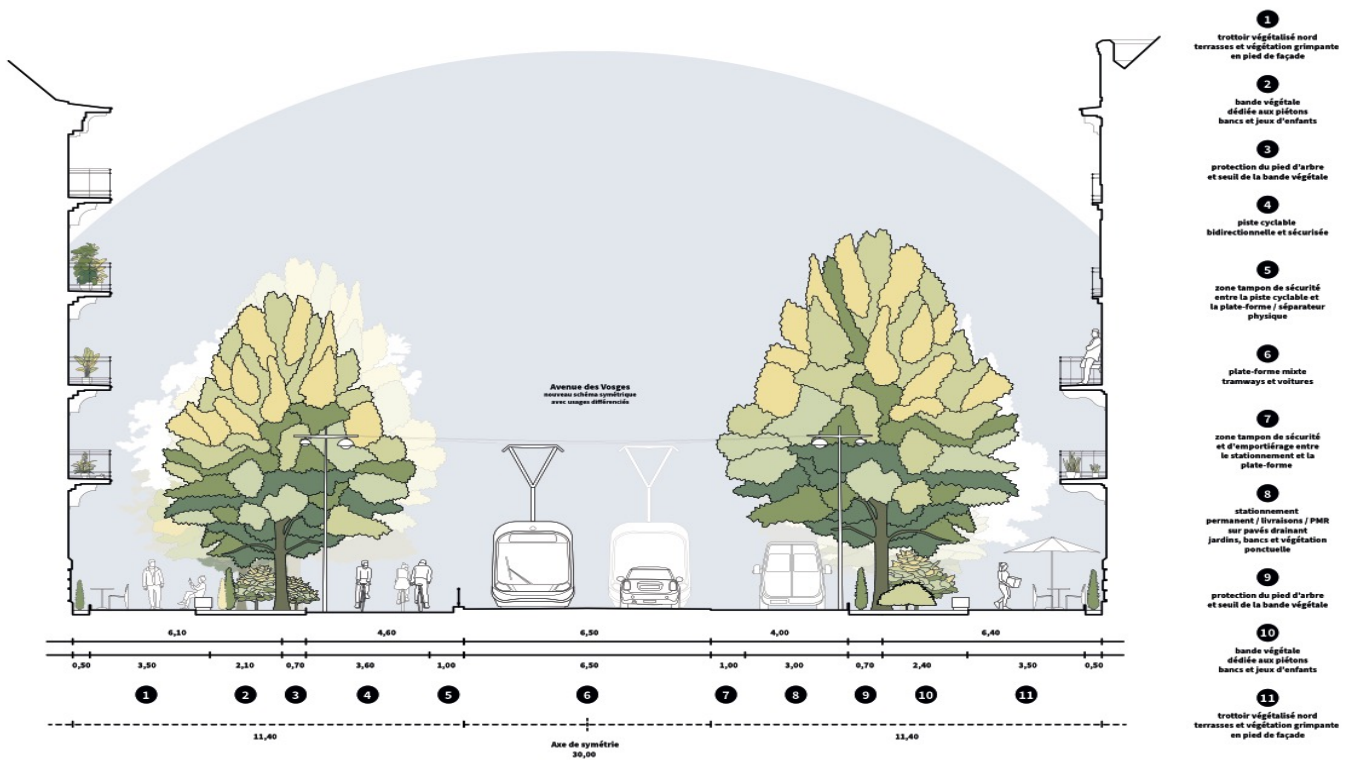


Schéma proposé par l'association Strasbourg à Vélo



Ces solutions sont bien meilleures que celle proposée par le maître d'ouvrage :

- Elles réduisent le risque d'accident et de conflits d'usage entre piétons et cyclistes, dégageant ainsi le risque d'engagement de la responsabilité du maître d'ouvrage, pour mise en danger de la vie d'autrui ;
- Elles ne posent pas de problème de sécurité avec les voitures, compte tenu des 300 à 500 véhicules prévus chaque jour et de la possibilité de faire une piste suffisamment large pour ne pas poser de risque d'ouverture inopinée de portières ;
- Elles sont conformes au plan piétons de Strasbourg, adopté en 2021, qui prévoit que les pistes cyclables ne seront plus placées sur les trottoirs ;
- Elles répondent aux exigences de symétrie de l'architecte des bâtiments de France. C'est particulièrement le cas du schéma de Strasbourg à vélo ;
- Elles permettent l'installation sur les trottoirs de l'avenue des Vosges de plus de bancs, d'arceaux à vélos et d'espaces de jeux pour les jeunes enfants à intervalle régulier de 50 ou 100 mètres. La ville à hauteur d'enfants et de personnes vulnérables deviendra ainsi réalité ;
- Elles ouvrent la possibilité de créer plus de restaurants et de terrasses, contribuant ainsi à la transformation d'un axe de transit en une voie vivante et attractive.

Contrairement à l'objection qu'ils ont suscitée, ces schémas sont conformes aux règles de sécurité des transports et aux recommandations du Cerema¹ qui, dans une note de juin 2023 (« Tramway et aménagements cyclables, recommandations de conception », doc.cerema.fr/Default/digital-viewer/c-595163), définit deux schémas de cohabitation sécurisée entre tramway et cyclistes, parfaitement compatibles avec les propositions des associations ci-dessus :

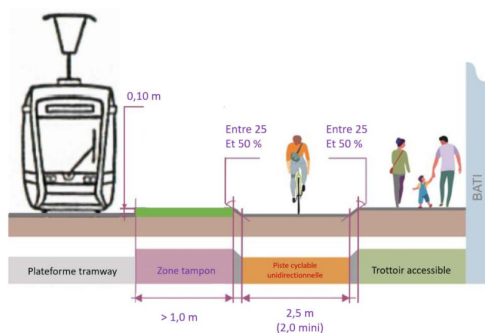
¹⁾ Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, établissement public administratif rattaché aux ministères de l'écologie et des territoires.

3.2.2 - SÉPARATEUR PAR IMPLANTATION D'UNE ZONE TAMPON : SOLUTION ADAPTÉE POUR DES PROFILS EN TRAVERS PEU CONTRAINTS

Lorsque l'espace disponible le permet⁴, il est recommandé d'aménager une zone tampon d'un minimum d'un mètre (mais qui peut être bien plus large) entre l'aménagement cyclable et la plateforme. Cette option est notamment favorable à l'orthogonalisation dans les carrefours. L'espace tampon peut par exemple être constitué

de végétation ou d'un séparateur dénivelé. Suivant les besoins et contraintes du site, il peut éventuellement être complété de mobilier ou de bordurage.

Un effort est alors mené afin que les éléments qui pourraient être implantés sur cette zone tampon (végétation par exemple) ne viennent pas pénaliser la visibilité mutuelle des cyclistes et du tramway, en particulier en approche des intersections (voir paragraphe dédié).



3.2.3 - SÉPARATEUR DÉNIVELÉ CHANFREINÉ CÔTÉ PISTE CYCLABLE

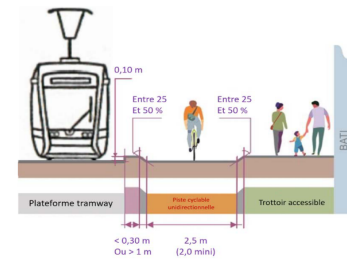
Lorsqu'il est nécessaire de marquer fortement la séparation entre l'aménagement cyclable et la plateforme, notamment quand la vitesse du tramway ou sa fréquence sont élevées, et lorsque l'espace disponible est trop réduit pour recourir à une large zone tampon (voir paragraphe 4.1), le recours à un séparateur dénivelé est à recommander. Cet espace est nécessaire dès lors que le tramway est amené à dépasser la vitesse de 40 km/h, mais il peut également se révéler pertinent lorsque le tramway pratique des vitesses toujours inférieures à ce seuil.

Il convient de mettre en place une bordure assurant un rôle de séparation renforcé qui «pardonne» les éventuels écarts de trajectoire, tout en maximisant

l'espace de circulation. Il s'agit en particulier de minimiser la sur-consommation d'espace du séparateur afin que celle-ci ne pénalise pas les dimensions et donc l'attractivité de l'aménagement cyclable, ou des espaces piétons.

On peut par exemple, pour concilier ces objectifs, aménager un séparateur présentant côté piste un chanfrein d'une pente de 50%, et côté tramway un dénivelé supérieur ou égal à 10 cm.

Dans le cas général, on veillera à ce que le plateau constitué par le séparateur dénivelé soit d'une largeur inférieure à 30 cm, ou supérieure à 1 mètre, pour éviter des circulations problématiques de piétons sur celui-ci. Une largeur comprise entre 30 cm et 1 m est néanmoins acceptable si le matériau du plateau le rend non praticable.



Les objections du maître d'ouvrage sont d'autant moins convaincantes que, sur le même projet de tramway nord, une cohabitation entre tramway et cyclistes est prévue avenue du général de Gaulle à Schiltigheim. Les règles de sécurité ne sont-elles pas les mêmes sur tout le territoire de l'Eurométropole ?

3. Cette solution alternative permet aussi de maintenir les objectifs de végétalisation de l'avenue des Vosges.

Lors de la réunion publique au palais des fêtes de Strasbourg, le schéma présenté était différent de celui figurant dans le dossier soumis à enquête publique : l'espace prévu pour la végétalisation paraît sensiblement inférieur à la promesse de hausse de +38% des espaces verts mentionnée page 8.

En enlevant les bandes cyclables des trottoirs et en créant de vraies pistes sur la chaussée, la proposition de l'association Quartier Vosges-Neustadt permet d'enlever le bitume et d'accroître la végétalisation autour des arbres de l'avenue des Vosges, au plus près des passants qui bénéficieront ainsi davantage des effets de fraîcheur.

Au terme de cette analyse, l'association Quartier Vosges-Neustadt demande donc à la commission d'enquête de proposer au maître d'ouvrage les modifications suivantes :

- afin de préserver la santé publique, tenir ferme contre tout rétablissement d'une circulation de transit avenue des Vosges, revoir le schéma de circulation pour réduire encore plus la circulation automobile et empêcher toute augmentation de pollution dans les quartiers Tribunal, Vosges et Contades ;
- afin d'éviter une mise en danger des piétons, cyclistes et salariés de l'avenue des Vosges, placer les pistes cyclables sur la chaussée ou, à défaut, créer une vraie bordure, d'une hauteur d'au moins 15 cm, entre le trottoir et la bande cyclable, en obtenant l'accord écrit et préalable de l'architecte des bâtiments de France ;

- afin d'assurer la sécurité des cyclistes sur toute la longueur de l'avenue des Vosges, poursuite de la piste cyclable sur la chaussée en site protégé
- Afin de garantir les fonctionnalités de la vie de quartier, définir un nombre suffisant de places de stationnements courte durée (1h) pour les opérations de chargement / déchargement pour les résidents, les livraisons pour les commerces et service tertiaires,
- afin d'accroître la végétalisation de l'avenue et de réduire la température ressentie, enlever le bitume au pied des arbres et créer plus d'espaces verts autour d'eux ;
- afin de faire de l'avenue des Vosges un espace de vie et de bien-être, installer tout le long de l'avenue plus de bancs, d'arceaux à vélos et de zones de jeux pour les jeunes enfants.

Nous vous remercions par avance de l'attention que vous accorderez à ces propositions.

Afin d'approfondir la discussion et de répondre à vos éventuelles questions, nous comptons venir vous voir samedi 5 octobre, lors de la permanence organisée au centre administratif.

Dans cette attente, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Commissaire, l'expression de notre haute considération.



Pour l'association Quartier Vosges-Neustadt

Thierry Herry, président