

ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

Du 09 septembre 2024 au 18 octobre 2024

Enquête publique unique relative au projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, préalable à :

- **la déclaration d'utilité publique,**
- **la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg, et évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLUi,**
- **la demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau, tenant lieu d'autorisation de porter atteinte aux allées et aux alignements d'arbres.**

Décision du Tribunal Administratif du 12 juin 2024

Arrêté préfectoral du 14 août 2024

RAPPORT – CONCLUSIONS – AVIS MOTIVES

Commission d'enquête

Président : Monsieur Jean ANNAHEIM
Membres : Madame Julie MAHLER - KNEPLER
Monsieur Michel LAFOND
Madame Farida JACQUELIN
Monsieur Frédéric WALTER

SOMMAIRE

RAPPORT

- 1. GENERALITES**
 - 1.1. Préambule**
 - 1.2. Objet de l'enquête publique**
 - 1.3. Autorité organisatrice de l'enquête et maître d'ouvrage**
 - 1.4. Cadre juridique et réglementaire**
 - 1.5. Composition de l'ensemble des pièces du dossier soumises à l'enquête publique**
 - 1.5.1 Liste des pièces du dossier d'enquête
 - 1.5.2 L'arrêté préfectoral
 - 1.5.3 Les registres d'enquête
 - 1.6. Synthèse de la concertation réglementaire de 2021**
 - 1.6.1 Publicité de la concertation
 - 1.6.2 Bilan de la concertation
 - 1.7. Synthèse de la participation citoyenne de 2023**
 - 1.7.1 Publicité de la participation citoyenne
 - 1.7.2 Bilan de la concertation citoyenne
 - 1.8. Synthèse de la concertation relative à la mise en compatibilité du PLUi**
 - 1.8.1 Publicité de la concertation
 - 1.8.2 Bilan de la concertation
 - 1.9. Synthèse de l'avis de l'Autorité environnementale (MRAe)**
 - 1.10. Synthèse de la réunion d'examen conjoint des personnes publiques associées relatif à la mise en compatibilité du PLUi**
 - 1.11. La déclaration d'utilité publique (DUP)**
 - 1.11.1 Situation géographique du projet
 - 1.11.2 Le tracé
 - 1.11.3 Implantation des stations tramway
 - 1.11.4 Les opérations connexes
 - 1.11.5 Coût et financement du projet
 - 1.12. L'étude d'impact sur l'environnement valant évaluation des incidences NATURA 2000**

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

1.13. La mise en compatibilité du PLUI de l'Eurométropole de Strasbourg et de l'évaluation environnementale qui s'y rapporte

1.13.1 Présentation de la procédure et du projet

1.13.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le PLUi de l'EMS et dispositions proposées

1.13.3 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLUi

1.14. La demande d'autorisation environnementale

1.14.1 Au titre de la demande d'autorisation Loi sur l'eau

1.14.2 Au titre de la protection des allées et des alignements d'arbres

1.15. Les documents cadres

1.15.1 Le SRADDET

1.15.2 Le SCOTERS

1.15.3 Le PLUI de l'Eurométropole de Strasbourg

1.15.4 Le SDAGE

1.15.5 Le SAGE Ill-Nappe-Rhin

1.15.6 Le PSMV

1.15.7 Le Schéma Directeur des Transports Collectifs 2010-2025

1.15.8 Le Plan Climat de l'Eurométropole de Strasbourg

1.15.9 Le Plan d'Action pour les Mobilités Actives

2. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2.1. Désignation de la commission d'enquête

2.2. Démarches préalables à l'enquête publique

2.2.1 Entretien préliminaire avec les responsables de l'Eurométropole

2.2.2 Réunion portant sur la présentation du projet et les modalités pratiques de l'enquête

2.2.3 Prise en compte du dossier d'enquête

2.2.4 Rencontre du président de la commission avec l'Autorité organisatrice de l'enquête

2.2.5 Réunion de la commission avec l'EMS préalablement à l'ouverture de l'enquête

2.3. Visite des lieux

2.3.1 Reconnaissance du tracé tramway et du projet d'aménagement de la route de Bischwiller

2.3.2 Reconnaissance de salles des réunions publiques de Schiltigheim et de Bischheim

2.4. Modalités d'organisation de l'enquête publique et de participation du public

2.4.1 Consultation du dossier d'enquête

2.4.2 Contribution du public

2.5. Sièges et dates de l'enquête publique

2.5.1 Siège de l'enquête

2.5.2 Dates de l'enquête

2.5.3 Permanences de la commission d'enquête

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

2.6. Publicité légale de l'enquête publique

2.6.1 Par voie d'affichage

2.6.2 Par voie de presses régionales

2.7. Publicité complémentaire de l'enquête publique

2.8. Réunions publiques

2.8.1 Réunion publique à Strasbourg

2.8.2 Réunion publique à Bischheim

2.8.3 Réunion publique à Schiltigheim

2.9. Climat de l'enquête

2.10. Clôture de l'enquête

3. OBSERVATIONS DU PUBLIC

3.1. Bilan quantitatif de la participation du public

3.1.1 Origine des contributions

3.1.2 Les consultations du site et les téléchargements

3.2. Bilan des expressions du public

3.3. Bilan des avis de public

3.4. Procès-verbal de synthèse

3.5. Mémoire en réponse

3.6. Demande de prolongation du délai de restitution du rapport d'enquête publique

**CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE
PORTANT SUR LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE**

- 1. Rappel de l'objet de l'enquête**
- 2. Rappel des enjeux du projet**
- 3. Déroulement de l'enquête**
 - 3.1. Information du public**
 - 3.2. Participation du public**
 - 3.3. Le dossier mis à l'enquête publique**
- 4. Le tracé tramway**
 - 4.1. La branche Nord-Ouest**
 - 4.1.1 La plateforme tramway
 - 4.1.2 L'implantation des stations bus et tramway
 - 4.1.3 Les dessertes et accessibilités
 - 4.1.4 Accès à la déchetterie
 - 4.1.5 L'hypermarché Leclerc
 - 4.1.6 L'impasse débouchant à la station Prévert
 - 4.1.7 Zone d'influence de la ligne de tram
 - 4.1.8 Cavités souterraines à Schiltigheim
 - 4.2. La branche Centre**
 - 4.2.1 Le tracé
 - 4.2.2 Le projet et l'Unesco
 - 4.2.3 Ce Tram est-il utile avenue des Vosges
 - 4.2.4 L'impact sur les habitants
 - 4.2.5 Les aménagements connexes au tram
 - 4.3. Aménagement de la place de la Gare Centrale**
 - 4.3.1 Piétons et cycles
 - 4.3.2 Les transports en commun urbains et les dessertes
 - 4.3.3 Le tram, les terminus
 - 4.3.4 Le tram, les voies vers la place de Haguenau
 - 4.3.5 Les taxis et bus de tourisme
 - 4.3.6 Les automobilistes
 - 4.3.7 Les Personnes à Mobilité Réduite
 - 4.3.8 Les habitants
 - 4.3.9 Le carrefour Wodli-Wilson
- 5. Les opérations connexes**
 - 5.1. Les accès autoroutiers**
 - 5.1.1 Echangeur Hœnheim
 - 5.1.2 Bretelle de sortie de la M35 sur l'avenue de la 2^{ème} Division Blindée

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

5.1.3 Echangeur Cronenbourg

5.2. Les ouvrages

5.2.1 Parking Eglise Rouge / Kablé

5.2.2 Franchissement du canal de la rue Eglise Rouge

5.2.3 Déconstruction du viaduc M35

5.2.4 Consolidation du pont Saint-Charles

5.3. Aménagement du parc de la place de Haguenau

5.3.1 La pertinence d'un parc

5.3.2 L'emprise du parc de Haguenau

5.4. Piétonnisation de la route de Bischwiller

5.4.1 Lien entre la piétonnisation de la route de Bischwiller et le projet tram Nord

5.4.2 Les conséquences de la piétonnisation

5.5. Aménagement des pistes cyclables et voies piétonnes

6. Le plan de circulation

7. Impact socioéconomique

7.1. Quel usage pour ce tram

7.2. Les coûts

7.3. Le plan de financement

7.4. Le TRI (Taux de Rentabilité Interne)

7.5. Les impacts économiques

8. Impact urbain paysager et environnemental

8.1. Impacts environnementaux

8.2. Impacts paysagers et urbains

9. Incidences sur la santé humaine

9.1. Nuisances sonores

9.2. Nuisances vibratoires

9.3. Pollution atmosphérique / Qualité de l'air

10. Le projet sous quelques angles complémentaires

10.1. Un nom de projet qui prête à confusion

10.2. Les écarts entre les discours et le projet

10.3. La sécurité générale

11. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

**CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE
PORTANT SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLUi DE L'EUROMETROPOLE**

- 1. Rappel de l'objet de l'enquête**
- 2. Déroulement et enseignement de l'enquête**
 - 2.1. Information du public**
 - 2.2. Participation du public**
 - 2.3. Le dossier mis à l'enquête publique**
- 3. Avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe)**
- 4. Réunion d'examen conjoint des personnes publiques associées relative à la mise en compatibilité du PLUi**
- 5. Mémoire en réponse de l'EMS relatif au PV de synthèse de la commission d'enquête**
 - 5.1. Sur l'objectif de réduction du trafic sur l'A35 désormais M35 et sa compatibilité avec les documents d'urbanisme**
 - 5.2. Sur un projet de transport en commun en site propre de type BHNS annoncé avenue des Vosges dans le cadre de la modification n°4 du PLUi**
 - 5.3. Sur le niveau d'information et de justification de certaines modifications apportées à l'évolution dans la hiérarchisation des voies**
- 6. Appréciation du projet de mise en compatibilité du PLUi et de ces incidences sur l'environnement**
 - 6.1. Sur les points de mise en compatibilité abordés dans le dossier**
 - 6.1.1 Modification ou ajout d'emplacements réservés (ER) emportant évolution de la liste des emplacements réservés et modification des emprises de deux espaces plantés, à conserver ou à créer
 - 6.1.2 Adaptation de la hiérarchisation du réseau viaire présente dans l'OAP Déplacements et mise à jour des plans de vigilance du Plan de Protection de l'Air
 - 6.2. Sur les points de mise en compatibilité qui ne sont pas abordés dans le dossier**
 - 6.2.1 Report de trafic sur la M35 en contradiction vis-à-vis de certaines dispositions du PLUi mas également du Plan Climat EMS et du Plan Protection de l'Atmosphère (PPA)
 - 6.2.2 Circulation automobile avenue des Vosges
 - 6.2.3 Mise à jour du plan Réseau structurant en site propre 2021 – 2030 dans le POA et du plan Tracés possibles pour les futurs transports en commun structurants / en site propre à long terme via la modification n°4 évoquant un BHNS en projet Avenue des Vosges
 - 6.2.4 Un maillage centre nord du réseau de tramway annoncé via un tracé tram boulevard
 - 6.3. Sur l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLUi**
- 7. Avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du PLUi de l'EMS**

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

**CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE
PORTANT SUR L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE**

- 1. Rappel de l'objet de l'enquête**
- 2. Déroulement de l'enquête**
 - 2.1. Information du public**
 - 2.2. Participation du public**
 - 2.3. Les pièces du dossier mis à l'enquête publique**
- 3. Avis de la MRAe et mémoire en réponse du pétitionnaire**
- 4. Volet concernant les installations, ouvrages, travaux et aménagements du projet soumis à la Loi sur l'eau**
- 5. Volet concernant la protection des allées et alignements d'arbres**
- 6. Avis de la commission sur le volet Loi sur l'eau**
- 7. Avis de la commission sur le volet protection des allées et alignement d'arbres**

ANNEXES

- **Annexe 1** : Procès-verbal de synthèse
- **Annexe 2** : Mémoire en réponse
- **Annexe 3** : Demande de prolongation du délai de restitution du rapport d'enquête publique

PIECES JOINTES

Destinataire : Autorité organisatrice de l'enquête (uniquement)

Pièce n°1 : Compte rendu de la réunion publique du 12 septembre 2024 à Strasbourg

Pièce n°2 : Compte rendu de la réunion publique du 24 septembre 2024 à Bischheim

Pièce n°3 : Compte rendu de la réunion publique du 09 octobre 2024 à Schiltigheim

Pièce n°4 : Registre d'enquête du Centre administratif de l'Eurométropole de Strasbourg

Pièce n°5 : Registre d'enquête de la mairie de Schiltigheim

Pièce n°6 : Registre d'enquête de la mairie de Bischheim

Pièce n°7 : Registre d'enquête de la mairie d'Hœnheim

Pièce n°8 : Observations reçues par voie postale (44 courriers)

Pièce n°9 : Observations reçues par courriels (339 en version numérique)

Pièce n°10 : Observations reçues sur le registre dématérialisé (6348 en version numérique)

Pièce n°11 : Courriers reçus hors délai (2 courriers en version numérique)

Pièce n°12 : Courriels reçus hors délai (12 courriels en version numérique)

1. GENERALITES

1.1. Préambule

Depuis la réintroduction du tramway dans l'agglomération de Strasbourg en 1994, ce mode de transport s'est considérablement développé. Ainsi, la création de nouveaux tronçons a conduit progressivement à étendre le réseau afin d'améliorer le maillage du centre-ville et la desserte de la plupart des communes de l'Eurométropole. L'objectif de ce développement est d'offrir aux usagers une alternative aux déplacements automobiles permettant de réduire la pollution due au trafic routier.

C'est dans cette perspective qu'en 2020 le Conseil de l'Eurométropole a mis à l'étude un projet d'extension de l'actuel réseau tramway vers le Nord de l'agglomération. Ce projet qui porte sur le développement du réseau tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim s'accompagne également d'une réorganisation du maillage existant. Il a ainsi pour objectif de contourner la station Homme de Fer qui atteint aujourd'hui son point de saturation, et d'assurer des dessertes directes entre la Gare centrale et les institutions Européennes.

Conformément à la législation en vigueur, le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg a défini, par délibération du 07 mai 2021, les objectifs de projet et a mené une concertation préalable du 15 juin au 30 septembre 2021. Lors de cette première concertation, les différents aménagements connexes envisagés ainsi que les variantes de tracé Nord et du Centre-Ville ont été présentés au public. Au vu de l'ensemble des éléments recueillis lors de cette concertation, le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg a acté par délibération en date du 17 décembre 2021 les variantes apparaissant les plus favorables ainsi que la tenue d'une concertation complémentaire menée du 29 mars au 06 juillet 2023. Cette dernière avait pour but de définir le positionnement du terminus Nord, l'apaisement de la route de Bischwiller, les aménagements de la place de Haguenau, de l'avenue des Vosges et de la place de la Gare.

Le bilan de ces concertations a conduit le Conseil de l'Eurométropole à approuver les études de conception "Avant-Projet" du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim par délibération du 20 décembre 2023. Par ailleurs, les différents aménagements connexes liés au projet du réseau Tram Nord, nécessitent une évolution du PLUi de l'Eurométropole. Il s'agit notamment de la hiérarchisation du réseau viaire inscrite dans l'OAP "Déplacements" du PLUi et l'adaptation du règlement graphique et du règlement écrit du PLUi. C'est ainsi que cette même délibération a acté la tenue d'une concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg, programmé durant la période du 2 au 19 janvier 2024.

Le bilan de la concertation préalable en vue de la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole pour le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim a été adopté par délibération du 09 février 2024 par le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg qui acte la mise œuvre des enquêtes publiques et autres dispositions permettant la poursuite de l'opération.

1.2. Objet de l'enquête publique

La présente enquête publique unique qui porte sur le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim est préalable à :

- La déclaration d'utilité publique permettant le recours à l'expropriation,
- La mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg,
- L'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau, tenant lieu d'autorisation de porter atteinte aux allées et aux alignements d'arbres.

Les décisions susceptibles d'intervenir au terme de cette enquête publique unique sont les suivantes :

- Un arrêté préfectoral prononçant la déclaration d'utilité publique des travaux en lien avec le développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, emportant mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg,
- Un arrêté préfectoral autorisant la réalisation des travaux dans le cadre de l'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau, tenant lieu d'autorisation de porter atteinte aux allées et aux alignements d'arbres.

1.3. Autorité organisatrice de l'enquête et maître d'ouvrage

- Autorité organisatrice
Préfecture du Bas-Rhin - 5, place de la République - 67073 STRASBOURG
- Maître d'ouvrage
Eurométropole de Strasbourg - 1 Parc de l'Etoile – 67076 STRASBOURG

1.4. Cadre juridique et réglementaire

- Le code de l'environnement et notamment ses articles L.122-1 à L.122-3, R.122-1 à R.122-16, L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants ;
- Le code de l'urbanisme et notamment les articles, L.311-1 à L.311-8, R.311-1 à R.311-11, L.153-54 et suivants, R.153-13 et suivants ;
- La délibération du conseil de l'Eurométropole de Strasbourg en date du 20 décembre 2023 portant sur le projet d'extension du réseau de tramway vers le nord de l'agglomération strasbourgeoise, et notamment sur le bilan de la concertation, l'approbation des études d'avant-projet et l'engagement des enquêtes publiques afférentes ;
- La demande présentée par l'Eurométropole de Strasbourg en date du 23 avril 2024 ;
- L'avis rendu par la mission régionale d'autorité environnementale en date du 11 avril 2024 ;
- La décision du président du tribunal administratif de Strasbourg en date du 12 juin 2024 désignant une commission d'enquête ;
- L'arrêté préfectoral du 14 août 2024 portant ouverture de l'enquête publique unique ;
- Le compte-rendu de la réunion d'examen conjoint qui s'est déroulée le 21 mars 2024 ;
- Le plan local d'urbanisme de l'Eurométropole de Strasbourg ;
- Le dossier transmis pour être soumis à l'enquête réglementaire

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

1.5. Composition de l'ensemble des pièces du dossier soumises à l'enquête publique

Le dossier soumis à l'enquête publique a été élaboré par l'Eurométropole de Strasbourg (Direction des Mobilités - Service Aménagement, Tramway). Sa composition est la suivante :

1.5.1 Liste des pièces du dossier d'enquête

- **TOME N°1** : Dossier préalable à la déclaration d'utilité publique
 - Pièce A : Préambule et objet de l'enquête, informations juridiques et administratives
 - Pièce B : Notice explicative
 - Pièce C : Plan de situation
 - Pièce D : Plan général des travaux
 - Pièce E : Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants
 - Pièce F : Appréciation sommaire des dépenses
- **TOME N°2** : Evaluation environnementale
 - Pièce G : Résumé non technique de l'étude d'impact
 - Pièce H1 : Etude d'impact sur l'environnement valant évaluation des incidences NATURA 2000
 - Pièce H2 : Annexes de l'étude d'impact sur l'environnement valant évaluation des incidences NATURA 2000
- **Expertise écologique** -Volet naturel de l'étude d'impact
- **TOME N°3** : Evaluation socio-économique
 - Pièce I : Evaluation socio-économique
- **TOME N°4** : Autorisation environnementale
 - Pièce J1 : Dossier autorisation environnementale – Volet chapeau
 - Pièce J2 : Volet Loi sur l'eau
 - Pièce J3 : Volet protection des allées et arbres d'alignement
- **TOME N° 5** : Mise en compatibilité du document d'urbanisme
 - Pièce K : Mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLUi
- **TOME N°6** : Concertation et avis
 - Pièce L : Bilan de la concertation et délibération
 - Pièce M : Avis préalable à l'enquête publique – Avis de l'Autorité environnementale et mémoire en réponse de l'EMS

1.5.2 L'arrêté préfectoral du 14 août 2024 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique relative au projet de développement du réseau de tramway Nord.

1.5.3 Quatre registres d'enquête, (151 pages chacun), cotés et paraphés par la commission d'enquête, et mis à disposition au Centre administratif de l'EMS, ainsi que dans les mairies de Schiltigheim, Bischheim et Hœnheim.

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

1.6. Synthèse de la concertation règlementaire de 2021

1.6.1 Publicité de la concertation

En application de l'article L.121-15-1 du Code de l'environnement, le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg a lancé la concertation publique portant sur le choix des tracés tramway parmi trois options à Strasbourg et trois à Schiltigheim et Bischheim. Cette concertation s'est déroulée du 15 juin 2021 au 30 septembre 2021 inclus. Elle a donné lieu à 5 réunions publiques, 6 ateliers de concertation, 4 déambulations publiques et 12 permanences dans les 3 villes concernées par le projet (Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim).

Ce processus de participation a été complété par l'ouverture d'un site internet de l'Eurométropole ainsi qu'une permanence téléphonique assurée par le service tramway et Grands Projets. La publicité portant sur ces différents modes de participation du public a été mise en œuvre quant à elle par le biais de plusieurs vecteurs d'information : édition de plaquettes de présentation, affichage dans les commerces et dans les lieux publics, distribution d'invitations aux habitants ainsi que des expositions dans les mairies de Strasbourg, Schiltigheim et de Bischheim.

1.6.2 Bilan de la concertation

Durant la période de cette concertation, ce sont au total 1324 contributions qui ont été enregistrées et exploitées par les services de l'Eurométropole. Au travers de cette participation le public s'est exprimé sur les trois variantes (N1, N2 et N3) de tracé Nord (prolongement du tramway vers Schiltigheim et Bischheim) ainsi que sur les trois variantes (C1, C2 et C3) de tracé au centre-ville (développement du réseau de tramway à Strasbourg).

Au-delà des avis exprimés sur chacune des variantes, il ressort de cette concertation que le public est très majoritairement favorable (85,55%) au projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim. Les avis défavorables représentent quant à eux 14,7%. Seul 1,7% du public ne se prononce pas.

S'agissant des différentes variantes présentées, le public s'est exprimé sur chacune d'elles en mettant en exergue les avantages et les inconvénients selon divers critères. Ainsi, le bilan des avis exprimés par le public sur l'ensemble des variantes est représenté comme suit :

Variante	Favorable	Défavorable	Variante	Favorable	Défavorable
N1	27%	6%	C1	18%	20%
N2	17%	8%	C2	22%	13%
N3	6%	0,2%	C3	7%	17%

Concernant le projet de tracé Nord, il ressort que le public s'est majoritairement prononcé en faveur de la variante N1 en raison notamment du potentiel d'intermodalité, de son itinéraire qui permet la desserte des secteurs très denses, de l'évolutivité possible du réseau et la libération d'espaces publics.

Quant au projet de tracé au centre-ville, il ressort que le nombre d'expressions est en faveur de la variante C2 pour l'optimisation de son tracé, le réaménagement de l'espace urbain et un impact réduit sur la circulation et le stationnement.

Cependant, le bilan de l'analyse comparative technique des variantes portant les différents critères établis par l'EMS fait apparaître un très net avantage donné à la variante C1. Les motifs invoqués sont que ce tracé permettrait une requalification de l'avenue des Vosges, une exploitation du réseau tramway plus performante et une meilleure insertion urbaine.

A la suite cette concertation et au vu du bilan portant sur l'ensemble des expressions du public, le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg a approuvé par délibération du 17 décembre 2021, la poursuite de l'étude du projet en actant le choix des variantes N1 et C1.

1.7. Synthèse de la participation citoyenne de 2023

1.7.1 Publicité de la participation citoyenne

Du 29 mars au 6 juillet 2023, une nouvelle phase de participation citoyenne portant sur la validation de "l'avant-projet" a été organisée par l'Eurométropole de Strasbourg. Son but était d'offrir au public tous les moyens lui permettant de s'approprier le projet et de l'associer aux réflexions menées sur les orientations d'aménagement. Tous les supports d'information ainsi que les modalités de participation ont été mis en œuvre à l'instar de la concertation de 2021.

1.7.2 Bilan de la participation citoyenne

Au cours de cette participation citoyenne, l'Eurométropole a pu échanger avec le public en apportant des précisions sur les conditions d'accès et de circulation liées aux projets d'aménagement de quatre grands secteurs :

- Le secteur de la place de Haguenau

S'agissant du devenir des différents accès, l'Eurométropole a confirmé le maintien de l'accès à la M35 vers le Nord depuis et vers la place par la construction d'un nouvel ouvrage le long des voies SNCF. L'accès à la M2350 vers le Sud s'effectuera quant à lui au travers d'un nouveau carrefour à feux. Enfin, l'accès à Cronembourg et à Schiltigheim depuis le M35 en venant du Sud se fera au niveau de la sortie des Halles. Une nouvelle bretelle de sortie de la M35 permettra de rejoindre Schiltigheim au droit de l'avenue de la 2^{ème} Division Blindée.

Concernant l'aménagement des deux zones du parc de Haguenau (côté de Strasbourg et celle Schiltigheim), le public s'est exprimé en faveur d'une forte végétalisation ainsi que sur la création de diverses infrastructures de jeux, de détente et de confort.

- Le secteur de l'avenue des Vosges

Les problématiques soulevées par les habitants et les associations ont porté sur le report de trafic de cette avenue, l'accessibilité et le stationnement pour les résidents, le positionnement des pistes cyclables et sur l'unique station tram envisagée sur cette artère. Aussi, les diverses remarques et propositions du public sur ces différents aspects du projet ont conduit l'Eurométropole à apporter des modifications du plan d'accessibilité de ce secteur.

Par ailleurs, le public a également évoqué le projet d'aménagement de la rue Paul Muller Simonis qui est une rue perpendiculaire à l'avenue des Vosges ainsi que la mise en valeur de la Place des Fêtes située sur cette même avenue. Les propositions faites lors de cette participation citoyenne mettent l'accent sur la création d'un secteur apaisé, sécurisé et arboré.

- Le secteur de la Gare, du boulevard Wilson et de la rue de Wissembourg

Les aménagements envisagés sur ce secteur concernent d'une part, la restructuration des abords de la Gare et son accessibilité et d'autre part, l'intégration du tramway au sein de ces deux grandes artères que sont le boulevard Wilson et la rue de Wissembourg. L'Eurométropole a répondu aux diverses interrogations du public notamment en ce qui concerne le lieu et l'organisation de la fonction déposée ainsi que sur les conditions d'accès à la Gare pour toutes les catégories d'usagers. Les échanges avec les riverains ont également contribué à faire évoluer le projet. Enfin, il est à souligner que dans le bilan de cette participation citoyenne, les aménagements de ce secteur ont recueilli un consensus global.

- Le secteur Nord de Schiltigheim et de Bischheim

Les usagers de ce secteur ont émis de nombreuses questions sur la configuration des différents aménagements envisagés le long de la route du Général De Gaulle jusqu'au terminus de la station tramway positionnée au Sud de la rue de Niederhausbergen. Il en est de même en ce qui concerne la piétonnisation de la partie Sud de la route de Bischwiller pour lequel les avis du public sont très divergents. En effet, si ce projet est bien perçu par de nombreux participants, d'autres y voient des effets sur une potentielle augmentation du trafic routier.

1.8. Synthèse de la concertation portant sur la mise en compatibilité du PLUi de Strasbourg

1.8.1 Publicité de la concertation

Par délibération en date du 20 décembre 2023, le Conseil de l'Eurométropole a décidé l'organisation d'une concertation portant sur la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg. Cette concertation s'est déroulée du 02 au 19 janvier 2024. Les vecteurs d'information et les modalités de participation du public ont été identiques aux concertations précédentes à l'exception de l'absence de réunions publiques.

1.8.2 Bilan de la concertation

Lors de la période de cette concertation ce sont au total 1188 contributions qui ont été enregistrées dont 763 concernaient uniquement la mise en compatibilité du PLUi. Ces dernières portaient sur les points suivants :

- Le déclassement de l'avenue des Vosges

Ce thème a suscité de nombreux avis divergents. En effet, certaines contributions, favorables à l'évolution de la configuration de cette artère font état d'un futur environnement plus apaisé, d'une meilleure qualité de vie et d'une baisse de la pollution. D'autres en revanche craignent des difficultés d'accès pour les commerces, les artisans et les professionnels de la santé.

- Le déclassement de la route de Bischwiller

Les avis sur la piétonnisation d'une partie de cette route sont également très partagés. Les problématiques du stationnement, des accès et du report de la circulation sont les principaux points mis en exergue dans les avis défavorables. A contrario, le public qui émet un avis favorable à ce projet considère que le tronçon piétonnisé permettra de supprimer 30% du transit routier actuel.

- Le déclassement du barreau Est de la place de Haguenau

Sur la totalité des contributions concernant la mise en compatibilité du PLUi, seules 7% ont porté sur ce thème. Il ressort des observations recueillies que la suppression envisagée de l'accès à l'autoroute place de Haguenau ne fait pas l'unanimité. Les difficultés d'accès au centre de Strasbourg pour les usagers de la périphérie de l'agglomération sont notamment évoquées par le public.

- La création de la bretelle à la M35 (Echangeur d'Hœnheim)

Il ressort des 6 observations recueillies sur cette thématique, une nette opposition à la création de cette bretelle. Les contributions font apparaître une inquiétude quant à l'augmentation prévisible du trafic routier dans la commune et la pollution que cette circulation va engendrer.

- La création de la bretelle d'accès à la M35 depuis l'avenue de la 2^{ème} Division blindée

Le nombre de contributions portées sur le projet de cet aménagement est identique au thème précédent. Le futur flux de circulation estimé à 5000 véhicules/jour, la pollution engendrée par ce trafic et la saturation potentielle des rues adjacentes inquiètent les riverains qui désapprouvent la création de cette bretelle.

Conclusions et enseignements de la concertation

L'Eurométropole de Strasbourg a retenu comme principaux éléments exprimés lors de la concertation :

- Une large participation de la population, des acteurs et élus du territoire ce qui démontre l'intérêt du public concernant ce projet.
- Des avis contrastés concernant les modifications de la hiérarchisation du réseau viaire proposées.
- Une mauvaise compréhension d'une partie des participants sur les implications du projet concernant l'accessibilité routière, à savoir le fonctionnement de la route de Bischwiller dans sa partie Sud et de l'avenue des Vosges (piétonnisation évoquée).
- Des inquiétudes concernant le déclassement de certains axes en voie de desserte liées aux conditions d'accès des riverains, en particulier la partie Sud de la route de Bischwiller et de l'avenue des Vosges.
- Des expressions en faveur d'un déclassement plus important des différentes voies de la hiérarchisation viaire.
- Des craintes concernant les conditions de circulation et le report du trafic sur les autres axes à terme.

1.9. Synthèse de l'avis de l'Autorité environnementale (MRAe)

La Mission Régionale de l'Autorité environnementale Grand-Est a été saisie du dossier le 16 février 2024 et son avis figurant dans le dossier est daté du 11 avril 2024. Les enjeux environnementaux qu'elle a identifiés sont les déplacements, la biodiversité et les milieux naturels, le bruit et les vibrations, la pollution de l'air et des sols, le patrimoine culturel, l'eau et le risque d'inondation, la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre.

L'avis porte à la fois sur le projet de tram, les modifications de raccordements routiers et sur la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg.

Les recommandations formulées par la MRAe auprès du maître d'ouvrage sont en nombre relativement limité au regard de l'importance du projet. L'EMS y répond point par point dans son courrier du 17 juillet 2024 dont les éléments sont repris dans la pièce M du dossier (pages M24 à M32).

Pour les plus importants, il s'agit de :

- La MRAe demande de préciser les besoins en stationnement pour les utilisateurs du tramway. L'EMS indique que la disponibilité (moyenne maximale en semaine hors décembre) sur les 11 P+R est de 1995 places sur 2920 offertes, que le plus proche du futur terminal Nord est clairement sous utilisé (159/170) et qu'il permet un accès en 15mn au centre-ville et à la gare via le BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) ligne G.
- La MRAe s'interroge sur la compatibilité du projet (et de la modification du PLUi) avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du secteur Alsia (commune de Schiltigheim). L'EMS affirme cette compatibilité même si les conditions d'accès automobiles à ce secteur sont plus restreintes (accès par badge).
- La MRAe recommande une mise à jour des zones de surveillance de la qualité de l'air. L'EMS confirme que cette mise à jour est prévue et indique que 6 secteurs sont ajoutés au projet (pages M26 et M27) et qu'aucun secteur n'est supprimé.
- La MRAe demande d'approfondir l'étude des carrefours les plus contraints pour apprécier les risques de remontée de file vers les carrefours voisins. L'EMS indique que tous les carrefours à feux du projet ont fait l'objet d'une approche statique ce qui a permis de distinguer les plus sollicités. Une approche dynamique a déjà été effectuée sur certains d'entre eux (Paix/Sélestat/De Gaulle, sortie des Halles/Wodli, Erstein/De Gaulle) et a conduit à des ajustements. Tous les carrefours du boulevard Wilson seront aussi étudiés avec des propositions de gestion pendant la phase d'élaboration du Projet.
- La MRAe recommande de mettre en place des mesures d'atténuation du bruit à la source pour réduire les nuisances sonores subies par les riverains liés à la circulation automobile. L'EMS indique qu'elle a déjà pris des mesures pour atténuer les effets dans les secteurs en dépassement en jouant essentiellement sur la vitesse. La suggestion d'utiliser des revêtements routiers peu sonores n'est pas clairement retenue ainsi qu'on peut le comprendre page M31.
- S'agissant de la pollution de l'air et des sols et ses effets sur l'Homme, la MRAe recommande de reprendre les études en prenant en compte l'âge des enfants et l'additivité des risques. L'EMS a tenu compte de ces observations et l'étude d'impact figurant au dossier a été modifiée en ce sens.
- Il est prévu de gérer au maximum les eaux pluviales par infiltration (Gestion intégrée des eaux pluviales GIEP). La MRAe demande comment il est tenu compte des éventuelles pollutions présentes dans le sol. L'EMS répond que cela sera fait au stade du projet pour les pollutions référencées et éventuellement au cours de chantier en cas de découverte inopinée avec deux solutions possibles soit la purge du sol soit le recours au réseau d'assainissement.

- Enfin, s’agissant de la recommandation de la MRAe concernant les mesures destinées à économiser la ressource en eau, l’EMS précise qu’il n’est pas prévu de système d’arrosage des plateformes tramway engazonnées pour ce projet et à l’avenir.

A noter également que la MRAe juge adaptées les mesures prévues pour préserver la petite faune (chauves-souris, oiseaux, reptiles) et limiter les vibrations.

1.10. Synthèse de la réunion d’examen conjoint des personnes publiques associées relatif à la mise en compatibilité du PLUi

Cette réunion s’est déroulée le 21 mars 2024 en présence des collectivités locales (EMS, Schiltigheim, Bischheim, Souffelweyersheim, Niederhausbergen, SCOTERS, CEA), des Chambres consulaires (CCI Alsace Eurométropole, Chambre des Métiers d’Alsace), de SNCF Immobilier, de la Direction Départementale des Territoires et de la Préfecture du Bas-Rhin. Il n’est pas relaté d’observations qui auraient été émises par des personnes excusées.

Cette réunion s’inscrivait dans le cadre de la procédure prévue à l’article L.153-54 du code de l’urbanisme qui prévoit, avant l’ouverture de l’enquête publique, la tenue d’une réunion d’examen conjoint qui vise à discuter non pas du projet en lui-même mais des changements introduits en matière de PLUi. Il s’agit notamment de l’OAP "Déplacements" pour lequel le projet nécessite l’adaptation de la hiérarchisation du réseau viaire et celui du règlement graphique ainsi que l’évolution de la liste des emplacements réservés (ajouts et suppressions).

Au-delà de ces sujets et de la mise en compatibilité du PLUi en général, les participants se sont exprimés sur les points suivants :

- La congestion du trafic routier,
- Une extension du tram à terme plus au Nord (Vendenheim),
- Une insuffisance du réseau de transport en commun,
- Un traitement qualitatif pour pallier les nuisances sonores,
- Une inquiétude en raison de la modification des flux,
- Les mesures de protection vis-à-vis de la pollution de l’air,
- L’intégration architecturale, paysagère et urbaine du projet
- La végétalisation du projet

Enfin, quelques erreurs de frappe sont relevées et des ajustements sont également demandés à l’EMS pour améliorer la lisibilité du dossier.

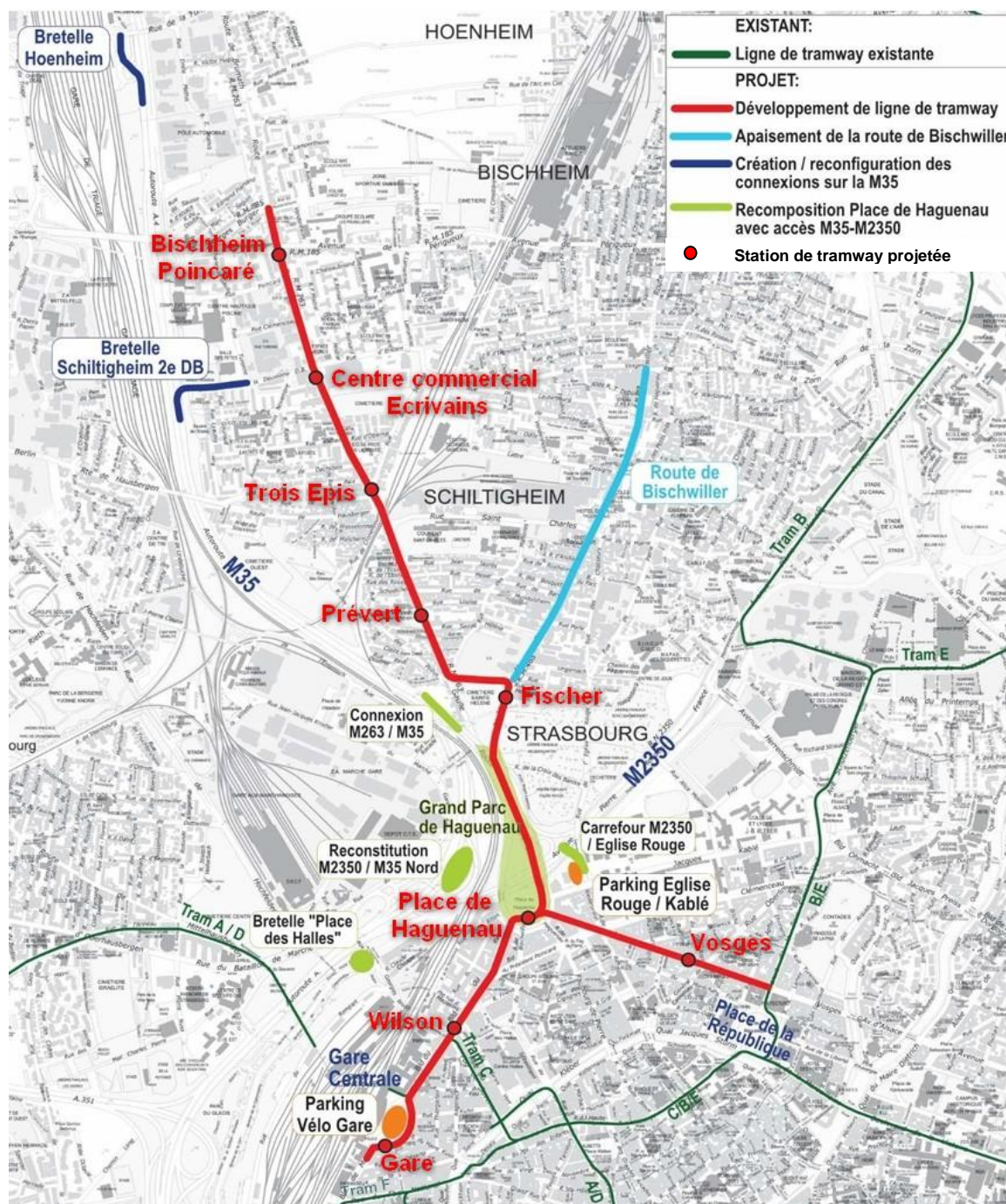
1.11. La déclaration d’utilité publique (DUP)

1.11.1 Situation géographique du projet

Le projet se situe au Nord de l’agglomération de Strasbourg. La ligne de tramway envisagée s’étend sur une distance de 5 kilomètres. Elle relie la Gare centrale à l’avenue des Vosges via la place de Haguenau et se prolonge vers Bischheim sur la route du Général De Gaulle et sur la route de Brumath. En lien avec l’infrastructure propre à ce réseau tramway, plusieurs opérations connexes sont envisagées au sein du périmètre de la DUP.

Il s'agit notamment des aménagements de la place de Haguenau, de la place de la Gare centrale, de la reconfiguration de l'échangeur de Cronenbourg, de la création d'un ouvrage de franchissement du canal de la rue de Église Rouge et d'un parking au droit du secteur de l'Église Rouge/Kablé.

Cartographie du projet



Source : dossier d'enquête

Ainsi, ce sont plusieurs quartiers de la Neustadt traversés par le boulevard du Président Wilson, la rue de Wissembourg, la place de Haguenau, l'avenue des Vosges ainsi que les secteurs de Schiltigheim, Bischheim et Hœnheim qui sont concernés par ce projet.

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

1.11.2 Le tracé

Le tracé du projet Tram Nord comprend deux branches d'une longueur total de 5 kilomètres. Une première branche "secteur centre" d'une longueur de 1,8 km porte sur un tronçon qui débute à l'extrémité du boulevard de Metz et au droit de la Gare centrale. Par la suite, la ligne emprunte successivement le boulevard du Président Wilson, la rue de Wissembourg, la place de Haguenau puis l'avenue des Vosges jusqu'à l'intersection avec la rue de la Paix.

La seconde branche "secteur Nord" d'une longueur de 3,2 km débute à hauteur de la place de Haguenau. La ligne traverse ensuite le pont de Brumath pour s'insérer successivement dans la route de Bischwiller, la rue Hélène Schweitzer, la route du Général De Gaulle jusqu'à l'intersection entre la rue de Mundolsheim et la route de Brumath.

1.11.3 Implantation des stations tram

Le projet comprend 9 stations tram au total. La branche "secteur centre" est dotée de 4 stations :

- **Station Gare** : située sur la place de la Gare entre le boulevard de Metz et la Petite rue de la Course,
- **Station Wilson** : située à hauteur du parking P3 des Halles,
- **Station Place de Haguenau** : située entre la rue de Bischwiller et la rue de Haguenau,
- **Station Vosges** : située au droit des rues du Général Rapp, Oberlin et du Général De Castelnau.

La seconde branche "secteur Nord" quant à elle comprend 5 stations :

- **Station Fischer** : située sur la route de Bischwiller, à l'angle de la rue Hélène Schweitzer,
- **Station Prévert** : située sur la route du Général De Gaulle, entre la rue Louise et la rue Sainte Hélène à Schiltigheim,
- **Station Trois Epis** : située sur la route du Général De Gaulle, entre la rue de Dachstein et la rue de la Paix à Schiltigheim,
- **Station Centre Commercial Ecrivains** : située sur la route du Général De Gaulle, à l'angle de l'avenue de la 2^{ème} Division Blindée et face au centre commercial,
- **Station Bischheim Poincaré** : située sur la route de Brumath entre la rue de Niederhausbergen et la rue Poincaré.

1.11.4 Les opérations connexes

- **La requalification de la route de Bischwiller** : Cet aménagement consiste à piétonniser la partie Sud de cette route jusqu'à la rue Saint Charles. Ce tronçon sera toutefois accessible en sens unique par le Sud, à hauteur de l'intersection avec la rue Hélène Schweitzer, aux automobilistes (riverains, livreurs, services de secours) détenteurs d'un badge d'accès.
- **La bretelle d'accès à la M35 à Hœnheim** : La création de cette bretelle est envisagée à hauteur de l'échangeur 49.1 à Hœnheim. Elle a pour but de relier M184 à la M35 permettant ainsi aux usagers en provenance d'Hœnheim et de Niederhausbergen de disposer d'un accès direct à la M35 vers le Sud.

- **La bretelle de sortie de la M35 vers l'avenue de la 2^{ème} DB à Schiltigheim :** Cette avenue qui est en prolongement de la rue d'Erstein est une voie sans issues du côté Ouest. Le but de la création de cette bretelle est de réaliser une jonction avec la M35 permettant ainsi un accès direct à Schiltigheim en venant du Sud.
- **La reconfiguration de l'échangeur de Cronembourg :** Le nouvel aménagement de cet échangeur porte sur la suppression de l'actuelle bretelle de sortie "N° 1 Cronembourg" de la M35 vers le Marché gare de Cronembourg. Pour pallier cette suppression, les accès au secteur Ouest de la rue du Bataillon de Marche 24 à la rue du Marché Gare à l'Est sont envisagés à partir de la sortie "N° 2 Place des Halles" en direction du Nord de la M35. L'extrémité de cette sortie sera aménagée d'un mouvement "tourne à gauche" à hauteur du carrefour rue du Bataillon de Marche 24 / rue Georges Wodli.
- **L'aménagement du parc de la place de Haguenau :** Une partie Est de la voie de circulation automobile de cette place est supprimée. Du côté Ouest, seuls les accès aux rues de Bischwiller, de Wissembourg et d'Adèle Riton sont maintenus. Du côté Est, le tronçon entre les débouchés de l'avenue des Vosges et de la rue Jacques Kablé est réservé à la circulation des bus et des riverains.
Le cœur de la place sera très majoritairement végétalisé et doté d'espaces de jeux et de détente pour le public.
- **La création d'un ouvrage de franchissement du canal de la rue Église Rouge :** Cet ouvrage est destiné à relier la rue Jacques Kablé à la M2350 via la rue de Eglise Rouge. Le carrefour M2350 / rue de Eglise Rouge sera doté de feux tricolores afin de sécuriser l'insertion des automobilistes sur ces deux axes routiers. Par ailleurs, l'accès à la déchèterie depuis la rue de l'Eglise Rouge à hauteur de la rue Croix-des-Bannis sera réaménagé afin de ne pas entraver la circulation des bus.

Ce nouveau plan de circulation conduira à la suppression de l'actuelle bretelle d'accès de la D263 vers la M2350. Il en est de même pour la bretelle de sortie de la M2350 en direction du Sud qui rejoint par le viaduc la M35. Cette suppression entrainera également la démolition de ce viaduc.

- **La création d'un parking Eglise/Rouge :** Une parcelle du secteur Eglise Rouge située au droit de la rue de l'Eglise Rouge sera doté d'un parking de capacité de 290 places. Ce parking permettra aux usagers en provenance de la M2350 d'y laisser leur véhicule au profit du tram (station Place de Haguenau).
- **La création d'un parking vélos souterrain supplémentaire à la Gare centrale :** Actuellement la capacité du parking vélos à la gare est de 600 places. Le projet envisage de porter cette capacité à 3000 places sécurisées sous la Gare. La surface nécessaire pour la création de cet espace est prise sur l'actuel parking Gare "dépose minute" qui n'a plus lieu d'être en raison du réaménagement du secteur de la Gare.

1.11.5 Coût et financement du projet

Le montant du projet a été établi aux conditions économiques de juillet 2023. Ce montant a été évalué à 268 025 000 M€ hors taxe (Valeur juillet 2023).

Le financement du projet est réparti comme suit :

- Villes de Strasbourg, Bischheim et Schiltigheim : 2,62 %
 - Strasbourg : 6,93 M€
 - Schiltigheim : 0,63 M€
 - Bischheim : 0,075 M€
- Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS) : 49,81 %
- Eurométropole de Strasbourg (EMS) : 47,57 %, dont ;
 - Subvention de l'Etat : 24,5 M€
 - Subvention de la Région : 0,20 M€.

1.12. L'étude d'impact sur l'environnement valant évaluation des incidences NATURA 2000

L'étude d'impact est une étude technique préalable à la réalisation d'un projet permettant d'identifier et d'évaluer les conséquences sur l'ensemble des champs environnementaux, afin de pouvoir éviter, réduire et compenser les inconvénients en amont de la prise de décision. Son contenu est défini par le Code de l'environnement (article R.122-5).

La synthèse de l'étude d'impact relative au projet tram Nord fait l'objet de la présentation suivante :

- **Une description du projet** (caractéristiques des composantes, des ouvrages et des aménagements connexes).
- **Un état initial de l'environnement** portant sur la population, la santé humaine, les risques, la biodiversité, la gestion de l'eau, le climat, l'économie, les transports, le patrimoine et l'aspect paysager.
- **Une liste des impacts en phase travaux et en phase d'exploitation.** L'évaluation de l'ensemble des impacts révèle qu'une très large majorité des effets ont une intensité "négative faible et moyenne". En phase travaux, seules les productions de déchets et les perturbations de la circulation ont une intensité de l'effet qualifié de "négatif fort. Il en est de même en ce qui concerne le patrimoine archéologique pour lequel la sensibilité est très forte. En phase d'exploitation, l'intensité des effets est très peu significative. La problématique du stationnement et les acquisitions foncières sont les seuls facteurs environnementaux qui ont une forte intensité négative.
- **Les incidences notables du projet sur l'environnement.**
 - **Incidences sur le climat** : Le projet conduit potentiellement à une baisse des émissions de gaz à effet de serre (GES). En effet, le développement du réseau tramway a pour ambition de favoriser le report modal et contribuer ainsi à une diminution de l'usage des véhicules automobiles thermiques. Seule la phase travaux sera émettrice de GES.
 - **Les incidences dues aux risques naturels, technologiques et du réseau Tramway** : Parmi les risques naturels les plus significatifs, seul un aléa inondation est identifié à l'Ouest du parc de Haguenau. Quant aux risques technologiques, plusieurs sites et sols pollués ont été recensés aux abords immédiats de l'aire d'étude. S'agissant des risques liés au réseau tramway, 11 évènements majeurs et mineurs ont été recensés en 2023.

- Les incidences sur la santé humaine. Ce volet concerne en premier lieu la qualité de l'air pour laquelle une étude menée sur la période 2022-2023 a révélé que la valeur en dioxyde d'azote est conforme à la réglementation, soit inférieur à $40\mu\text{g}/\text{m}^3$. Il en est de même en ce qui concerne les autres polluants (benzène, PM10, PM2,5, les métaux tels que l'arsenic et le nickel).

En deuxième lieu, il s'agit de l'ambiance sonore qui est définie "préexistante modérée" avec quelques situations de Points Noir Brut potentiel pour certains bâtiments.

En troisième lieu, il s'agit de l'ambiance vibratoire pour laquelle aucune activité ou équipement sensible n'a été observé au cours des mesures effectuées en 2022.

- Les incidences sur la biodiversité. Le projet n'est concerné par aucune zone naturelle de protection. Seul le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) identifie un corridor écologique au sein de l'aire d'étude rapprochée.

En ce qui concerne la flore, aucune espèce végétale protégée ou patrimoniale n'est recensée dans le périmètre du projet qui au demeurant est fortement urbanisé. Il en est de même pour la faune, à l'exception des chiroptères qui potentiellement peuvent être présents dans les arbres.

- Les conséquences du projet sur la population. L'étude d'impact met en lumière les bénéfices du projet en termes de transport, de développement économique et de qualité de vie. En effet, l'amélioration des dessertes vers les secteurs Nord de l'agglomération strasbourgeoise est susceptible de favoriser un développement urbain et économique. De même que les aménagements connexes (l'aménagement du parc de Haguenau, la piétonnisation d'une partie de la route de Bischwiller, la création des cheminements doux) sont de nature à pouvoir améliorer le quotidien des usagers des transports en commun ainsi que le cadre de vie des habitants.

- Les incidences sur les sites NATURA 2000. L'étude d'impact précise : *Le projet d'extension de la ligne de tramway vers le Nord ne remettra pas en cause l'intégrité des sites Natura 2000 ZSC "Secteur Alluvial Rhin-Ried-Bruch, Bas-Rhin" (FR4201797) et ZPS "Vallée du Rhin de Lauterbourg à Strasbourg" (FR4211811). L'impact direct et indirect du projet est nul à l'égard des enjeux de conservation du réseau Natura 2000.*

- Les incidences suite à la mise en compatibilité du PLUi. La création des différents aménagements et ouvrages dans le cadre de la réalisation du projet nécessite d'adapter le document d'urbanisme. Il s'agit notamment de l'OAP Déplacements, des emplacements réservés et les Espaces Plantés à Conserver ou à Créer (EPCC).

- **Mesures envisagées pour éviter, réduire et compenser (ERC) les impacts négatifs du projet**

Pour chaque thématique, l'étude d'impact présente les dispositions prises pour pallier, limiter ou compenser les effets négatifs du projet en phase travaux et en phase exploitation.

En phase travaux, l'étude fait apparaître que les mesures prises au regard des effets directs et indirects ont très peu ou pas d'impact sur les différents champs environnementaux.

En phase exploitation, les impacts résiduels sont positifs, très faibles ou négligeables dans une très large majorité des thématiques environnementales. Toutefois, après application des mesures envisagées pour répondre à la problématique de l'offre de stationnement ainsi que celles destinées à limiter les nuisances paysagères, il subsiste un impact résiduel respectivement moyen et faible.

- **Noms et qualités des experts ayant réalisé cette étude d'impact**

Le groupement GETAS (SERUE Ingénierie, RRA, EGIS Rail, EGIS Structure et Environnement, ALFRED PETER, RR&A, ACOUSTB, ECOLOR) a élaboré cette étude d'impact pour le compte de l'Eurométropole de Strasbourg.

1.13. La Mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et de l'évaluation environnementale qui s'y rapporte

L'une des composantes de la présente enquête publique unique est la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de l'Eurométropole de Strasbourg (EMS) établie dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP). On parle également de DUP emportant mise en compatibilité du PLU.

Cette procédure permet d'adapter le contenu du PLU à la réalisation du projet d'extension du réseau de tramway vers le nord de l'EMS soumis à DUP, dans la mesure où cette opération n'est pas directement compatible avec les dispositions actuelles du document d'urbanisme en vigueur.

Le document "Mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLUi" (Pièce K du dossier d'enquête publique) constitue le tome n°5, intitulé "Mise en compatibilité du document d'urbanisme" du dossier d'enquête publique.

1.13.1 Présentation de la procédure et du projet

Dans une première partie consacrée à une présentation des documents d'urbanisme concernés et de la procédure de mise en compatibilité, il est rappelé que le périmètre support du projet de développement du réseau de tramway au nord de l'agglomération est couvert par deux documents d'urbanisme que sont :

- Le PLUi de l'EMS approuvé le 16 décembre 2016 et ayant fait l'objet d'une révision approuvée le 27 septembre 2019 et de 4 modifications. Le document fait état de 3 modifications en évoquant une quatrième en voie d'approbation (la modification n°4 ayant été approuvée le 31 mai 2024 postérieurement à la transmission du présent dossier d'enquête publique). Ce PLUi intègre le Programme Local de l'Habitat (PLH) de l'Eurométropole ainsi que le Plan de Déplacements Urbains (PDU).
- Le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV), approuvé le 7 juillet 2023, document spécifique à certaines zones classées « site patrimonial remarquable » de portée réglementaire. Ce dernier couvre le projet sur la rue de Wissembourg, la place de Haguenau et l'avenue des Vosges.

Toutefois, selon l'EMS le développement du tramway et les aménagements connexes tels qu'ils sont prévus doivent être compatibles avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) ainsi que les dispositions réglementaires et graphiques du PSMV. Ce document n'est donc pas concerné par une mise en compatibilité, seul le document du PLUi de l'EMS est visé par la procédure de mise en compatibilité.

Faisant suite à une présentation succincte du projet et des aménagements associés, un rappel des éléments de justification de l'utilité publique de ce dernier permet de mettre en perspective les objectifs de l'opération traduits en termes d'amélioration des conditions de transport et de cadre de vie.

L'utilité publique du projet doit être appréciée au regard des avantages que constitue l'extension de la ligne de tramway vers le Nord et le centre (amélioration de l'offre de transport efficace et des déplacements depuis et vers les secteurs nord, mise en valeur des espaces publics notamment les boulevards, juste équilibre ville-nature) qui doivent l'emporter sur les inconvénients. C'est sur ce caractère d'utilité publique que l'appropriation du foncier par la collectivité publique peut être justifiée.

1.13.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le PLUi de l'EMS et dispositions proposées

L'analyse de la compatibilité du projet avec le PLUi de l'EMS, cela est précisé, porte sur le document en vigueur au moment de la réalisation de cette dernière, à jour de la dernière modification n°3, approuvée le 25 juin 2021 ; la modification n°4 étant alors en voie d'approbation. Toutefois, il est par ailleurs indiqué que les éléments de modification de cette procédure en cours de finalisation ont fait l'objet d'une analyse permettant d'écarter toute nécessité de mise en compatibilité vis-à-vis des points de modification abordés.

Cette analyse de la compatibilité du PLUi révèle que sur l'ensemble des pièces constitutives du document d'urbanisme, la réalisation du projet tramway vers le nord n'est entravée que par quelques dispositions qu'il y a alors lieu d'adapter.

Ces points de mise en compatibilité concernent :

- Les orientations d'aménagement et de programmation « Déplacements » pour le volet hiérarchisation du réseau viaire.
- La mise à jour des zones de surveillance de la qualité de l'air délimitées au plan de vigilance issues des évolutions de la hiérarchisation du réseau viaire.
- Le règlement graphique au niveau de deux « espaces plantés à conserver ou à créer » pour une diminution de leur emprise.
- Le règlement graphique et la liste des emplacements réservés (ER) pour la création ou la modification de 4 ER.

Aussi le projet de tramway nord est regardé comme étant en cohérence et répondant aux orientations définies dans :

- Le rapport de présentation.
- Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).
- Le Programme d'Orientation et d'Actions déplacement qui décline la politique des transports et déplacement à l'échelle de l'EMS (tenant lieu de PDU).
- Les Orientations d'Aménagements et de Programmation (OAP), notamment celles relatives aux déplacements (hiérarchisation du réseau viaire et mise en œuvre du réseau cyclable Vélostras), à la Trame verte et bleue, à l'Air Climat Energie ainsi que les OAP Métropolitaines - Grand Centre et les OAP communales déclinées sur la commune de Schiltigheim.
- Les annexes du PLUi, notamment en ce qui concerne les servitudes.

Il est à ce titre rappelé que lors de l'élaboration du PLUi de l'EMS, le projet de développement du tramway vers le nord constituait d'ores et déjà un objectif traduit dans le document d'urbanisme au travers de ses différentes composantes. La mise en compatibilité du PLUi vis-à-vis de ce projet reste par conséquent limitée et sans impact notable en termes d'urbanisme.

Une nouvelle hiérarchisation du réseau viaire engendrée par le projet à transcrire au sein de l'OAP Déplacements impliquant l'adaptation de la cartographie relative aux zones de surveillance de la qualité de l'air.

Au niveau des OAP, une évolution de la hiérarchisation du réseau viaire au sein de l'OAP Déplacements est toutefois nécessaire pour une adaptation au projet de développement du réseau de tramway et des aménagements connexes.

En cohérence, cette évolution de la hiérarchisation du réseau viaire s'accompagne d'une mise à jour de la cartographie relative aux zones de surveillance de la qualité de l'air établie dans le plan de vigilance intégré au règlement du PLU.

Des modifications apportées au règlement graphique du PLUi

En ce qui concerne le zonage du PLUi de l'EMS et le règlement écrit associé, le projet est compatible avec ces pièces réglementaires. Ces dernières permettent l'implantation du projet comme ceux des aménagements connexes au sein des zones urbaines U, et à urbaniser AU ou naturelles N traversées.

A noter qu'une évolution du périmètre de la zone II définie dans le cadre de la réglementation sur le stationnement dans le règlement du PLUi est attendue du fait de la programmation de la future ligne de tramway. Cette évolution ne fait cependant pas partie de la liste des points de mise en compatibilité du PLUi établie en conclusion.

Il est néanmoins indiqué que la cartographie des zones de stationnement, annexée au règlement écrit du PLUi, sera mise à jour dans une procédure ultérieure, tout en précisant que l'entrée en vigueur de la nouvelle zone II se fera dès l'approbation de la DUP pour la réalisation des futures lignes de transport qui en est le fait générateur.

- Une diminution d'emprise de deux "espaces plantés à conserver ou à créer" (EPCC)

Le règlement graphique est concerné par la nécessité de mettre en compatibilité avec le projet les limites de deux « espaces plantés à conserver ou à créer » au sein desquels les aménagements envisagés pour la recomposition circulaire ne pourraient sinon être réalisés. Le plan de règlement est modifié en conséquence :

- Au niveau de la bretelle de sortie de la M35 vers l'avenue de la 2^{ème} division blindée crée. L'emprise annoncée en réduction de cet espace planté à conserver ou à créer oscille entre 2430 m² et 2670 m² (respectivement pages 45 et 57) sur la partie recoupée par l'emprise nécessaire au projet (périmètre de la DUP).
- Au niveau de l'implantation du carrefour à niveau de la rue de l'Eglise Rouge vers l'avenue Pierre Mendès France (M2350) pour une emprise en réduction d'environ 115m² sur la partie recoupée par le périmètre de la DUP.

- La création ou la modification de 4 emplacements réservés (ER)

Ces deux aménagements de bretelle et de carrefour font par ailleurs l'objet d'une création d'emplacements réservés dont les contours correspondent aux périmètres de la DUP définis pour leur réalisation.

Un troisième aménagement relatif à l'élargissement ou à la modification de l'échangeur 49.1 sur la M35 à hauteur d'Hœnheim nécessite quant à lui une emprise élargie et rallongée par rapport à celle prévue par l'emplacement réservé existant n°11.

L'emprise de cet ER est élargie, son intitulé ainsi que son bénéficiaire sont modifiés passant de "Etat" à "EMS" et un emplacement réservé complémentaire est créé sur le ban de la commune de Bischheim en continuité.

Le plan de règlement du PLUi ainsi que la liste des emplacements réservés sont modifiés en conséquence de ces créations et modification d'emplacements réservés.

1.13.3 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLUi

La mise en compatibilité du PLUi de l'EMS fait l'objet d'une évaluation environnementale. Une étude d'impact des effets du projet en lui-même est produite dans le cadre de l'évaluation environnementale qui porte également sur la mise en compatibilité du PLUi sous couvert d'une procédure d'évaluation commune (pièce H du dossier d'enquête publique).

En outre, il est indiqué que le PLUi de l'EMS a déjà fait l'objet d'une évaluation environnementale.

Néanmoins la pièce K comporte un chapitre « Evaluation environnementale » qui se concentre plus spécifiquement sur les seuls effets des évolutions engendrées par les points de mise en compatibilité relatifs au PLUi, qui sont rappelés :

- Evolution de la hiérarchisation du réseau viaire engendrée par le projet et des aménagements connexes.
- Evolutions du règlement graphique

Les incidences de la mise en compatibilité du PLUi sur l'environnement sont évaluées comme ayant un niveau d'impact assez généralement nul ou faible eu égard à la nature des milieux impactés notamment.

Une modification des usages liés aux circulations des véhicules au droit des zones modifiées est toutefois susceptible de se traduire par une potentielle augmentation des émissions polluantes. Le projet du tramway permet cependant une amélioration de la qualité de l'air et de l'environnement sonore. Des mesures compensatoires de protection sonores sont prévues dans le projet.

Des effets positifs directs ou indirects sont attendus en ce qui concerne les questions de mobilité et de fluidité de la circulation (impact sur le contexte démographique et les emplois et sur les transports en commun et les mobilités actives), d'accessibilité, de paysage, de cadre de vie et de patrimoine.

Plus globalement, il est formulé que les effets sur l'environnement de la mise en compatibilité du PLUi sont considérés au travers des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées dans le cadre de l'évaluation environnementale à l'échelle du projet (pièce H du dossier d'enquête).

1.14. La demande d'autorisation environnementale

Le dossier d'autorisation environnementale (pièce J1 à J3) comprend :

- Une demande d'autorisation "Loi sur l'Eau" au titre des articles L. 214-1 et suivants du Code de l'environnement.
- Une demande d'autorisation de porter atteinte aux allées d'arbres ou alignements d'arbres bordant les voies ouvertes à la circulation publique au titre de l'article L. 350-3 du Code de l'environnement.

L'étude d'impact environnementale (pièce H) est une composante du volet Loi sur l'eau.

Le plan de situation (pièce B) est une composante du volet protection des allées et arbres d'alignement.

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

1.14.1 Au titre de la demande d'autorisation Loi sur l'eau

Les travaux entrant dans le champ de la nomenclature Loi sur l'eau (art. R.214-1 du Code de l'environnement) sont :

- Les travaux de création de l'infrastructure de tramway et des bretelles routières du fait de l'imperméabilisation qu'ils engendrent (rubrique 2.1.5.0 – seuil d'autorisation). La surface imperméabilisée augmentée de la surface des bassins versants interceptés par le projet est estimée à environ 40 ha.
- Les travaux de construction de l'ouvrage situé rue de l'église rouge au-dessus du canal de dérivation du fossé des Remparts (rubrique 3.1.3.0 – seuil de déclaration). Cet ouvrage porte atteinte à la luminosité du canal sur une largeur de 15,6 m.

D'un point de vue de la Loi sur l'eau, les enjeux du projet sont les suivants :

○ La gestion intégrée des eaux pluviales conformément à la doctrine de gestion des eaux pluviales du Grand Est et au référentiel Assainissement de l'Eurométropole de Strasbourg

Au niveau de la plateforme de tramway, afin de définir les ouvrages de gestion des eaux pluviales adaptés, le pétitionnaire a tout d'abord évalué la perméabilité du sol le long des zones d'aménagement. Cette perméabilité a été qualifiée de moyenne pour le secteur Centre et de très faible pour le secteur Nord. La profondeur de la nappe et sa sensibilité ont également été considérés.

A l'issue de ce diagnostic, les principes de gestion retenus sont l'infiltration pour une pluie d'occurrence vingtennale couplé à des dispositifs de décantation et filtration pour éviter tout risque de pollution de la nappe pour le secteur Centre, et l'infiltration pour les petites pluies et le rejet dans le réseau unitaire existant pour le secteur Nord.

Les dispositifs d'infiltration mis en œuvre dépendent de la configuration des réseaux existants et de la disponibilité des espaces : chaussées réservoir, tranchée d'infiltration, massifs d'infiltration, noues.

En outre, le projet prévoit de reprendre une partie des eaux des toitures des bâtiments existants afin de les infiltrer et de réduire le volume d'eau rejeté dans réseau d'assainissement unitaire. Les ouvrages sont donc dimensionnés en intégrant les surfaces des toitures sur le secteur Centre, hormis pour une zone sur le Boulevard du Président Wilson.

Au niveau des futures bretelles routières, le pétitionnaire prévoit une infiltration diffuse comme à l'existant le long des espaces verts et/ou des massifs drainants. Les dispositifs envisagés sont des noues en accotement de l'infrastructure routière. Ce dispositif est couplé à des massifs drainants au niveau de la bretelle de la 2^{ème} Division Blindée, secteur le plus contraint.

D'un point de vue quantitatif, l'impact du projet sur l'artificialisation est positif ; le projet permet au global de diminuer l'artificialisation des sols de 4,6 ha soit 6,32 % par rapport à l'état actuel, notamment par la mise en place d'espaces verts et de plantations le long du tramway.

○ La préservation du canal de dérivation du fossé des Remparts

L'ouvrage existant qui supporte la bretelle de sortie de la M2350 au niveau de la rue de l'Eglise Rouge a une largeur de 8,5 m en courbe au-dessus du canal. Le projet prévoit son remplacement par un nouvel ouvrage de 15.6 m.

L'enjeu principal est de gérer la déconstruction de l'ouvrage existant au-dessus du canal en veillant à ne pas polluer le canal par les matériaux de démolition (gravats de l'ouvrage...) et à ne pas perturber les écoulements naturels. Le pétitionnaire prévoit d'utiliser la technique du "croquage" (démolition à l'aide de pelles mécaniques) et du sciage. Un platelage hermétique sera mis en place sous l'ouvrage existant afin de ne pas polluer le cours d'eau¹ Aucune intervention n'aura lieu dans le lit du canal du fossé des Remparts. Le bureau d'études écologue a conclu à un enjeu faune aquatique très faible (le fond du canal étant bétonné) hormis de façon localisée en pied de berges.

Bien que le secteur de travaux ne soit pas soumis au plan de prévention des risques inondation de l'EMS, le nouvel ouvrage sera construit au-dessus du niveau des plus hautes eaux du canal de dérivation, la cote prise en compte étant celle applicable plus en amont de la Place de Haguenau.

1.14.2 Au titre de la protection des allées et des alignements d'arbres

Le pétitionnaire a recensé l'ensemble des arbres d'alignement sur le tracé du tramway. La majeure partie est conservée (800 arbres maintenus). Les arbres d'alignement qui font l'objet d'abattage ou susceptibles d'être abattus sont propriété de l'Eurométropole de Strasbourg ou de la Ville de Schiltigheim.

Le pétitionnaire a procédé à une qualification des essences, du diamètre, de la hauteur et de l'état sanitaire de chaque arbre. Au total, le projet prévoit l'abattage de 117 arbres situés boulevard de Metz (17), boulevard Wilson (20), Place de Haguenau (14), rue de l'Eglise rouge (9), route de Bischwiller (19) et route du Général de Gaulle (38).

Par ailleurs, 51 arbres ont été identifiés comme à risque d'abattage, risque qui sera confirmé ou infirmé dans la suite des études. En compensation, le projet prévoit la replantation de 610 arbres. Nous devons signaler que la nécessité d'abattre sur 200m les arbres d'alignement de l'avenue des Vosges pour y insérer la station de tram, n'est pas évoquée dans le dossier.

1.15. Les documents cadres

1.15.1 Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET)

Le SRADDET qui a été adopté par le Conseil Régional le 22 novembre 2019 et approuvé le 24 janvier 2020, définit une stratégie à l'horizon 2050 en termes d'aménagement et de développement du territoire. Cette stratégie régionale du Grand Est fixe les objectifs de moyens et longs termes notamment en matière d'intermodalité et de développement des transports.

1.15.2 Le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg (SCOTERS)

Pour mémoire, ce document qui a été approuvé le 1^{er} juin 2006 a fait l'objet de 4 modifications depuis son approbation. C'est un outil de planification stratégique intercommunal dont l'objet est de définir les politiques publiques d'un bassin vie. Il intègre depuis 2019 les politiques régionales du SRADDET.

Elaboré avant la parution de l'ordonnance 2020-744 du 17 juin 2020 relative à la modernisation des SCOT, ce document définit les grandes orientations en termes de transports et de mobilités au travers de son Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et son Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO).

¹ Le dossier d'autorisation environnementale mentionne la solution de barge, abandonnée comme présentée dans l'étude d'impact et dans le mémoire en réponse à la MRAe.

Ces orientations et ces objectifs portent notamment sur l'organisation, les performances et la qualité des transports collectifs, les déplacements en mode doux, ainsi qu'une amélioration de l'accessibilité externe de la métropole et des gares.

1.15.3 Le Plan Local d'Urbanisme de l'Eurométropole de Strasbourg (PLUi)

Approuvé par le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg le 16 décembre 2016, le PLUi a fait l'objet d'une révision, de 4 modifications, 4 modifications simplifiées et 4 mises en compatibilité. Ce document d'urbanisme définit notamment les dispositions relatives au transport, au stationnement et à la hiérarchisation du réseau viaire dans la thématique "Déplacements" des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP).

1.15.4 Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)

Le SDAGE est un document de planification de mise en cohérence des choix de tous les acteurs du bassin dont les activités ou les aménagements ont un impact sur la ressource en eau. Il est encadré par le droit communautaire de la directive cadre sur l'eau (DCE) de 2000. Les enjeux et les orientations du SDAGE Rhin-Meuse qui ont été approuvés par l'arrêté du 18 mars 2022 pour la période 2022-2027 fixent les orientations qui permettent d'atteindre les objectifs attendus en matière de "bon état des eaux".

1.15.5 Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) III- Nappe-Rhin

Approuvé par arrêté préfectoral en date du 1er juin 2015, le SAGE est un outil de planification de la gestion de l'eau, à l'échelle locale. Il intègre les enjeux spécifiques du territoire et permet la déclinaison locale des grandes orientations du SDAGE.

1.15.6 Le Plan de Sauvegarde et de la Mise en Valeur révisé du site Patrimonial Remarquable de Strasbourg (PSMV)

Approuvé par arrêté préfectoral en date du 07 juillet 2023, le PSMV est un document d'urbanisme réglementaire de protection, de valorisation du patrimoine et d'accompagnement de la transformation de Strasbourg. Il se substitue au plan local d'urbanisme dans le périmètre du site patrimonial remarquable de la Ville de Strasbourg.

1.15.7 Le Schéma Directeur des Transports Collectifs 2010-2025

Elaboré en 2010, ce schéma directeur a pour objectif d'améliorer la qualité du réseau existant en tenant compte des caractéristiques de chaque secteur du territoire. Le but étant de diversifier les modes de transport et faire évoluer les mobilités en proposant des alternatives à la voiture afin d'abaisser le taux de pollution.

1.15.8 Le Plan Climat de l'Eurométropole de Strasbourg 2030

Adopté en décembre 2019, le plan d'action relatif au Plan Climat-Air-Énergie territorial (PCAET) a fait l'objet d'un rapport public à mi-parcours adopté en mars 2024. C'est un outil de planification territoriale à la fois stratégique et opérationnel qui s'inscrit dans un cadre réglementaire. Il a pour but de renforcer les objectifs en matière de réduction des émissions de gaz et d'intensifier les actions au service de la transformation écologique du territoire.

1.15.9 Le Plan d'Actions pour les Mobilités Actives (PAMA)

Ce plan d'action a été adopté le 1er mars 2019 par le conseil de l'Eurométropole de Strasbourg. Au travers de 5 thématiques, il définit les actions et la politique de la pratique cyclable et de la marche à pied.

2. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2.1. Désignation de la commission d'enquête

Par décision n° E24000051/67 en date du 12 juin 2024, Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Strasbourg a désigné une commission d'enquête afin de mener la présente enquête publique.

Composition de la commission d'enquête :

Président : Monsieur Jean ANNAHEIM
Membres titulaires : Monsieur Michel LAFOND
Madame Julie MAHLER - KNEPLER
Madame Farida JACQUELIN
Monsieur Frédéric WALTER

2.2. Démarches préalables à l'enquête publique

2.2.1 Entretien préliminaire avec les responsables de l'Eurométropole

Le 19 juin 2024, dans les locaux du Centre Administratif de l'Eurométropole de Strasbourg, le président de la commission d'enquête s'est entretenu avec M. Pierre DES ROSEAUX - Directeur des mobilités à la Ville de Strasbourg et M. Gilles BROCHARD Chef de service - Aménagements Tramway. Les sujets abordés lors de cet entretien ont porté sur une présentation sommaire du projet Tram et sur ses principaux aménagements, sur les différentes étapes du processus d'élaboration du projet ainsi que sur un schéma prévisionnel d'organisation de l'enquête publique.

2.2.2 Réunion portant sur la présentation du projet et sur modalités pratiques de l'enquête publique

Le 27 juin 2024 au Centre Administratif de l'Eurométropole de Strasbourg, le chef de service Aménagement Tramway a fait une présentation du projet à la commission d'enquête. Lors de cette réunion, les modalités d'organisations et du déroulement de l'enquête ont été défini en accord avec les services de l'Eurométropole et la commission d'enquête présents à cette réunion :

Services de l'Eurométropole

- M. Pierre DES ROSEAUX - Directeur des mobilités à la Ville de Strasbourg
- M. Gilles BROCHARD Chef de service - Aménagements Tramway.
- M. Philippe PAGENOT - Adjoint au Chef de service - Aménagements Tramway
- Mme Nasim ROBATI - Cheffe de projets de transport Strasbourg et périphérie
- Mme Sophie MASCARELL - Cheffe de projets tramway
- M. Guillaume EMMERICH - Chef de projets tramway
- Mme Elise CLEVENOT - Chargée de communication
- Mme Agate THIERY - Chargée de communication

Commission d'enquête

- M. Jean ANNAHEIM - Président de la commission d'enquête
- Mme Julie MAHLER-KNEPLER- Membre de la commission d'enquête
- Mme Farida JACQUELIN - Membre de la commission d'enquête
- M. Frédéric WALTER - Membre de la commission d'enquête
- M. Michel LAFOND - Membre de la commission d'enquête (excusé)

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

2.2.3 Prise en compte du dossier d'enquête

Par courriel en date du 28 juin 2024, les services de l'Eurométropole ont transmis à la commission d'enquête, la version numérique du dossier d'enquête à l'exception de la pièce K (Mise en compatibilité du PLUi et évaluation de la mise en compatibilité) et de la pièce M (Avis préalables à l'enquête publique, avis de l'Autorité environnementale et mémoire en réponse de l'EMS). Les pièces K et M du dossier d'enquête ont été transmises par courriel à la commission d'enquête le 10 juillet 2024.

Le dossier d'enquête au format papier à l'exception des pièces K, L et M a été mis à disposition de la commission d'enquête le 04 juillet au Centre administratif de l'Eurométropole. Les trois pièces K, L et M au format papier ont été remises à la commission le 17 juillet 2024.

2.2.4 Rencontre du président de la commission avec l'Autorité organisatrice de l'enquête

Le mardi 06 août 2024 le président de la commission d'enquête a rencontré M. Frédéric APRILE - Chef du bureau environnement et de l'utilité publique de la Préfecture du Bas-Rhin en présence de M. Thomas CARALP, dans le cadre de l'élaboration de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique.

2.2.5 Réunion de la commission avec le porteur de projet préalablement à l'ouverture de l'enquête

Cette réunion qui s'est tenue le 03 septembre 2024 au Centre administratif de l'Eurométropole avait pour but d'évoquer les différents aspects du projet susceptibles d'être abordés par le public lors de l'enquête. Au cours de cette réunion, la commission d'enquête a été reçue par M. Alain JUND-Vice-président de l'Eurométropole de Strasbourg et en charge des mobilités. A l'issue de cette réunion, une formation en visio-conférence a été dispensée aux membres de la commission d'enquête par le prestataire (Préambules) sur l'utilisation du registre dématérialisé.

2.3. Visite des lieux

2.3.1 Reconnaissance du tracé tramway et du projet d'aménagement de la route de Bischwiller

Le 20 août 2024, le service Aménagements Tramway de l'EMS représenté par M. Philippe PAGENOT - Adjoint au Chef de service - Aménagements Tramway, ainsi que par Mme Sophie MASCARELL et M. Guillaume EMMERICH, Chefs de projets tramway, a organisé une visite du projet "Tram Nord" au profit de la commission d'enquête. Cette reconnaissance du tracé de la future ligne de tramway Nord s'est déroulée durant toute la journée compte tenu de la superficie du projet qui couvre le secteur Nord de Strasbourg ainsi que les communes de Schiltigheim et Bischheim mais également Hoenheim en ce qui concerne la bretelle d'accès à la M35. Nous n'avons cependant pas été jusqu'au dernier échangeur difficile d'accès en vélo.

Au cours de cette visite, la commission d'enquête s'est tout particulièrement intéressée à la requalification du réseau viaire ainsi qu'aux futurs ouvrages et aménagements connexes du projet. Les représentants de l'EMS ont ainsi pu apporter à la commission les informations et précisions nécessaires dans le but d'avoir une bonne maîtrise de tous les aspects du projet.

Par ailleurs, cette visite a également été l'occasion d'effectuer une reconnaissance de la salle du Palais des Fêtes de Strasbourg dans laquelle a eu lieu la réunion publique du 12 septembre 2024.

2.3.2 Reconnaissance des salles des réunions de Schiltigheim et de Bischheim

A l'issue de la permanence du 09 septembre 2024 qui s'est tenue à l'EMS, Mme Elise CLEVENOT et Mme Agate THIERY- Chargées de communication du service aménagement tramway ont accompagné la commission d'enquête à Bischheim et à Schiltigheim dans le cadre de la reconnaissance des salles dans lesquelles se sont tenues les réunions publiques du 24 septembre et du 09 octobre 2024.

2.4. Modalités d'organisation de l'enquête publique et de participation du public

2.4.1 Consultation du dossier d'enquête

- Au format papier
 - au Centre administratif de l'Eurométropole de Strasbourg - 1 parc de l'Etoile,
 - à la mairie de Schiltigheim - 110 route de Bischwiller,
 - à la mairie de Bischheim - 37 Route de Bischwiller,
 - à la mairie d'Hœnheim - 28 Rue de la République.
- Sur les sites internet
 - De la préfecture du Bas-Rhin à l'adresse électronique suivante :
<https://www.bas-rhin.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Amenagement-du-territoire-construction-logement/Expropriation-pour-cause-d-utilite-publique/Voies-ferrees-et-Tram>
 - De l'Eurométropole de Strasbourg à l'adresse électronique suivante :
<https://participer.strasbourg.eu/detail-participation/-/entity/id/142107096>
- Sur un poste informatique mis à disposition du public au Centre administratif de l'Eurométropole de Strasbourg (siège de l'enquête publique).

2.4.2 Contributions du public

- Sur les registres au format papier dans les lieux mentionnés au paragraphe 2.4.1,
- Par voie postale à l'attention de la commission d'enquête à l'adresse suivante :
Centre administratif de la ville et de l'Eurométropole de Strasbourg - Direction des mobilités - à l'attention de la commission d'enquête Tram nord - 1, parc de l'Etoile - 67076 Strasbourg cedex
- Par courriel à l'adresse suivante :
enquete-publique-tram-nord@registre-dematerialise.fr
- Via le registre dématérialisé accessible à l'adresse internet :
<http://www.registre-dematerialise.fr/enquete-publique-tram-nord>

2.5. Siège et dates de l'enquête publique

2.5.1 Siège de l'enquête

Centre Administratif de l'Eurométropole de Strasbourg
1 parc de l'Etoile
67076 STRASBOURG

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

2.5.2 Dates de l'enquête

La présente enquête publique s'est déroulée durant 40 jours consécutifs, soit du lundi 09 septembre 2024 à 09h00 au vendredi 18 octobre 2024 à 17h30.

2.5.3 Permanences de la commission d'enquête

Dates	Lieux	Horaires
09/09/2024	Centre Administratif de l'Eurométropole -1 parc de l'Etoile	09h00 à 12h00
14/09/2024	Mairie de Schiltigheim -110 Route de Bischwiller,	09h00 à 12h00
17/09/2024	Mairie de Bischheim - 37 Route de Bischwiller	14h00 à 17h00
23/09/2024	Mairie de Hœnheim - 28 Rue de la République	09h00 à 12h00
	Centre Administratif de l'Eurométropole -1 parc de l'Etoile	14h30 à 17h30
24/09/2024	Mairie de Schiltigheim -110 Route de Bischwiller,	14h00 à 17h00
03/10/2024	Mairie de Bischheim - 37 Route de Bischwiller	13h30 à 16h30
	Mairie de Hœnheim - 28 Rue de la République	17h30 à 20h30
05/10/2024	Centre Administratif de l'Eurométropole -1 parc de l'Etoile	09h00 à 12h00
09/10/2024	Mairie de Schiltigheim -110 Route de Bischwiller,	09h00 à 12h00
12/10/2024	Mairie de Bischheim - 37 Route de Bischwiller	09h00 à 12h00
14/10/2024	Mairie de Schiltigheim -110 Route de Bischwiller,	17h00 à 20h00
16/10/2024	Mairie de Bischheim - 37 Route de Bischwiller	17h00 à 20h00
18/10/2024	Centre Administratif de l'Eurométropole -1 parc de l'Etoile	14h00 à 17h30

2.6. Publicité légale de l'enquête publique

Conformément aux dispositions de l'article 10 de l'arrêté préfectoral, la publicité de l'avis d'ouverture de l'enquête publique a été réalisée selon les modalités suivantes :

2.6.1 Par voie d'affichage

- Dans chacune des mairies concernées par le projet conformément à l'article 10 de l'arrêté préfectoral :
 - au Centre Administratif de l'Eurométropole de Strasbourg,
 - à la mairie de Schiltigheim,
 - à la mairie de Bischheim,
 - à la mairie de Hœnheim,
 - à la mairie de Niederhausbergen,
 - à la mairie de Souffelweyersheim.

Ces affichages sont certifiés par les maires de ces 6 communes auprès de la Préfecture du Bas-Rhin.

- L'article 3 de l'arrêté du 9 septembre 2021 relatif à l'affichage des avis d'enquête publique précise que cet affichage est réalisé au format A2 (42 cm x 59,4 cm). Aussi, dans le but d'accentuer la lisibilité de cet affichage sur l'espace public, l'Eurométropole a opté pour un format A1 (58 cm x 73 cm) sur un panneau au fond jaune sur lequel figure toutes les pages de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique sur les emplacements suivants :
 - Angle de l'avenue des Vosges et de la rue Finkmatt à Strasbourg,
 - Place de la Gare à Strasbourg,
 - Centre Administratif de l'Eurométropole de Strasbourg - Accueil public
 - Route du Général de Gaulle – Schiltigheim, à hauteur du n° 22
 - Angle route de Général De Gaulle et rue d'Erstein à Schiltigheim
 - Route de Brumath, à Bischheim, à hauteur de l'immeuble 2A
 - Angle route de Brumath et rue de la Fontaine à Hœnheim.
 - Mairie de Hœnheim – 28 rue de la République
 - Mairie de Bischheim – 37 route de Bischwiller
 - Mairie de Schiltigheim – 110 route de Bischwiller
 - Route de Bischwiller à Schiltigheim à hauteur de l'immeuble n°19

Ces affichages ont fait l'objet de 3 procès-verbaux (annexes 2 du mémoire en réponse) de constat d'affichage établis les 09 septembre, 30 septembre et 18 octobre 2024 par Maître Alain SCHNEIDER, Huissier de Justice.

2.6.2 Par voie de presses régionales

- Annonce du premier avis
 - les "Dernières Nouvelles d'Alsace" du 20 août 2024
 - les Affiches d'Alsace et de Lorraine n°67/68 des 20/23 août 2024
- Annonce du second avis
 - les "Dernières Nouvelles d'Alsace" du 10 septembre 2024
 - les Affiches d'Alsace et de Lorraine n°73/74 des 10/13 septembre 2024

2.7. Publicité complémentaire de l'enquête publique

- Mise en place de 19 panneaux de communications (grands formats) répartis au sein du périmètre du projet.
- Edition à 38 000 exemplaires d'une plaquette de présentation du projet (9 pages) et distribuée à tous les habitants situés dans le périmètre du projet.
- Plusieurs articles parus dans la presse locale (DNA, Rue 89 Strasbourg, Actu Grand Est) ont porté sur le projet Tram Nord en annonçant la tenue de l'enquête publique ainsi que l'organisation des trois réunions d'information et d'échanges programmées à Strasbourg, Bischheim et Schiltigheim.

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

2.8. Réunions publiques

Conformément à l'article 6 de l'arrêté préfectoral, trois réunions publiques ont été organisées, respectivement le 12 septembre 2024 au Palais des Fêtes à Strasbourg, le 24 septembre 2024 à la salle des fêtes du Cheval Blanc à Bischheim, et le 09 octobre 2024 à la salle de spectacle "le Brassin" à Schiltigheim. Le verbatim de ces trois réunions figure en pièce jointe du rapport.

2.8.1 Réunion publique du 12 septembre 2024 à Strasbourg

Palais des Fêtes de Strasbourg – 4, rue de Phalsbourg

- Intervenants

Commission d'enquête :

M. Jean ANNAHEIM - Président de la commission d'enquête

Mme Julie MAHLER-KNEPLER- Membre de la commission

Mme Farida JACQUELIN - Membre de la commission

M. Frédéric WALTER - Membre de la commission

M. Michel LAFOND - Membre de la commission

Eurométropole de Strasbourg :

Mme Jeanne BARSEGHIAN - Présidente déléguée de l'Eurométropole de Strasbourg
Maire de Strasbourg

M. Alain JUND - Vice-président de l'Eurométropole en charge des mobilités

M. Gilles BROCHARD Chef de service - Aménagements Tramway.

Mme Sophie MASCARELL - Cheffe de projets tramway

M. Guillaume EMMERICH - Chef de projet tramway

M. Stéphane CZERWINSKI - Ingénieur conseil en transports et déplacements

M. Samuel MAILLOT - Ingénieur en transport et mobilité urbaine (RR&A)

- Participation du public

Cette réunion publique a rassemblé 368 participants en présentiel et 1032 en distanciel.

- Synthèse de la réunion publique

L'intégralité du compte rendu de cette réunion publique d'information et d'échanges figure en pièces jointes (pièce n°1).

La séance est ouverte à 19 h 00 par le Président de la commission d'enquête qui salue le public présent à cette réunion ainsi que les intervenants de l'Eurométropole de Strasbourg. Il poursuit en rappelant la procédure de l'enquête, le rôle de la commission, et conclut en apportant les informations nécessaires au bon déroulement de la réunion.

M. Alain JUND remercie les participants ainsi que la commission d'enquête pour l'organisation de cette réunion. Il rappelle en substance que les projets tramway ont toujours fait l'objet de débats et suscité de nombreuses interrogations. Il évoque ensuite les différentes étapes du processus d'élaboration du projet ainsi que les objectifs du tram Nord.

Mme Jeanne BARSEGHIAN à son tour remercie le public pour sa participation et salue le président de la commission d'enquête pour ses propos introductifs. Après avoir rappelé les enjeux majeurs du projet, elle met en exergue les lieux emblématiques de Strasbourg que le tracé tramway permettra de mettre en valeur.

Elle conclut en indiquant que le tram Nord est un projet d'équilibre qui intègre une vision urbaine, dans une approche bioclimatique afin d'améliorer la vie des habitantes et des habitants de Strasbourg, aujourd'hui et aussi dans plusieurs décennies.

La parole est donnée ensuite à M. BROCHARD, Mme MASCARELL et M. EMMERICH pour une présentation détaillée des caractéristiques du projet.

- Les principaux sujets abordés par le public lors de la réunion

Le tracé du projet tram Nord ainsi que les différents aménagements connexes liés à la réalisation du projet ont fait l'objet de débats très animés lors de cette réunion. Les principaux thèmes abordés par le public au cours de cette réunion sont les suivants :

- Concertations

Plusieurs participants déplorent l'inefficacité des concertations soulignant ainsi que l'expression du public n'a pas été prise en considération d'autant que de nombreux habitants avaient exprimé leur opposition au projet.

- Tracé

Le tracé tramway tel que présenté à l'enquête est contesté et fait débat. L'éventualité d'un nouveau tracé est suggérée par un intervenant. La circulation du tramway sur voie unique route du Général De Gaulle interroge en raison de la baisse de la vitesse commerciale sur certaines portions, notamment à Schiltigheim.

La question portant sur la capacité de pouvoir desservir correctement les quartiers de l'Esplanade, du Neudorf et le quartier du Neuhof est également soulevée.

- Coût du projet

Le coût du projet, son financement et le taux de rentabilité font l'objet de nombreuses critiques. Des clarifications ont été demandées sur la ventilation des financements, notamment sur les contributions de l'État, de la Région et autres partenaires financiers.

Une comparaison du coût avec d'autres projets similaires en France a été présentée par plusieurs intervenants estimant que celui de Strasbourg était trop élevé par rapport aux bénéfices attendus.

Le maître d'ouvrage est également interrogé sur les possibilités de pouvoir financer la future extension de la ligne C vers le Sud du Neuhof et le vieux Neuhof.

- Le plan de circulation

Au travers de ce thème, plusieurs problématiques sont soulevées. La gestion des carrefours, la modification des itinéraires pour les usagers véhiculés et les difficultés d'accès pour les riverains. Le report de la circulation sur les axes secondaires fait également l'objet de nombreuses interrogations en raison d'une potentielle dégradation de la qualité de vie.

- Les aménagements connexes

La piétonnisation de la route de Bischwiller ne fait pas consensus. Plusieurs participants dans la salle ont expliqué que la décision de piétonniser cette route a été prise sans consultation préalable du public.

- Parkings et stationnement

La réduction du nombre de places de stationnement, notamment sur l'avenue des Vosges est fortement contestée. De nombreux commerçants, notamment ceux situés sur l'avenue des Vosges et en périphérie, ont exprimé leur mécontentement concernant la suppression de places de stationnement pendant la phase de travaux et après la mise en place du tram. Ils craignent une réduction de l'accès pour leurs clients et des impacts négatifs sur leur activité.

Le maître d'ouvrage est également interrogé sur la création des parkings à l'arrière de la Gare centrale et sur le dimensionnement du parking modulaire du secteur Eglise Rouge.

- Nuisances

Le public a soulevé la problématique des nuisances sonores pendant et après les travaux estimant que le projet ne réduit pas suffisamment la pollution, malgré les promesses d'amélioration de la qualité de l'air dans les zones actuellement les plus impactées.

- Conclusions

Au cours de cette réunion, les représentants de l'Eurométropole de Strasbourg se sont attachés à apporter les éléments de réponses attendus par le public à ce stade de l'enquête. Le président de la commission d'enquête conclut en remerciant l'assemblée pour sa participation ainsi que les représentants de l'Eurométropole de Strasbourg. Il remercie également les deux interprètes en langue des signes et la sténotypiste. Enfin, il rappelle la tenue des deux prochaines réunions publiques ainsi que les possibilités offertes au public de pouvoir s'exprimer au travers des registres papier et des registres dématérialisés.

- La séance est levée à 21 h 45 -

* *
*

2.8.2 Réunion publique du 24 septembre à Bischheim

Salle des fêtes du Cheval Blanc à Bischheim - 2, avenue de Périgueux

- Intervenants

Commission d'enquête :

M. Jean ANNAHEIM - Président de la commission d'enquête

Mme Julie MAHLER-KNEPLER- Membre de la commission

Mme Farida JACQUELIN - Membre de la commission

M. Frédéric WALTER - Membre de la commission

M. Michel LAFOND - Membre de la commission

Eurométropole de Strasbourg :

M. Jean-Louis HOERLE – Maire de Bischheim

M. Alain JUND - Vice-président de l'Eurométropole en charge des mobilités

M. Gilles BROCHARD Chef de service - Aménagements Tramway.

Mme Sophie MASCARELL - Cheffe de projets tramway

M. Stéphane CZERWINSKI – Ingénieur conseil en transports et déplacements (RR&A)

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

- Participation du public

Cette réunion publique a rassemblé 400 participants en présentiel et 595 personnes en distanciel. A noter que la capacité d'accueil de la salle étant limitée, plusieurs personnes se sont vu refuser l'accès.

- Synthèse de la réunion publique

L'intégralité du compte rendu de cette réunion publique d'information figure en pièces jointes (pièce n°2).

La séance est ouverte à 19 h 05 par le Président de la commission d'enquête qui salue le public présent à cette réunion ainsi que les intervenants de l'Eurométropole de Strasbourg. Il précise le cadre juridique de l'enquête et développe les trois procédures qui font l'objet de cette enquête. Il rappelle que plusieurs permanences sont tenues par la commission d'enquête dans les quatre mairies, ainsi que les modalités de participations offertes au public pour participer à l'enquête.

La parole est donnée à M. Jean-Louis HOERLE, maire de Bischheim, qui exprime des réserves concernant le projet tout en soulignant qu'il soutient le principe des transports en commun. Il fait part de ses inquiétudes quant à la dégradation de la qualité de vie en raison de l'augmentation des nuisances et de la congestion routière. Enfin, il souligne un projet coûteux (268 millions d'euros) pour seulement 5 km de lignes et déplore que le tram ne desserve pas la gare de Bischheim-Schiltigheim ou les zones à forte fréquentation comme le Technicentre.

M. Alain JUND, vice-président de l'Eurométropole, prend la parole à son tour et met l'accent sur l'importance du tram pour des raisons de santé publique, de lutte contre la pollution et pour une meilleure équité territoriale. Il rappelle la configuration du projet qui répond à une transformation écologique et la sécurisation des déplacements. Enfin, il rappelle également le but de la reconfiguration de certaines voies de circulation afin d'éviter les embouteillages et permettre d'intégrer de nouvelles bretelles d'accès depuis et vers l'autoroute M35.

La parole est donnée ensuite respectivement à M. BROCHARD, Mme MASCARELL, M. EMMERICH et M. Stéphane CZERWINSKI pour une présentation détaillée des caractéristiques du projet.

- Les principaux sujets abordés par le public lors de la réunion

Le public a évoqué diverses préoccupations, notamment sur les impacts environnementaux, sur le coût élevé du projet et la pertinence de son utilité publique, ainsi que sur les risques de congestion automobile dans certaines zones comme Bischheim et Schiltigheim.

- Impact environnemental

Le public a fait part de ses inquiétudes quant à l'augmentation de la pollution et aux nombreuses nuisances sonores dont les communes de Bischheim et Schiltigheim font l'objet. Il déplore également la congestion du trafic routier qui nuit à la qualité de vie. A ce titre, plusieurs habitants redoutent que le projet conduise à une saturation de la circulation automobile sur certains axes, notamment sur l'avenue de Périgueux. L'accessibilité des services de secours est également mise en exergue.

- La pertinence du tram

De nombreuses critiques émanent des participants sur le tracé, estimant que le tram ne dessert pas les zones stratégiques comme la gare de Bischheim-Schiltigheim ou le Technicentre. La durée des trajets et le cadencement du tram font également l'objet de plusieurs interrogations de la part des participants.

- Coût et efficacité

Le coût du projet (268 millions d'euros) a été jugé trop élevé et disproportionné pour seulement 5 km de nouvelles lignes. Des participants ont suggéré d'autres options plus utiles ou d'investir dans des solutions plus efficaces.

- Piétonnisation

L'apaisement de la route de Bischwiller a été vivement contesté en raison de l'impact sur la circulation. Quelques participants ont demandé de reporter cette décision après la mise en service du tram afin de pouvoir évaluer les effets réels sur le trafic.

- Accessibilité et sécurité

Les questions de sécurité pour les cyclistes et les piétons, ainsi que l'accessibilité des infrastructures, ont également été abordées. Ces sujets ont fait l'objet de diverses propositions des participants.

- Impact sur les commerces

Plusieurs participants ont exprimé des craintes concernant l'impact du tram sur les commerces, se demandant si cela ne risquait pas de nuire à l'activité commerciale, comme cela a pu être le cas dans d'autres projets. D'autres encore affirment que le Tram Nord condamne le stationnement devant les commerces, notamment sur la route de Brumath. Ils estiment que couplé à la piétonnisation de la route de Bischwiller, ces mesures mettent en péril l'activité économique, y compris à Schiltigheim.

- Conclusion

Il ressort de cette réunion publique de nombreuses inquiétudes et préoccupations de la part des participants de même que des franches oppositions au projet tel qu'il est soumis à l'enquête publique. C'est le bien-fondé du tracé du tram, les impacts environnementaux et le coût élevé du projet au regard des bénéfices attendus qui ont essentiellement alimentés les débats. L'absence de desserte des centres d'intérêts a également été soulevée par le public. Le maître d'ouvrage quant à lui répond aux nombreuses critiques en soutenant que le projet est une solution nécessaire à long terme pour réduire la pollution, renforcer l'équité territoriale et offrir des alternatives de mobilité plus durables.

Le bilan de cette réunion publique semble indiquer que le succès du projet dépendra de la capacité de l'EMS à répondre aux attentes des habitants, en particulier en matière de fluidité du trafic et d'aménagements connexes, tout en démontrant clairement les avantages à long terme du projet.

- La séance est levée à 21 h 30 -

* *
*

2.8.3 Réunion publique du 09 octobre 2024 à Schiltigheim

Salle de spectacle "le brassin" à Schiltigheim - 38, rue de Vendenheim

- Intervenants

Commission d'enquête :

M. Jean ANNAHEIM - Président de la commission d'enquête

Mme Julie MAHLER-KNEPLER- Membre de la commission

Mme Farida JACQUELIN - Membre de la commission

M. Frédéric WALTER - Membre de la commission

M. Michel LAFOND - Membre de la commission

Eurométropole de Strasbourg :

M. Alain JUND - Vice-président de l'Eurométropole en charge des mobilités

Mme Danielle DAMBACH – Maire de Schiltigheim

M. Gilles BROCHARD Chef de service - Aménagements Tramway.

Mme Sophie MASCARELL - Cheffe de projets tramway

M. Stéphane CZERWINSKI – Ingénieur conseil en transports et déplacements (RR&A)

- Participation du public

Cette réunion publique a rassemblé 355 participants en présentiel et 606 personnes en distanciel. La capacité d'accueil de la salle étant limitée, un écran a été placé dans le hall d'accueil de la salle de spectacle de manière à permettre à plus de 50 personnes de participer à la réunion publique. Un micro a été mis à leur disposition afin qu'ils puissent intervenir en cours de séance.

- Synthèse de la réunion publique

L'intégralité du compte rendu de cette réunion publique d'information et d'échanges figure en pièces jointes (pièce n°3).

La séance est ouverte à 19 h 03 par le Président de la commission d'enquête qui salue le public présent à cette réunion ainsi que les intervenants de l'Eurométropole de Strasbourg. Il rappelle l'objet de l'enquête qui porte sur la déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme, et la demande d'autorisation environnementale. Il précise le cadre réglementaire de cette enquête ainsi que les modalités de participation mises à disposition du public pour contribuer à l'enquête.

La parole est donnée à M. Alain JUND, vice-président de l'Eurométropole, qui souligne l'importance du projet pour la transformation urbaine et écologique de la région. Il indique que le tramway devrait desservir environ 50 000 habitants et plus de 20 000 salariés, avec une capacité de pouvoir transporter 46 000 voyageurs par jour. Il insiste également sur la nécessité d'améliorer la qualité de l'air, de réduire la congestion du trafic routier et de favoriser des modes de transport plus durables pour faire face aux défis climatiques.

Mme Danielle DAMBACH, maire de Schiltigheim, rappelle à son tour l'objectif du projet qui a pour ambition d'améliorer le cadre de vie dans une ville dense en termes de population. Elle souligne que le tram vise aussi à rendre les déplacements plus sûrs pour les piétons et les cyclistes, notamment avec la création de 7 kilomètres de pistes cyclables sécurisées.

La parole est donnée ensuite à M. BROCHARD, Mme MASCARELL, M. EMMERICH et M. CZERWINSKI pour une présentation détaillée des caractéristiques du projet. Au-delà de cette présentation technique, le maître d'ouvrage rappelle les objectifs environnementaux du projet qui visent à réduire les îlots de chaleur urbains et à améliorer la qualité de l'air dans des zones particulièrement polluées comme Bischheim et Schiltigheim.

- Les principaux sujets abordés par le public lors de la réunion

- Pertinence du projet

Un participant interroge le maître d'ouvrage sur la véritable utilité du tram, estimant que la réduction des temps de trajet (une minute gagnée entre Bischheim et le centre-ville de Strasbourg) ne justifie pas un coût de 268 millions d'euros.

- Congestion et pollution

Plusieurs intervenants ont soulevé des inquiétudes concernant la congestion accrue que le tram pourrait provoquer sur les routes déjà saturées. L'un d'eux a évoqué les embouteillages prévisibles aux heures de pointe, notamment sur la route du Général de Gaulle et la route de Bischwiller.

- Impact sur la circulation locale

Des riverains de plusieurs rues, et plus particulièrement ceux de la rue de Rosheim ont exprimé leurs craintes de voir leur accès limité. D'autres ont fait part de leurs inquiétudes quant aux conséquences de la modification du plan de circulation sur les déplacements des personnes âgées et sur celles à mobilité réduite. Il en a été de même en ce qui concerne les difficultés d'accès pour les patients et les professionnels de santé dans certaines rues impactées par plan de circulation envisagé.

Les participants ont également évoqué les problématiques liées à la reconfiguration de la M2350 et plus globalement sur la gestion de la circulation dans la rue de la Patrie susceptible de générer des conflits entre tous les modes de transports.

- Transformation urbaine

La piétonnisation de la route de Bischwiller est l'un des sujets qui a particulièrement cristallisé les débats. Plusieurs voix se sont élevées contre cette disposition en raison des contraintes de déplacements au quotidien pour les habitants et les usagers de ce tronçon.

- Impact sur les commerces

Le président de l'Union des commerçants et artisans de Schiltigheim (UCAS), a exprimé ses inquiétudes concernant l'avenir des 200 entreprises situées sur les axes touchés par le projet, représentant environ 2 000 emplois. Il s'est notamment interrogé sur le sort des entreprises qui pourraient devoir fermer, notamment le centre du contrôle technique et l'entreprise Alsia, situés tous deux au cœur de la zone piétonne envisagée.

- Sécurité routière et galeries souterraines

Les riverains du secteur de Schiltigheim ont évoqué la présence de galeries souterraines au sein du périmètre du projet qui sont susceptibles d'affaiblir la stabilité de la chaussée en raison de la charge du tramway. Les éventuelles conséquences sur les habitations et la responsabilité en cas de dommage ont également été abordées. Le maître d'ouvrage a été questionné sur les mesures envisagées pour pallier ces risques.

- Réponses des élus et du maître d'ouvrage

M. JUND rappelle que d'autres villes européennes (comme Karlsruhe et Bâle) ont mis en œuvre des projets similaires de tram avec voies uniques sans compromettre la fluidité du trafic. Il a également comparé les coûts du projet avec ceux d'autres projets en France, soulignant que celui de Strasbourg était compétitif. Le maître d'ouvrage rajoute, bien que le gain de temps soit limité, le tram offre un avantage en termes de régularité, de capacité d'accueil et de confort, des éléments essentiels pour justifier l'investissement. Concernant la gestion du trafic, les chefs de projets ont mis l'accent sur les mesures d'accompagnement prévues, telle que l'amélioration des réseaux de bus afin de fluidifier la circulation autour des zones piétonnisées.

- Conclusion

Cette réunion a mis en exergue des divisions profondes entre les aspirations de l'EMS et les préoccupations locales. Les élus soulignent l'importance du projet pour l'avenir écologique et économique de la région, tout en mettant l'accent sur les mesures envisagées pour atténuer les impacts.

Les principales préoccupations des habitants et commerçants quant à eux portent sur l'accessibilité des zones piétonnisées, les répercussions sur le trafic, la sécurité dans un environnement déjà dense et la perte potentielle de clientèle pour les commerces locaux. Le coût élevé du projet pour une amélioration perçue comme limitée a également alimenté les critiques.

- La séance est levée à 21 h 45 -

* *
*

2.9. Climat de l'enquête

Cette enquête s'est déroulée dans climat serein et sans incident majeur. La commission d'enquête a été particulièrement sollicitée au cours des permanences, en raison d'une très forte participation du public. Seule la première permanence a été marquée par l'absence de contributeur. Les lieux d'accueil dans les quatre communes ont été adaptés pour recevoir le public dans de bonnes conditions. Enfin, les échanges avec le public ont toujours été courtois et respectueux.

Il ressort de ces permanences, que les sujets les plus préoccupants évoqués par le public portent sur les difficultés d'accès en raison de la modification du plan de circulation, sur la réduction des places de stationnement, sur le coût du projet et plus globalement sur le tracé qui ne fait pas consensus. Les nombreuses interrogations des contributeurs ont conduit la commission d'enquête à rencontrer à plusieurs reprises le maître d'ouvrage afin d'obtenir des précisions complémentaires sur différents aspects du projet.

Seul un incident mineur a marqué cette enquête. En effet, lors de l'ouverture de la permanence de Bischheim du 12 octobre 2024, la commission d'enquête a constaté l'absence de la pièce D du dossier d'enquête.

Au cours de la matinée de ce même jour, un contributeur, qui s'était déjà présenté lors de la permanence du 03 octobre 2024 à Bischheim, a sollicité des compléments d'informations auprès de la commission d'enquête. C'est lors de cet entretien que l'intéressé a sorti la pièce D manquante de son porte-documents. La commission l'a invité à restituer cette pièce ce qu'il a refusé de faire, arguant qu'il déciderait en fin d'entretien. Il a alors replacé cette pièce D dans son porte-document. En fin d'entretien la commission l'a une nouvelle fois invité à restituer la pièce D, ce qu'il a à nouveau refusé de faire. C'est seulement après un vif échange verbal qu'il s'est exécuté.

2.10. Clôture de l'enquête

Cette enquête publique unique s'est terminée le vendredi 18 octobre 2024 à 17h30 à l'issue de la dernière permanence tenue au centre administratif de l'Eurométropole de Strasbourg. Les registres des communes de Schiltigheim, Bischheim et d'Hœnheim ont été remis le même jour par l'EMS au président de la commission d'enquête qui ainsi pu clore les quatre registres conformément à l'article R.128-18 du code de l'environnement

* *

*

3. OBSERVATIONS DU PUBLIC

3.1. Bilan quantitatif de la participation du public

Nombre de personnes reçues lors des permanences de la commission d'enquête			
Dates	Lieux	Horaires	Nombre
09/09/2024	Centre administratif de l'Eurométropole	09h00 à 12h00	0
14/09/2024	Mairie de Schiltigheim	09h00 à 12h00	47
17/09/2024	Mairie de Bischheim	09h00 à 12h00	34
23/09/2024	Mairie d'Hœnheim	09h00 à 12h00	7
	Centre administratif de l'Eurométropole	14h30 à 17h30	17
25/09/2024	Mairie de Schiltigheim	14h00 à 17h00	27
03/10/2024	Mairie de Bischheim	13h30 à 16h30	43
	Mairie d'Hœnheim	17h30 à 19h30	32
05/10/2024	Centre administratif de l'Eurométropole	09h00 à 12h00	24
09/10/2024	Mairie de Schiltigheim	09h00 à 12h00	38
12/10/2024	Mairie de Bischheim	09h00 à 12h00	47
14/10/2024	Mairie de Schiltigheim	17h00 à 20h00	53
16/10/2024	Mairie de Bischheim	17h00 à 20h00	48
18/10/2024	Centre administratif de l'Eurométropole	14h30 à 17h30	39
Total			456

Nombre de contributions enregistrées durant la période de l'enquête		
Registre dématérialisé	Web	6348
	Courriels	339
Courriers		44
Registre Centre Administratif de l'Eurométropole de Strasbourg		56
Registre mairie de Schiltigheim		125
Registre mairie de Bischheim		134
Registre mairie d'Hœnheim		56
Total		7102

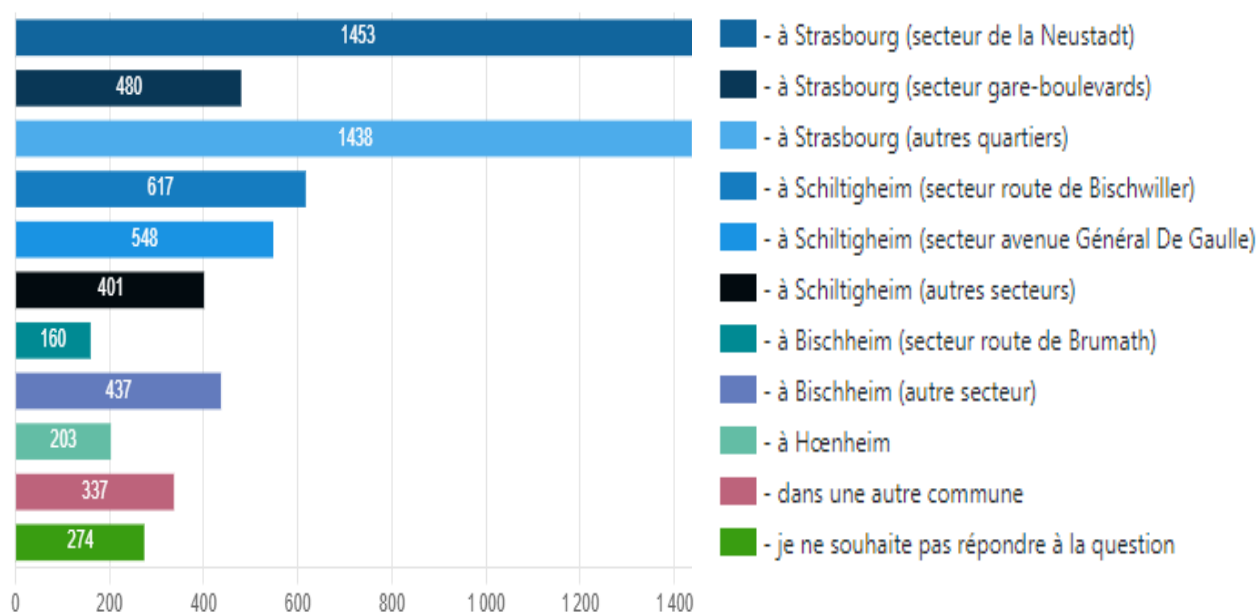
Observations modérées		
Support	Modalité de contribution	Nombre
Registre dématérialisé	WEB	45
	Courriels	1
Total		46

Courriers hors délai	
	Date de réception
Courrier n°1	21 octobre 2024
Courrier n°2	23 octobre 2024

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

Courriels hors délai		
	Date	Heure de transmission
Courriel n°1	20 août 2024	19h22
Courriel n°2	07 septembre 2024	16h26
Courriel n°3	18 octobre 2024	17h41
Courriel n°4	18 octobre 2024	17h50
Courriel n°5	18 octobre 2024	18h52
Courriel n°6	18 octobre 2024	19h37
Courriel n°7	18 octobre 2024	20h09
Courriel n°8	18 octobre 2024	21h30
Courriel n°9	18 octobre 2024	22h29
Courriel n°10	18 octobre 2024	23h51
Courriel n°11	18 octobre 2024	23h53
Courriel n°12	19 octobre 2024	01h16

3.1.1 Origine des contributions



3.1.2 Les consultations du site et les téléchargements

Nombre de visiteurs qui ont consultés le site internet dédié à l'enquête publique	43474	
Nombre de téléchargement	14427	
Nombre de visiteurs qui ont téléchargé au moins une pièce du dossier d'enquête	5946	
Les 5 documents les plus téléchargés	Avis d'enquête	3209
	Pièces H1 et H2 Etude d'impact	1959
	Pièce B Notice explicative	1658
	Pièce D Plan général des travaux	973
	Arrêté d'ouverture de l'enquête publique	1231
Nombre de visiteurs qui ont déposé au moins une contribution	4606	

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

3.2. Bilan des d'expressions du public

Support		Favorable	Favorable avec réserves	Défavorable	Indéfini et hors sujet
Registre dématérialisé	Exprimés *	1095	248	4886	458
	Redondants *	43	26	289	23
	Modérés *	1	2	31	12
	Valablement exprimés *	1051	220	4566	423
EMS		8	4	36	8
Schiltigheim		23	1	81	20
Bischheim		10	1	99	24
Hœnheim		1	1	53	1
Courriers		8	1	33	2

Définition donnée par la commission d'enquête aux contributions enregistrées :

* Exprimés : total des contributions (modérés, redondants et valablement exprimés).

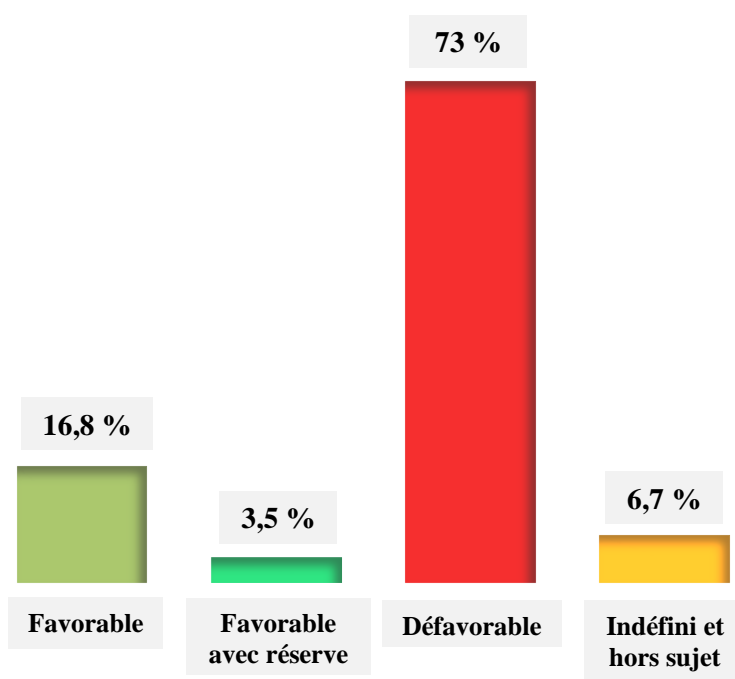
* Redondants : même(s) contribution(s) transmise(s) par un même contributeur identifié, ou même(s) contribution(s) transmise(s) par un contributeur anonyme dans un laps de temps très court.

* Modérés : propos illicites à caractères injurieux ou dégradants, modérés par le logiciel, par la commission d'enquête ou à la demande du contributeur.

* Valablement exprimés : contributions exprimées minorées des contributions modérées et redondantes.

Il est à noter également que 59% des contributions sont anonymes.

3.3. Bilan des avis du public



Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

3.4. Procès-verbal de synthèse (annexe 1)

Conformément à l'article R.123-18 du Code de l'environnement, la commission d'enquête a établi un procès-verbal de synthèse qui a été remis en main propre à M. Gilles BROCHARD en présence de M. Philippe PAGENOT, Mme Sophie MASCARELL et Mme Nasim ROBATI, le 04 novembre 2024 au Centre administratif de l'Eurométropole de Strasbourg.

3.5. Mémoire en réponse-Analyses des observations par la commission d'enquête (annexe 2)

Le service Aménagement Tramway de l'Eurométropole de Strasbourg a adressé son mémoire en réponse par courriel au président de la commission d'enquête le 22 novembre 2024 complété par l'envoi de 13 annexes le 28 novembre 2024.

Nous examinerons dans la suite de ce document les réponses fournies et ferons part, lorsque cela se justifie, des informations restantes manquantes.

Suite à la transmission de ce mémoire en réponse, le maître d'ouvrage a souhaité rencontrer la commission d'enquête pour échanger sur les réponses apportées. Cette réunion s'est tenue au centre administratif de l'Eurométropole le 25 novembre 2024.

Conformément au Règlement Général de Protection des Données (RGPD) et aux avis de la Commission d'Accès aux Documents Administratifs (CADA), la commission d'enquête a procédé à l'anonymisation des observations du public dans le présent rapport.

Par ailleurs, conformément à la loi 2004-575 du 21 juin 2004 pour la confiance dans l'économie numérique, les observations ayant un caractère illicite ont fait l'objet d'une modération par la commission d'enquête dans le registre dématérialisé.

3.6. Demande de prolongation du délai de restitution du rapport d'enquête publique

Le nombre d'observations (7102) enregistrées durant l'enquête, a donné lieu à la rédaction d'un procès-verbal de synthèse de 50 pages par la commission d'enquête. En réponse à ce document, le maître d'ouvrage a produit un mémoire de 257 pages.

Aussi, afin de pouvoir disposer du temps nécessaire pour exploiter les réponses du pétitionnaire et rédiger les conclusions motivées, le président de la commission a sollicité auprès de la Préfecture du Bas-Rhin le 05 novembre 2024, un délai supplémentaire pour la remise du rapport.

Par courrier en date du 15 novembre 2024, Monsieur le préfet accorde au président de la commission une prolongation jusqu'au 9 décembre 2024 (annexe 3).

L'exposé détaillé relatif au déroulement de cette enquête publique, l'analyse de l'ensemble des observations émises par le public ainsi que les réponses apportées par le pétitionnaire concernant le projet portant sur la déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation en vue de projet de développement du réseau du tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim viennent clore le présent rapport.

Sélestat le 09 décembre 2024

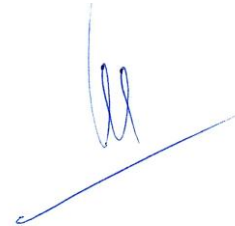
Président
Jean ANNAHEIM



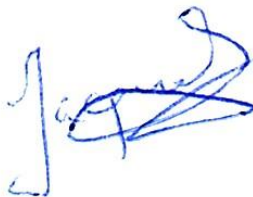
Membre
Julie MAHLER-KNEPLER



Membre
Michel LAFOND



Membre
Farida JACQUELIN



Membre
Frédéric WALTER



CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE PORTANT SUR LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

1. Rappel de l'objet de l'enquête

La présente enquête publique unique porte sur le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim qui comprend deux branches d'infrastructures :

- Branche Nord (place de Haguenau - Quartier des écrivains)
- Branche Centre (Gare - avenue des Vosges)

Plusieurs opérations connexes au projet sont également soumises à cette enquête publique unique :

- Requalification de la route de Bischwiller
- Aménagement du parc de la Place de Haguenau
- Reconfiguration de l'échangeur de Cronembourg
- Création d'un ouvrage de franchissement du canal de la rue Église Rouge
- Création d'un parking Eglise Rouge
- Aménagement de la place de la Gare
- Déconstruction du viaduc M35
- Création d'une bretelle de sortie de la M35 sur l'avenue de la 2^{ème} Division Blindée
- Création d'une bretelle d'accès à la M35 à Hœnheim
- Création de pistes cyclables et cheminements piétons.

Compte tenu de la diversité des thématiques liées au projet, la commission d'enquête analyse les éléments constitutifs de chaque branche ainsi que l'ensemble des opérations connexes avant de se prononcer sur l'opportunité et la pertinence de chacune d'elles.

2. Rappel des enjeux du projet

Les enjeux du projet portent sur le développement du réseau tramway sur trois axes majeurs :

- La desserte de Schiltigheim et de Bischheim en site propre ;
- La liaison directe Gare - Institutions européennes ;
- La liaison Gare- Université en contournant le nœud de l'Homme de Fer.

Pour rappel, le maître d'ouvrage a fait le choix de traiter l'ensemble des composantes de ce projet dans leur globalité à travers un projet unique. Il précise que le but est de garantir que l'ensemble des fonctions de suppression et de restitution des fonctionnalités soit assuré et de veiller à la meilleure cohérence possible des aménagements réalisés sur le territoire.

3. Déroulement de l'enquête

La présente enquête publique unique qui s'est déroulée sur une période de 40 jours n'a fait l'objet d'aucun incident majeur. Seul, un contributeur en mairie de Bischheim a subtilisé la pièce D du dossier au cours de l'enquête. Cette pièce a été restituée sur la demande de la commission d'enquête lors de la permanence du 12 octobre 2024 à la mairie de Bischheim.

Durant la période de cette enquête, la commission a tenu 14 permanences et organisé trois réunions publiques. Les 4 mairies dans lesquelles se sont tenues les permanences, ont mis à disposition des lieux d'accueil adaptés au nombre important de personnes reçues par les membres de la commission. Les échanges avec le public ont toujours été courtois de manière à apporter les éléments d'informations et les précisions nécessaires sur le dossier mis à l'enquête.

La commission tient également à souligner que l'Association Quartier Vosges – Neustadt a adressé par courrier du 5 octobre 2024, une demande de suspension de l'enquête publique en cours au président de la commission. Cette demande fait suite à la projection du film de présentation du projet lors de la réunion publique qui s'est tenue le 12 septembre au Palais des Fêtes de Strasbourg. L'association considère que les images projetées lors de cette réunion ne reflétaient pas la réalité du projet.

Faisant suite à ce courrier, le président de la commission d'enquête a rencontré le maître d'ouvrage afin de déterminer si le constat établi par l'association est fondé. Aussi, après analyse des images présentées par l'association dans son courrier, il est clairement démontré que les vues sont prises sous des perspectives différentes et ne font donc apparaître aucune modification substantielle quant à l'aménagement de l'espace urbain. En conséquence, la commission d'enquête considère que la suspension de l'enquête publique demandée par cette association ne semble pas être justifiée.

Par courrier en date du 8 octobre 2024, l'Association Quartier Vosges – Neustadt réitère sa demande de suspension de l'enquête publique en cours pour les mêmes raisons évoquées dans son courrier du 5 octobre dernier. La commission d'enquête n'a pas donné suite en raison des mêmes arguments indiqués ci-dessus.

Par ailleurs, une demande de prolongation d'une durée de deux mois de l'enquête publique en cours a également été demandée à la commission d'enquête le 14 septembre 2024 par le collectif "Sauvons le dernier îlot vert du quartier Fischer".

Faisant suite à cette demande, le président de la commission s'est rapproché du maître d'ouvrage qui indique que les éléments faisant l'objet de cette demande ont déjà fait l'objet de plusieurs échanges et de réponses apportées à ce collectif. En conséquence, la demande de prolongation de deux mois de l'enquête publique n'est pas justifiée.

Enfin, en marge des nombreuses interrogations soulevées par le public lors des permanences, la commission a échangé à plusieurs reprises avec le maître d'ouvrage au cours de cette enquête afin d'obtenir des compléments d'informations sur le projet. Le résultat de ces échanges informels, ont été officialisés dans le procès-verbal de synthèse et dans la réponse de l'EMS.

3.1. Information du public

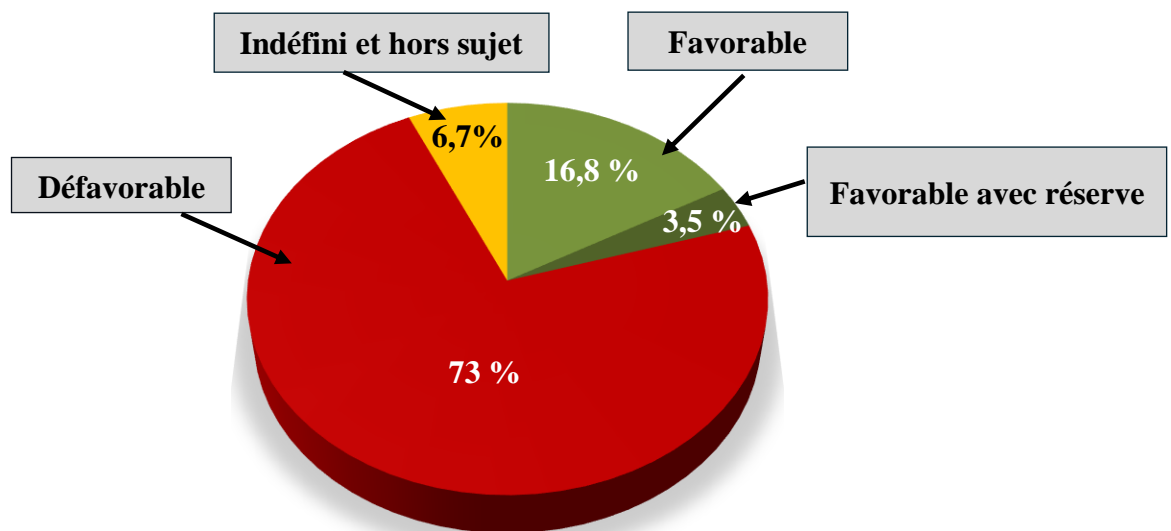
En complément de la publicité légale qui a été réalisée conformément à la législation en vigueur, plusieurs vecteurs de communications (panneaux d'affichages, plaquettes de présentation, site internet) mis en œuvre par les services de l'Eurométropole ont permis au public de bénéficier d'une bonne information sur le projet et la tenue de l'enquête publique. Le projet Tram Nord a également fait l'objet de plusieurs articles parus dans la presse régionale et locale.

Par ailleurs, le site internet dédié à l'enquête publique sur lequel 14427 téléchargements ont été effectués, a été consulté par 43474 visiteurs.

3.2. Participation du public

Lors des 14 permanences, la commission d'enquête a reçu au total 456 personnes. Les différentes modalités de participation mises à disposition du public ont permis d'enregistrer 7102 contributions (courriels, courriers, registres papier et registre dématérialisé). Il ressort de ces contributions le bilan suivant :

Bilan des avis du public



S'agissant des contributions, il y a lieu de distinguer le caractère de celles formulées lors des permanences de celles déposées par courriers ou sur le registre dématérialisé. En effet, il est apparu que le public qui a rencontré les membres de la commission a essentiellement fait part de ses inquiétudes concernant les difficultés d'accès en raison de la modification du plan de déplacement et sur la réduction des places de stationnement. Les contributions déposées en ligne ont quant à elles portées sur tous les aspects du projet.

Enfin, lors de chaque permanence, la commission s'est également attachée à décrire aux intervenants sa mission et la place de l'enquête publique dans le processus d'élaboration d'un projet.

3.3. Le dossier mis à l'enquête publique

Composé de 16 pièces, ce dossier porte sur les trois volets de l'enquête, à savoir ; la déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau.

Les différentes thématiques développées apportent globalement au lecteur les informations nécessaires pour une bonne compréhension du projet. Cependant, les cartographies qui représentent le tracé dans le dossier au format papier, ne permettent pas de distinguer en détail tous les éléments de la configuration de la plateforme tram.

Une visualisation en version numérique est indispensable pour effectuer un zoom sur les différents secteurs mais malgré cela la netteté des dessins reste parfois incertaine. Les extraits cartographiques figurent de manière dispersée dans le dossier et ne permettent pas d'avoir un aperçu global du projet. Il s'agit notamment du plan de circulation qui a été mis à disposition de la commission au cours de l'enquête. Aussi, pour une bonne information du public, ce plan aurait mérité d'être porté à la connaissance du public dès l'ouverture de l'enquête et affiché en complément de l'exposition préparée par l'EMS et mise en place dans chaque lieu de permanence des mairies.

4. Le tracé tramway

La commission tient à préciser qu'il lui appartient de se prononcer uniquement sur le tracé tel qu'il est soumis à la présente enquête publique. En effet, en l'absence d'étude d'impact, d'évaluation environnementale et socioéconomique portant sur d'autres choix de tracés, la commission n'est pas en mesure d'apprécier ces options. Cela a été rappelé à maintes reprises par les membres de la commission au cours des permanences mais également lors des réunions publiques.

Pour mémoire, parmi les différentes variantes de tracés qui ont été présentées lors de la concertation de 2021, ce sont les variantes N1 (place de Haguenau-Marc Seguin via route du Général de Gaulle) et C1 (Gare-République par l'avenue des Vosges) qui ont été retenues par le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg (délibération en date du 17 décembre 2021).

Le 20 décembre 2023, le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg a approuvé le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim ainsi que les aménagements connexes.

Il est à souligner toutefois que les tracés N1 et C1 ne font pas l'unanimité parmi la population. Pour mémoire, la concertation sur les tracés de juin à septembre 2021 a rejeté le tracé C1 en le plaçant en dernière position des trois propositions de tracé. Le faible potentiel de desserte du projet par rapport aux autres alternatives présentées à la concertation ainsi que le refus de rendre public l'analyse multicritère des différents tracés par le cabinet TTK revient à plusieurs reprises dans les contributions.

4.1. La branche Nord-Ouest (place de Haguenau – Quartier des écrivains)

Le tracé de cette branche Nord-Ouest débute à la station "Place de Haguenau", situé au Sud de cette place, et emprunte ensuite le tronçon Sud de la route de Bischwiller, puis la rue Hélène Schweitzer, la route du Général de Gaulle et enfin la route de Brumath jusqu'à l'intersection avec les rues de Mundolsheim et Burger.

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

Ce tracé tramway qui a pour objectif de desservir l'Ouest de Schiltigheim jusqu'au quartier des Ecrivains ne fait pourtant pas consensus auprès du public. En effet, il ressort du bilan des contributions qu'une très large majorité du public est défavorable au tracé tel qu'il est soumis à l'enquête publique. Les principaux arguments portent sur l'absence de desserte du centre-ville de Schiltigheim, notamment les commerces, la mairie et la médiathèque. Il en est de même pour la gare de Bischheim qui devrait voir une augmentation d'affluence en raison de l'arrivée du Réseau Express Métropolitain Européen (REME). Les arguments portent également sur une potentielle congestion du trafic routier sur la route de Brumath. Enfin, il est fait mention que ce tracé n'offre aucune amélioration substantielle de la mobilité pour les communes de Schiltigheim et Bischheim. La comparaison de la durée du trajet actuel et futur ferait apparaître que le gain de temps promis est à peine perceptible.

Ces observations nous ont conduit à examiner la pertinence de ces arguments et à évaluer le bien-fondé de ce tracé. Notre analyse et notre appréciation porteront respectivement sur la configuration du tracé, sur l'implantation des stations bus et tram, sur les dessertes et les accessibilités locales, la particularité du sous-sol, ainsi que sur la zone d'influence de la ligne de tramway.

4.1.1 La plateforme tramway

Cette infrastructure est dotée d'une voie double à l'exception de la partie Sud de la route du Général de Gaulle. Cette voie se dédouble uniquement au droit de la station Prévert. La commission est consciente que l'emprise restreinte de la chaussée qui n'est que de 15 mètres ne permet pas d'intégrer à la fois tous les modes de déplacements (piétons, cycles, voie routière, et plateforme tramway).

Nous considérons toutefois que ce profil d'aménagement est susceptible d'avoir une incidence sur la vitesse commerciale de la ligne. En effet, les rames circulent que dans un sens après croisement à la station Prévert ce qui peut potentiellement avoir un effet sur la régularité sur le réseau. A ce titre, il est constaté qu'actuellement la durée moyenne du trajet en bus Marc Seguin - Les Halles est de 14 minutes dans des conditions de circulation optimales. Le maître d'ouvrage annonce une durée de 15 minutes en tramway pour le même trajet (réunion publique du 9 octobre 2024 à Schiltigheim). Il ressort de cette comparaison des temps de trajet sensiblement similaires.

Cependant, la commission considère qu'il y lieu de prendre en considération tous les critères relatifs à ces deux modes de transport. Le bus permet de transporter 80 personnes ou 120 dans un ensemble articulé. Le tramway quant à lui offre un meilleur confort de déplacement que le bus, une capacité d'emport supérieure (300 voyageurs) ainsi qu'une régularité plus certaine.

Au-delà des contraintes liées à la configuration des voies de la plateforme, la commission est convaincue que le tramway présente un net avantage en termes de confort et de capacité de transport par rapport au bus.

Le tracé fait également apparaître un tronçon en forme de "baïonnette" sur la rue Hélène Schweitzer. La commission considère que ce schéma aurait pour effet de réduire la vitesse commerciale en raison des rayons de giration aux deux extrémités de cette rue. De plus, à hauteur de la brasserie Fischer, la voie se déporte sur la voie de circulation automobile pour préserver l'emprise d'un ossuaire situé sur le cimetière.

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

Ce déport est susceptible d'engendrer une situation conflictuelle avec les véhicules et en conséquence des risques accidentogènes.

Dans son mémoire en réponse, l'EMS présente un schéma de fonctionnement de ce lieu singulier du tracé tramway en raison de l'emplacement de l'ossuaire. La commission admet, qu'il n'y a guère de solution pour faire cohabiter en toute sécurité, à la fois le tram, les véhicules, les cyclistes et les piétons. Il est à noter également la proximité immédiate de la terrasse du restaurant "La Fischerstub" dont le dossier ne précise pas si la DUP a une emprise partielle sur la parcelle de cet établissement.

Aussi, pour pallier la complexité de cette configuration due à la présence de l'ossuaire, l'EMS indique que des discussions sont en cours avec les services funéraires et la Préfecture sur deux aménagements possibles. Une première option consiste au recul de la clôture du cimetière sans déplacement de l'ossuaire, et la seconde option porte sur le déplacement de l'ossuaire dans le cimetière.

En conséquence, la commission considère que l'une de ces deux options mérite d'être privilégiée en lieu et place du tracé en forme de "baïonnette" sur la rue Hélène Schweitzer qui apparaît problématique en raison des conflits potentiels entre tous les modes de déplacement à cet endroit

4.1.2 L'implantation des stations bus et tramway

Il s'agit en premier lieu de l'implantation des stations bus (16, 26, 60 et 70) sur la rue de Niederhausbergen sur laquelle le projet envisage d'interdire la circulation automobile sur un tronçon de 200 m entre les intersections avec la route de Brumath à l'Est et la rue Burger à l'Ouest. Afin de pallier une situation conflictuelle entre les bus et le trafic routier de l'axe Espace Européen de l'Entreprise / avenue de Périgueux, la circulation automobile est déportée respectivement sur la rue Georges Burger, la rue de Mundolsheim puis la rue de Vendenheim et la rue de Périgueux.

Les modélisations du trafic à l'horizon 2027 définissent un volume de 8500 véhicules sur la rue Burger et 12 500 véhicules sur les rues de Vendenheim et de Périgueux. Au droit de ces dernières se situent les écoles maternelles et élémentaires "Les Prunelles" en bordure desquelles cheminent les élèves et stationnent les véhicules des parents d'élèves. Dans ce contexte, la commission considère que le risque accidentogène est élevé compte tenu de l'importance de ce trafic routier aux abords de ces établissements.

En réponse au risque accidentogène à cet endroit, l'EMS propose d'ajouter un passage piéton sur l'Avenue de Périgueux en face de la rue de Vendenheim. Cette mesure serait complétée par l'ajout d'un mobilier d'éveil et de vigilance à destination des automobilistes.

La commission prend note de ces mesures qui sont de natures à améliorer la sécurité des écoliers. Toutefois, ces dispositions ne résolvent pas en totalité la problématique du stationnement temporaire des véhicules des parents d'élèves qui obstruent une partie de la chaussée durant la rentrée des classes. C'est bien dans ce laps de temps que le risque est le plus élevé en raison de l'importance du trafic. De plus, au-delà des automobiles, le trafic comprend également la circulation de véhicules poids lourds destinés à l'approvisionnement de l'Hypermarché Leclerc. Ces véhicules sont contraints d'emprunter ce tronçon qui est l'unique solution pour rejoindre l'A35.

En conséquence, la commission considère que cette situation n'est pas de nature à garantir la sécurité des écoliers, du personnel de ces établissements scolaires et plus globalement les usagers de ce tronçon. La configuration portant sur le déport de la circulation routière sur les rues Georges Burger et Mundolsheim tel qu'il est envisagé dans ce projet n'est pas une configuration satisfaisante.

En second lieu il s'agit de l'implantation de la station Poincaré qui est le terminus de la ligne tramway. L'implantation de cette station qui est envisagée à hauteur de l'arrêt bus des lignes 6 et 60, occupe en totalité le parking clients des magasins d'ameublement, d'optiques et d'une pharmacie. Ces commerces sont situés au rez-de-chaussée d'une résidence comportant une trentaine d'appartements. L'ensemble est délimité de la route de Brumath par une clôture destinée à sécuriser ce complexe.

La condamnation de ce parking sur cette parcelle privée est susceptible d'impacter ces commerces en raison de la suppression du stationnement pour les clients. L'EMS assure cependant : *"Une parcelle située à proximité de la copropriété est d'ores et déjà fléchée pour être utilisée sous forme d'échange et de reconstitution de places de parking"*. La commission prend acte de cette disposition mais constate que le parking situé dans le prolongement de la copropriété est déjà réservé pour la clientèle de ces commerces. Enfin, il est à souligner que les résidents de cet immeuble dont les entrées donneront directement sur la station seront confrontés aux différentes nuisances liées aux mouvements générés par les voyageurs et le tramway. Par ailleurs, la commission constate l'absence d'un parking relais qui au demeurant serait justifié pour favoriser un plus grand report modal.

Dans ce contexte, la commission considère que l'impact sur les intérêts privés est trop important pour se prévaloir d'une utilité publique. Le lieu d'implantation de cette station est donc totalement inapproprié. Globalement c'est l'ensemble de l'aménagement du secteur du terminus (circulation devant l'école, absence de parking et donc emplacement) qui est à revoir.

4.1.3 Les dessertes et accessibilités

Le choix du tracé retenu par l'EMS est de desservir le secteur Ouest de Schiltigheim. Or, il apparaît que de nombreux points d'intérêts majeurs tels que la Mairie, la Médiathèque, les commerces et restaurants du centre de Schiltigheim sont délaissés par ce tracé. Il en est de même en ce qui concerne le site Heineken qui ne connaîtra pas de desserte future ni les quartiers Sainte-Odile qui est fortement enclavé et le quartier des Ecrivains qui seraient desservi partiellement. Les habitants de l'Ouest de ce quartier qui seraient très éloignés des arrêts tram et de la Gare TER n'auraient pas la possibilité d'exploiter pleinement le potentiel du Réseau Express Métropolitain Européen.

L'absence de prise en compte d'un potentiel de renouvellement urbain particulièrement conséquent (plus de 12 ha en cœur d'agglomération) interpelle la commission. Même s'il est tout à fait délicat de faire une quelconque projection sur ce qui pourrait advenir de cette future friche, ni dans quels délais, il est difficilement concevable qu'une telle composante de l'aménagement futur de Schiltigheim puisse à ce point être ignorée dans le cadre de la mise en œuvre d'une infrastructure structurante en son sein.

La construction d'un collège a été évoquée sur ce site. Même si un fléchage économique y est préférentiellement fléché pour son renouvellement, il y a tout lieu de s'attendre à un niveau de rapport emploi /surface plus conséquent que ce qui y est observé actuellement. Comment alors ne pas prendre en considération ce sujet de la friche Heineken, ne serait-ce qu'en évoquant le fait que très quelque chose va s'y passer ?

Par ailleurs, le tracé tramway tel qu'il est défini sur cette partie Nord ne permet pas de desservir directement la Gare SNCF de Strasbourg. En effet, l'arrêt le plus proche se situe à la station Wilson et à 400 m de la Gare.

A cela s'ajoute le réaménagement de la place de Haguenau, la piétonnisation de la route de Bischwiller et la fermeture à la circulation automobile de la rue de l'Eglise Rouge qui conduiront à verrouiller le Sud et le centre de Schiltigheim. La commission considère que ces modifications entraîneront inéluctablement des difficultés de circulation.

Le trafic routier sera reporté sur des rues adjacentes (rues Kléber, de Sélestat, de Turenne, des Poilus, de Lauterbourg, des Malteries et des Chasseurs), non adaptées à supporter une augmentation de trafic

En ce qui concerne le stationnement, la commission relève que le tronçon de la route du Général De Gaulle - Route de Brumath offre très peu de places de parkings pour les automobilistes, notamment depuis le Pont Saint-Charles vers le Nord.

Il est néanmoins admis que le site propre ne donne aucune marge de manœuvre en termes d'aménagements de l'espace public. Le maître d'ouvrage indique toutefois ; "*du stationnement longitudinal est également aménagé par endroit du côté Ouest, dès que les emprises le permettent*" sans préciser le nombre de places mises à disposition. Aussi, en l'absence de données précises et compte tenu de l'insuffisance d'emprise pour le stationnement, la commission redoute que les automobilistes provoquent des situations anarchiques en se garant à des endroits inadaptés pouvant provoquer des situations conflictuelles entre les différents modes de déplacements. Cette configuration nuirait également au fonctionnement normal des commerces en limitant les espaces de stationnement et en compliquant les approvisionnements.

S'agissant du trafic automobile sur les routes du Général de Gaulle et de Brumath, le plan de circulation fait apparaître sur une distance de plus de 1700 mètres, allant du croisement de l'avenue de Périgueux jusqu'à la rue Hélène Schweitzer, 16 carrefours dotés de feux tricolores. Le scénario tram 2027 indique un trafic de 5200 à 5500 véhicules/jour sur cet axe qui est à sens unique à l'exception du tronçon à double sens de circulation situé entre le carrefour Rue de la Paix-Rue de Sélestat et celui de la rue Saint Charles sur lequel une charge de trafic de 11 500 véhicules/jour est prévue. Les axes transversaux tels que les rues de Périgueux, d'Erstein (dont le carrefour est traversé par la ligne de bus C5), et de Saint Charles qui accueilleront quant à eux plus de 10000 véhicules/jour.

Même si le scénario tram 2027 prévoit une diminution globale de 4400 véhicules/jour soit 62,8 %, sur les routes du Général De Gaulle et de Brumath, la commission considère que cet axe majeur sera toujours emprunté par un important trafic dont la fluidité sera affectée par ces 16 carrefours à feux et par le passage prioritaire du tram.

Il est à noter également que sur cet axe, deux carrefours disposent d'un "tourne à gauche". Il s'agit de l'accès à la rue de Mundolsheim et de la nouvelle voirie vers la rue Mistral créée dans le cadre du renouvellement urbain du quartier des Ecrivains. La commission observe que ces deux "tourne à gauche", pourtant indispensables, coupent la voie du tramway et sont des obstacles à un écoulement du trafic Nord-Sud.

4.1.4 Accès à la déchetterie

Parmi les équipements, celui dont l'accès a sans doute été le plus commenté est la déchetterie du Wacken, fréquenté aussi bien par les strasbourgeois que par les habitants des communes du Nord. Ce point avait déjà été abordé lors de la réunion d'examen conjoint avec un engagement de l'EMS : maintenir son accès.

Le projet prévoit de supprimer l'accès à la déchetterie par le Nord via la rue de l'Eglise rouge afin d'éviter le report de trafic sur cette voie et de maintenir un temps de trajet réduit pour le bus C3.

L'accès par le Sud restera maintenu avec la création d'une voie dédiée pour limiter le risque de remontées de file.

Réelle inquiétude sur l'allongement du temps de trajet ou prétexte pour montrer le caractère incongru du nouveau plan de circulation avec des propos parfois un peu caricaturaux car "*on n'y va pas en vélo*", le nouvel accès à l'équipement a été largement rejeté.

Devant la récurrence de la question de l'accès, la commission a demandé à l'EMS les itinéraires les plus pertinents selon l'origine du trajet.

Pour les habitants du Nord, le trajet conduit à emprunter la M2350 et à sortir par l'un des carrefours très sollicités (nouveau carrefour Eglise rouge, A. Mosnier ou Herrenscheidt).

Pour répondre à la demande des habitants, l'EMS propose dans le cadre de son mémoire une amélioration possible : mettre un panneau « sauf accès déchetterie » sous le panneau de sens interdit sur la rue de l'Eglise Rouge pour restituer un accès vers le Nord comme c'est le cas actuellement.

La commission considère cette proposition intéressante mais c'est un reniement. Le contrôle de cet accès exceptionnel sera concrètement très difficile et le parcours du bus C3 sera certainement perturbé.

4.1.5 L'hypermarché Leclerc

Au cours de l'enquête, la commission a eu l'occasion d'échanger avec le directeur de cet hypermarché qui est implanté sur la route de Général De Gaulle à Schiltigheim. Lors de cet entretien, le directeur a fait part des différentes problématiques susceptibles d'avoir un impact sur l'activité économique de son commerce en raison du tracé tram Nord. La modification du plan de circulation sur le secteur conduirait selon lui à une baisse de clientèles et une perte de son chiffre d'affaires.

De même que la proximité excessive de l'emprise de la DUP nuirait au fonctionnement normal des commerces en limitant les espaces de stationnement et en compliquant les approvisionnements.

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

Par ailleurs, en l'absence d'un P+R au droit du terminus tram, il craint une occupation de son parking privé par des usagers autres que sa clientèle. Il souligne également la nécessité de dimensionner les voiries pour permettre l'approvisionnement du commerce par les véhicules poids lourds.

Enfin, il évoque les conséquences sur le projet de rénovation en cours d'élaboration dans le cadre d'une déclaration à projet avec les services de l'EMS.

En réponse, l'EMS rappelle que ces problématiques ont fait l'objet de plusieurs échanges avec le directeur de cet hypermarché. Il en est de même en ce qui concerne la procédure de déclaration de projet en vue de la création de logements sur le site LECLERC pour laquelle la Direction de l'Urbanisme de l'Eurométropole de Strasbourg et de la Ville de Schiltigheim œuvre dans ce sens.

La commission d'enquête relève qu'au travers des nombreux échanges avec les parties prenantes, et de certaines mesures déjà envisagées par l'EMS, il ressort que les principales inquiétudes soulevées répondent aux attentes du directeur du centre commercial.

Selon les informations communiquées oralement par l'EMS à la commission, les précisions portant notamment sur le phasage des travaux et sur les modalités de réduction de l'emprise publique ont été apportées au propriétaire du centre commercial.

Reste les préoccupations justifiées à notre sens sur le risque de "squattérissations" de son parking par les usagers du tram, en l'absence de parking dédié. Nous admettons toutefois qu'il est difficile de pallier totalement cette éventualité. Aussi, à l'instar d'autres commerces, la mise en place d'un panneau à l'entrée du parking signalant que l'accès est uniquement réservé à clientèle peut être une solution envisageable.

4.1.6 L'impasse débouchant à la station Prévert

Le périmètre de la DUP empiète sur des jardins privés de ce secteur sur lesquels l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) définit une desserte Est/Ouest passant par cette impasse. A ce titre, le règlement graphique du PLUi approuvé en 2016 a défini un emplacement réservé SCH129 permettant la continuation de cette rue pour déboucher sur la rue des Malteries.

Afin de préserver la tranquillité et le cadre de vie des riverains de cette impasse, (ouverte aux voitures côté Malterie mais pas rue de Gaulle) l'EMS s'engage à maintenir la largeur de la voie de circulation à 4,50 m de manière à permettre uniquement le croisement des véhicules légers. L'accès ne sera pas interdit aux poids lourds mais en raison de l'aire de retournement insuffisamment dimensionnée, ces derniers seront tenus de manœuvrer dans un seul sens (marche arrière).

Par ailleurs, conjointement aux mesures d'apaisement de cette voie souhaitées par les syndicats de copropriété, l'objectif du collectif "Sauvons le dernier îlot vert du quartier Fischer" est de préserver l'îlot Baltzinger.

Les alternatives présentées par ce collectif en phase "avant-projet", notamment la mise en place de bornes amovibles et la création d'une aire de collecte de déchets à l'entrée de l'impasse, n'ont pas été retenues par l'EMS pour les raisons suivantes :

- L'accès identifié depuis la rue des Malteries aurait nécessité de nouvelles acquisitions foncières ou la mise en place d'une servitude de passage.
- Des places de stationnement privées ainsi que des garages auraient été supprimés avec cette option.
- Cette option ne répond pas aux enjeux de liaison Est / Ouest pour les modes actifs (notamment pour accéder directement à pied ou à vélo à la station Prévert).

La commission entend bien que dans le cadre du projet, le but est la réalisation d'une voirie publique de desserte des habitants permettant de répondre aux enjeux de liaison Est/Ouest pour les modes actifs, conformément à l'OAP. C'est dans ce contexte, que l'ilot Baltzinger fait l'objet d'une acquisition foncière et que la mise en place de bornes amovibles souhaitée par l'association ne peut être retenue compte tenue de la vocation publique de cette voie.

La commission salue les engagements pris par l'EMS concernant la préservation de la végétation existante et la reconstitution des espaces verts de part et d'autre de la partie circulée. Il en est de même en ce qui concerne les aménagements aux abords des copropriétés par le syndic.

En conséquence, la commission considère que la création de cette liaison Est/Ouest est bien nécessaire et que les mesures envisagées en faveur de la préservation du cadre de vie des riverains sont à la hauteur des possibilités de l'EMS.

4.1.7 Zone d'influence de la ligne de tram

La zone d'influence de la ligne de tram détermine les opportunités de report modal vers le tram. A ce titre, comme de nombreux contributeurs, la commission d'enquête, déplore l'absence d'un parking relais au terminus de la station Poincaré. Même si la ligne bus 70 actuelle réalise la jonction entre le P+R de l'Espace Européen de l'Entreprise vers le futur terminus de la ligne de tram Nord, cette possibilité offerte aux usagers n'est pas commode.

L'EMS nous a indiqué que suite à la concertation, le parking P+R initialement prévu était en fait inutile. Nous comprenons que son positionnement est difficile, qu'il y avait de lourdes oppositions mais cela ne veut pas dire qu'il soit inutile, en tous les cas aucune preuve n'est apportée en ce sens. Nous pensons qu'il se justifie toujours et qu'il faut trouver une solution d'implantation sans doute dans une nouvelle réflexion sur l'ensemble du terminus.

Sur la totalité de l'axe des routes du Général de Gaulle et de Brumath, les pistes cyclables et cheminement piétons permettent aisément d'accéder à toutes les stations tramway. Le lieu d'implantation de ces dernières assure dans un rayon de 500 m la desserte de toutes les habitations à l'Ouest de Schiltigheim et uniquement une partie de celles situées au Sud-Est du tracé. Au-delà de ces quartiers d'habitations, le tram Nord dessert plusieurs commerces dont l'hypermarché Leclerc mais également un établissement scolaire (Ecole de capoeira), la maison de retraite Saint-Charles et une association culturelle (Ludothèque des Quartiers Ouest de Bischheim et Schiltigheim).

Cependant, les commerces, la mairie et la médiathèque du centre-ville de Schiltigheim ne sont pas desservis par la ligne tramway. Ce délaissé est d'autant plus pénalisant pour la population de cette ville qui compte plus de 34000 habitants que le projet envisage la piétonnisation de la route de Bischwiller qui est un axe majeur de Schiltigheim.

La commission considère qu'en termes de dessertes, ce tracé offre donc très peu d'avantages. En effet, les principaux centres d'intérêts de Schiltigheim sont totalement délaissés. Seuls les quartiers situés à l'Est de la ville sont desservis par la ligne B du tramway.

La ville de Bischheim qui est également éloignée de ce tracé, se contente quant à elle d'une liaison TER et de la traversée par les lignes de Bus C3 et 70.

Enfin, l'absence d'un P+R au terminus de la ligne réduit les possibilités de report modal vers le tram.

4.1.8 Cavités souterraines à Schiltigheim

Le sous-sol du secteur de Schiltigheim et de Bischheim comporte de nombreux ouvrages souterrains datant du 18^{ème} et 19^{ème} siècle qui ont été exploités au profit de l'industrie agroalimentaire (brasserie, malterie).

Ces cavités qui s'étendent sur plus de 60 ha sous le domaine public et privé ont été creusées dans la couche du loess. Dotées également de salles, elles étaient principalement destinées à maintenir une fraîcheur nécessaire à la conservation de la bière et du champagne. Par la suite, elles ont servi d'abri durant la première et seconde guerre mondiale.

Dans son rapport de 2016, le BRGM (Bureau de Recherches Géologiques et Minières) fait état d'un réseau de 25 galeries brassicoles, 4 ouvrages militaire et 10 caves servant d'abri sur le secteur de Schiltigheim. Compte tenu des risques d'effondrement du sol dues à la fragilité potentielle de ces galeries, c'est le service GPRE (Service Gestion et Prévention des Risques Environnementaux) de l'EMS qui mène annuellement des visites d'inspection et des actions de comblement ou de mise en sécurité sous le domaine public dès que nécessaire.

L'EMS précise que ces actions sont menées avec la société ANTEA Group. Un programme est établi chaque année avec :

- 12 visites de contrôle de l'état des galeries,
- Un levé 3D d'une galerie,
- Accompagnement en urgence en cas d'affaissement,
- Mise à jour de la base de données avec actuellement 78 réseaux de galeries,
- Intégration de cet enjeu dans les documents d'urbanisme (PLU).

En parallèle, l'EMS rappelle également, "*un plan national pour la prévention des risques liés aux effondrements de cavités souterraines a été élaboré par les services de l'État afin de permettre la mise en place d'un programme d'actions pour la prévention des risques liés aux cavités (PAPRICA)*". Enfin, elle souligne qu'elle a été labellisée en novembre 2023.

Malgré les actions menées par l'EMS, la commission relève que le projet tramway envisagé au droit de ces galeries souterraines, inquiète les habitants du secteur concerné, tant pour leur sécurité que pour la stabilité du bâti.

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

En réponse, l'EMS confirme qu'à ce stade des études et après plusieurs échanges avec le service GPPE, il n'y a pas d'alerte relative à la stabilité des galeries dans l'aire d'étude tramway. L'EMS rajoute que la plupart des galeries est situé plutôt en retrait du corridor tramway, sur les rues perpendiculaires à la route du Général De Gaulle.

Le rapport du BRGM quant à lui indique que certaines salles de ces galeries ont été mises en sécurité définitive par comblement, comme celles situées sous la rue de champagne à Schiltigheim qui sont bien dans le corridor tramway.

Par ailleurs, selon le dossier, les opérations d'aménagements de surface liées au projet tram conduisent à une diminution de l'artificialisation des sols de plus de 6% sur l'ensemble du tracé. L'infiltration de ces eaux s'effectue donc directement dans le sol composé de loess. Ce limon est très sensible à l'eau du fait de sa grande porosité, de sa texture fine et de sa nature granulaire. Cette infiltration des eaux fragilise la structure des galeries qui de plus est accentué par un phénomène de vieillissement naturel, par l'augmentation de l'humidité et par les surcharges liées aux circulations en surface. Les risques d'effondrement et de tassement sont donc à craindre.

Concernant les phénomènes vibratoires liés au passage des tramways, il y a lieu de considérer la vitesse, le type de rame (poids), le type de pose (classique ou dalle flottante) ainsi que les caractéristiques du sol. Le dossier indique bien que la plate-forme est isolée par rapport au terrain naturel et évite les transmissions de vibrations par le sol.

Mais le volet consacré aux vibrations porte essentiellement sur les effets vibratoires transmis aux habitations et aux riverains. Il n'aborde pas spécifiquement le degré de propagation des vibrations sur les cavités souterraines dont certaines paraissent instables ou non entretenues.

S'agissant des responsabilités du sous-sol, l'article 552 du Code civil stipule : "*La propriété du sol emporte la propriété du dessus et du dessous*". Il appartient donc à chaque propriétaire de prendre les dispositions nécessaires afin pallier les risques liés à la fragilité de ces cavités souterraines. Quant à la part de responsabilité en cas de sinistre avéré, la commission relève que le dossier d'enquête n'aborde pas ce sujet.

Les propriétaires et riverains peuvent légitimement s'interroger sur la part de responsabilités de chaque acteur du projet (l'EMS, la CTS, l'entreprise qui réalise les travaux ou autres ...) mais également sur la couverture des risques assumée par les compagnies d'assurances.

En réponse aux différentes interrogations des propriétaires et riverains, l'EMS précise que le PAPRICA s'engage à poursuivre les actions de surveillance, de prévention et se charge d'apporter aux riverains les éléments d'informations nécessaires sur cette thématique. Il est à souligner également que les travaux entrepris par les propriétaires dans le but de pallier d'éventuels aléas liés à ces galeries, une aide de l'Etat (fond Barnier) peut leur être accordée. Enfin, plusieurs réunions ont été organisées avec les propriétaires concernés dans le but de présenter les enjeux spécifiques de chaque galerie.

Au regard de l'ensemble des actions menées par l'EMS ainsi que les dispositions mises en place par le PAPRICA pour répondre aux attentes des propriétaires et les accompagner dans leurs différentes démarches, la commission considère que ces derniers disposent de tous les éléments d'informations pour appréhender au mieux les éventuels phénomènes liés aux cavités souterraines.

4.2. La branche Centre (avenue des Vosges)

Cette grande artère qui est chargée d'histoire se situe au sein d'un quartier inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco. C'est également un axe transversal de l'agglomération strasbourgeoise qui est emprunté par de nombreux automobilistes. C'est pour pallier les nuisances générées par ce trafic routier que les aménagements sont envisagés sur cette avenue. Les objectifs visés par le projet portent sur l'amélioration de la qualité de l'air, la réduction des nuisances sonores, une atténuation des îlots de chaleur et le développement sans risque des "mobilités actives" mais aussi la desserte en direct du Parlement Européen et des campus universitaires.

Le passage du tram, avenue des Vosges, avec l'ensemble de ses conséquences, est un projet clivant et a suscité de très nombreuses contributions, un peu plus de 1500. Parmi celles-ci un peu plus de 200 se sont prononcés pour le projet avec ou non quelques réserves mettant en avant un air plus pur, le calme, l'amélioration des pistes cyclables et la possibilité de promenade dans un cadre historique.

Les autres se divisent en habitants de la Neustadt qui se plaignent principalement de la disparition des places de stationnement et de l'impact du projet sur leur mode de vie ou leur exercice professionnel ou en strasbourgeois des quartiers plus à l'est qui s'inquiètent des itinéraires qu'ils devront dorénavant utiliser pour rejoindre leur résidence.

Le parti d'aménagement retenu, évoqué oralement à plusieurs reprises, est l'extension du centre-ville vers le Nord (la Neustadt) et pour cela il faut "l'apaiser" : ce qu'il faut traduire par faciliter les « mobilités actives » (pédestres et cyclistes) et repousser de la zone le maximum de véhicules automobiles. Il nous a aussi été dit que ce projet ne pouvait pas être mené sans le tram sans nous en expliciter les raisons et donc que le tram, fondamentalement moyen de transport, devenait aussi ou principalement outil d'aménagement. Les termes de "*tram alibi*" ou "*tram prétexte*" sont utilisés par quelques contributeurs comme par exemple "*Un tram doit être conçu pour renforcer l'efficacité du réseau et répondre aux besoins de mobilité, pas pour servir d'alibi à d'autres objectifs*".

4.2.1 Le tracé

Le Maître d'ouvrage nous a indiqué que l'Architecte des Bâtiments de France demandait une symétrie axiale absolue et une plateforme minérale. Les alignements d'arbres doivent être conservés.

Les deux voies de tram sont donc installées dans l'axe de l'avenue sur les 900m qui séparent la place de Haguenau et l'avenue de la Paix. Sur le parcours une seule station Oberlin (ou Vosges) installée pratiquement au débouché de la rue Oberlin à environ 500 m du début de l'avenue.

La circulation automobile sera possible sur la plateforme, en partage donc avec le tram qui reste prioritaire. La limitation du flux automobile et notamment des flux de transit est obtenue par l'installation de deux îlots non traversables pour les automobiles, au droit de la station et juste avant le carrefour avec l'avenue de la Paix. Le transit est donc impossible et la circulation concerne seulement la desserte des sous-quartiers.

La totalité des stationnements le long de l'avenue est supprimée, seulement restent quelques places réservées aux livraisons donc pour une courte-durée. De chaque côté de l'avenue ; un large trottoir (3m25) et une piste cyclable. Partout où c'est possible, de la verdure.

4.2.2 Le projet et l'Unesco

Nous nous sommes inquiétés de la compatibilité du projet avec le maintien du classement de l'Unesco et l'EMS nous a répondu :

"L'inscription sur la liste du patrimoine mondial s'appuie sur la valeur universelle exceptionnelle du bien : Elle doit également répondre à des conditions d'authenticité et d'intégrité. L'axe avenue des Vosges, d'Alsace et de la Forêt noire a été identifié comme un attribut du bien inscrit sur la liste du Patrimoine mondial de l'Unesco.

L'État français est le garant du respect de la convention du patrimoine mondial, donc de la conservation, de la valorisation et de la transmission des biens inscrits sur la liste du Patrimoine mondial. La Ville de Strasbourg est le gestionnaire du bien.

La gestion du bien s'appuie sur un plan de gestion, comprenant des enjeux, objectifs et fiches actions. Ce document permet une lisibilité et une visibilité des actions et précise le projet pour le bien inscrit au patrimoine mondiale de l'UNESCO. Le plan de gestion ou l'inscription sur la liste du patrimoine mondial ne fige pas le bien en l'état à date d'inscription sur la liste du patrimoine mondial ; il s'agit d'en assurer la connaissance, la conservation, la valorisation et la transmission au regard de la valeur universelle exceptionnelle. La fiche-action 16 du plan de gestion intitulé "requalifié l'axe Vosges/Alsace/Foret Noire" vise à valoriser le cadre de vie et adapter aux besoins actuels, avec des objectifs spécifiques sur la diminution de la place de la voiture. La question du tram entre tout à fait dans l'objectif de revoir dans l'ensemble cet axe structurant.

Sur le plan de l'authenticité et de l'intégrité, le projet de Tram Nord n'a pas d'impact négatif, n'altérant pas l'authenticité et l'intégrité du bien. En effet, sont préservés : la perspective et les paysages, la fonction d'axe de communication structurant dans le tissu urbain de l'extension urbaine, le bâti, le principe d'arbres d'alignement.

Un bilan du plan de gestion est réalisé de manière régulière et repose sur une évaluation formelle qui permet de porter un regard plus précis et s'appuie sur des fiches-bilans synthétiques. La commission locale Unesco, présidée par la préfecture, donne son avis sur la réalisation des actions et les projets pouvant affecter le bien, comme le projet de Tram Nord. Elle associe les services de l'État, dont l'architecte des bâtiments de France qui est également correspondante Unesco, des élu(es), les services de la collectivité et des expert(es). La direction régionale des affaires culturelles n'a émis aucune réserve quant à une atteinte au bien induite par le projet Tram Nord.

En parallèle, l'Unesco met en place un rapport périodique, tous les cinq ans, établi par la Ville en lien avec le ministère de la Culture (remis en février 2023). Le projet de tram avait été notifié comme une action de valorisation du bien concourant à la mise en œuvre du plan de gestion. Une revue de projet Unesco s'est tenue le 20 juin 2024 à l'égide d'Anne Mistler, adjointe en charge de la culture, et dont le but était la préparation de la commission locale Unesco concernant les projets de l'Eurométropole concernés. La date de la prochaine commission locale Unesco n'a pas encore été fixée par la préfecture ».

Ainsi nous comprenons que ce qui est affirmé comme le respect absolu de l'authenticité de l'avenue des Vosges, n'est pour le moment que l'opinion, la position défendue par le maître d'ouvrage.

La validation de cette position ne peut intervenir qu'après un avis d'une commission présidée par l'autorité préfectorale et associant notamment l'Architecte des Bâtiments de France, disposant chacun de pouvoirs propres et distincts. Cette commission n'aurait pas formulé d'avis détaillé sur le projet à ce stade.

On apprend aussi qu'il n'y aurait eu pour le moment que des échanges verbaux entre EMS et ABF, que dans ce type d'échanges, il y a toujours des écarts entre ce qui est dit et ce qui est compris et ces éventuels écarts pourraient avoir ici des conséquences très importantes car on se trouve dans un rapport de conformité avec les instructions de l'ABF et non dans un rapport de compatibilité. Par exemple, le fait de devoir abattre des arbres (sur au moins 200 m sur une longueur d'avenue de 900 m) et de décaler les replantations autour de la station Vosges, est-il validé alors que cela semble contrevenir aux consignes générales ?

Nous estimons qu'il est pour le moins imprudent de s'avancer autant sur un chantier de cette envergure sans sécuriser ce point fondamental.

4.2.3 Ce tram est-il utile avenue des Vosges ?

Nous nous plaçons sur le plan du tram outil de mobilité qui est sa valeur première.

Pour les habitants de la Neustadt

Nous considérons que dans sa conception actuelle, il n'améliore pas les facilités d'utilisation des transports en commun. En effet, actuellement et selon son positionnement dans le quartier, chacun peut aller prendre le tram à République (lignes B, C, E, F) ou à Contades (B et E), le BHNS (ligne H) ou la ligne 2 à Place de Pierre, Phalsbourg ou Clémenceau), la ligne C6 au Tribunal et surtout la ligne 10 qui avec deux arrêts entre Place de Pierre et Lamey (carrefour de l'avenue de la Paix) dessert l'avenue des Vosges au plus près. Le projet prévoit de supprimer le BHNS, la ligne 10 et de modifier la destination de la 2 pour remplacer l'ensemble par une seule station de tram assez à l'Est. Les lignes 2 et 10 actuelles sont plébiscitées par les contributeurs.

Nous considérons donc que le projet avec une seule station sur l'avenue est au mieux neutre, plus souvent défavorable à l'accès commode aux transports en commun dans le quartier.

L'EMS, sans doute consciente du problème indique qu'un maintien de la ligne 2 au nord de l'avenue et qu'une deuxième station de tram est envisageable (avec aussi quelques inconvénients). Il est dommage que ce type de réflexions, d'amélioration du projet, n'ait pas émergé de la concertation.

Pour l'accès au Parlement Européen

Le Parlement est desservi depuis 2020 par une ligne de Bus à Haut niveau de Service qui assure cette liaison directe depuis la gare. Elle a coûté 11.4M€ mais seulement 3.7M€ pour des travaux d'adaptation de la voirie qui ne seraient plus tous utiles avec son abandon. Le reste concerne les matériels roulants et les installations annexes d'exploitation et ils pourraient être redéployés sur le réseau.

Cette ligne est semble-t-il peu fréquentée sauf en début et clôture de session où des renforts doivent être mis en place. Il n'est pas certain que la cadence normale d'une ligne de tram permette de couvrir ces pointes et sur le réseau ferré le renfort est beaucoup plus difficile à organiser que pour des autobus.

La commission a eu cependant confirmation que la desserte directe par tram figurait explicitement dans le contrat triennal et nous ne discuterons pas de son opportunité. En revanche, d'autres tracés répondant à ce même objectif avaient été soumis à la concertation et avaient recueillis plus de faveurs que celui-ci.

Pour les habitants de la Robertsau.

Le ressenti qui est largement exprimé est celui d'une vraie détérioration. D'abord le scindement de l'ancienne ligne E oblige les voyageurs en direction des campus, du lycée de secteur et du centre-ville à faire un changement (Contades ou Vosges). Ni le gain d'une desserte directe de la gare, ni l'extension de ligne de bus C1 au centre de la Robertsau n'atténuent les rancœurs. Il est vrai qu'on va plus souvent en ville ou au lycée qu'à la gare.

Ensuite la difficulté de desserte du quartier en automobile. Le renvoi de leur itinéraire sur la M2350 et la place de Bordeaux est jugé problématique ces ouvrages étant le lieu dès maintenant de gros encombrements plusieurs heures par jour. Nous reviendrons sur ce sujet

Pour les habitants des autres quartiers est (Orangerie, les Quinze...).

La question de la desserte est identique à celle du quartier Robertsau avec le souci supplémentaire qu'avec le tracé du tram avenue des Vosges, leur desserte future par tram qui logiquement doit se faire par les boulevards deviendra impossible car on ne peut faire passer 4 lignes de tram boulevard Wilson (sujet évoqué dans la suite).

Pour le fonctionnement de l'ensemble du réseau tram.

Sur la longueur de l'avenue, tram et automobiles circulent sur la même plateforme. C'est assez exceptionnel sur le réseau de Strasbourg, surtout en cœur de ligne. Les véhicules circulants seront bien moins nombreux qu'actuellement mais ce seront des gens qui chercheront, sur l'ensemble du secteur, une place de stationnement, rare ou inexistante, qui hésiteront, manœuvreront. Nous pouvons craindre une circulation difficile avec de gros risques de remontées de files sur l'avenue. Quoiqu'en dise le maître d'ouvrage, le ralentissement du trafic tram est très probable par moment et impactera le fonctionnement de l'ensemble du réseau. C'est manifestement un point faible.

L'EMS le conteste mais donne cependant comme argument en défaveur d'une deuxième station sur l'avenue, le risque d'encombrement et des répercussions sur la ligne B.

4.2.4 L'impact sur les habitants

Ce quartier est résidentiel, habité de façon diversifiée : familles assez nombreuses, personnes âgées, couples d'actifs dont les deux membres ne travaillent pas tous sur Strasbourg et beaucoup de professions libérales (médecins nombreux généralistes et spécialistes, avocats...). Il y a proportionnellement peu de commerces.

Si certains se félicitent de la promesse d'un air meilleur, la plupart se soucient du stationnement. Cela se passe soit sur le ton de la curiosité, parfois de l'angoisse mais aussi de la colère. Il est manifeste que le projet n'a pas été suffisamment expliqué.

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

La mère de famille se demande comment elle va pouvoir déposer ses courses chez elle, la personne âgée dit qu'elle ne peut pas marcher longtemps, que le projet est fait uniquement pour les jeunes en vélo et quelle est oubliée.

Des médecins, constatant que leurs patients fragiles ne pourront plus venir, envisagent de quitter la ville. Les adultes travaillant hors de Strasbourg ont besoin de leur véhicule pour leur activité professionnelle et s'insurgent contre l'augmentation du temps de trajet s'il faut déposer leur véhicule loin de chez eux.

Les artisans ou les personnels de santé à domicile craignent des problèmes de stationnement (disponibilité et coût).

Le projet prévoit une substitution partielle des places de stationnement détruite par la construction, dès le début du lancement des travaux, d'un parking silo rue Kablé. Cet ouvrage sera analysé au chapitre 7 suivant.

A ces préoccupations, l'EMS répond longuement (Mémoire en réponse de l'EMS annexe 2). Cette réponse s'articule autour des arguments suivants :

- Il sera offert des services de mobilité décarbonée de meilleure qualité qu'actuellement en termes de transports en communs (à nuancer selon le paragraphe précédent) en termes de pistes cyclables ou de trottoirs accessibles à tous y compris les PMR.
- Il y aura une forte amélioration de la qualité de vie en termes de niveau sonore (-25 décibels sur l'avenue), de qualité de l'air et de température.
- Sur les questions d'accès aux habitations et donc des arrêts de courte durée : *"Afin de s'assurer d'une juste fonctionnalité de l'avenue, l'Eurométropole de Strasbourg a prévu des aménagements qui visent à éviter de pénaliser les habitants et professionnels et à diminuer les inconvénients ressentis. Ainsi, des places de stationnement de courte durée seront aménagées régulièrement sur l'axe, afin d'offrir une solution de stationnement proche de sa destination. Environ quarante-cinq places seront aménageables à ce stade de la conception du projet, ces places se répartiront en une quinzaine de poches de stationnement de 3 places. Chaque point de l'avenue sera ainsi accessible à moins de 50 mètres d'une place de stationnement, à l'exception de la section comportant la station, non circulée par les automobiles, où il faudra marcher environ 75 mètres".*

Des pistes d'améliorations sont envisageables : « Sous réserve d'approfondissement des études de conception, une augmentation du nombre de places de stationnement, avenue des Vosges pourrait être proposée. De plus, les places de stationnement d'ores et déjà prévues sur l'avenue pourraient être réglementées de manière plus équilibrée :

- *Stationnement payant limité à 1h30 pour les visiteurs (Tarifs places violettes : 1€ pour 1h et 2€ pour 1h30).*
- *Stationnement gratuit d'1h pour les résidents disposant d'un abonnement sur voirie ou dans un parking. Ceci offrirait aux visiteurs (achat dans un commerce, visite chez le médecin) une durée de stationnement suffisante, et aux résidents la possibilité de déposer leurs courses tranquillement. Quelques places aux extrémités des rues adjacentes à l'avenue des Vosges seront aussi réglementées en « zone violette » afin de couvrir parfaitement l'axe ».*

- Sur les stationnements de plus longue durée : *"Pour un habitant du quartier qui utilise la voiture pour travailler en dehors de Strasbourg, il s'offre à lui les possibilités suivantes. S'il réside sur la partie Ouest de l'avenue, soit un abonnement dans le nouveau parking public Église Rouge/Jacques Kablé est pertinent car situé à moins de 5 minutes à pied.*

Environ 50% des habitants de l'avenue sont dans la zone de chalandise de ce nouveau parking ; soit un abonnement résident sur voirie (stationnement hors avenue des Vosges mais possible dans toutes les autres rues), plus particulièrement s'il réside dans la partie Est de l'avenue".

L'EMS finit en détaillant une étude montrant qu'il y a des places de stationnement actuellement non utilisées mais le fait de la faire en juillet et après bouclage du dossier d'enquête lui enlève une part de sa crédibilité.

Sans oublier la dernière phrase « *L'arrivée de nouvelles solutions de mobilités actives et décarbonées pourrait même permettre à certains ménages d'envisager de se passer complètement de voiture individuelle* ».

La commission considère les préoccupations exprimées par beaucoup d'habitants comme légitimes. C'est une révolution dans leur mode de vie quotidienne qui leur est imposée. La responsabilité politique des décideurs est lourde.

4.2.5 Les aménagements connexes au tram

Il s'agit des places respectives des pistes cyclables, des trottoirs des espaces renaturés, des terrasses, des aménagements hydrauliques... L'échelle des plans présentés lors de l'enquête ne permet pas une appréciation fine de leurs implantations détaillées. L'EMS, à notre demande, indique que sur la longueur de l'avenue on trouvera :

- Sur le côté impair : Stationnement : 9 x 3 places = 27 places => 135 ml et aucune terrasse.
- Sur le côté pair : Stationnement : 6 x 3 places = 18 places => 90 ml
Terrasses : 2 linéaires de 15 ml = 30 ml
- Tout le reste de la bande de service de l'avenue est accessible aux pompiers. Il n'y aura pas de noue avec une forte pente. Ce dispositif prévu initialement dans le dossier d'enquête a été abandonné. L'infiltration est réalisée à l'aide de pavés à joints ouverts avec remplissage en terre et semi de gazon. La pente en travers sera d'environ 2% sur cette bande technique. L'eau ne stagnera pas en surface.

Le PSMV prescrit une collecte des déchets triés par bacs enterrés. Où sont placés ces bacs ? Leur emplacement est-il compatible avec le système de levage par bras articulé alors qu'on se trouve peut-être à proximité des câbles aériens d'alimentation du tram ? Le sujet n'est pas traité et doit l'être. Pour la collecte des ordures ménagères, les habitations sont loin de la benne qui ne peut rester sur les voies : le sujet n'étant pas abordé, le dossier n'esquisse bien sûr aucune solution.

Les emplacements Citiz seraient reconstitués à proximité immédiate lorsqu'ils auront dû être déplacés. Nous regrettons que des actions en faveur du développement de l'autopartage ne soient ni mise en valeur, ni même mentionnées.

Plusieurs associations (cyclistes et de quartiers), favorables à l'esprit du projet, contestent la position des pistes cyclables le long du trottoir (risque de conflits avec les piétons et traversées délicates des serveurs pour atteindre les terrasses) et souhaiteraient les voir plus vers le centre de l'avenue entre les arbres. Ils ont fourni des schémas. L'EMS soutient que cela n'est pas possible pour des raisons de sécurité et de proximité des trams et des véhicules en stationnement courte durée.

Une demande de suspension de l'enquête a même été formulée. Tous les détails des arguments des uns et des autres sont indiqués dans la réponse de l'EMS (annexe 2).

La commission n'a pas donné suite à la demande de suspension de l'enquête et ne pense pas nécessaire d'arbitrer ce qu'elle considère comme des points de détails de l'aménagement sans influence sur le fait que le projet soit ou non d'utilité publique.

4.3. Aménagement de la place de la Gare

La Gare est un espace multimodal par essence. On y trouve des personnes utilisatrices du réseau ferré régionales (TER), des grandes lignes (TGV, Intercités) nationales ou internationales.

La place de la Gare en tant que pôle multimodal et sa fréquentation devraient encore être renforcées dans les prochaines années en lien avec le déploiement du réseau express métropolitain et européen (REME). Le dossier d'enquête précise : "le REME vise à créer un réseau de transport interconnecté comprenant plusieurs modes de transport, tels que le tramway, le train régional, les cars express et les bus".

Les personnes arrivant en gare deviennent des piétons, cyclistes, utilisateurs de tram ou bus, clients de taxi, passagers d'un aidant venu l'attendre ou utilisateurs de leur propre véhicule stationné à proximité.

Le sens inverse existe bien entendu ainsi que l'usage de ce lieu comme "correspondance" pour changer de mode de déplacement. Dans toutes ces situations, il y a des besoins d'équipements et de services et la gare doit y répondre. Il ne faut pas ignorer non plus qu'il s'agit d'un quartier habité.

A grands traits, le parti d'aménagement choisi est, dans le but "d'apaiser", l'interdiction de transit devant la gare des véhicules automobiles individuels, la transformation du parking souterrain courte durée et dépose-minute en parking vélos sécurisé et la desserte par deux lignes de tram au lieu d'une seule.

L'EMS explique que « l'évolution complémentaire envisagée dans le cadre du projet Tram Nord s'inscrit dans la dynamique urbaine d'élargissement du centre-ville qui intégrera la gare ainsi que les boulevards attenants. Ce nouveau positionnement permettra d'affirmer davantage le lieu de centralité de la gare au cœur de l'agglomération. »

Pour nous, la difficulté réside dans la satisfaction de deux enjeux assez contradictoires, la gare doit être dans la centralité (traduire avec le moins de voitures possible) et un lieu intermodal avec forcément un accès automobile suffisant.

4.3.1 Piétons et cyclistes

Les pratiquants de ce mode déplacement sont bien traités dans le dossier (larges trottoirs et pistes cyclables) et peu ou pas de remarques (excepté des détails) ont été soulevé durant l'enquête à leur sujet. Les cyclistes bénéficient d'un vaste espace de stationnement protégé. C'est nouveau et positif mais ce sera sans doute payant (précision qui ne figure pas au dossier) et il faudra donc faire preuve de pédagogie et de fermeté pour qu'il remplisse bien son office.

4.3.2 Les transports en communs urbains et les dessertes

Les lignes A et D passant en souterrain ne sont pas modifiées et desservent vers l'Est toutes les deux le centre-ville (même tracé jusqu'à Etoile) puis éclatent l'une vers Illkirch l'autre vers Kehl.

La ligne C actuelle dessert via l'Homme de Fer et Broglie, l'Université et l'Esplanade jusqu'au Neuhof. Dans le projet, elle ne passe plus par la Gare mais à la station Wilson (à 400 m de la Gare) et est prolongée vers Schiltigheim et Bischheim (branche Nord du projet).

Les deux nouvelles lignes E et H partent de la gare, sont communes jusqu'à la fin de l'avenue des Vosges puis éclatent l'une vers le sud (parcours de l'actuelle branche sud de E) jusqu'à Illkirch via les Universités et Etoile, l'autre vers le Nord (parcours de l'actuelle branche Nord de E) vers le Parlement et la Robertsau).

Les deux lignes de bus 2 et 10 disparaissent, sensiblement remplacées par la ligne H.

Depuis l'arrêt Wilson (situé à 400 m de la Gare, donc pas à la Gare) on pourra rejoindre la partie Sud de l'ancienne ligne C (Neuhof) et Schiltigheim par la nouvelle voie.

Le bilan des destinations directes de la Gare est donc :

- En plus une desserte directe Parlement Robertsau (mais le bus H dessert le Parlement actuellement)
- En moins le Neuhof (avec place Broglie)
- Les universités restent desservies en direct mais par un autre parcours.

On constate de longs "doublons" : Etoile -Illkirch (A et E), Gare Vosges (E et H) et Gare - Etoile (A et D) comme actuellement.

Globalement nous considérons que la multimodalité de la Gare de Strasbourg (SNCF/CTS) n'est pas significativement améliorée. A noter une capacité d'embarquement supplémentaire apportée par la ligne H mais sur une destination qui ne semble pas particulièrement demandée et qui est déjà desservie par un BHNS.

4.3.3 Le Tram, les terminus

Sur la place de la Gare sont prévus les deux terminaux des ligne E et H, celui de la ligne H reprend les installations actuelles de la ligne C, celui de la ligne E est installé de l'autre côté de la place, côté sud. Ils sont séparés d'environ 200 m. Après le terminus E, la voie est prolongée en forme "d'arrière-gare" sur le boulevard de Metz servant de lieu de manœuvre et disposant d'un petit local à destination du personnel d'exploitation.

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

La distance est courte entre la fin de la voie et celle déjà existante de la ligne F à l'angle de la rue Faubourg National. Certains contributeurs ont émis l'idée de prolonger la ligne jusqu'à Porte Neuve. Le Maître d'ouvrage indique que ce n'est pas possible en raison de l'absence avant un long parcours d'un espace de retournement (Montagne Verte), d'un coût d'investissement d'environ 4 à 5 M€, de dépenses de fonctionnement correspondant et que cela n'est pas prévu budgétairement. La commission se range à cette analyse et pense cependant que cette liaison pourrait être une facilité d'exploitation : sa construction ultérieure reste possible à coût raisonnable à condition de l'anticiper pour les ouvrages annexes Bd de Metz.

Trois arguments sont mis en avant par le maître d'ouvrage pour justifier l'installation de deux terminaux distincts :

- L'impossibilité technique d'utiliser le terminal actuel pour deux lignes simultanément
- Le souci de réutiliser l'existant
- La volonté de répartir les flux de piétons sur l'ensemble de la place.

Nous comprenons la première affirmation, ne pouvons que souscrire au deuxième point, même si cet état d'esprit n'a pas prévalu sur la totalité des éléments du dossier (cf le viaduc). En revanche ce souci d'équilibre des flux piétons doit être mis en balance avec la qualité du service proposé au voyageur.

Comme on l'a remarqué précédemment, les deux lignes sont longtemps sur le même itinéraire (jusqu'à la desserte de la place de la République) et desservent toutes les deux la station Wilson, station de correspondance importante avec les directions du Neuhof et de Schiltigheim. Pour les voyageurs vers ces destinations, peu importe le nom de la ligne, seul le premier départ compte car personne ne souhaite perdre 5 mn sur son trajet quotidien. Pour éviter qu'avec des stations espacées tel que prévu ce soit la loterie et le stress, l'EMS propose un dispositif d'information voyageur situé dans la verrière afin de connaître les horaires des prochains tramways permettant au voyageur de bien s'orienter dès sa sortie du train.

La création d'une troisième voie parallèle aux deux existantes du terminal C actuel et permettant d'accueillir ainsi au même lieu les deux terminaux a été jugée « trop intrusive en termes d'aménagement ». Nous considérons cependant cette solution meilleure et moins chère car elle évite de tirer des voies jusqu'au boulevard de Metz.

4.3.4 Le Tram, les voies vers la place de Haguenau

Dès l'entrée sur le boulevard Wilson, les deux lignes E et H circulent sur les mêmes voies, les voies actuelles jusqu'au carrefour Wodli. Elles se déportent ensuite côté Est séparées des façades des immeubles par un trottoir de 3 m. Deux points particuliers sur ce tracé :

- Le positionnement de la station Wilson : Il est confirmé que le quai est de la station aura, avec une largeur de 4m20, la double fonction de quai et de trottoir. L'EMS rapporte que cette configuration existe déjà sur 3 stations (Wacken, Alt Winmàrik et Grand Rue). Nous pensons cependant que la situation n'est en rien comparable car Wilson dessert 3 lignes (contre 2 pour les précédentes), que c'est une station de correspondance avec des voyageurs qui vont changer de quai et d'autres qui seront très pressés de rejoindre la gare et leur train.

Le risque de bousculade avec les piétons est réel et avec lui celui d'accident (chute sur la voie). Nous pensons que cette solution n'est pas assez sécurisée et doit impérativement être revue.

- La desserte des immeubles côté Est en bout du Bd Wilson et de la rue Wissembourg. L'EMS précise que le stationnement et la circulation seront interdits sur le trottoir et que la seule façon de desservir ces habitations sera de stationner de l'autre côté de l'avenue et de venir à pied par des passages prévus sur la plateforme. Les accès aux portes cochères seront cependant maintenus. Dans ces conditions comment faire intervenir un artisan ? Comment déménager ? Cela s'ajoute au désagrément de devoir subir un passage du tram à 3m de ses fenêtres. La commission estime que la perte de jouissance est réelle et que des aménagements réglementaires ou techniques doivent impérativement être trouvés.

4.3.5 Les taxis et bus de tourisme

Lors de l'enquête, pratiquement aucune observation sur le secteur Gare n'a été exprimée à ce sujet. Les taxis, assez nombreux à s'inquiéter de l'incidence des modifications des plans de circulation ne se sont pas exprimés sur les modalités de prise en charge à la gare.

L'EMS précise que la zone de prise en charge sera positionnée directement devant la verrière de la gare et que la zone de dépose des voyageurs se fera quant à elle soit directement devant la verrière, soit au niveau de l'escargot existant du côté Sud de la verrière.

Les véhicules de taxis en attente seront positionnés soit dans le parking Ste Aurélie, soit sur un espace à proximité qui sera aménagé à cet effet. Nous remarquons qu'il s'agit là d'un nouvel usage du parking Ste Aurélie décidemment très sollicité.

Les seuls « autobus de tourisme » autorisés à prendre des passagers devant la gare sont ceux du Parlement et la navette de la Lufthansa. Pas de solution pour les autres venus par exemple prendre des groupes de voyages organisés ou de participants à des congrès.

4.3.6 Les automobilistes

La modification des emplacements des dépose-minute est justifiée (pièce D page 11) par le fait que "de nombreuses congestions automobiles sont constatées avec le système actuel de dépose minute" et la quasi-interdiction de circulation automobile (le dossier évoque la circulation de transit mais la desserte elle-même est touchée) par "l'apaisement" de la place. La desserte de la gare est reportée au niveau des parkings Wodli et Sainte-Aurélie, formant un double cul-de-sac pour les automobilistes.

Nous avons noté de très nombreuses réactions des automobilistes usagers de la Gare avec le sujet prégnant du parking vu sous ses angles de la capacité, de l'accès et des usages.

En termes de capacité, la spécialisation du parking courte durée souterrain à destination des cycles supprime 188 places pour les automobiles. A cela s'ajoute le nettoyage de la place et la disparition du dépose minute en surface. A titre d'exemple, le 7 novembre à 11h, bien que les places en surface soient encore utilisées, le nombre de places disponibles au parking Wodli (les données sur Sainte Aurélie n'étaient pas disponibles) est significativement inférieur (une trentaine) au nombre de véhicules garés en souterrain.

Il s'agit d'un jour de semaine normal et à une heure qui ne correspond pas à un trafic ferroviaire intense. A 14h, on est juste à l'équilibre, à la voiture près. Le projet va donc engendrer une tension réelle sur les disponibilités.

Les accès. Après un parcours complexe lorsqu'on vient de Strasbourg nord est ou plus simple en venant de la M35, on aboutit au carrefour de la petite rue des magasins puis au carrefour Wodli. Si l'on franchit ce carrefour (a priori un des plus compliqué de la ville, voir ci-après) en direction de la gare, la seule façon de faire demi-tour est alors de passer dans le parking. Le dispositif, en forme de nasse, ne peut assurer une fluidité certaine, surtout si, comme vu précédemment, il est proche de la complétude.

Les usages. En dehors du rôle de parking de quartier, le parking Wodli est indispensable aux usagers SNCF, principalement sans doute aux voyageurs Grande Ligne avec un grand usage professionnel. Il est prévu de reporter en son sein (ainsi que dans celui de Ste Aurélie) 40 places de Dépose-minute supprimées en souterrain.

Le dossier indique que les deux ouvrages ont une sortie directe sur le quai n°1 de la gare. Cependant nombre de contributeurs qui viennent accompagner ou rechercher des personnes en gare, considèrent que cette situation est beaucoup plus malcommode que ce qui est possible actuellement. C'est plus loin, environ 200m, on aboutit au quai n°1 mais le niveau de distribution de la gare est au niveau en dessous et les installations actuelles ne sont pas prévues pour faciliter la descente (escalator pour la montée et petit ascenseur).

Pour des personnes un peu âgées ou des familles avec des enfants, des poussettes, qui peuvent rencontrer des difficultés à se déplacer sur des longues distances même s'ils ne sont pas reconnus comme PMR, la différence est de taille. La SNCF étudie actuellement la possibilité de fluidifier la circulation (voyageurs et avitaillement et déchets) sur le quai 1 mais il n'est pas question de travaux d'équipement en ascenseurs. Nous considérons que ces cheminements sont bien moins confortables que ceux existant et qu'il s'agit d'une vraie régression.

La commission considère que l'abandon du parking souterrain parfaitement équipé et adapté au public qu'il doit servir est une mauvaise solution. Les cyclistes n'ont que faire de ces ascenseurs grand format débouchant au bon niveau. Nous avons interrogé l'EMS sur un possible partage de l'ouvrage et/ou le report dans les deux silos des places pour vélos nécessaires également. Dans une longue réponse il nous est expliqué que cela n'est pas performant, que cela coûte très cher, que les cyclistes ne pourraient comprendre qu'une partie doivent aller au sous-sol et les autres pas, qu'il faille monter une rampe en poussant son vélo car la pente serait trop forte et in fine qu'il y aurait des remontées de files pour accéder au parking voiture, comme si ce phénomène n'allait pas exister avec le projet. Bref c'est inenvisageable. Nous regrettons vraiment cette position.

Il est vrai que le parti d'aménagement se trouve expliqué dans une phrase de la réponse "*90% des usagers de la gare viennent autrement qu'en voiture. Le projet est construit afin de répondre au besoin du plus grand nombre d'usagers de la gare*". Le problème se situe dans le fait que tous les usagers ne sont pas identiques et qu'ils doivent tous être considérés, minoritaires ou non.

4.3.7 Les Personnes à Mobilité Réduite

Il est prévu sur le sud du parvis de la gare, un stationnement d'une capacité de 16 places pour les PMR. Il ne s'agit cependant que de PMR « autonomes ». En effet à la question posée par un intervenant : lorsque l'on accompagne une personne handicapée jusqu'au train, elle part avec sa carte PMR et la personne accompagnante n'a plus aucun justificatif de sa présence en ce lieu. L'EMS répond, à juste titre, que la situation est actuellement identique. Elle suggère d'utiliser le parking dépose minute et d'accéder au quai n°1 avec toutes les difficultés ensuite de cheminement.

4.3.8 Les habitants

Et ce quartier, outre son rôle de lieu d'échanges est aussi un lieu de résidence. De nombreux habitants des rues proches s'inquiètent des reports de circulation ou du fait que leur rue devienne un dépose minute sauvage dans l'impossibilité physique de pouvoir utiliser les officiels. Les riverains des rues Kageneck, Kuhn, de la course se sont exprimés sur ce sujet...Ils entrevoient des difficultés pour accéder à leur domicile et des reports de circulation dans des rues actuellement assez calmes.

Nous considérons que le risque évoqué est réel devant la difficulté d'accès au parking et il est effectivement possible que devant les encombrements certains s'échappent du Bd Wilson vers la rue du Faubourg de Saverne et les petites rues précitées. L'EMS n'exclue pas la possibilité d'une modification très locale du plan de circulation au vu du constat de la réalité autour de la rue Kageneck et Feu mais cela n'a pas d'influence sur les grands flux de circulation.

4.3.9 Le carrefour Wodli-Wilson

Ce carrefour est l'intersection du boulevard Wilson avec la rue Wodli et celle du Faubourg de Saverne. L'EMS a détaillé dans sa réponse les flux de circulation :

- *Des flux piétons et vélos importants pour lesquels il faut veiller à donner de bonnes conditions de traversée, en diminuant les temps d'attente et en offrant des temps de vert qualitatifs.*
- *Des flux voiture significatifs avec le maintien d'une circulation de l'ordre de 300 à 400 véhicules/heure par sens sur le boulevard Wilson (notamment l'accès au parking Wodli) et de 150 à 300 véhicules/heure par sens sur la rue du faubourg de Saverne (accès quartier gare + sortie du centre-ville).*
- *Des flux TC importants avec le passage de 3 lignes de tramway pour une fréquence cumulée de 1 tramway toutes les 2 minutes dans chaque sens et le passage de la ligne G toutes les 3-4 minutes dans chaque sens.*
- *Les lignes de cars interurbains accéderont directement à la gare routière des Halles via la Petite rue des Magasins, la rue des Halles et la rue de Sébastopol en profitant d'un couloir bus continu depuis la sortie M35 jusqu'aux quais. En sortie, les cars emprunteront la rue du Marais Vert et rejoindront la rue Wodli via la trémie existante sans franchir le carrefour Wodli-Wilson.*

Il est indiqué que l'optimisation du fonctionnement a été poussé au maximum et que des modifications à la marge du projet ont été imaginées pour minimiser les temps morts. Ces aménagements permettent une amélioration des conditions de circulation des piétons et des vélos. Pour les automobiles les études montrent qu'on est à 115% d'utilisation (ce qui doit se traduire par une attente d'au moins une rotation de feux) mais que cela reste praticable. Il est aussi précisé que des panneaux informatifs seront placés en amont du parking Wodli indiquant le nombre de places disponibles. La commission salue cette initiative, il en faudra sans doute sur les trois itinéraires d'accès au carrefour et prend acte des réflexions complémentaires apportées au projet.

Cependant les simulations ne peuvent prendre en compte que la situation où l'entrée au parking Wodli est fluide. Or nous avons vu qu'on peut souvent atteindre ses limites. La commission craint les réactions des conducteurs, qui arrivant au carrefour et constatant que l'entrée au parking est compromise, hésitent et ne savent plus vers quel itinéraire se diriger. Ils peuvent se retrouver bloqués sur les voies surtout s'ils viennent du Faubourg de Saverne.

Ce carrefour reste donc problématique

A ce stade de la réflexion

Nous considérons que l'objectif d'amélioration des conditions d'intermodalité à la gare de Strasbourg n'est pas atteint. Certes le REME va monter en puissance et ses usagers vont augmenter. Le vélo est le mode de locomotion le plus bénéficiaire du projet avec ses pistes cyclables et son parking. La desserte en transports en commun urbain n'évolue pas de façon significative malgré une nouvelle ligne de tram (remplaçant un BHNS). En revanche la gare s'isole de l'automobile qui est pourtant indispensable notamment pour les professionnels non strasbourgeois utilisateurs du TGV, et les personnes dont la mobilité est plus ou moins entravée.

Pourquoi gagner 20 mn sur le parcours vers Paris si l'on en perd autant voire plus pour rejoindre la gare ? C'est un élément de la compétitivité économique de la ville. Nous verrons plus avant que l'interdiction de transit devant la gare a aussi des conséquences sur la sécurité générale de la ville.

Peut-être aurait-il fallu penser l'aménagement en même temps que celui de la gare Ouest.

Dans sa réponse au PV de Synthèse, l'EMS indique que l'Eurométropole, la Ville, la Région Grand Est et le groupement ferroviaire SNCF ont signé en mai 2024 un protocole d'accord sur l'aménagement et le développement du nœud ferroviaire de Strasbourg. Ce protocole définit un premier programme d'études visant la réalisation d'aménagements à l'échéance 2027/30 avec les objectifs suivants :

- Améliorer à terme l'accessibilité « tous modes » de la gare par la construction d'un parking silo et d'une gare routière.
- Assurer une bonne gestion du parcours voyageur entre l'arrière gare et la gare centrale via des cheminements piétons et un système de navette TC.
- Préserver la bonne marche des fonctionnalités ferroviaires.
- S'inscrire dans une vision des évolutions urbaines et industrielles de moyen et long terme.

Ces études ne faisant que commencer n'est-il pas imprudent, précipité de commencer des travaux lourds sur le parvis et pas vraiment réaliste de commencer par réduire des places de parking qui seront peut-être restituées dans plusieurs années. Faut-il toucher dans l'immédiat aux places de stationnement ?

5. Les opérations connexes

Le tracé tram Nord tel qu'il est défini par l'EMS est associé à la réalisation de plusieurs opérations connexes qui sont, selon l'EMS, toutes liées entre elles de manière à justifier la cohérence du projet. Ces différentes opérations développées ci-après se caractérisent par la création d'accès autoroutiers et de nouvelles infrastructures ainsi que des réaménagements et des reconfigurations d'échangeurs routiers.

5.1. Les accès autoroutiers

5.1.1 Echangeur Hœnheim (bretelle d'accès à la M35)

Actuellement, le seul accès à la M35 en direction du Sud pour les véhicules en provenance d'Hœnheim, de Niederhausbergen et de Souffelweyersheim, se situe sur l'échangeur (sortie n°50) à hauteur du pont Truckspottteur sur la M885.

La création d'un accès envisagé sur l'échangeur de la sortie n°49.1 (Hœnheim) a pour objectif d'accéder plus rapidement et facilement à l'autoroute. Elle a également pour but de soulager le trafic sur le tronçon Sud de la route de Brumath mais uniquement entre les carrefours de la rue de la Fontaine et la rue Mundolsheim.

Le projet de ce nouvel accès va néanmoins engendrer un trafic supplémentaire sur l'ensemble de ce secteur. En effet, la charge de trafic prévisible à l'horizon 2027 fait apparaître une augmentation de 8200 véhicules/jour entre la sortie du giratoire de la M184 et les accès Nord et Sud de l'autoroute. Ce sont donc 12 000 véhicules/jour qui emprunteront cet accès.

Le trafic en provenance de rue de la Fontaine et débouchant sur ce giratoire qui est actuellement de 13 500 véhicules/ jour connaîtra également une augmentation de 4000 véhicules/jour. Enfin, le pont surplombant les voies ferrées accueillera 2000 véhicules supplémentaires soit 13 000 véhicules au total.

La commission admet que le réaménagement de cet échangeur présente l'avantage de faciliter l'accès à l'autoroute et de désengorger la route de Brumath. Néanmoins, il présente plusieurs inconvénients. En effet, l'augmentation substantielle du trafic sur ce secteur est susceptible de saturer les giratoires situés de part et d'autre de cet échangeur. La fermeture plus fréquente du passage à niveau sur la rue de la Fontaine en raison de l'augmentation du cadencement des trains, va également créer un engorgement du trafic particulièrement dangereux sur la traversée des voies ferrées.

A ce titre, la commission déplore que l'EMS dans son mémoire en réponse indique : "*le projet ne prévoit pas de nouvelle mesure sur le sujet des passages à niveau sur la commune de Hœnheim*". Aussi, la commission considère que la stabilité du trafic sur le centre et l'Est de la commune de Hœnheim évoqué par l'EMS ne suffit pas à pallier la situation d'engorgement au droit du passage à niveau.

Enfin, s'agissant du pont situé sur la route M184 qui enjambe les lignes SNCF, la commission considère que sa configuration actuelle n'est pas optimale pour accueillir un tel flux de véhicules en raison de son étroitesse, et de la charge admissible par sa structure. De plus, cet ouvrage n'est doté d'aucune piste cyclable ni de cheminement piéton.

L'EMS affirme que le pont SNCF M184 est suffisamment dimensionné pour accueillir une augmentation de trafic de plus de 2000 véhicules/jour. Les poids lourds de plus de 6 tonnes, seront invités à emprunter un autre itinéraire pour franchir la voie ferrée et rejoindre la M35 à hauteur de l'échangeur de Bischheim par exemple.

La commission considère que cette disposition répond en partie au report du trafic, mais relève que l'EMS n'apporte aucune solution pour garantir le déplacement en toute sécurité des cyclistes et des piétons. Le dimensionnement de ce pont n'est donc pas adapté à la mobilité douce.

Quant à la capacité de portance de l'ouvrage, la commission prend acte de l'interdiction du franchissement pour les véhicules de plus de 6 tonnes. Toutefois, l'EMS ne précise pas si cette mesure fait suite à une étude de résistance du pont.

5.1.2 Bretelle de sortie de la M35 sur l'avenue de la 2^{ème} Division Blindée

Le projet de cette nouvelle bretelle est lié à la mise en sens unique de la route du Général de Gaulle puisqu'elle a pour objectif de permettre un contournement de la commune pour une partie des flux via la M35 et en reconstituant un flux Sud/Nord.

La création de cette bretelle va nécessiter la suppression d'une emprise de 260 m² environ, classée EPCC (Espace Planté à Conserver ou à Créer). Cette zone végétalisée et arborée se situe sur un merlon qui actuellement constitue un écran antibruit pour protéger les habitations du Quartier des Généraux et du Parc de l'Erable des nuisances sonores de la M35.

L'ouverture à la circulation sur cette avenue va engendrer un trafic de 5000 véhicules/jour en bordure d'un stade de football, d'une salle de spectacle "La Briqueterie", d'une aire d'apprentissage de la sécurité routière, de la Maison des Projets et d'un complexe d'habitations actuellement en construction sur le site d'ISTRA. Ce trafic routier va potentiellement générer des nuisances pour les résidents de l'ensemble des immeubles situés le long de cette avenue. Des mesures destinées à atténuer le bruit (réduction de la vitesse, pose d'enrobés acoustiques, écran anti-bruit dans le virage de la bretelle) sont toutefois envisagées par le maître d'ouvrage. L'isolation des façades est également envisagée si nécessaire afin d'atteindre le seuil réglementaire de bruit. Au-delà de ces nuisances, des risques accidentogène sont également à craindre compte tenu des mouvements générés par différentes activités sportives, de loisir et culturelles.

Par ailleurs, la commission a relevé qu'aux heures de pointes la sortie M35 n°50 vers l'Espace Européen de l'Entreprise était saturée, créant ainsi une file de véhicules sur la bande d'arrêt d'urgence de l'autoroute. La distance entre la future bretelle et l'embranchement de la sortie n°50 est approximativement de 150 m. Dans ce contexte, la bretelle de sortie vers l'avenue de la 2^{ème} Division Blindée sera difficilement accessible.

En réponse à cette situation de remontée de file, l'EMS indique que la création de la bretelle de l'avenue de la 2^{ème} Division Blindée et de celle d'Hœnheim fait baisser le trafic de manière significative sur l'échangeur de Bischheim.

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

Or, il est démontré que la majorité des véhicules dans la remonté de file, en amont de la sortie de n°50, se dirige vers l'Espace Européen de l'Entreprise. La commission n'est donc pas convaincue par cette baisse de trafic sur l'échangeur de Bischheim.

Par ailleurs, la M35 est dotée actuellement de 3 voies en raison de la charge de trafic qui est de 98 000 véhicules/jour. Durant la phase chantier, le maître d'ouvrage envisage de dédier l'une de ces voies à la sortie n°50. Cette disposition réduirait de fait les voies de circulation pour les automobilistes qui se dirigent vers le Nord et serait de nature à congestionner cet axe. En conséquence, la commission ne voit aucune amélioration liée à cette configuration.

S'agissant des nuisances dues à la création de la bretelle de la 2^{ème} DB, la commission considère que les mesures destinées à atténuer le bruit, envisagées par le maître d'ouvrage ne peuvent assurer un cadre de vie paisible aux riverains. La création d'un mur anti-bruit dans le virage de la bretelle ne peut à lui seul pallier les nuisances subies par les riverains. Il en est de même en ce qui concerne la diminution de la vitesse ou la pose d'enrobés phoniques. Concernant ce dernier, il est à noter que sa durabilité est de 7 et 10 ans. Au-delà, ses performances sont considérablement réduites.

C'est donc bien le flux de 5000 véhicules/jour qui va générer de la pollution et de nombreux désagréments pour le quotidien de la population.

5.1.3 Echangeur Cronembourg

La reconfiguration de l'échangeur de Cronembourg est rendue nécessaire par la suppression du viaduc reliant la M2350 et la place de Haguenau à la M35 direction Nord en entrée de Schiltigheim.

L'opération porte sur la reconstitution d'une liaison M2350/M35 Nord ainsi que la suppression de la sortie n°1 "Cronembourg" de la M35 vers le Marché gare de Cronembourg. Pour pallier cette suppression, les accès au secteur Ouest de la rue du Bataillon de Marche 24 et à la rue du Marché Gare à l'Est sont envisagés à partir de la sortie "N° 2 Place des Halles" en direction du Nord de la M35. L'extrémité de cette sortie sera aménagée d'un mouvement "tourne à gauche" à hauteur du carrefour rue du Bataillon de Marche 24 / rue Georges Wodli. L'accès à la place des Halles sera maintenu. La création de la nouvelle liaison reliant la M2350 à la M35 va accueillir le trafic de l'avenue Pierre Mendès France (M2350) et celui de toute la partie Est de la place de Haguenau en raison du réaménagement de celle-ci et de la reconfiguration de l'avenue des Vosges. Ce sont donc 7000 véhicules/jours qui s'ajouteront au trafic actuel.

Dans son mémoire en réponse, l'EMS indique que les études de conception détaillée ont fait émerger une nouvelle solution d'aménagement permettant de reconstituer différemment le mouvement de la M2350 vers la M35 Nord. Cette nouvelle solution sera soumise aux services de l'État compétents.

En conséquence, la commission ne se prononcera pas sur cette modification portée après la clôture de l'enquête compte tenu que le public n'a pas eu connaissance de cette évolution durant l'enquête et ne pouvait donc formuler un avis.

La commission reste dubitative sur la capacité de ce carrefour déjà complexe à accueillir les nouveaux flux particulièrement importants.

5.2. Les ouvrages

5.2.1 Parking Eglise Rouge /Kablé

Ce parking de type modulaire est envisagé à l'angle de la rue de l'Eglise Rouge et de la rue Jacques Kablé. D'une capacité de 290 places de stationnement environ réparties sur deux étages, il est destiné à compenser une partie des places supprimées dans les secteurs de la place de Haguenau et de l'avenue des Vosges. Les accès véhicules et piétons s'effectueront depuis la rue Jacques Kablé. Sa réalisation est envisagée en amont de la phase des travaux tramway pour une mise en service courant 2025. Ce parking est essentiellement destiné aux riverains des quartiers de la Neustadt, bien que les visiteurs y aient également accès. Cependant, son lieu d'implantation, son aspect et les conditions de son utilisation ne font pas l'unanimité auprès de la population. En effet, la position excentrée de ce parking par rapport à certains quartiers de la Neustadt dont les habitants ont actuellement le "privilège" d'avoir des places de stationnement, représente une contrainte. Il s'agit en particulier des personnes âgées, des familles avec enfants, ou encore ceux devant transporter de lourdes charges.

Son futur aspect interroge également en raison de sa proximité immédiate avec la Neustadt qui est classée au patrimoine mondial de l'UNESCO. Une intégration harmonieuse de cette structure dans l'environnement est donc indispensable. Enfin, s'agissant des conditions d'utilisation de ce parking, les futurs usagers (résidents) expriment des inquiétudes quant à l'insuffisance des places disponibles.

Il en est de même en ce qui concerne la politique tarifaire qui serait appliquée. A ce titre, lors de la réunion publique du 12 septembre 2024 à Strasbourg, l'EMS indique que le coût du stationnement dans ce parking variera entre 60 et 90 euros mensuels en fonction du lieu de résidence. Un abonnement annuel à hauteur de 300 euros serait également possible. Ces tarifs ont fortement été constés par le public.

Compte tenu de l'emprise disponible, la commission considère que la construction d'un tel parking peut être réalisée indépendamment du projet Tram Nord. Néanmoins, son architecture qui ne sera probablement plus modifiée à court terme, mérite un temps de réflexion de manière à concevoir un ouvrage d'une capacité plus grande et adaptée aux besoins du quartier. Cependant,

Quant à la sécurité des usagers, la commission approuve les dispositions envisagées par l'EMS concernant la mise en place d'un système de vidéo-surveillance et d'un éclairage durant toute la nuit.

5.2.2 Franchissement du canal de la rue Église Rouge

La création de ce franchissement est destinée à relier la M2350 à la rue Jacques Kablé mais uniquement pour les véhicules venant du Sud (M35), selon le plan de circulation. Il permet également d'accéder au futur parking Eglise Rouge /Kablé depuis la M2350. Cette possibilité est susceptible de saturer ce parking qui pourrait être considéré comme un P+R pour les visiteurs.

Bien que ce franchissement permette un accès plus direct au centre-ville pour les véhicules venant du Sud, la commission considère que son utilité n'est pas démontrée compte tenu des franchissements déjà existants à hauteur de la rue Alice Mosnier, de l'avenue Herrenschmidt et de la rue Wenger-Valentin.

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

De plus, sur un tronçon de 950 mètres de la M2350, ce carrefour serait le quatrième doté de feux tricolores. Compte tenu de cette configuration, la commission considère que le risque de congestion du trafic sur cet axe est réel.

5.2.3 Déconstruction du viaduc M35

La déconstruction de ce viaduc est liée à la modification du plan de circulation qui porte sur la reconfiguration de certains échangeurs et la création de nouveaux accès autoroutiers. D'une longueur de 342 mètres, cet ouvrage enjambe une entreprise "Garage Auto-Center" et partiellement le cimetière Sainte-Hélène. Doté d'une voie à sens unique Sud-Nord, il permet actuellement de relier la place de Haguenau et l'avenue Pierre Mendès-France à la M35.

Lors de la réunion publique au Palais des Fêtes, Mme la Maire de Strasbourg a annoncé : *"Ce sera aussi la fin du mur que représente le viaduc autoroutier entre Strasbourg et Schiltigheim, parce qu'aujourd'hui c'est une véritable coupure urbaine"*. Qualifié de mur, c'est donc son côté inesthétique qui aujourd'hui est mis exergue. Cependant il a des fonctionnalités importantes qu'il est indispensable de rétablir. Ainsi, les accès sont reconstitués par la création d'une bretelle M2350/M35 à hauteur du pont SNCF et par la D263 côté Ouest de la place de Haguenau qui rejoint une nouvelle rampe d'accès, plus courte que le viaduc actuel.

L'EMS justifie la déconstruction de ce viaduc par la modification du plan de circulation. Cet ouvrage a pourtant été construit pour répondre à une logique. Aujourd'hui, cette logique serait donc mise à mal alors que les études passées ont démontré la pertinence de ce viaduc. La commission tient à souligner que le coût de cette opération, qui est un sujet qui a été évoqué à plusieurs reprises par de nombreux contributeurs lors de l'enquête n'a pas été communiqué par l'EMS.

Par ailleurs, la commission avait interrogé l'EMS sur l'existence d'une étude de réhabilitation de cet ouvrage, et sur d'autres solutions qui pourraient être envisagées pour diminuer à moindre coût son impact visuel. Ces points sont restés sans réponse.

Cependant, dans son mémoire en réponse, l'EMS indique qu'une autre organisation de la place de Haguenau avait été proposée lors de la première concertation mais n'avait pas été retenue dans les études d'avant-projet puisqu'elle venait intégrer de larges infrastructures nouvelles dans le secteur de la ceinture verte. Ce constat a conduit l'EMS à faire évoluer le projet dans l'objectif de valoriser la ceinture verte et d'augmenter les espaces naturels en ville sans toutefois remettre en cause la nécessité de déconstruire le viaduc.

La commission prend acte de la position de l'EMS qui soutient que le viaduc n'a plus sa place même dans cette nouvelle option présentée. Néanmoins, nous considérons que sa destruction condamne la liaison directe avenue des Vosges-M35. Cette configuration conduit à un report de la circulation sur les boulevards Clémenceau et Poincaré. Selon les charges de trafic projetées à l'horizon 2027, ce dernier va accueillir 6000 véhicules/jour de plus. Il en est de même en ce qui concerne la rue Jacques Kablé qui verra son trafic augmenté de 6000 véhicules/jour.

Dans ce contexte, la commission considère que l'un des objectifs majeurs en termes de réduction de la pollution fixés par l'EMS est totalement négligé compte tenu de la charge supplémentaire du trafic sur ces axes et les contraintes liées aux allongements de trajets pour les automobilistes.

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

En conséquence, et pour les raisons évoquées ci-dessus, la commission est défavorable à la déconstruction de ce viaduc.

5.2.4 Consolidation du pont Saint-Charles

Situé sur la route du Général de Gaulle à Schiltigheim, ce pont enjambe les voies SNCF de la ligne Strasbourg-Lauterbourg. D'une largeur de plus de 17 m, il comporte des voies de circulation automobiles et de part et d'autre, des trottoirs pour le cheminement en mode doux. L'insertion de deux voies de tram prévue par le projet, nécessite d'une part d'élargir cet ouvrage afin de le porter à 20,50 m, et d'autre part, de le consolider pour accepter la charge des rames du tram. Ces opérations se traduisent par le remplacement du tablier et le renforcement des culées du pont.

Durant toute la période des travaux, le trafic sera interrompu sur ce tronçon de la route du Général de Gaulle. Les véhicules devront être déviés sur des rues secondaires selon un plan de circulation à définir par l'EMS. La traversée de la voie ferrée sur le pont qui relie la rue d'Erstein à la rue de Lauterbourg, situé à plus de 500 m en amont peut être envisagée. Cette solution présente cependant des contraintes en termes de congestion de trafic. En effet, cet axe accueille aujourd'hui plus de 9000 véhicules/jour. Sur le pont SNCF situé plus au Nord sur la route de Périgueux, ce sont 13 000 véhicules qui transitent au quotidien.

En conséquence, il appartient à l'EMS d'étudier finement le schéma de ce report du trafic qui devra également faire l'objet d'une large communication auprès de la population avant le début des opérations.

Par ailleurs, s'agissant de la mobilité douce, l'EMS étudie la possibilité de concevoir la mise en place d'une passerelle provisoire au droit de l'ouvrage, destinée uniquement aux piétons et aux cycles.

Enfin, lors de la réunion publique du 24 septembre 2024 à Bischheim, le maître d'ouvrage a bien confirmé que le coût de la réalisation de l'ensemble des opérations liées au remplacement du tablier de ce pont est bien intégré au coût global du projet qui est de 268 millions d'euros. Le montant des travaux correspondant au renforcement des culées et le remplacement du tablier de ce pont est quant à lui estimé à 4,5 M€ HT.

Les opérations de consolidation et de rehaussement de ce pont apparaissent indispensables pour supporter la charge du tramway et d'autre part, répondre à la demande de la SNCF qui souhaite porter le gabarit à 5,70 m en vue d'une éventuelle électrification de ses lignes.

La commission approuve le projet d'insertion d'une piste cyclable qui s'inscrit dans le développement des mobilité douces.

La commission souscrit également à la mise en place d'une passerelle pour les piétons et cyclistes durant la phase travaux. Une attention particulière devra être portée sur la mise en œuvre d'un plan de circulation durant ce chantier.

5.3. Aménagement du parc de la place de Haguenau

5.3.1 La pertinence d'un parc

Actuellement, un petit square d'environ 1,5 ha est présent sur la place de Haguenau. Le lieu actuel est enclavé au sein d'un échangeur routier ce qui rend son accès difficile et peu sécurisé notamment pour les familles et les cyclistes. Le projet prévoit d'étendre ce parc "en direction de Schiltigheim, avec l'apaisement de la route de Bischwiller, vers le Sud de la place et vers les axes réaménagés par le tramway du côté de Strasbourg".

Concernant les effets positifs attendus, la fermeture partielle à la circulation de cette place initialement très sollicitée pour les déplacements automobiles donnerait la part belle aux circulations cyclistes pour la traversée de cet espace. Les cheminements piétons sont également revus pour faciliter les franchissements.

Le passage du tram au niveau de la place parachèverait la transition au niveau de cette place vers les mobilités actives.

S'y ajoutent les effets d'amélioration de la qualité de l'air, de réduction des îlots de chaleur liée à la végétalisation, de continuités écologiques restituées ainsi que le fait de disposer d'un parc urbain, espace de respiration pour les riverains.

- Concernant les critiques liés à la mise en œuvre de ce parc, il peut être opposé à la localisation du parc sa grande proximité avec les infrastructures routières. La densité des traversées cyclistes et la plateforme du tramway finissent de mailler un espace qui, de ce fait, ne serait que peu agréable et même peu sécuritaire pour les enfants et familles.

Même si pour quelques-uns, un tel parc aurait au moins le mérite d'exister, ces derniers rappellent que la vocation de lieu de promenades et de détente d'un parc cerné de circulations automobiles, cyclistes et tramways de part et d'autre ne fait pas nécessairement sens.

Les aménagements prévus dans ce parc (mobilier, essences plantées...), sont peu détaillés dans le dossier d'enquête si ce n'est que « l'amélioration des équipements et aménagements à l'intérieur du parc est prévu en concertation avec les habitants. »

L'EMS a apporté des informations complémentaires en indiquant que le parc de Haguenau sera un espace à haute qualité environnementale (HQE), avec :

- 290 arbres à hautes tiges ;
- 400 baliveaux et arbustes ;
- 770 mètres de cheminement cyclable ombragé et éclairé ;
- 1800 mètres linéaires de cheminement piétons au parcours soigné et sans "recoin", évitant ainsi les pratiques indésirables. L'ensemble du parcours est éclairé pour favoriser la sensation de sécurité.
- 60 000 mètres carrés de prairies fleuries biologiquement très riches ;
- 5000 mètres carrés de bosquets favorables à la faune.

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

La commission considère que le parc apporte une amélioration pour les cyclistes et pour les piétons. Ce parc, bien que situé à proximité d'infrastructures fréquentées, répond à un objectif de plus de nature en ville, et permettra des activités récréatives et sportives en milieu végétalisé.

Quelques craintes également sont exprimées :

- Relatives à la sécurité de la traversée de ce dernier, notamment pour des femmes seules aux heures de faible fréquentation.
- Relatives à une fréquentation peu envieuse mais prévisible de ce type de parc, à l'instar de ce qui est observé sur d'autres lieux de l'agglomération : points de deals, campements de réfugiés et de sans domiciles fixes, etc...

L'EMS prévoit une traversée éclairée du parc et précise que la mutualisation du parcours du tramway avec cyclistes et piétons sur ce corridor le rend davantage « circulé » et limite le sentiment d'isolement du piéton.

Etant donné la taille du parc et sa localisation, la commission considère les inquiétudes sur le risque sécurité notamment la nuit pour certaines catégories de personnes comme légitimes, d'autant que des tentes de personnes sans domicile fixe ont déjà été observées actuellement à proximité des jardins ouvriers. Il conviendra donc d'apporter le plus grand soin aux itinéraires de traversée et à ne pas obstruer leur visibilité par de la végétation arbustive ou autre masque visuel.

La commission salue la proposition de l'EMS de poursuivre de la concertation sur les aménagements prévus et demande de porter une grande attention aux aménagements permettant la sécurisation du parc (emplacement des cheminements, éclairage...) ainsi qu'aux plantations (plantations d'essences locales, entretien...) afin de remplir les objectifs en termes de gain de biodiversité et réduction des îlots de chaleur.

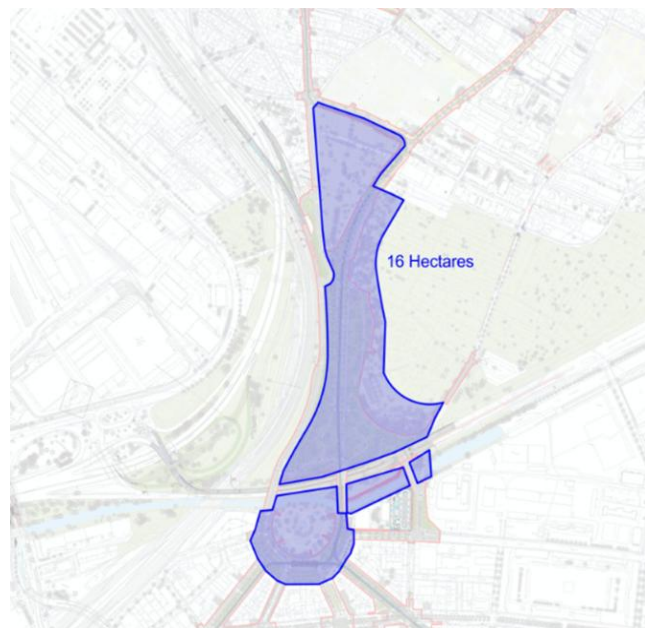
5.3.2 L'emprise du parc de Haguenau

Le dossier d'enquête indique que « la transformation de la place de Haguenau est engagée pour créer un nouveau parc de 16 ha au cœur de la ceinture verte. »

Aucun plan précis permettant d'apprécier l'emprise exacte du futur parc n'est présenté dans le dossier d'enquête.

L'analyse se base donc sur le plan fourni par l'EMS dans le cadre de son mémoire en réponse au PV de synthèse.

Le parc actuel fait environ 3 ha et correspond à l'intérieur du square de la place de Haguenau côté Strasbourg et à la promenade derrière les jardins familiaux.



Périmètre du parc communiqué par l'EMS

Nous comprenons que dans l'extension du parc, le chiffre de 16 ha également repris dans les plaquettes d'information avec des photomontages inclut le cimetière Sainte-Hélène, une partie du canal, des infrastructures de transport (route de Bischwiller), et une frange des jardins ouvriers.

Pour la commission, les superficies correspondant à ces aménagements ne peuvent raisonnablement pas être considérés comme faisant partie du « parc » de Haguenau. Ces espaces sont existants et ne s'apparentent pas à des lieux de détente et/ou promenade. Ce chiffre annoncé de 16 ha est d'autant plus regrettable que le dossier d'enquête ne comprend pas de plan précis permettant au public de comprendre quelles surfaces ont été comptabilisées dans l'emprise du futur parc.

Les données communiquées par l'EMS ne permettent pas de réaliser un calcul précis de l'emprise réelle du parc, lieu d'agrément et il n'y a pas de réponse à la demande précise faite dans le PV de Synthèse.

La commission note que le parc de Haguenau constitue une amélioration par rapport au square actuel pour les raisons évoquées précédemment (sécurisation des accès, végétalisation, activités récréatives en ville, réduction des ilots de chaleur, extension des continuités écologiques, espace de respiration, etc.).

Néanmoins, la commission considère les informations présentées dans le dossier d'enquête en termes de superficie inexactes voire fausses, et en décalage avec la vocation d'un parc dans la mesure où il a été considéré des espaces non liés à l'agrément tel qu'un cimetière. Les impacts positifs liés à la constitution d'un immense parc de 16 ha en entrée de ville ont été surestimés.

5.4. Piétonnisation de la route de Bischwiller

La route de Bischwiller est une route structurante qui accueille 10 à 13 000 véhicules / jour dans les 2 sens de circulation. Les flux circulant sur cette route sont principalement des flux d'échanges avec l'extérieur (50%), et de transit (35% des flux).

Dans le cadre du projet, il est prévu de transformer cette voie sous le statut réglementaire d'une zone 30 sous contrôle d'accès. Le projet, qui diminuera significativement la place de la voiture, peut être assimilé à une « piétonnisation » terme repris dans le dossier d'enquête. Il impose donc de déclasser cette route dite de distribution en une voie de desserte dans le PLUi.

Dans le périmètre projet, deux portions peuvent être distinguées :

- Le tronçon allant du Parc de Haguenau à la rue Hélène Schweitzer.

Le long du cimetière Sainte-Hélène, la circulation au niveau de la route existante est supprimée. Seule une piste cyclable et un cheminement piéton longent la plateforme tramway enherbée, permettant de prolonger le parc de Haguenau jusqu'à l'entrée de la partie urbaine de Schiltigheim, au droit de la brasserie Fischer.

Plus d'une trentaine de places de stationnement à proximité des jardins familiaux sont reconstituées le long de la voie du tramway.

- Le tronçon allant de la rue Hélène Schweitzer à la rue Saint-Charles :

Ce tronçon fait l'objet d'une requalification en profondeur.

La voie est piétonnisée sous le statut réglementaire d'une zone 30 sous contrôle d'accès. L'espace central permet la circulation des cyclistes et celle des services nécessaires au bon fonctionnement de la ville (desserte automobile riveraine, accès livraison, accès secours, etc.).

Un contrôle d'accès est mis en place à l'entrée de la route côté Sud. Seuls les possesseurs de badges pourront alors accéder à ce tronçon de la route 24h/24 et 7j/7, dans le sens Sud-Nord et d'en sortir au Nord de ce tronçon. Les bornes d'accès d'entrée et de sortie seront abaissées le matin. Cette piétonnisation s'accompagne de la suppression de places de stationnement en partie reconstituées à l'échelle du quartier.

Enfin, une piste cyclable bidirectionnelle est aménagée plus au Nord en prolongement sur la route de Bischwiller entre la rue Saint-Charles et la rue des Vosges.

5.4.1 Lien entre la piétonnisation de la route de Bischwiller et le projet de Tram Nord

Les objectifs de la piétonnisation du sud de la route de Bischwiller affichés dans le dossier d'enquête sont :

- D'accorder une place significative aux modes actifs et de végétaliser à ce linéaire aujourd'hui entièrement dédié aux véhicules à moteur.
- D'étendre de manière importante la centralité historique de Schiltigheim.

A ces objectifs, l'EMS a rajouté que le fait de supprimer le sens de circulation montant le long de la route du Général de Gaulle du fait de l'insertion de la plateforme de tramway s'accompagnerait très certainement d'un report de circulation route de Bischwiller si le plan de circulation restait en l'état.

La mise en œuvre du tramway vers Schiltigheim impliquerait nécessairement de « travailler » sur les deux axes structurants (route du Général de Gaulle et route de Bischwiller) permettant une desserte nord/sud de Schiltigheim.

Sur le fondement du projet de piétonnisation :

L'apparition d'un projet de « piétonnisation » sur la route de Bischwiller a échappé à une frange de la population ainsi qu'à certains élus.

Le dossier d'enquête nous apprend que la piétonnisation est la résultante d'atelier thématiques qui se sont déroulés fin 2022/début 2023 sur Schiltigheim et Bischheim.

Certaines entreprises localisées sur la portion piétonnisée directement concernés nous ont informé que la piétonnisation de la route de Bischwiller a été annoncée dans le cadre des réunions publiques datant d'avril-mai 2023.

Nous comprenons que l'apparition tardive du projet de piétonnisation ainsi que la sémantique utilisée avec le terme "d'apaisement" dans certaines communications ait pu fausser la compréhension en dépit des communications et informations réalisées par l'EMS.

Sur l'atteinte aux objectifs fixés :

La piétonnisation permettra indubitablement d'accorder une place significative aux modes actifs par la création de voies piétonnes et de pistes cyclables.

Actuellement, l'espace public est dominé par la voiture à plus de 70% (stationnement et voirie de circulation générale à 2x1 voies).

Le projet limite drastiquement les circulations automobiles qui sont réservées à la desserte locale ainsi qu'aux quelques services et livraison le matin.

La ligne bus C3 est déviée de façon à éviter le sud de la route de Bischwiller.

Un arrêt de tram (Fischer) est présent en amont du secteur piétonnisé.

La commission considère que cet objectif est atteint et que les cyclistes et les piétons seront largement bénéficiaires de la piétonnisation de cette voie.

La localisation du secteur piétonnisé en revanche interroge.

L'EMS précise que cela permet « d'aménager une centralité vivante et de valoriser le centre de Schiltigheim, secteur en plein développement (quartier Fischer, école Simone Veil, villa des projets, ... et projets à venir comme la reconversion de la friche Schutzenberger ou le cinéma MK2). »

La commission ne partage pas ce constat.

Si l'objectif est de créer une centralité, alors nous considérons qu'il aurait été plus pertinent de piétonniser le secteur de la route de Bischwiller au nord de la rue de la Mairie afin de créer une continuité avec le vieux Schilick.

La commission considère que l'objectif de création d'une centralité n'est pas atteint, du fait du choix d'une entrée de ville non connectée avec le centre historique de Schiltigheim.

5.4.2 Les conséquences de la piétonnisation

➤ Sur les usagers de la ligne de bus (C3, N1, Mobistras)

La ligne de bus C3 est une ligne structurante (Chron'hop) qui relie Hœnheim Gare à République via la route de Bischwiller.

Réputée fiable avec un taux de ponctualité de 69% en 2024 et une vitesse commerciale de 14,8 km/h, cette ligne est empruntée par plus de 12 000 voyageurs par jour (en semaine hors période scolaire).

La ligne C3 est détournée du fait de la piétonnisation de la route de Bischwiller à partir de la mairie de Schiltigheim par la rue de la Patrie très étroite puis par la rue de l'Eglise Rouge.

Il en est de même pour la ligne N1 qui circule au sud de la route de Bischwiller en soirée et de nuit certains jours de la semaine.

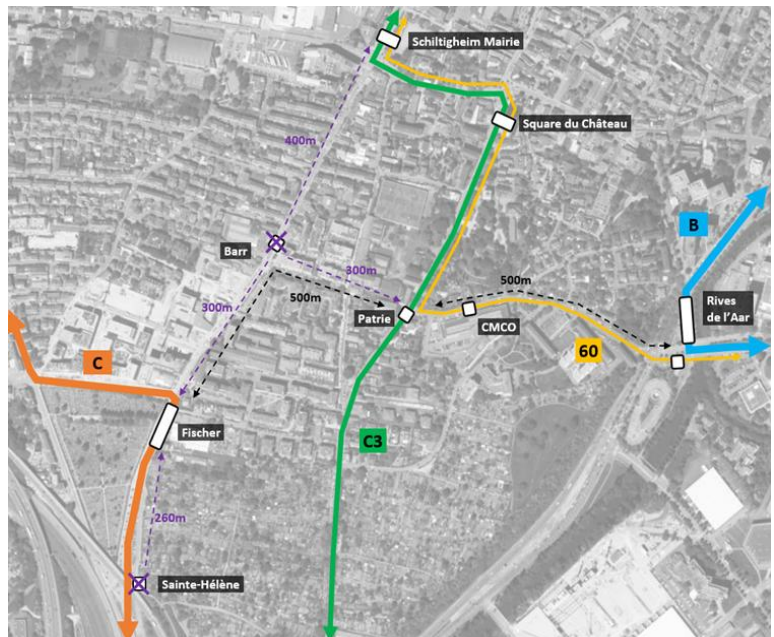
Les usagers du service Mobistras ont le statut d'ayant droit et ne sont pas impactés par la piétonnisation.

En situation projet, la partie Sud de la rue de l'Eglise rouge pour rejoindre et traverser la M 2350 comprend une voie réservée au bus mais ne dessert aucune habitation sur ce tronçon.

Selon l'EMS, la portion non urbanisée entre le sud de Schiltigheim et la rue Jacques Kablé à Strasbourg est plus courte via la rue de l'Eglise Rouge (690 m) que sur l'itinéraire actuel, route de Bischwiller (730 m):

Entre la mairie de Schiltigheim et la place de Haguenau, deux arrêts sont supprimés l'arrêt Barr situé route de Bischwiller, et l'arrêt Sainte-Hélène au sud du cimetière et deux nouveaux arrêts seront desservis : l'arrêt Square du Château (arrêt existant de la ligne 60) et l'arrêt Patrie au croisement de la rue Louis Pasteur et de la rue de la Patrie.

L'arrêt place de Haguenau remplace l'actuel arrêt Place de Pierre.



La commission regrette l'absence d'informations détaillées dans le dossier d'enquête sur le devenir de la ligne de bus C3 (arrêts supprimés et nouveaux arrêts, conséquences sur la desserte et le temps de parcours de toutes ces modifications) alors que ces éléments sont présentés dans l'étude thématique mobilités non jointe au dossier. Cette ligne de bus très fréquentée a suscité de multiples interrogations. Les permanences nous ont permis d'apporter des éléments de réponse aux usagers.

Concernant les impacts de la déviation de la ligne C3 résultant de la piétonnisation, les voyageurs ayant un arrêt à Barr, l'un des plus fréquentés de la ligne à Schiltigheim en origine / destination (environ 2000 origines/destinations en 2019 d'après le dossier d'enquête et plus de 2300 d'après l'EMS) verront leur arrêt supprimé.

L'étude d'impact nous apprend que cet arrêt a connu la plus forte augmentation de fréquentation entre 2017 et 2019.

Les arrêts les plus proches de l'arrêt Barr sur la ligne C3 sont "Patrie" à environ 300 m et "Mairie de Schiltigheim" localisé à environ 400 m.

La nouvelle station de tram Fischer est localisée à 300 m.

Selon l'EMS, les usagers de l'arrêt Barr empruntent à 66% l'arrêt en direction ou en provenance de Strasbourg (1534 montées + descentes), et à 34% en direction ou en provenance de Hœnheim Gare (805 montées + descentes).

Pour la charge de la ligne C3, l'EMS compare la charge actuelle de Barr à Sainte-Hélène (8600 voyageurs) à la charge projetée entre Patrie et place de Haguenau (8700 voyageurs) et conclut que "les prévisions 2027 intègrent qu'une partie des usagers actuels se reporteront sur tram C au niveau de Fischer, à l'inverse une partie des actuels usagers de l'arrêt Rives de l'Aar pourront se reporter sur la ligne C3 qui se rapprochera du sud-Est de Schiltigheim avec son nouvel itinéraire rue de la Patrie, d'où un bilan équivalent de fréquentation entre la situation actuelle et la situation projetée. »

La comparaison entre l'état actuel et l'état projeté ne nous semble pas pertinente. En effet, si le futur arrêt place de Haguenau remplace l'arrêt place de Pierre, pourquoi avoir choisi de ne pas comparer la section Patrie - place de Haguenau à la section Barr - Sainte-Hélène ?

Pour la commission d'enquête, plus que la question du linéaire sans habitation desservie ou du nombre exact de voyageurs qui fréquenteront la ligne, les sujets qui méritent une attention particulière sont le positionnement des arrêts et le temps de trajet pour les usagers.

Sur le positionnement des arrêts :

L'arrêt Barr permet une desserte des commerces du sud de la route de Bischwiller et représente un arrêt de proximité pour les habitants du quartier des Malteries et de manière générale pour toutes les rues perpendiculaires du sud de la route de Bischwiller. Les arrêts Square du château ou Patrie ne nous semblent pas remplir ces mêmes usages.

La commission relève que le positionnement des nouveaux arrêts ne se situe pas dans une zone aussi fréquentée que le secteur sud de la route de Bischwiller.

Sur les temps de trajet :

Les voyageurs de l'arrêt Barr, fortement fréquenté, devront se reporter pour rejoindre la C3 sur Mairie de Schiltigheim, arrêt existant ou Patrie à 300 m. Pour les usagers pour lesquels Barr représentait un arrêt de proximité, alors il s'agit d'une dégradation de leurs conditions de transports avec potentiellement une perte de temps pour rejoindre les nouveaux arrêts.

Les voyageurs de l'arrêt Sainte-Hélène beaucoup moins emprunté (500 origines/destinations) pourront se reporter au tram à Fischer à environ 260 m. Selon leur destination, une correspondance pourra être nécessaire pour rejoindre la ligne C3 actuelle au niveau de la place de Haguenau créant une rupture de correspondance et un allongement du temps de parcours.

Pour les usagers de la ligne C3 n'ayant pas d'origine/destination Barr ou Sainte Hélène, l'étude mobilités prévoit un gain de temps de 3 min entre les arrêts Mairie de Schiltigheim et Halles.

Les hypothèses retenues sont une vitesse commerciale de 11,5 km sur un parcours de 2,5 km en situation actuelle contre 16 km/h sur parcours de 2,6 km en situation projet. Nous comprenons que l'augmentation de la vitesse serait liée à la diminution du trafic rue de l'Eglise rouge (voie réservée bus – riverains).

Autrement dit, l'allongement du temps de parcours de 100 m dans l'étude de mobilités (ou 240 m sur le trajet global dans le mémoire de l'EMS) serait contrebalancé par l'augmentation de la vitesse commerciale amenant à un gain de temps de 3 min.

L'étude indique que des points de vigilance sur le tracé Eglise rouge ont été relevés et seront traités dans la suite des études avec :

- La problématique des accès à la déchetterie et les risques de perturbation inhérents pour les bus (remontées de files), notamment le samedi matin,
- La question du traitement de la section étroite de la rue de la Patrie, actuellement à sens unique pour le trafic général avec deux bandes cyclables existantes.

Sur les conditions de circulation du bus

L'EMS affirme que la rue de la Patrie circulera de façon fluide car réservée à l'usage des transports en commun et uniquement aux usagers de la déchetterie.

L'aménagement prévu est le suivant :

- Du Sud vers le Nord : voie de circulation, sous forme de vélorue,
- Du Nord vers le Sud : couloir bus, avec circulation des vélos.

La commission ne partage pas l'analyse sur la fluidité des conditions de trafic. Le passage de la rue de la Patrie n'a pas une configuration optimale pour le passage de bus et possède une section très étroite.

L'EMS précise qu'il n'est pas prévu d'acquisitions foncières rue de la Patrie, ce qui ne permettra pas d'élargissement de la voirie. Les vélos pourront toujours être présents dans cette rue et emprunteront le même itinéraire que le bus avec des risques de ralentissements.

La suggestion d'autoriser l'accès par le nord à la déchetterie par une « exception à un sens interdit » formulée par l'EMS dans sa réponse ne peut que conforter nos soucis sur la fluidité du trafic bus.

Enfin, l'EMS précise que la ville de Schiltigheim met à disposition de ses administrés un transport à la demande réservé aux seniors pour se déplacer à l'intérieur de la commune. La ville de Schiltigheim propose d'examiner la possibilité de modifier l'itinéraire de cette navette afin de desservir la partie piétonnisée de la route de Bischwiller.

Cela nous semble être opportun pour rendre le projet inclusif pour les personnes ne pouvant pas facilement se déplacer à pied ou en vélo.

En conclusion, la commission d'enquête estime que la modification du tracé de la ligne C3 apporte une dégradation de la qualité des services liés à la suppression de l'arrêt Barr et localisé dans une zone très fréquentée. Les usagers de l'arrêt Barr se retrouvent sans alternative satisfaisante et doivent se déplacer sur au minima 300 m.

La commission d'enquête considère également la rue de la Patrie non adaptée à la circulation de bus sur sa partie Sud (route très étroite pouvant engendrer des difficultés de croisement) et redoute une dégradation de la qualité de transport.

Pour ces raisons, nous estimons qu'une partie des usagers seront pénalisés par le nouvel itinéraire de bus C3.

La suggestion d'autoriser l'accès par le nord à la déchetterie par une "exception à un sens interdit" formulée par l'EMS dans sa réponse ne peut que conforter nos soucis sur la fluidité du trafic bus.

➤ **Sur les entreprises et commerces et leur clientèle**

La zone piétonnisée accueille une typologie de commerces et entreprises variés : commerces de bouche, hôtel, garage auto et contrôle technique, entreprise logistique... Pour tous ces commerces, se pose la question de l'accès à la clientèle et de l'approvisionnement / livraison nécessaire à leur fonctionnement et à leur pérennité.

Concernant les accès, le dossier d'enquête mentionne la mise en place d'une borne d'accès abaissé le matin de 6h à 11h comme dans secteur piétonnisé de Strasbourg avec toutefois une fermeture entre 8 h et 9h. Cette fermeture de 8h à 9h n'est pas reprise dans la réponse faite par l'EMS dans le mémoire au PV de synthèse mais reste dans le dossier. Elle est incompatible avec un fonctionnement normal des livraisons. L'accès sera possible uniquement dans le sens montant. Les "ayants-droits" pourront à l'aide d'un badge accéder à toute heure à cette zone.

La CCI tout comme les associations de commerçants (UCAS) ont relayé des inquiétudes et des questions légitimes sur les accès, les livraisons, et le stationnement posés à l'EMS ou à la Ville de Schiltigheim et restés sans réponse.

➤ **Sur l'acceptabilité du projet de piétonnisation**

Sur le dispositif de concertation mis en place, l'EMS mentionne que l'ensemble des commerçants positionnés sur l'axe a reçu des flyers d'information pour les inviter à des ateliers d'échanges qui se sont tenus les 4 mai et 15 mai 2023. Également des réunions d'information et de présentation du dispositif d'indemnisation et une tournée des commerces par Mme la maire de Schiltigheim ont été réalisés. Mme la Maire était d'ailleurs présente aux deux dernières assemblées de l'UCAS.

La commission d'enquête note que ces moyens de communication relèvent plus de l'information que de la concertation.

Concernant les mesures en faveur des commerçants, l'EMS prévoit une indemnisation sous conditions pour préjudice économique pour les impacts phase travaux et de recruter un bureau d'études spécialisé afin d'accompagner les commerçants que ce soit en phase travaux et exploitation, notamment sur des nouvelles habitudes et modes de fonctionnement.

La commission fait les constats suivants :

- Les inquiétudes des commerçants n'ont pas été levées malgré les communications de l'EMS et de Mme la maire de Schiltigheim. Des questions légitimes de commerces et entreprises implantés sur cet axe ayant des besoins spécifiques n'ont pas reçu de réponses précises avant l'enquête publique.

- L'accessibilité de la zone sera plus restreinte qu'actuellement.

En particulier, cette accessibilité sera plus contrainte pour les automobilistes en raison de l'impossibilité de circuler dans cette zone hors horaire d'abaissement de la borne et de la suppression de places de stationnement.

A cela s'ajoute, une desserte limitée par les transports en commun (l'arrêt Barr de la ligne C3 étant supprimé et le tram ne circulant pas après le croisement de la route Hélène Schweitzer).

- Les difficultés de stationnement vont s'accroître.

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

Comme rappelé dans le rapport de présentation du PLUi le stationnement est « un élément d'attractivité et de développement économique des communes : des capacités de stationnement adaptées doivent donc être garanties à la fois pour les résidents et pour les activités des communes, notamment les commerces. Agir sur le stationnement et sa réglementation permet d'influer sur le type d'usages des places de stationnement et donc sur le type d'usagers pour lesquels on souhaite privilégier l'offre de stationnement : résidents, clients, visiteurs, pendulaires... »

Les besoins pour le stationnement résidentiel ne sont pas amenés à décroître, bien au contraire avec les projets d'aménagement de Schiltigheim, ville qui se densifie.

Le projet met en évidence un impact sur le stationnement largement déficitaire avec une suppression de 93 places principalement route de Bischwiller (delta entre 190 places supprimées et 97 places reconstituées parfois bien plus loin).

Au final les quelques places de stationnement restantes dans les zones résidentielles ou au niveau du parking Heineken risquent d'être convoitées et non pas uniquement par les personnes souhaitant se rendre dans les commerces route de Bischwiller. Ces contraintes peuvent freiner la clientèle notamment âgée qui rencontrent des difficultés à se déplacer.

- Les livraisons seront rendues plus compliquées pour les entreprises.

Le nouveau plan de circulation ne facilitera pas l'accès de la zone aux camions de livraison. Au-delà des questions d'accès pour certaines livraisons (exemple des 38 tonnes nécessaires aux livraisons de l'entreprise Alsia), les horaires restreints de livraison avec qui plus est une interdiction entre 8 et 9 h, représentent une contrainte forte pour les entreprises qui devront mobiliser du personnel comme le préconise l'EMS pour l'entreprise ALSIA pour accompagner les livreurs.

Il est à noter que le mode routier est fortement dépendant des phénomènes de congestion. Si la déviation du bus C3 est justifiée par l'apaisement, et le fait que le partage de l'espace public doit se faire au profit des cycles et piétons, il paraît délicat de faire circuler des camions de 38 tonnes route de Bischwiller et donc d'accéder aux besoins de livraison de l'ensemble des entreprises du secteur.

- L'impact sur les petits commerces est incertain et le risque de périclitacion ne peut être exclu.

Pour les petits commerces, le parallèle est souvent fait que le tram n'a jamais nuit à l'attractivité d'une zone. L'exemple de la place Kléber où circulait à une époque 40 000 véhicules, et profondément remaniée avec l'arrivée du tram a été évoqué. De même, pour louer la piétonnisation, il a parfois été cité le quai des Bateliers à Strasbourg, dont l'attractivité n'a pas décliné suite à la piétonnisation.

Pour la commission, la situation de la route de Bischwiller diffère substantiellement des exemples cités :

- D'une part, l'attractivité du sud de la route de Bischwiller de Schiltigheim est bien moindre que les zones touristiques situées dans le centre de Strasbourg.
- D'autre part, le projet ne prévoit pas de desserte par le tram au-delà de la rue H. Schweitzer, et s'accompagne de la suppression d'un arrêt de bus et d'un accès voiture plus compliqué.

L'arrivée du cinéma MK2 au niveau de la brasserie Fischer pouvant relancer une nouvelle dynamique a été annoncée mais aucune date n'est aujourd'hui confirmée.

Compte-tenu de ces éléments, la commission considère qu'un risque de périlclitation de certains commerces et entreprises ne peut être écarté si le projet de piétonnisation était maintenu en l'état. En particulier, ceux ayant des besoins logistiques spécifiques et ceux n'ayant pas de clientèle fidélisée (opportuniste lié à la voie de transit) risquent de pâtir de la piétonnisation.

➤ **Sur les riverains et habitants de la zone**

Les habitants de la section piétonnisée auront le statut de "ayant droit" leur permettant d'accéder via un badge à la zone à toute heure. L'accès aux garages individuels sera également garanti.

Pour ces riverains, la piétonnisation s'accompagnera d'un gain en termes de qualité de vie (réduction bruit, circulation, pollution ...).

La commission considère ces mesures satisfaisantes.

➤ **Sur les usagers : automobilistes, cyclistes et piétons**

Le sujet du plan de circulation est traité de manière globale dans un chapitre dédié.

La « piétonnisation » s'accompagne de la suppression de l'entièreté du flux automobile de transit sur la partie sud de la route de Bischwiller. Couplé à la suppression du flux montant route du Général de Gaulle, ce projet a pour effet de verrouiller l'entrée de Schiltigheim pour les voitures.

En revanche, elle représentera une vraie amélioration pour la sécurisation des circulations cyclables et piétonnes. Aucun conflit majeur entre cyclistes et piétons n'apparaît sur cet axe.

La commission d'enquête partage le constat que la route de Bischwiller est très fréquentée et que des mesures « d'apaisement » sont nécessaires pour partager de manière plus efficace l'espace public et réduire le trafic de transit.

La suppression de l'arrêt Barr et la déviation de la ligne C3 nous apparaissent comme une dégradation de la qualité de service de cette ligne pour bon nombre d'usagers. Les conséquences en termes de modifications d'arrêts et de nouvel itinéraire sont difficilement appréciables à la lecture du dossier d'enquête.

Les préoccupations exprimées lors de l'enquête publique notamment par les commerçants ont été en partie formulées au Maître d'ouvrage avant l'enquête publique et sont restées sans réponse.

La CCI et l'UCAS ont relayé ses inquiétudes pendant l'enquête publique.

Nous constatons en l'état que « la concertation » s'apparente plus à de l'information. A ce stade, la commission fait le constat que le projet d'apaisement de la route de Bischwiller n'est pas abouti et que les échanges méritent d'être poursuivis avec notamment les commerçants de l'axe.

Ce projet « connexe » peut d'ailleurs être travaillé dans un cadre autre que celui du projet du Tram Nord. Ne faudrait-il pas admettre que la route de Bischwiller accueille une des lignes de transports en commun (C3 ou Tram) ?

5.5. Aménagements des pistes cyclables et voies piétonnes

Le tram Nord s'accompagne de la création de 6,5 kms de pistes cyclables sécurisées. Ainsi, il offrira des facilités de liaison de la Gare à l'avenue des Vosges en passant par la place de Haguenau, ainsi que dans la traversée de Schiltigheim et réduira le risque accidentogène entre cyclistes et voitures.

La commission salue ces aménagements qui répondent aux besoins des cyclistes et favorisent ces utilisateurs.

6. Le plan de circulation

Les conséquences des modifications du plan de circulation ont suscité de nombreuses interrogations et inquiétudes de la part du public lors de l'enquête. Aussi, en l'absence d'une vue d'ensemble dans le dossier de cette réorganisation, la commission s'est rapprochée de l'EMS afin d'obtenir un plan de circulation global ainsi que des exemples de trajets permettant de répondre dans l'immédiat aux interrogations des habitants.

Les habitants des communes situées au Nord de la place de Haguenau (notamment ceux de Schiltigheim, Bischheim, Hœnheim et Souffelweyersheim) accèdent habituellement à Strasbourg par la route du Général de Gaulle et/ou par la route de Bischwiller. Ce sont les deux principales artères privilégiées par ces habitants en raison de leur proximité du lieu de résidence et de la facilité d'accès pour rejoindre Strasbourg. La M2350 et la M35 plus excentrées par rapport à ces communes sont quant à elles empruntées préférentiellement par les automobilistes en provenance des régions situées plus au Nord.

L'organisation du plan de circulation envisagée dans le projet tram Nord modifie considérablement le schéma des déplacements actuels sur ce secteur de l'agglomération. La piétonnisation du sud de la route de Bischwiller et la mise en sens unique (Nord-Sud) de la route du Général de Gaulle impliquent une réorganisation complète des déplacements et conduisent à un report du trafic non seulement sur les petites rues adjacentes mais également sur les voies métropolitaines M2350 et M35. En effet, de nombreuses artères transversales à la route du Général de Gaulle sont envisagées en sens unique et vont contraindre les automobilistes à allonger leur parcours ainsi que la durée de leur trajet pour atteindre leur destination.

Une nouvelle bretelle de sortie de la M35 est créée avenue de la 2ème Division blindée. Son but est "de soulager la circulation automobile sur la route du General de Gaulle en permettant un contournement de la commune pour une partie des flux via la M35 et en reconstituant le flux Sud / Nord". Pour les habitants de ce quartier relativement calme malgré la proximité de l'autoroute, il s'agit d'une dégradation notable du cadre de vie. Les flux de circulation liés à ces modifications vont également se reporter sur les échangeurs de la M35, déjà saturés aux heures de pointe.

Cette situation est propice à des engorgements du trafic, un risque accidentogène accru, une augmentation de la pollution et des nuisances supplémentaires pour les riverains.

L'échangeur de Hœnheim doit permettre de rejoindre la M35 plus en amont vers le Sud, en délestant ainsi les carrefours les plus chargés du secteur pour les communes de Bischheim, de Niederhausbergen, de Hœnheim et de Souffelweyersheim. C'est également une nécessité pour soulager l'échangeur de Bischheim aujourd'hui très sollicité. Au regard de la complexité de ces trajets, la commission convient que le plan de circulation du secteur Nord ne peut en l'état satisfaire les automobilistes dont certains n'auront d'autre choix que d'emprunter la M35, ce que refuse la majorité des habitants qui se sont prononcés lors de l'enquête et notamment les personnes âgées qui font part d'un sentiment d'insécurité.

Le fonctionnement de la place de Haguenau subit une refonte en profondeur, et perd sa fonction échangeur routier qui permet la distribution des flux vers la Gare, l'avenue des Vosges ou encore les communes du Nord. Les choix d'aménagement de la Place de Haguenau complexifient et restreignent les entrées en villes pour les automobilistes, en même temps qu'ils facilitent les déplacements pour d'autres usagers (piétons et cyclistes). La circulation automobile est uniquement maintenue sur le côté ouest de la place pour desservir, en double sens, le secteur sud de cette dernière (rue de Wissembourg et rue de Bischwiller) depuis ou vers la M35 au nord.

En clair, depuis cette place, les flux routiers à l'Est en direction de l'avenue des Vosges sont supprimés. Une partie des fonctions de distribution de cette place serait alors relayée sur la M2350 via la création d'un nouveau carrefour permettant les flux sortants en plus des entrants préexistants. Cette transformation de la Place de Haguenau s'accompagne de la démolition du viaduc nord d'embranchement à la M35 fortement contestée et de la création d'une nouvelle voie d'accès sur cette autoroute plus compacte et localisée plus au Nord.

S'agissant du secteur Centre et plus particulièrement de la Neustadt, les difficultés sont similaires au secteur Nord. La configuration envisagée pour l'avenue des Vosges, qui est un axe majeur et emblématique est/ouest de Strasbourg, reliant la place de Haguenau au Port du Rhin via l'avenue d'Alsace et l'avenue de la Forêt Noire, comporte des sections non circulées ainsi que des tronçons à sens unique.

Comme pour le secteur Nord, les artères transversales sont également mises en sens unique générant potentiellement des reports de trafic et une saturation des petites rues adjacentes qui n'apparaissent pas suffisamment dimensionnées pour absorber un tel flux. De nombreux contributeurs lors de l'enquête publique ont manifesté leur désapprobation à l'encontre de ces aménagements en évoquant les difficultés d'accès pour les riverains, les diverses nuisances (pollution, sonore) engendrées par ces trafics ainsi qu'une dégradation du cadre de vie.

On constate que la quasi-totalité du trafic est orienté vers la place de Bordeaux décrite par beaucoup comme déjà saturée plusieurs heures par jour. Le sujet est passé sous silence dans le dossier mais évoqué dans la réponse suite à notre demande. Il y est décrit une modification des circulations sur la place qui sont censés, manifestement à très faible coût, résoudre les problèmes. Peut-être, mais dans ce cas pourquoi ne sont-elles pas déjà en place pour limiter les difficultés actuelles ?

Si on ajoute à cela les travaux « d'aménagements de l'avenue du Rhin » hors périmètre Tram nord et peu détaillés dans le dossier d'enquête (la presse nous apprend qu'un projet de passage de 2x2 voies à 2x1 voies était prévu mais a été abandonné au profit d'un projet de mise en place des voies de covoiturage pour une mise en service fin 2025 : [À Strasbourg](#)).

l'avenue du Rhin aura peut-être plusieurs voies de covoiturage d'ici 2025), il est à craindre des répercussions du nouveau plan de circulation jusqu'en Allemagne.

Le secteur de la Gare de Strasbourg connaît également une profonde mutation. L'inaccessibilité des automobilistes aux abords immédiats de ce pôle d'échanges en raison des voies de circulation réservées uniquement aux bus, est très mal perçue. La suppression du dépôt minute actuel ainsi que du parking voitures au profit d'un parking vélos conduit les automobilistes à se reporter sur les parkings Wodli et Sainte-Aurélie, situés à plus de 300 m de la Gare. Le rôle attendu d'une Gare dont la fréquentation devrait monter en puissance avec le déploiement du REME serait de faciliter les diverses mobilités. C'est le cas pour les cyclistes. Les automobilistes sont eux complètement exclus.

Ce plan de circulation a également un très fort impact sur la gestion des carrefours dont celui de Wodli qui accueillait 3 voies de tram, une ligne BHNS, et le trafic automobile de 4 artères. Les échangeurs, dont celui de Cronembourg connaîtra lui aussi une augmentation substantielle du trafic.

Enfin, même si l'EMS mise sur un effet de report modal à grande échelle plus important que les reports d'itinéraires, la commission considère que la plupart des automobilistes ne pourront manifestement pas se passer de la voiture pour des raisons évidentes (professionnelles, destinations hors du réseau transport en commun ou privées), même si la part d'utilisation des voitures devrait diminuer comme cela est le cas depuis plusieurs années.

En conséquence, la commission considère que les inconvénients (effets de verrou, boucles de détours, congestion de certains carrefours, recharge de l'autoroute déjà saturée, report sur des routes non adaptées et nuisances qui en découlent) qui ressortent de ce plan de circulation sont plus importants que les bénéfiques (sécurisation des itinéraires vélos et piétons, report modal et bénéfiques environnementaux).

Pour la commission d'enquête la "révolution des mobilités" prônée par l'EMS s'accompagnera d'une dégradation significative de la mobilité des automobilistes.

7. Impacts socio-économiques

7.1. Quel usage pour ce tram ?

Dans la partie justification du projet et choix du mode de transport collectif, les arguments mis en avant font référence aux besoins identifiés pour la partie nord de l'agglomération (Schiltigheim et Bischheim) en matière de capacité d'emport de voyageurs. Cela n'est pas du tout précisé pour ce qui est du tronçon centre, notamment en ce qui concerne la desserte Gare – Parlement Européen. Cette desserte constitue pourtant l'une des justifications avancées pour la réalisation du tronçon centre et son rattachement à l'ex-ligne E, devenue H.

Comme plusieurs contributeurs, nous nous sommes efforcés d'apprécier l'intérêt du projet en termes de voyageurs. Nous avons eu et avons toujours beaucoup de mal.

Plusieurs chiffres sont avancés dans le dossier, dans les interventions en séance publique ou dans la presse : on parle parfois de choses différentes, avec des périodes de références différentes et les vrais chiffres compréhensibles par tous restent obscurs.

Par exemple il est annoncé dans le dossier 46 000 voyages supplémentaires par jour à l'horizon 2027. Dans certains écrits ce chiffre est devenu 46 000 voyages supplémentaires sur le réseau tram (seul) et M. JUND a cité 46 000 voyageurs de plus lors de la réunion publique de Bischheim.

Dans les chiffres clés du projet, il est porté "+15% de déplacements en transports en commun" sans préciser que c'est une comparaison 2022 /2027 et qu'entre-temps la ligne F aura été mise en service dans sa totalité. Elle fait aussi état de 27 000 déplacements (interne et échange EMS) supplémentaires par jour sur le réseau des transports collectifs par rapport à la situation de référence 2027.

On apprend par ailleurs que le report modal n'est que de 1 point mais sur l'ensemble de l'agglomération.

On trouve aussi ; *"Une hausse de près de 20 000 voyages journaliers sur la ligne C entre la situation référence 2027 et la situation projet 2027 due à la mise en service de la branche de Schiltigheim (portion place de Haguenau – terminus Poincaré à Bischheim)"*.

Convenons que le public ne pouvait pas se faire une idée précise durant l'enquête.

Dans sa réponse l'EMS donne d'abord quelques définitions bien venues :

- Un voyage correspond à un voyageur.
- La fréquentation de l'ensemble de la ligne correspond au cumul des montées à tous les arrêts de la ligne.
- La fréquentation d'un tronçon correspond au cumul des voyages réalisés au départ, à l'arrivée, ou au sein même de ce tronçon.
- La charge d'un tronçon est le nombre de voyageurs dans la ligne en un endroit donné du réseau.

Ensuite, en page 93 de l'étude socioéconomique (pièce I) sont présentées les prévisions de fréquentation pour les lignes de tramway (d'un bout à l'autre de la ligne) en nombre de voyageurs

Ainsi en 2027 le nombre total de voyages serait de 421970 sans le projet et passerait à 453620 avec le projet soit une différence de 31650 assez loin déjà des 46000 annoncés.

	2022	Situation de Référence 2027		Situation de Projet 2027	
		Voy/jour	Évolution	Voy/jour	Évolution
Lignes Tram					
Tram A	80 350	82 630	2 280	82 150	- 480
Tram B	72 870	74 360	1 490	74 800	440
Tram C	57 200	54 300	-2 900	75 050	20 750
Tram D	72 820	74 810	1 990	74 200	- 610
Tram E	42 260	44 830	2 570	51 700	6 870
Tram F	30 290	53 060	22 770	48 000	-5 060
Tram H			-	18 370	18 370
Lignes BHNS					
Ligne G	10 650	28 690	18 040	29 350	660
Ligne H	8 480	9 290	810		-9 290

L'EMS ajoute :

« Plus précisément pour la ligne C, nous proposons un comparatif des fréquentations sur le nouveau tronçon par rapport à la ligne C9 sur ce même parcours afin d'identifier les gains apportés par le projet tramway. Sur le tronçon de Poincaré à Fischer, 30900 voyages sont comptabilisés avec le futur tramway, à comparer aux 10800 voyages sur ce même secteur ».

Fruit du hasard sans doute, le comparatif annoncé n'est pas joint.

Quant aux 30 900 voyages sur le parcours précité, il n'est pas crédible :

- d'abord parce qu'il est en contradiction avec les informations de la page I 93 qui parlant des tronçons les plus chargés cite *« Le tronçon « Fischer – Homme de Fer » pour la ligne C, avec une charge 2 sens confondus comprise entre 26 000 et 28 000 voyageurs / jour ».*
- il est aussi en contradiction avec une autre partie du dossier qui parle 20000 voyages (cf la citation précédente)
- ensuite car il est inimaginable qu'il y ait trois fois plus de voyageurs utilisant le tram alors qu'il a exactement le même tracé que la ligne C9.

Nous avons aussi des doutes sur la fréquentation annoncée de la C9 : réputée surchargée elle serait sensiblement au même niveau que la ligne bus H ce que nous ne pouvons comprendre. Pour arriver aux 46 000 voyages proclamés, il faudrait que le réseau de bus affiche un gain de 14 000 voyages ce qui figure bien dans le tableau page I 92 mais qui n'est pas plus crédible : comment accepter que le réseau qui n'a gagné que 1260 voyages entre 2022 et 2027, qui ne parcourra que 19 000 km supplémentaires sur un total de 12 millions, bondisse de 14 000 voyages alors que la ligne C9 disparaît ?

Un effet des correspondances obligatoires générées par les modifications des lignes de tram ?

D'autres projets de modification du réseau mais sans lien avec le tram ?

Aussi la commission constate avec regrets que malgré les questions précises qu'elle a posées, l'EMS n'a pas jugé utile d'apporter des précisions crédibles sur l'effet voyageur des investissements et se contente de réaffirmer, tel un slogan, 46 000 voyages supplémentaires.

7.2. Les couts

Un nombre significatif de contributeurs se sont interrogés sur la sincérité des informations du dossier et des discours publics. Ces interrogations s'appuient probablement sur :

- la variabilité importante des informations données dans un passé très récent,
- l'affirmation actuelle d'un coût non dépassé de 268M€ alors que compte tenu de l'inflation le chantier vaut d'ores et déjà au moins 281.5M€ (+5%) et qu'avec la durée du chantier et les actualisations à venir le total de 300M€ est probable,
- les "curiosités" dans les différents tableaux d'estimation des dépenses page 110 de la pièce I et en pièce F.

Pour la pièce I, les chiffres sont donnés à l'euro près ce qui laisse supposer des études préalables fines. En effet, si le total des dépenses est toujours de 268 025 000 €, la ventilation des couts, même s'il est impossible de comparer complètement poste à poste, pose quelques questions :

- les prestations intellectuelles passent de 35 333 416 € à 26 582 000 €
- les déviations de réseaux de 22 536 929 € à 18 503 000 €
- le matériel roulant de 6 541 365 € (2 rames ?) à 44 000 000 € (11 rames ?)
- les provisions pour préjudices économiques absentes du premier décompte figurent dans le second pour 8 131 000 €
- le site de maintenance et de remisage tout de même chiffré à 45 760 913 € disparaît dans le deuxième décompte.

Aussi, comment expliquer qu'avec des modifications aussi profondes on arrive à ce résultat.

L'EMS réfute l'idée d'une actualisation à 5% dès maintenant et réaffirme que la pratique de l'estimation des projets est bien de prendre une date de référence (ici juillet 2023). Nous en donnons acte à l'EMS mais ne pouvons pas empêcher le public de penser que les travaux sont estimés en euros juillet 2023 et payés en euros de la date de la facture.

Sur les écarts dans les dossiers nous acceptons la constatation, malheureusement dans un domaine sensible, d'une erreur matérielle ayant décalé les lignes d'un tableau. Nous regrettons qu'un erratum n'ait pas été ajouté dès que l'erreur a été découverte, ni qu'on nous ait montré comment cette erreur matérielle avait pu se produire. Cela questionne sur la fiabilité du dossier et ses relectures de cohérence. Nous prenons acte aussi de ce fait qu'il n'y a pas besoin d'une installation supplémentaire de remisage des voitures, les travaux d'extension étant déjà en cours.

Sur le reste des demandes de précisions sur les coûts l'EMS répond : *Il est possible de fournir des estimations des coûts par nature de travaux pour les principaux ouvrages d'art (dont la singularité permet de les chiffrer séparément), par exemple :*

- *Le nouvel accès depuis la M35 vers Schiltigheim par l'avenue de la 2e Division blindée ainsi que le réaménagement de la section Ouest de la rue : 3,3 M€ HT*
- *Le nouvel accès à la M35 depuis l'échangeur de Hœnheim : 2 M€ HT*
- *La construction du parking rue de l'Église Rouge est estimé à 4 M€ HT*
- *Les travaux d'ouvrage d'art du pont St-Charles (le renforcement des culées et le remplacement du tablier) sont estimés à 4,5 M€ HT.*

A notre demande de ventilation des 268 M€ entre secteurs de travaux l'EMS indique :

Répondre à cette demande de ventilation des dépenses par ouvrage (ou par secteur géographique) n'est ni réellement possible ni réellement pertinent au stade de l'enquête publique pour les trois raisons qui suivent :

- *Au moment de la DUP, il est exigé la présentation d'une "appréciation sommaire des dépenses". Cette appréciation repose sur des chiffrages faits par le maître d'œuvre uniquement au stade AVP (à partir de ses propres calculs et évaluations). Entrer davantage dans les détails relève du chiffrage des entreprises de travaux, après la phase PRO et ACT, et est donc prématuré à ce stade.*

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

- *L'appréciation sommaire des dépenses présente de nombreux coûts transversaux, qui ne peuvent se diviser par secteur géographique, notamment des prestations de conception, de mesures d'accompagnement, d'achat de matériels, etc...*
- *Même pour les seuls coûts de travaux, un découpage géographique n'est pas pertinent en raison de la mutualisation des coûts par les entreprises de travaux dont les marchés, portant sur l'ensemble de l'opération, seront allotés par nature de travaux et non par secteur.*

En résumé, ces données ne sont pas obligatoires et n'existent pas.

Nous ne pouvons imaginer que les instances dirigeantes de l'EMS ou les maires de Strasbourg et Schiltigheim aient décidé par exemple la démolition du viaduc ou la piétonisation de la route de Bischwiller (travaux non strictement obligatoires pour réaliser le tram) sans avoir une idée précise du montant de la facture supplémentaire que cela représente.

Nous considérons que ces données auraient dues être communiquées au public et constatons quelles nous sont aussi refusées.

7.3. Le plan de financement

A l'opposé du point précédent la commission apprécie le niveau d'information qui lui a été fourni sur ce point.

Tout d'abord la répartition des charges entre l'EMS 126M€, la CTS 134M€ et les communes 8M€ dont 90% à la charge de Strasbourg donne une bonne idée sans doute du coût réel du tram dans sa fonction transport : 134M€, les reste relève de l'aménagement urbain.

L'EMS indique également que les subventions promises et contractualisées sont supérieures à celles figurant au dossier pour atteindre 44,5M€ ce qui diminue de façon notable la part du financement à trouver par les collectivités, à la condition bien entendu que le total ne dérive pas.

Au titre des investissements qui sont portés par la CTS, les collectivités devront déboursier chaque année environ 30M€, à comparer aux 240M€ investis en 2023 et 320 prévus en 2024 et 2025. Cette forte hausse, qui devrait s'atténuer en 2026 (270) se traduit d'ailleurs dans une détérioration nette de la capacité de remboursement qui passe de 6 à 11 ans entre 2022 et 2026. A noter qu'il existe actuellement une réserve de 28M€ dans les finances qui sera mobilisée au cours de la réalisation du projet.

Pour les amortissements des matériels achetés par la CTS (la collectivité a convenu de prendre en charge les amortissements et les frais financiers correspondant à l'emprunt de 134 M€) on peut estimer le cout annuel de l'ordre de 10 M€ par an (donnée non fournie par l'EMS) qui s'ajouteront aux 170 M€ annuels de dotation actuellement.

Globalement, et à la condition qu'il n'y ait pas de dérive des coûts, le montant des travaux bien qu'élevé reste dans les capacités financières de l'EMS. Cependant il est patent que des dépenses sont prévues alors qu'elles ne sont pas strictement nécessaires à l'établissement du tram.

Dans une période où les économies sont très recommandées, voire imposées, la commission s'étonne que la municipalité de Schiltigheim par exemple manifeste publiquement de son étranglement financier par l'Etat alors qu'elle a devant elle des possibilités d'économies.

7.4. Le TRI (Taux de Rentabilité Interne)

Nous avons relayé dans le Procès-verbal de Synthèse des remarques acerbes sur le calcul du TRI, méthode permettant d'apprécier la pertinence socio-économique d'un projet, ici de transport collectif.

L'essentiel des protestations provenait de la valeur de "120 ans" figurant dans le dossier et qui a été interprétée par beaucoup comme la période après laquelle, seulement, le projet devient rentable, avec beaucoup de suspicion sur une possible manipulation du process.

L'EMS, dans sa réponse, proteste de sa bonne foi et renvoie aux méthodes de calcul utilisées pour le Tram F.

Nous avons vérifié et constatons effectivement qu'il n'y a pas de différence de méthode et que les soupçons n'ont pas lieu d'être. Il est vrai que la période de surveillance (en gros ce qui figure sur les graphiques) s'étend bien sur 120 ans pour le Tram F mais sans que l'attention du lecteur soit attirée sur ce point. Comme le précise l'EMS *"la période de 120 ans ne correspond pas au temps nécessaire pour rendre l'opération économiquement rentable mais au temps d'observation réglementaire appliquée à toutes les opérations de transport structurant"*.

Des critiques ont été formulées sur le fait qu'on ne prenait pas en compte les effets négatifs du projet hors périmètre (allongement des temps de parcours automobiles pour les personnes extérieures) : certes mais la méthode le veut ainsi et aucun reproche n'a à être formulé à ce sujet.

La valeur de TRI de 4.99% correspond donc à un projet « rentable ». Cette valeur resterait encore acceptable (4,32%) si la valeur retenue pour la croissance dans les 50 prochaines années était de 1% au lieu de 1.5%. Il est aussi très sensible au montant des travaux : il tombe à 4,51% avec le taux de croissance de 1,5 en cas de dépassement d'enveloppe de 10% ce qui est malheureusement dans le domaine du possible.

Un dépassement d'enveloppe et un taux faible ferait basculer vraisemblablement en dessous de 4%, à éviter donc.

Comme au plan local il est illusoire d'influer sur la croissance, une attention toute particulière du Maître d'ouvrage doit être portée sur le respect des prévisions budgétaires et toute tentation d'en faire « un peu plus » doit être absolument évitée.

7.5. Les impacts économiques

Jamais dans le dossier l'idée des conséquences du projet sur la place de la ville dans son environnement politique et économique n'est abordée. Il nous semble pourtant qu'il s'agit d'une question qui doit se poser quand on modifie aussi profondément ses accès par l'un des moyens de transports, ici l'automobile. En tous les cas, c'est une question que nous avons formulée.

Première réponse de l'EMS : la question s'est toujours posée et rien n'est arrivé. Cette réponse concerne surtout les commerces et encore. Lorsqu'on parcourt la rue des Francs Bourgeois, utilisée par les lignes A et D, on voit bien des traces de difficultés de nombreuses boutiques. Mais peut-être est-ce l'effet du e-commerce ou du manque de dynamisme des commerçants ? Sans doute mais tout élément qui vient impacter un équilibre fragile ne paraît pas opportun. Il nous semble que le sujet est vu de façon très aut centrée, par des strasbourgeois pour les strasbourgeois. Comment attirer en ville les « rurbains » alors qu'on leur complique singulièrement les accès et que des ensembles commerciaux polyvalents et performants se développent à l'extérieur comme Shopping Promenade ou similaires.

La deuxième réponse concerne les professions médicales très représentées avenue des Vosges. Il est noté que « *le nombre d'établissements médicaux ou paramédicaux est très important dans le centre-ville de Strasbourg et notamment sur les axes tramway, y compris sur des axes où les conditions de circulation et/ou de stationnement automobile sont difficiles. Sans doute l'accessibilité gagnée sur les modes alternatifs les a incités à emménager là ou à y demeurer. De nombreux kinés, oncologues, rhumatologues ou autres spécialités sont présentes dans l'ellipse insulaire, dans des rues tram ou piétonnes sans stationnement, alors que leur clientèle peut être logiquement plus âgée et rencontrer des difficultés de mobilité* ».

Heureusement qu'il en est ainsi et que les strasbourgeois trouvent à proximité les moyens nécessaires à leur santé. L'accueil de la patientèle est certainement plus complexe pour les spécialistes rares ou réputés que l'on vient consulter de beaucoup plus loin.

Nous notons aussi que la tendance existe de transferts de cabinets médicaux spécialisés dans les bâtiments modernes de centres commerciaux, sans doute pour pouvoir profiter des facilités de stationnement.

En résumé, nous considérons que l'activité économique de la ville, qu'elle soit médicale ou commerciale, repose sur un équilibre fragile, qu'elle dépend aussi de "l'hinterland" et qu'il serait normal de se poser des questions sur les conséquences d'évolutions notables des conditions de son exercice, ce que nous n'avons pas trouvé dans le dossier.

8. Impact urbain paysager et environnemental

8.1. Impacts environnementaux

D'un point de vue environnemental, le projet permet d'adapter l'urbanisme aux enjeux climatiques et environnementaux en développant la végétalisation et en diminuant des surfaces artificialisées. Il vise aussi à infiltrer des eaux pluviales et à lutter contre les îlots de chaleur. Il prévoit de rétablir des continuités écologiques en favorisant la trame verte urbaine.

Le bilan du projet est le suivant :

o Au niveau de la végétalisation

Le projet prévoit l'abattage de 230 arbres dont 117 arbres d'alignement.

Par ailleurs, 51 arbres ont été identifiés comme à risque d'abattage, risque qui sera confirmé ou infirmé dans la suite des études. En compensation, le projet prévoit la replantation de 610 arbres.

Le dossier d'enquête indique que sur les 5 km de la plateforme tramway, environ 60 % sera végétalisée.

La commission accueille favorablement ces mesures qui ont été approuvées par la MRAe et par l'association Alsace Nature.

La commission d'enquête demande de prêter attention aux essences plantées et à l'entretien pour atteindre les objectifs fixés en termes de continuité écologique et réduction des îlots de chaleur.

o Au niveau de la gestion des eaux pluviales

L'impact du projet sur l'artificialisation est positif ; le projet permet au global de diminuer l'artificialisation des sols de 4,6 ha soit 6,32 % par rapport à l'état actuel, notamment par la mise en place d'espaces verts et de plantations le long du tramway, ce qui aura un impact positif pour la gestion des eaux.

Par ailleurs, le projet prévoit une Gestion Intégrée des Eaux Pluviales (GIEP) visant à maîtriser localement le ruissellement en stockant et en infiltrant l'eau pluviale au plus près de son point de chute. La perméabilité a été qualifiée de moyenne pour le secteur Centre et de très faible pour le secteur Nord.

Les principes de gestion retenus sont l'infiltration pour une pluie d'occurrence vingtennale couplé à des dispositifs de décantation et filtration pour éviter tout risque de pollution de la nappe pour le secteur Centre, et l'infiltration pour les petites pluies et le rejet dans le réseau unitaire existant pour le secteur Nord.

Les dispositifs d'infiltration mis en œuvre dépendent de la configuration des réseaux existants et de la disponibilité des espaces : chaussées réservoir, tranchée d'infiltration, massifs d'infiltration, noues.

En outre, le projet prévoit de reprendre une partie des eaux des toitures des bâtiments existants afin de les infiltrer et de réduire le volume d'eau rejeté dans le réseau d'assainissement unitaire.

La commission a relevé deux points sensibles dans les dispositifs de gestion des eaux pluviales :

- Secteur route du Général de Gaulle

Les sols en place sont principalement composés de lœss et d'argiles. Or, le lœss est très sensible à l'eau du fait de sa grande porosité, de sa texture fine et de sa nature granulaire. Lorsque sa teneur en eau est trop élevée, il perd toute cohésion, pouvant aller jusqu'à la liquéfaction.

Également, le sous-sol présente des cavités souterraines qui induisent des risques d'effondrement du sol, dangereux pour les personnes et la stabilité du bâti.

Il est rappelé que le propriétaire riverain est directement responsable de son sous-sol car il en est propriétaire également. Il lui appartient de réaliser les travaux utiles afin de réduire l'aléa ou la vulnérabilité lié aux galeries.

Sur le secteur route du Général de Gaulle, malgré la faible perméabilité, le dossier prévoit la mise en place de massif drainant sous plateforme tramway.

Au vu des enjeux précités, la commission considère la solution d'infiltration inadaptée aux caractéristiques des sols en place.

- Secteur avenue des Vosges

Le dossier de demande d'autorisation environnementale prévoit un principe d'infiltration avec des noues, au niveau de l'avenue des Vosges. Ces noues sont prévues au niveau des espaces verts, entre la plateforme et les arbres là où sont également prévues des terrasses. En cas de mauvais entretien et de stagnation d'eau, les noues peuvent attirer des moustiques tigre.

Dans son mémoire en réponse au PV de synthèse, l'EMS a précisé que l'approfondissement des études de conception montre que, pour réaliser cette infiltration au niveau de l'avenue des Vosges, il n'est pas nécessaire de réaliser une noue comme envisagé initialement mais uniquement un point bas équipé d'un avaloir qui acheminera les eaux pluviales vers le massif drainant situé sous la plateforme Tram.

La commission souscrit favorablement au principe d'abandon de la noue avenue des Vosges.

Elle apprécie le principe de gestion intégrée des eaux pluviales. Toutefois, elle attire l'attention sur les conditions d'infiltration qui doivent prendre en compte la nature et l'état du sous-sol afin de ne pas aggraver le risque d'effondrement dans certains secteurs sensibles notamment route du Général de Gaulle et le risque de pollution.

Elle demande donc de ne pas privilégier l'infiltration dans tous les secteurs dont le sous-sol abrite des cavités souterraines.

o Au niveau de la préservation de la faune

Des travaux sont prévus au niveau du canal de dérivation du fossé des Remparts.

L'enjeu en termes de faune aquatique est très faible (le fond du canal étant bétonné) hormis de façon localisée en pied de berges.

Le projet prévoit la déconstruction de l'ouvrage existant au-dessus du canal et son remplacement par un nouvel ouvrage plus large. Afin de ne pas polluer le canal par les matériaux de démolition (gravats de l'ouvrage), le maître d'ouvrage prévoit d'utiliser la technique du "croquage" (démolition à l'aide de pelles mécaniques) et du sciage, en mettant un platelage hermétique sous l'ouvrage existant. Pour ne pas perturber les écoulements naturels, aucune intervention n'aura lieu dans le lit du canal.

L'autre enjeu concerne le risque de destruction d'espèces protégées (chauves-souris) lors de l'abattage d'arbres. En effet, des gîtes à chauves-souris peuvent être présents.

L'EMS précise qu'à ce stade le risque de présence d'espèces protégées est écarté au niveau des arbres à cavités pour les raisons suivantes :

- Un inventaire des arbres présents sur le site a été fait en observant les arbres à vue et aux jumelles, et en géolocalisant les gîtes et les secteurs de gîtes potentiels. Des inventaires nocturnes au détecteur d'ultrasons ont également été réalisés pour inventorier les différentes espèces de chiroptères fréquentant le site.
- Ces arbres feront l'objet de mesures d'évitement et de réduction : protection de la quasi-totalité des arbres à cavités favorables pour la nidification de l'avifaune cavernicole et pour le gîte des chiroptères, abattage en dehors des périodes de mise à bas et d'hivernage, vérification des arbres avant chaque abattage par un expert chiroptérologue avec un endoscope.

La commission considère que le doute concernant le risque de découverte d'espèces protégées ne peut être complètement écarté, tant que la vérification avant abattage n'a pas été faite. Elle approuve les mesures en faveur de la préservation de la faune.

Elle suggère en complément de faire vérifier en amont du chantier la présence d'éventuelles colonies de chauves-souris au droit des arbres abattus.

8.2. Impacts paysagers et urbains

Ce chapitre ne traite que des impacts d'un point de vue paysager et urbain et non du point de vue des mobilités.

Le projet Tram Nord s'accompagne d'une véritable transformation urbaine. Les exemples les plus emblématiques sont :

- La place de la Gare avec la suppression des vélos stationnés en surface de façon plus ou moins anarchique.
- La place de Haguenau : cette porte d'entrée vers Strasbourg est aujourd'hui un rond-point routier qui enferme un square de proximité difficilement accessible. Le projet prévoit d'en faire un parc urbain de 16 ha.
- L'avenue des Vosges : cette grande artère fait partie du quartier de la Neustadt, à fort intérêt patrimonial comme en témoigne son classement en site patrimonial remarquable et son inscription Unesco. Elle est composée d'immeubles anciens en pierre de taille, de bâtiments remarquables et d'alignements d'arbres. Aujourd'hui très circulée, l'arrivée du tram s'accompagnera d'une baisse drastique de la place de la voiture (suppression du flux de transit) au profit d'espaces piétons et cyclables. Des terrasses déportées par rapport aux façades sont prévues. Il est à noter que le projet prévoit d'abattre 200 m d'alignements d'arbres et de les replanter en décalé.
- La route de Bischwiller : il s'agit d'un des principaux axes nord-sud de Schiltigheim avec la route du Général de Gaulle. Le projet prévoit une « piétonnisation » de la partie sud avec la mise en place de trottoirs plantés avec terrasses et de pistes cyclables.
- Le quartier des Maréchaux : une sortie autoroutière est prévue dans cette zone résidentielle au niveau de l'avenue de la 2^{ème} Division blindée composée d'un square, d'une salle de spectacle, d'immeubles d'habitations et d'écoles.
- Le viaduc de Schiltigheim est supprimé pour permettre l'extension du parc de Haguenau vers le Nord

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

Concernant les points positifs en matière d'aménagements urbains et paysagers, nous pouvons souligner :

- Une place plus importante aux piétons et aux cyclistes dans le partage de l'espace public.
- Des itinéraires cyclables plus sécurisés.
- Des trottoirs élargis qui permettront une meilleure circulation des piétons notamment des personnes à mobilité réduite.
- La déminéralisation et la végétalisation des espaces publics le long du tracé permettant de créer de véritables continuités vertes et participer à la diminution des îlots de chaleur urbains.

Sur les aspects négatifs, la nouvelle bretelle de sortie de la M35, rue de la 2^{ème} Division blindée apportera un trafic de desserte estimé à 5000 véhicules/jour et transformera l'environnement de ce quartier relativement calme malgré la proximité de l'autoroute. La mise en place d'un écran acoustique qui contribuera à diminuer les nuisances sonores dégradera l'environnement urbain et ce malgré l'aménagement paysager.

L'abattage des arbres avenue des Vosges aura des conséquences au niveau paysager qui n'ont pas été traités dans le dossier d'enquête.

La commission souscrit à la végétalisation apportée par le projet qui vient structurer l'espace public, et améliorer le paysage urbain.

En revanche, au niveau de la 2^{ème} Division blindée, les impacts sur le cadre de vie sont importants et ne sont pas compensés et les 16 ha annoncés place de Haguenau sont largement surestimés.

L'abattage d'arbres avenue des Vosges et sa replantation en décalé auront des conséquences au niveau paysager, non étudiées dans le cadre du dossier d'enquête.

9. Incidences sur la santé humaine

9.1. Nuisances sonores

Le dossier d'enquête détaille les mesures qui seront appliquées pendant la phase chantier et pour la phase exploitation afin d'atténuer les nuisances sonores.

Le chantier sera la phase la plus sensible. Le contexte sonore a été qualifié de modéré ou modéré de nuit sur la zone projet exception faite de la zone de la future bretelle d'Hœnheim. Même si son impact est temporaire et que la ville est génératrice de multiples sources de bruit, notamment liée à la circulation routière, cette phase ne doit pas être négligée. Le cumul des travaux étalés dans le temps peut créer un sentiment d'exaspération chez les riverains.

Les mesures prévues en phase travaux concernent l'établissement d'un dossier bruit de chantier, le phasage des travaux préférentiellement en jours ouvrables avec une limitation des interventions nocturnes, l'information des riverains, l'adaptation du plan de circulation, le capotage des engins et groupes électrogènes, l'entretien des engins...

Etant donné l'expérience du maître d'ouvrage pour la gestion des travaux, la commission considère que ces mesures sont éprouvées et voit positivement la mise en place d'un dispositif de communication efficace pour prévenir les riverains des travaux et gênes associés en amont notamment en cas de travaux de nuit.

Concernant la phase exploitation, il convient de distinguer les nuisances liées au bruit de la ligne de tramway de celles liées au bruit routier du fait de la modification des infrastructures routières (création de bretelles, modification du plan de circulation).

Pour la ligne de tramway, l'impact varie en fonction de plusieurs facteurs : la proximité entre la ligne et les habitations, la vitesse du tramway, la présence d'une station, la fréquence de passage, les rayons de courbure. L'intensité de la gêne causée dépend de la période considérée, diurne ou nocturne.

L'étude acoustique a montré que du fait de la proximité avec la ligne de tram, une large partie des bâtiments situés le long du boulevard du Président Wilson et de la rue de Wissembourg du côté des voies de tram sont en situation de dépassement des seuils réglementaires. Il en est de même pour certains bâtiments situés aux abords des courbes du tracé de tram en considérant le bruit de crissement : rue du Faubourg de Saverne / boulevard du Président Wilson, place de Haguenau / avenue des Vosges, et avenue des Vosges / avenue de la Paix.

Concernant les modifications d'infrastructures, l'étude d'impact acoustique établit que les seuils réglementaires définis dans le cas des modifications significatives d'infrastructures sont respectés sur tout le tracé du projet, à l'exception de 3 secteurs : secteur Wilson / Wissembourg, secteur Route du Général de Gaulle et avenue de la 2^{ème} Division blindée.

Les abords des courbes du tracé de tram seraient également concernés par des dépassements en considérant le crissement du tram : rue du Faubourg de Saverne / boulevard du Président Wilson, place de Haguenau / avenue des Vosges, rue Hélène Schweitzer / route du Général de Gaulle.

Afin de répondre aux exigences réglementaires, les dispositions de protections suivantes sont prévues par le maître d'ouvrage :

- Un écran anti-bruit au niveau de la sortie autoroutière avenue de la 2^{ème} Division Blindée qui accueillera un trafic de 5000 véhicules/jour dans un secteur résidentiel.
- Des isolations de façade pour le reste.

En parallèle, le maître d'ouvrage s'est engagé à étudier des dispositifs de protection à la source avec la mise en place de revêtements de chaussées peu bruyants. Il est démontré que le bruit peut devenir source de stress et réduire la qualité de la vie des habitants des zones proches de la ligne.

La commission rappelle tout comme la MRAE la nécessité de prendre en compte le bruit dès la phase de conception.

Pour certains secteurs où le risque de dépassement est avéré, tel que la rue de Wissembourg, la commission regrette que le Maître d'ouvrage n'ait pas pris l'engagement de réaliser les travaux d'isolations phoniques en amont de la phase travaux.

9.2. Nuisances vibratoires

Les effets des vibrations sur le bâti ont été traités dans le chapitre dédié à la branche Nord-ouest "cavités souterraines à Schiltigheim".

En l'absence de norme française pour les vibrations admissibles pour des projets de tramway, l'EMS a étudié les impacts du point de vue de la gêne potentielle des occupants en raison de la perception tactile des vibrations et des perturbations potentielles des activités et/ou équipements particulièrement sensibles aux vibrations.

Pour réduire ce risque, le maître d'ouvrage propose de mettre en place des traitements de la voie par la pose de dalle ou semelle qui permettent de réduire les vibrations et d'étendre les dispositifs sur certains axes sensibles "ne serait-ce que pour des questions d'optimisation de continuité de réalisation".

Vis-à-vis des risques sur la santé, la commission considère que ces dispositifs de réduction des vibrations à la source qui ont déjà été éprouvés dans d'autres projets de tramway sont satisfaisants.

9.3. Pollution atmosphérique / Qualité de l'air

La présente conclusion ne détaille pas les mesures de préventions prévues par le Maître d'ouvrage pendant la phase de chantier. En effet, comme tout chantier, la phase travaux sera émettrice de gaz à effet de serre (circulation, fonctionnement des engins...) et les mesures appliquées sont des mesures classiques.

Pour la phase exploitation, l'un des impacts positifs mis en avant par le projet est l'amélioration de la qualité de l'air avec une réduction significative de la pollution. Il est vrai que le développement du réseau tramway a pour ambition de favoriser le report modal et par conséquent de contribuer à une diminution de l'usage des véhicules automobiles, émetteurs de gaz) effet de serre (GES) et de particules fines au profit de modes de transport moins polluants.

Concernant l'usage de la voiture, il convient de rappeler les éléments suivants :

- Cela restera un incontournable pour la vie quotidienne et pour l'insertion socio-professionnelle de certaines personnes (notamment celles travaillant dans des zones peu desservies en transports en commun, ou avec un temps de transport en commun conséquent, en horaire décalé, artisans devant transporter des charges lourdes, ...)
- Les comportements individuels vis-à-vis de la voiture évoluent : l'usage de la voiture tend à diminuer. Les jeunes générations habitant en ville privilégient d'avantage les modes actifs de déplacement parce qu'elles y sont plus habituées (par exemple l'usage du réseau CTS via la politique de gratuité pour les jeunes de moins de 18 ans habitant l'EMS ou encore le vélo) et n'ont pas forcément de véhicule en propre (usage du train + vélo, covoiturage, autopartage, location).
- Les politiques de stationnement (stationnement payant, parking relai...), la mise en place de la zone à faible émission (ZFE) couplés au développement des réseaux de transport sont efficaces pour favoriser le report modal dans le cas où la voiture est utilisée par "confort".

- Les véhicules deviennent de plus propres en raison de l'évolution du parc automobile, de la part croissante des véhicules électriques avec le déploiement de bornes de recharge électrique et la diminution du prix d'achat de ce type de véhicules.

Lors des réunions publiques, l'EMS faisait état d'un bilan de 500 morts par an des suites de maladies respiratoires et d'une urgence à développer le projet de tram nord face à ce constat. Si tel est le cas, l'assouplissement du calendrier de la ZFE décrété par l'EMS en raison d'une qualité de l'air jugé suffisamment bonne nous semble être assez contradictoire : ZFE : l'Eurométropole assouplit le calendrier | Strasbourg.eu

Une élue signalait que les 2 stations de l'Eurométropole qui dépassent à ce jour le seuil de 20µg/m³ pour le dioxyde d'azote (seuil réglementaire européen en 2030) sont celles de la M35 et du boulevard Clémenceau. Or, il est prévu d'après les modélisations présentées dans le dossier d'enquête +7000 véhicules/jour supplémentaires (entre la situation 2027 projet et la situation actuelle) au niveau de la nouvelle bretelle M2350 vers M35 nord et +2000 à 6000 véhicules selon la section selon le tronçon considéré du boulevard Clémenceau.

Malgré l'impact global positif sur la qualité de l'air mis en avant par l'EMS, le projet a pour effet de recharger l'autoroute (M35) et des axes déjà pollués.

Pour ce projet, les conséquences en termes de congestion et de pollution nous semblent difficiles à appréhender en dépit de tous les modèles (on pollue plus dans les bouchons et quand on fait des détours). Cela a été une critique largement relayée lors de l'enquête sur le nouveau plan de circulation. La question est donc de savoir combien de personnes laisseront leur véhicule au garage pour utiliser les transports en commun avec ce nouveau projet ?

Il est peu probable que cela ne change significativement les habitudes à court terme avec une gare de Strasbourg moins accessible, un arrêt Vosges unique et une ligne de tram reprenant peu ou prou le trajet de la ligne C9.

En revanche, le projet participe à la sécurisation et à la continuité des pistes cyclables et aura un impact que nous jugeons positif pour rendre l'usage du vélo encore plus attractif. Sur l'usage de la voiture, le projet conduit à une réduction à marche forcée sur le territoire objet de l'enquête.

La commission craint que le blocage de certains axes ne s'accompagne d'un report des flux de transit dépassant largement le territoire objet de la DUP. Par exemple, le blocage et/ou la diminution des flux de transit au niveau de l'avenue des Vosges et les mesures « d'aménagement » de l'avenue du Rhin, qui sont deux axes majeurs transversaux pourraient avoir des conséquences jusqu'en Allemagne.

A l'échelle du projet, il est clair qu'en matière d'amélioration de la qualité de l'air, l'avenue des Vosges et la route de Bischwiller seront les grands bénéficiaires.

Les voies métropolitaines, le boulevard Clemenceau déjà très pollués et les petites rues adjacentes au secteur traversé par le tram et peu fréquentées risque d'être les perdants du nouveau plan de circulation avec des boucles de détour.

Les reports au niveau des équipements sensibles doivent faire l'objet d'une vigilance particulière en zone projet et hors zone directe du périmètre DUP.

La commission ne peut que souscrire à l'objectif de réduction la pollution et s'étonne de la politique de modification de la ZFE d'autant plus que l'EMS met en avant dans le bilan de la situation actuelle que 92 % de la population métropolitaine est exposée au niveau limite de pollution au dioxyde d'azote et un chiffre de 500 décès prématurés / an en raison de la pollution atmosphérique.

Malgré la politique de réduction drastique de la part de la voiture, la commission craint que le projet ne s'accompagne de congestion et de l'allongement du temps de trajet pour les personnes contraintes de prendre leur voiture, et donc de conséquences au niveau de la pollution.

Si certains axes seront largement favorisés notamment ceux faisant l'objet d'une quasi-piétonnisation, d'autres verront leur impact aggravé. Seules des solutions et mesures globales pourront avoir des effets sur la réduction de la pollution de l'air : politique ZFE, déploiement d'un réseau de transport efficace mais également mise en place d'un parking relai et présentation de mesures en faveur de l'autopartage et de mobilités propres (Citiz, déploiement de bornes électriques...).

10. Le projet sous quelques angles complémentaires

10.1. Un nom de projet qui prête à confusion

L'enquête menée s'appuie sur un dossier titré « TRAM NORD Projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim »

Effectivement il est question de voies de tram entre le boulevard Wilson à Strasbourg et la route de Périgueux à Bischheim. Cette partie du projet est incontestablement un projet de mobilité, justifié à notre sens, certes perfectible avec des tracés discutables mais un projet réellement utile qui aurait pu rester dans un budget raisonnable.

Mais, le projet de Tram Nord tel qu'il est proposé, comporte, nous l'avons d'ores et déjà relevé, un nombre conséquent d'aménagements qualifiés de connexes. Ces aménagements concernent des équipements ou infrastructures dont l'usage, la fréquentation ou le rôle dans le fonctionnement de l'agglomération portent, pour beaucoup, bien au-delà du seul périmètre DUP du projet Tram Nord.

Pour exemples, l'évolution du rôle de la M35 et les changements (suppression / création) d'accès qui sont prévus sont susceptibles d'avoir des effets bien plus larges que sur le seul secteur du tracé du tram. La réorganisation du plan de circulation telle qu'elle est proposée implique la fermeture de quelques grands axes et accès sur un large secteur Nord et Nord-Est de l'agglomération. Les incidences de ces choix d'aménagement seraient susceptibles d'avoir des effets sur un bassin de vie qui s'étend au-delà du périmètre seul de la commune de Strasbourg et des communes nord sollicitées dans le cadre de cette enquête.

Cependant, le caractère « connexe » de ces aménagements, qui les place en arrière-plan du projet de Tram nord, font que ces derniers sont souvent abordés que de manière relativement succincte dans le dossier, sans une approche et des justifications approfondies permettant de se saisir pleinement de l'ensemble des enjeux et incidences relatifs à ces projets additionnels.

Etant considérés comme des conséquences ou des accompagnements d'un projet plus central, ces aménagements sont présentés sans que ne soient abordés d'éventuelles alternatives ou développées les réflexions permettant d'aboutir à ces choix.

Au-delà de quelques aménagements clairement identifiés, ce sont de nombreuses modifications des différents modes de déplacement qui sont apportées, affectant plus particulièrement le plan de circulation, qui ne sont pas toutes décrites et analysées.

Dans la mesure où ces aménagements connexes ne sont mis en avant dans le projet que de manière assez secondaire, le titre même du projet « Tram Nord – Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim » ne permettant pas nécessairement d'identifier de façon évidente qu'il puisse s'agir d'un projet élargi à d'autres aménagements, la commission d'enquête s'interroge sur la pertinence du choix du nom du projet, du périmètre d'enquête ainsi que sur la capacité d'un public non riverain au projet à pouvoir prendre la mesure de l'ampleur des sujets traités dans ce dossier. En effet des d'usagers de ces infrastructures ne se sachant pas nécessairement concernés n'ont peut-être pas fait la démarche de se renseigner et encore moins de se positionner vis-à-vis d'importantes évolutions qui concernent l'organisation de la ville et de son agglomération.

Non pas que la commission estime que la participation du public lors de cette enquête n'ait pas été particulièrement importante, il lui semble légitime de questionner d'éventuels effets liés au décalage entre l'intitulé d'un projet et ses réelles composantes et portées. Un titre de projet plus évocateur de l'ampleur de ce dernier et des incidences sur les aménagements et évolutions du plan de circulation n'aurait-il pas pu être employé ?

Et cela, la commission d'enquête le constate, est fortement dommageable à l'acceptation de ce programme et de ces diverses composantes par un public qui s'est assez largement positionné défavorablement vis-à-vis d'un projet qui, pourtant, partait d'un principe qui faisait à priori consensus, celui de la nécessité d'un tramway pour la desserte des communes nord de l'agglomération.

La complexité et l'ampleur des implications du projet de tram nord comme il nous est ici proposé ne renvoient à aucune comparaison possible d'avec les autres réalisations de lignes de tramway sur le périmètre de l'EMS. De cette vision élargie du projet Tram nord, il s'ensuit que le rapport avantages / inconvénients qu'il est nécessaire d'apprécier pour se positionner sur l'utilité publique se fonde sur une prise en compte de l'ensemble, et finalement des moins pertinents.

10.2. Les écarts entre les discours et le projet

Avant de conclure, la commission s'est attachée à reprendre les principaux arguments développés par les élus promouvant le présent projet à l'une ou l'autre des 3 réunions publiques (Mmes BARSEGHIAN, DAMBACH et M JUND) et à apprécier à l'aune de notre mission, utilité publique ou non du projet.

Le tram est un garant de l'équité territoriale.

Il est vrai que les communes de Schiltigheim et Bischheim, densément peuplées, sont les seules communes proches de Strasbourg n'ayant pas vraiment d'accès au tram et le projeter dans cette direction est logique.

Cependant l'argument de dire que cette ligne va desservir le dernier Quartier Prioritaire de la Politique de la Ville (QPV) non servi par un tram dans l'agglomération (le quartier des Ecrivains) est une approximation puisque la ligne évite le quartier Sainte-Odile, lui aussi QPCV sur le ban de Schiltigheim et que d'autres tracés ont été suggérés permettant en même temps une desserte proche.

De plus, si ce quartier des Ecrivains a besoin d'être « désenclavé », le tram ne fait que lui renforcer ses accès à Strasbourg centre-ville et ne constitue en aucun cas un rapprochement avec le centre de Schiltigheim, sa mairie et surtout sa toute nouvelle médiathèque, outil de développement culturel. Les potentialités apportées par le départ de Heineken annoncé dès 2022 et le devenir des terrains ne sont pas évoqués dans le dossier d'enquête, alors que ce terrain en cœur de ville ouvre des nouvelles opportunités pour la commune de Schiltigheim.

Le tram enjeu de santé publique.

Diminuer (voir stopper par endroit) la circulation automobile aboutira logiquement à une amélioration de la qualité de l'air mais très localement et il est certain que le flux automobile va se déplacer sur d'autres circuits qui souffriront plus que maintenant car certains utilisateurs le feront par nécessité. Le projet conduit à un report de trafic préférentiellement sur les voies métropolitaines. Nous pensons que la vraie mesure, systémique, est l'application de la ZFE et il est surprenant de constater que en même temps que cet enjeu de santé publique est mis en avant, l'EMS décide, devant les progrès constatés de différer de deux ans l'interdiction de circuler des véhicules Crit'Air 3.

Le tram, "une ambition inédite pour le vélo"

C'est un paradoxe, mais il est certain que le projet offre des facilités de liaison sécurisée importantes place de Haguenau, dans la traversée de Schiltigheim ou avenue des Vosges. Un contributeur se plaignait de l'abandon du « plan vélo » initié antérieurement à Strasbourg mais il a tort car les efforts en faveur des cyclistes sont importants. Cette ambition pourrait tout autant être poursuivie indépendamment du projet de Tram nord.

Le tram, un outil pour "faire de la couture urbaine" particulièrement entre Strasbourg et Schiltigheim.

L'ambition est de rapprocher les deux villes. Le public constate majoritairement et nous le constatons aussi que cette liaison repose sur des pistes cyclables certes très confortables, des cheminements piétons (mais la distance est longue), un tram et un bus mais qu'il n'y a plus d'échanges automobiles possibles sauf à passer par la M35 toujours sous statut autoroutier ou par la M2350 en faisant des détours importants. Nous ne voyons pas vraiment en quoi ces travaux améliorent les échanges entre les deux villes.

Le tram pour répondre à l'urgence climatique.

Ce concept, tout comme celui de la santé publique, est mis en avant pour faire valoir l'idée qu'il est impératif de réaliser le projet tout de suite.

Nous ne sommes pas certains que le décalage d'un an des travaux puisse avoir une quelconque influence vérifiable sur l'ambiance climatique ici ou dans le monde. Aussi n'est-ce pas un faux sentiment d'urgence ?

Les travaux sont conséquents, les difficultés en pleine ville nombreuses (réseaux). Il faut assumer les contraintes d'une mobilité autobus préservée, d'une mobilité cyclable sécurisée et automobile minimale et tout cela sur plusieurs axes importants en même temps si l'on veut respecter le planning annoncé d'une mise en service 2027.

Cela commencerait dès le début 2025 et la livraison du parking Kablé est annoncée pour l'été 2025 ce qui conduit à mettre en place un ouvrage préfabriqué de 288 places alors qu'on pourrait imaginer, avec un peu plus de temps et sur le seul terrain disponible, un ouvrage d'une capacité plus grande plus adaptée aux besoins du quartier. Si on travaille en même temps rue de Gaulle et route de Bischwiller, la thrombose est probable.

Cette urgence à réaliser correspond à notre sens plus à un calendrier électoral qu'à des besoins climatiques ou techniques réels et allonger la durée des travaux d'un an ne représente rien pour des ouvrages qui s'amortissent sur 50 ans.

C'est un "projet équilibré".

La phrase exacte prononcée le 12 septembre au Palais des Fêtes (concernant la Neustadt mais pourrait tout aussi bien s'appliquer aux quartiers sud de Schiltigheim) est *"c'est un projet équilibré qui permet aux piétons, aux familles, aux usagers des transports collectifs et aussi à ceux qui ont besoin de la voiture d'accéder à chez eux, que ce soient des personnes plus âgées, des personnes qui font des courses, mais aussi des personnes à mobilité réduite"*.

La difficulté est qu'une grande partie des contributeurs et la commission n'ont justement pas trouvé ce projet très équilibré. Une part très belle réservée aux cyclistes, les liaisons piétonnes sont de bonne qualité, un accès aux transports en commun sans saut qualitatif évident et des obstacles quasi systématiques aux circulations automobiles. Or nombreux, notamment ceux qui habitent en ville et travaillent ailleurs, sont ceux qui ont absolument besoin de leur moyen de transport et donc d'approcher au mieux de leur résidence. Les mères de famille devant déposer leurs enfants en des lieux différents chaque jour ou pour certaines activités sont aussi dans le même cas. Et les personnes plus âgées, qui commencent à rencontrer des difficultés pour marcher un peu longuement, rester debout sans pour cela relever de la procédure PMR considèrent qu'elles sont exclues du projet, qu'elles ne sont plus souhaitées en ville. Tout est fait pour les cyclistes ou les piétons mais *"moi je ne peux plus le faire"* est une remarque qui revient très fréquemment.

La commission pense que la plupart des contributeurs sont acquis à l'idée que le rôle de la voiture va baisser, qu'ils vont individuellement moins l'utiliser mais ils considèrent que les mesures sont trop brutales. Bloquer complètement la circulation Sud-Nord vers Schiltigheim et Bischheim, entraver celle Nord-Sud ainsi que l'accès à la Gare, entraver la desserte des quartiers Est de Strasbourg en même temps qu'on restreint la circulation sur l'avenue du Rhin, supprimer 468 places de stationnement et augmenter parallèlement son prix pour ce qui reste n'a rien d'anodin et ni d'équilibré à notre sens.

L'impact sur la vie quotidienne est jugé excessif et le projet n'a rien d'inclusif pour certaines catégories de personnes qui se sentent complètement oubliés.

C'est "un projet urbain ambitieux pour Strasbourg, et plus largement pour l'ensemble des communes concernées et pour l'ensemble de l'Eurométropole de Strasbourg".

La commission partage complètement l'idée que ce qui est prévu à Strasbourg et Schiltigheim (mise en défens deux villes contre les agressions automobiles extérieures) concerne un territoire bien plus vaste que les deux bans précités. Cependant nous ne retrouvons pas cet aspect dans le dossier. Celui-ci est logiquement conçu autour des voies à créer et des ouvrages à construire ou à modifier. Il donne l'impression que ces lourdes modifications n'ont pas d'influence sur le reste de l'espace dès qu'on s'en éloigne un peu. A titre d'exemple :

- Les schémas de circulation figurent de façon dispersée dans le dossier, sans couvrir la totalité du territoire et ne permettent pas d'imaginer facilement des itinéraires autres que de sortir de sa rue. Le plan complet n'a pas été mis à disposition du public sur les lieux d'exposition.
- Monsieur le maire de Niederhausbergen ne retrouve pas sa commune sur les schémas alors qu'il se sent concerné.
- On ne sait pas ce qui se passe place de Bordeaux.
- Le rôle de la gare de Strasbourg comme gare TGV et vecteur économique notable n'est pas abordé.
- On empêche le trafic de transit sur l'avenue des Vosges et en même temps on limite le débit de l'avenue du Rhin sans que cela soit évoqué dans le dossier.

Ainsi, on ne semble même pas s'être posé la question si ce projet allait avoir ou pas un impact sur la vie économique de Strasbourg. A titre d'exemple, y'a-t-il un risque de gentrification de l'avenue des Vosges ? Quel impact sur les professions libérales ?

De même l'enquête n'a eu lieu que sur les 4 communes où des travaux sont prévus et pas sur celles où des répercussions sont certaines.

Ce manque de prise en compte d'une vision d'ensemble nous paraît être une faiblesse du dossier.

Le réseau de tram est "arrivé à maturité, c'est donc l'intermodalité qui permettra de garantir les mobilités décarbonées dans le futur". (vidéo de M. A JUND dans les DNA)

Là encore, la commission peut parfaitement adhérer à ces objectifs mais constate que le projet mis à l'enquête n'y répond pas vraiment. La ligne Nord évite la gare de Bischheim (et aucune facilité n'est prévue dans le dossier pour améliorer sa desserte depuis l'Ouest et le quartier des Ecrivains) et ne va pas jusqu'à la gare de Strasbourg. Le seul point d'intermodalité est le terminus Poincaré à Bischheim où se rencontrent 4 lignes de bus et le tram : il manque un parking-relai, ce qui prive le tram d'une possibilité de voyageurs supplémentaires et ne réduit pas le flux de voitures vers la ville. On a vu aussi que l'aménagement de la gare dégrade plutôt les possibilités d'intermodalité.

Quant au sujet de la décarbonation, nous avons vainement cherché dans le dossier un quelconque aménagement permettant le développement des postes de recharges électriques. Cela aurait fait sens pour la politique climat et santé.

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

10.3. La sécurité générale

Ce sujet n'est abordé nulle part, ni dans le dossier, ni dans les contributions. Néanmoins nous pensons qu'il a son importance. La suppression de la fonction de distributeur de flux automobile de la place de Haguenau, la disparition de la faculté de circuler sur les boulevards au droit de la gare, l'interdiction de transiter sur l'avenue des Vosges et les obstacles mis sur les entrées et sorties de Schiltigheim rendent le modèle de circulation extrêmement fragile, sensible à tout incident accidentel ou provoqué.

Une manifestation sur la M 2350, un gros incendie, un plan blanc nécessitant de lourds moyens de secours, sans parler bien entendu d'un attentat ou d'un ordre d'évacuation et la ville se fige. Il n'est pas normal que ce point ne soit pas évoqué, étudié et que les accords des instances responsables, si ces accords ont été sollicités, ne soient pas au dossier.

11. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Nous arrivons à la conclusion de cette longue enquête à laquelle le public s'est fortement intéressé si on en juge par plus de 7000 contributions reçues, les 457 personnes ayant rencontré la commission durant la période de l'enquête et environ plus de 1000 personnes ayant participé à l'une ou l'autre des trois réunions publiques. Nous nous sommes forgé notre position après un examen attentif de l'ensemble des avis, contributions et documents mis à notre disposition ainsi que de plusieurs entretiens avec les responsables politiques qui ont souhaité nous rencontrer et des échanges avec l'équipe projet de l'EMS.

Il s'agit d'un dossier complexe avec plusieurs sous-projets parfois sans grand lien les uns avec les autres mais nous nous devons de conclure sur la globalité de ce qui est soumis à l'enquête. La notion de « projet » tel que défini par le Code de l'environnement interroge. Bien que le projet contienne un « fourre-tout » de plusieurs types de travaux et aménagements, certains sont étonnement sortis du dossier alors qu'ils sont essentiels pour former un « tout » d'un point de vue mobilité. Quid des travaux aux Halles, pourtant composante du dossier d'avant-projet du Tram Nord ? Pourquoi ne pas parler de l'arrière gare, certes portée par la SNCF mais dont il est impératif qu'elle soit mise en service avant de supprimer le parking voitures actuel ?

En premier lieu, nous pouvons regretter que la qualité des concertations menées antérieurement n'ait pas permis d'aboutir à un compromis et pris en compte l'expression populaire. Certains outils ou aspects du projet (devenir des lignes de bus, plans de circulation...) auraient mérité d'être plus partagés et plus travaillés avec les collectifs et riverains avant l'enquête publique.

Le projet apparaît très clivant au sein même des élus de l'EMS, qui nous ont dit ne pas avoir eu accès à des documents essentiels ou avoir découverts certains pans du projet tardivement. Les « séquelles » de la concertation, jugée insincère et biaisée s'est ressentie dans les contributions de l'enquête publique.

Les interrogations auxquels l'EMS n'a pas répondu, par exemple pour certains commerçants ou entreprises se sont traduites en inquiétudes légitimes.

Nous considérons que cette concertation n'est pas aboutie.

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

La partie la plus utile de ce dossier est sans aucun doute la ligne de tram en direction du Nord, Schiltigheim et Bischheim. Sans constituer une révolution car ces quartiers sont déjà desservis par le bus C9 selon strictement le même itinéraire, cela serait néanmoins une amélioration en termes de confort et régularité, pour les habitants de l'Ouest des communes. Cependant, il est regrettable que le tracé choisi ne relie pas le quartier des Ecrivains au centre de Schiltigheim et principalement à la médiathèque ce qui ferait vraiment sens, ni s'approche de la gare de Bischheim pour une meilleure intermodalité. Le tronçon en voie unique est un handicap mais la géométrie des voies dans la ville ne permet certainement pas de l'éviter quel que soit le parcours choisi. Deux points particuliers ne sont toutefois pas admissibles à notre sens, le terminus pratiquement dans l'entrée d'un immeuble et sans parking-relais et la station Wilson placée sur un trottoir ce qui rend la circulation des piétons dangereuse.

Nous avons apprécié la belle place faite globalement au mode de déplacement "vélo", et nous trouvons très pertinent l'enjeu de sécuriser et d'assurer la continuité des pistes cyclables. C'est un impératif pour réduire le risque accidentogène mais nous regrettons que cela se fasse au détriment quasi systématique de la circulation automobile, toujours nécessaire pour une partie notable de la population (personnes âgées, familles avec enfants et besoins professionnels).

L'autre branche du tram par l'avenue des Vosges n'a guère d'intérêt en termes de transport de personnes. Le tram n'ayant qu'une station sur cette longue avenue, la desserte actuelle par les 3 stations de la ligne de bus 10 est meilleure. Les habitants de la Robertsau ont plus d'utilité à aller sans correspondance en centre-ville, à leur lycée de secteur ou aux campus universitaires que, de temps en temps, à la Gare. La desserte en directe de la Gare vers les universités existe déjà (ligne C) et celle du Parlement également par une ligne de bus BHNS récente (bus électriques et confortables). Ce mode de transport est plus facilement adaptable aux pointes liées au début et fin de sessions. Et si la desserte directe en tram du Parlement est vraiment un impératif, il existe sans aucun doute des tracés alternatifs.

Le parti d'aménagement de la gare et de ses alentours est selon nous une erreur : l'accès automobile à la gare (autre que taxis et véhicules officiels) sera au mieux difficile, souvent impossible. Etant donné le poids de cette gare en termes de fréquentation voyageurs encore amené à s'accroître, il aurait été plus pertinent d'ouvrir la gare plutôt que de fermer ses accès. Si les usagers du Réseau express métropolitain européen (REME) trouvent des facilités cyclistes très améliorées (parking et pistes) les usagers grandes lignes autres que strasbourgeois et les personnes devant se faire accompagner (familles et personnes âgées) sont bridés dans leur atteinte à la gare et aux quais. Un choix aussi clivant ne peut être validé. Nous avons noté aussi que la position des terminus de tram aurait pu être plus fonctionnelle et que la desserte en tram à partir de la gare ne s'améliore pas sensiblement.

Nous sommes dubitatifs sur l'impact significatif annoncé sur la qualité de l'air. Certes la route de Bischwiller piétonnisée ou la stricte avenue des Vosges délestée en grande partie de sa circulation de transit devraient voir des améliorations mais une bonne partie des inconvénients apparaîtront ailleurs sur les voies métropolitaines, sur le boulevard Clémenceau, axes déjà pollués en ville ou sur l'avenue de la 2^{ème} Division Blindée qui, de quartier tranquille et verdoyant se transformera en voie de transit à plus de 5000 véhicules/jours.

L'amélioration globale ne pourra être que faible, et l'annonce du report de 2 ans de l'interdiction des Crit'Air3 et l'abandon du parking-relai en terminus pour inciter à l'utilisation du tram nous semble contradictoire avec les objectifs annoncés.

Les entrées et sorties de Strasbourg et Schiltigheim en voitures sont fortement modifiées et drastiquement contraintes : quasi-obligation d'emprunter la M35 pour regagner Schiltigheim en venant du Sud et d'emprunter la M2350 et la place de Bordeaux et ses encombrements pour entrer ou sortir de Strasbourg quartiers Est et centre (préfecture, tribunal...). L'idée permanente de brider le transit conduit à des plans de circulations par tout petits quartiers, donnant une sensation d'isolement, des itinéraires longs et compliqués pour desservir des services publics. L'accès à la déchetterie relève du casse-tête. L'impact sur l'activité économique est soit sous-évalué, soit non évalué du tout, et l'affirmation maintes fois réaffirmée que ces questions se sont toujours posées à chaque extension de tram et que jamais aucun dommage n'a été constaté relève plus de la méthode Coué que d'une approche un minimum raisonnée.

Nous ne pouvons soutenir le projet de piétonnisation de la route de Bischwiller à Schiltigheim tel qu'il nous a été présenté. Placé à une extrémité de la ville et sans connexion avec le centre historique du vieux Schilick, il ne saurait répondre à l'objectif affiché de créer ou d'étendre une centralité. L'aménagement perturbe profondément le tracé du bus C3, bus essentiel pour les communes du Nord, et désorganise l'accès aux transports en commun dans le quartier. Nous pensons que l'avenir des commerces de cette rue est fortement compromis car leur accès deviendra très difficile sans transport en commun et sans parking.

De la même façon, le parti d'aménagement de l'avenue des Vosges conduit à une plus grande tranquillité mais aussi à une suppression massive de places de stationnement, partiellement compensées en nombre (mais sans bénéficier d'aucune priorité) par le parking Kablé excentré. Nous pensons qu'il s'agit d'une modification considérable et subie du mode de vie de milliers d'habitants sans qu'ils en ressentent un bénéfice certain. Les questions de sécurité notamment comment rejoindre son domicile depuis ce parking pour certaines catégories de personnes (femmes seules, personnes âgées...) ont été complètement éludées. Le prix de ce parking annoncé en réunion publique apparaît comme un frein.

Le « parc » de Haguenau constitue à notre sens une amélioration de l'existant pour les piétons et les cyclistes par rapport au square actuel enserré autour d'un échangeur routier. Ce grand parc urbain à aménagement qualitatif que ce soit d'un point de vue biodiversité ou paysager apporte des bénéfices en termes de corridor écologique, diminution des îlots de chaleur et répond à un objectif de nature en ville.

Nous pouvons saluer l'amélioration de ce parc en termes de taille et d'accès tout en regrettant que le chiffre de superficie annoncé (16 ha) soit surestimé avec une intégration de zones à usage non récréatif tel que le cimetière Sainte-Hélène.

La démolition prévue du viaduc n'a aucun rapport avec le projet du tram : il s'agit d'une décision de nature symbolique et esthétique, couteuse à la fois en travaux de démolition et en travaux de réaménagement de l'autre côté du faisceau ferroviaire car la fonction qu'il remplit est indispensable (sortie de Strasbourg vers le Nord). Nous ne la jugeons pas pertinente.

Les modifications des accès à Strasbourg entraînent des conséquences bien au-delà des quatre communes où l'enquête a eu lieu, les habitants n'ont eu aucune autre information que

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

celle fournie par la presse et la communication institutionnelle de l'EMS et pourtant ils sont concernés. Nous estimons qu'il aurait été judicieux d'élargir nettement le périmètre géographique de l'enquête.

Sur le plan réglementaire, nous relevons également que bien que le dossier affirme sa compatibilité avec le SCoT, celui-ci prévoit une extension du réseau de tram manifestement sur les boulevards Nord assurant ainsi une desserte future de l'Orangerie, du quartier des Quinze, et non par l'avenue des Vosges. De même, le PLUi interdit le report de trafic sur la M35 pour préserver les gains apportés par l'ouverture du Contournement ouest de Strasbourg (ex GCO). Le projet prévoit le contraire et cet aspect ne fait pas partie des points évoqués au titre de la modification du PLUi.

Aucun élément ne vient conforter l'idée que l'aménagement prévu de l'avenue des Vosges est compatible avec le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur de la Neustadt.

Sans connaître ni les consignes préalables exactes, ni l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France sur le projet, nous considérons que l'abattage de plus de deux cents mètres d'arbres d'alignement, avec certes une reconstitution mais décalée, impacte lourdement l'esthétique de l'avenue et doit être évité.

Le coût est élevé mais pourrait être supporté par les finances de l'EMS. Cependant certaines dépenses ne sont pas essentielles pour le projet de tram et pourraient être évitées surtout dans une période où la prudence financière est de mise. Les collectivités qui protestent contre les restrictions budgétaires annoncées devraient afficher plus de cohérence.

Pour finir, nous estimons que les avantages promis par la réalisation de ce projet sont insuffisants vis-à-vis des multiples inconvénients que ressentiront des milliers de personnes et cela pour une dépense certaine. Cette orientation générale de notre avis ne peut que se trouver renforcée par le constat que les aménagements de voirie rendent impossible la gestion de la sécurité de la cité, déplacement d'importants moyens de secours sur des **itinéraires sûrs et multiples.**

* *
*

En conséquence, après avoir analysé et apprécié l'ensemble des aspects portant sur la déclaration d'utilité publique du projet de développement du réseau du tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, la commission d'enquête émet un,

AVIS DEFAVORABLE

Sélestat le 09 décembre 2024

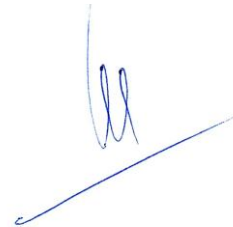
Président
Jean ANNAHEIM



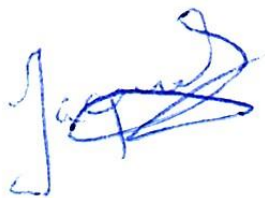
Membre
Julie MAHLER-KNEPLER



Membre
Michel LAFOND



Membre
Farida JACQUELIN



Membre
Frédéric WALTER



Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE PORTANT SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLUi DE L'EUROMETROPOLE DE STRASBOURG ET EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLUi

1. Rappel de l'objet de l'enquête

Le volet de la présente enquête publique unique porte sur la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de l'Eurométropole de Strasbourg (EMS) établie dans le cadre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique de l'opération.

Cette mise en compatibilité porte sur les thématiques suivantes :

- Le règlement graphique
 - Modification / suppression des emplacements réservés.
 - Modification des emprises de certains espaces plantés à conserver ou à créer (EPCC).
- L'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP Déplacements) portant sur la hiérarchisation du réseau viaire.
- Mise à jour des zones de surveillance de la qualité de l'air délimitées au plan de vigilance, en cohérence avec l'évolution présentée de la hiérarchisation du réseau viaire.

Le territoire concerné par le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, est couvert par un deuxième document d'urbanisme qui est une particularité. En effet, outre le PLUi, le Plan de Sauvegarde de Mise en Valeur (PSMV) couvre le site patrimonial remarquable de la Grande-Île et le cœur de la Neustadt. Il s'agit d'un document spécifique d'urbanisme de portée réglementaire qui vise à préserver et mettre en valeur le patrimoine architectural, urbain et paysager de ces zones emblématiques de la ville.

Le dossier mentionne que la compatibilité du projet avec le PSMV a été vérifiée.

2. Déroulement et enseignement de l'enquête

2.1. Information du public

Les éléments d'informations concernant le volet de cette enquête ont été porté à la connaissance du public dans la publicité légale et au travers de tous les vecteurs de communications mis en œuvre dans le cadre de l'enquête publique unique. Préalablement et conformément à la réglementation, ce projet de mise en conformité a fait l'objet d'une concertation préalable. A son issue, et bien que cela ne constitue en aucun cas un vote, plus de 90% du millier de contributeurs ont exprimés un avis défavorable, ce que le compte rendu de l'EMS relate sous le terme, très atténué, de « des avis divergents se sont exprimés ».

2.2. Participation du public

La thématique de la mise en compatibilité du PLUi a été abordée dans 89 contributions du public. La commission relève qu'une très large majorité des contributeurs font part d'une opposition aux évolutions proposées. Toutefois, ce sujet a été très rarement évoqué par les intervenants lors des permanences.

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

Il en de même au cours des trois réunions publiques où le PLUi a uniquement été mentionné dans le cadre d'un emplacement réservé, de la modification n° 2 et en termes de document de planification.

2.3. Le dossier mis à l'enquête publique

La mise en compatibilité du PLUi est présentée dans une trentaine de pages dans la pièce K du dossier d'enquête. La présentation et le contenu des différentes thématiques développées, sont suffisamment clairs et explicites pour apporter au public tous les éléments d'informations nécessaires à une bonne compréhension des enjeux du projet.

3. Avis de la MRAe et mémoire en réponse à l'avis de la MRAe du pétitionnaire

L'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale sur l'évaluation environnementale de la Mise en compatibilité du PLUi de l'EMS relatif au projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim est globalement favorable. Elle conclut sur ce volet : « *L'Ae considère que la mise en compatibilité du PLUi ici présentée n'est pas susceptible d'avoir des impacts sur l'environnement au-delà des impacts du projet lui-même* ».

Elle émet cependant 3 recommandations :

- **Justifier la compatibilité du projet avec l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) du secteur "Alsia" à Schiltigheim.**

Réponse du maître d'ouvrage

Les dispositions (bornes d'accès d'entrée et de sortie) mises en place sur la route de Bischwiller permettent l'accès du secteur Alsia à Schiltigheim. Le projet de Tramway vers le Nord est donc compatible avec l'actuelle Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) de ce secteur.

Commentaires de la commission d'enquête

La voie secondaire débouchant sur la route de Bischwiller prévue dans l'OAP du secteur d'aménagement Alsia prévu au PLUi n'étant pas à ce jour réalisée, cette dernière n'est pas retranscrite dans le plan de circulation transmis par l'EMS. Néanmoins, ce plan de circulation permet de vérifier qu'une desserte automobile via la route de Bischwiller de ce secteur reste possible techniquement, à condition de ne pas opérer du même principe de rue en impasse que celui établi pour une majorité des voies perpendiculaires à la route de Bischwiller.

Pour cela, l'aménagement de la route de Bischwiller, notamment en termes d'emplacement des plantations, de mobilier urbain doit prendre en considération la potentielle nécessité d'un débouché de voie secondaire en entrée et sortie depuis le site Alsia. Dans la mesure où ce débouché est figuré dans l'OAP en lieu et place de l'un des actuels accès au site, cela ne devrait pas poser de difficultés particulières.

La seconde issue de cette voie secondaire à créer, prévu dans l'OAP au sud, paraît, quant à elle compromise dans la mesure où elle déboucherait sur une voie de cheminement piéton / cyclistes mais qui est d'ores et déjà réalisée en dehors du programme Tram nord.

La commission note toutefois que le fait que l'accès à l'entreprise Alsia soit « limité » avec le projet de piétonnisation remet en cause la pérennité de cette entreprise sur ce secteur.

- **Mettre à jour les zones de surveillance de la qualité de l'air délimitées au plan de vigilance en cohérence avec les modifications de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) thématique "déplacement".**

Réponse du maître d'ouvrage

L'EMS répond à cette requête par une proposition d'évolution du dossier en conséquence. Sont introduites dans le dossier une mise à jour du plan de vigilance qualité de l'air en indiquant que la distance du secteur de surveillance de la qualité de l'air aux abords des axes routiers ayant fait l'objet d'un reclassement vers le niveau supérieur de la hiérarchisation est réévaluée. Cependant, concernant les axes routiers ayant fait l'objet d'un reclassement en rang inférieur, l'EMS fait le choix de ne pas procéder à une mise à jour avant mise en service effective de l'infrastructure.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête souscrit au principe de précaution mis en avant par l'EMS pour justifier le fait de retarder la mise à jour du zonage lié à la qualité de l'air du plan de vigilance en ce qui concerne les voies faisant l'objet d'un reclassement inférieur dans la hiérarchisation du réseau viaire.

- **Renforcer les prescriptions du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg en faveur de la biodiversité et plus précisément des arbres, des espaces verts préservés, plantés ou créés par le projet et des trames vertes qu'ils doivent contribuer à constituer.**

La MRAe recommande également, au fur et à mesure des aménagements d'espaces verts liés aux prolongations des lignes de tramway, de mettre à jour la trame verte urbaine de l'agglomération.

Réponse du maître d'ouvrage

L'EMS indique que le PLUi pourra identifier les espaces en faveur de la biodiversité une fois le projet de tram Nord réalisé et les aménagements végétalisés réalisés.

Commentaires de la commission d'enquête

La demande de la MRAe exprime ici l'intention de consolider les mesures de compensation et de renforcement de la trame verte urbaine proposée dans le projet Tram nord. Le PLUi étant un document réglementaire soumis à évaluation, l'inscription au sein de ce dernier d'une protection particulière des arbres et espaces verts identifiés dans le projet, notamment au titre de l'article L 151-23 du code de l'urbanisme, permettrait une garantie supplémentaire dans la réalisation et le suivi de ces mesures favorables à la biodiversité. Cette demande émane très certainement du constat d'un certain décalage récurrent entre les projets annoncés et les réalisations effectives en matière de plantation et de préservation des espaces de nature en ville. Elle semble à ce titre relativement légitime.

Néanmoins, le stade d'avant-projet du dossier présenté implique que des ajustements et modifications soient susceptibles d'intervenir encore avant la phase de réalisation du projet. Des précisions, notamment en termes de localisation des différentes composantes de l'infrastructure et des projets connexes pourraient être amenées à être apportées ultérieurement. En cas d'évolution du projet impactant des espaces verts et plantations ainsi entérinées dans le PLUi, se poserait alors le problème d'une conformité réglementaire mettant à mal toute adaptation du programme.

Pour ces raisons, la commission d'enquête considère pertinent le choix de l'EMS de retarder la mise en compatibilité du PLU à la réalisation définitive du projet. Elle prend néanmoins note de l'intention engagée du maître d'ouvrage de procéder à ce type de mise en protection complémentaire par le document d'urbanisme.

4. Réunion d'examen conjoint des personnes publiques associées du 21/03/2024 relatif à la mise en compatibilité du PLUi

La réunion d'examen conjoint du projet de mise en compatibilité du PLUi avec l'opération à déclarer d'utilité publique s'est déroulée le 21 mars 2024. Elle a été organisée par les services de la Direction Départementale des Territoires (DDT) et avait pour but l'examen des conséquences du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim sur les dispositions du PLUi de l'EMS.

Cette réunion a été l'occasion pour les élus des communes concernées par le projet, étendues aux communes de Niederhausbergen et de Souffelweyersheim, de se prononcer sur le dossier.

Les observations qui émanent d'une majorité de ces élus concernent essentiellement les problématiques de plan de circulation à l'origine des évolutions de hiérarchisations des voies inscrites dans l'OAP déplacements du PLUi.

En effet, il est principalement fait état de problèmes de capacités de voiries et de risques d'engorgement suite à la réorganisation des circulations et créations de nouveaux accès ou sortie d'autoroute au niveau de Bischheim, Hœnheim et Schiltigheim.

Madame la maire de Schiltigheim y présente quant à elle les aspects positifs du projet pour la desserte de zones stratégiques et la philosophie du plan de circulation envisagé.

Dans un deuxième temps, le débat prend une tournure plus technique d'échanges entre les services de l'Etat et autres acteurs institutionnels, report des avis transmis et les services de l'EMS.

L'ARS (Agence Régionale de Santé) recommande une mise à jour des zones de dépassement effectif ou potentiel de la qualité de l'air indiquées au plan de vigilance du PLUi après mise en œuvre du projet. Dans l'attente des zones de surveillance de la qualité de l'air délimitées au plan de vigilance déterminées en fonction de la hiérarchisation des voies inscrites au PLUi, ces dernières sont à mettre à jour pour une mise en application des mesures de protection dans le cadre de la mise en compatibilité du PLUi.

L'ARS souligne également la vigilance à porter aux problématiques d'allergies en fonction des essences d'arbres plantées, au-delà des prescriptions réglementaires du PLUi.

Un avis de l'ABF invite à travailler l'intégration du projet (stationnement et arrêts de transports en commun, végétalisation) et l'absence d'atteinte au patrimoine, tant au sein du PSMV que sur des secteurs plus sensibles, l'intégration de la nouvelle bretelle de sortie d'autoroute avenue de la 2^{ème} Division blindée étant citée.

La DDT interroge l'EMS sur le statut d'un tronçon de la route de Bischwiller et sur la nécessité de mettre à jour l'OAP dédiée au secteur Alsia à Schiltigheim. Elle relève qu'une précision sur la mise à jour de la carte des zones de stationnements reportée à une procédure ultérieure peut être apportée pour informer de l'entrée en vigueur dès l'approbation de la DUP de la zone II de stationnement autour des futurs arrêts de tramway.

Enfin la DDT évoque quelques précisions, rectifications ou propositions de compléments à apporter au dossier puis expose les suites de la procédure.

Commentaires de la commission d'enquête

La retranscription de ces échanges permet à la commission, après avoir pu prendre connaissance du point de vue des élus concernés sur le projet à l'occasion de rencontres particulières, d'échanges lors des permanences, ou encore de contributions transmises, de s'apercevoir que les questions ou inquiétudes soulevées par certains de ces élus l'ont d'ores et déjà été au moment de cette réunion.

Les attentes d'un plan de déplacement incluant un périmètre plus large au nord de l'agglomération cristallisent les débats ainsi qu'un manque d'association des communes dans l'élaboration de ces mesures.

Les services techniques de l'EMS indiquent que ces éléments figurent dans le dossier quand les élus continuent de revendiquer la nécessité d'une vision plus globale et partagée en ce qui concerne l'organisation des circulations à l'échelle de l'agglomération, au moins sur la partie nord, ainsi qu'une concertation mieux structurée. Les mêmes problématiques ont pu être répétées au moment de l'enquête.

La commission d'enquête relève que le manque de communication réel ou ressenti, et de compréhension soit des attentes, soit des informations transmises, constitue un point sensible qui nuit fortement à l'adhésion au projet. Elle partage également le fait que le plan de circulation fourni dans le cadre du dossier enquête, qui plus est en plusieurs planches distinctes et uniquement zoomé sur le périmètre DUP, ne constitue en aucun cas un plan de déplacement global permettant d'appréhender les conséquences en matière de report de circulation qui vont bien au-delà du périmètre DUP.

En ce qui concerne le reste des échanges, la commission retient les points suivants :

- La CCI demande des compléments sur le volet économique. Ces conséquences sont peu évoquées dans le dossier d'enquête. Cela a été détaillé dans les conclusions relatives à la procédure de DUP.
- La retranscription synthétique de la position ABF ne nous donne pas d'indication précise sur son avis : le maître d'ouvrage apporte peu d'information sur la sécurisation de son projet vis-à-vis des prescriptions ABF qui ont nécessairement été discutées car le projet se situe pour partie au sein d'un PSMV. D'ores et déjà, la suppression de 200 m d'alignement d'arbres au niveau de l'avenue des Vosges évoqué dans le mémoire en synthèse et sa replantation en décalé nous semble un point majeur de faiblesse du projet.

- La SNCF demande le maintien à ses accès techniques. Ce sujet n'a pas soulevé de remarque lors de l'enquête et l'EMS n'a relaté aucune difficulté pour répondre à cette demande.
- L'ARS souhaite une mise à jour des zones de dépassement de la qualité de l'air et l'utilisation d'essences non allergènes dans les plantations. Ces points ont été pris en compte et ont fait l'objet de réponses satisfaisantes de l'EMS.

La commission s'étonne que des avis plus détaillés n'aient pas été transmis tout au long de l'élaboration du dossier de la part des différentes PPA et que cette seule réunion d'examen conjoint sur la question de la compatibilité du PLUi ne soit reportée en tant qu'avis aux pièces du dossier d'enquête tant sur le sujet de la Mise en compatibilité du PLUi seule, que sur le volet DUP plus généralement.

5. Mémoire en réponse de l'EMS relatif au PV de synthèse de la commission d'enquête - questions portant sur la mise en compatibilité du PLUi de l'EMS

La commission a formulé plusieurs demandes de précision sur le volet compatibilité du projet avec le PLUi dans son PV de synthèse.

Les différents sujets d'interrogation sont :

- La compatibilité avec le POA Déplacements et notamment l'objectif de « *Réduire de manière importante le trafic sur l'A35* ». Cet objectif est également repris dans le PADD du PLUi et dans le Plan de Protection de l'atmosphère (PPA).
- Un projet de BHNS sur l'avenue des Vosges évoqué dans la modification n°4 du PLUi en lieu et place d'un projet de tramway.
- La concertation portant sur la mise en compatibilité du PLUi notamment dans la hiérarchisation des voies.

Ces sujets sont repris ci-après et un avis de la commission d'enquête sur la réponse formulée par le maître d'ouvrage est donné sur chacun des points soulevés.

5.1. Sur l'objectif de réduction du trafic sur l'A35 désormais M35 et sa compatibilité avec les documents d'urbanisme

Les documents d'urbanisme traitant d'un objectif de réduction du trafic sur la M35 sont :

- **Le POA Déplacements** qui prévoit les dispositions suivantes :

Page 168 du POA

« L'usage de l'automobile sur l'A35 doit être réduit pour des raisons de qualités de l'air et de vie pour les habitants du cœur métropolitain, une part importante de ceux-ci étant situés dans une zone de vigilance du Plan de Protection de l'Atmosphère. »

Page 176 du POA

*« 3. Réduire de manière importante le trafic sur l'A35 et sur la route du Rhin
Le plan de protection de l'atmosphère (PPA), approuvé par arrêté préfectoral le 4 juin 2014, requiert un assainissement rapide de la qualité de l'air le long de ces deux axes très chargés de l'agglomération pour réduire les niveaux d'exposition à la pollution de population situées dans la zone de vigilance du PPA pour des raisons de santé publique, les niveaux de concentrations de polluants doivent redevenir compatibles avec un développement urbain et avec les directives européennes. »*

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

Page 182 du POA

« Par ailleurs, les enjeux de santé publique liés à la pollution atmosphérique imposent une réduction importante du trafic sur cette même infrastructure, de l'ordre de 40 000 véhicules/jour. ».

Page 261 POA – Action IX.3 : Adapter les axes routiers et les flux automobiles pour réduire les pollutions générées par la voiture – Objectifs de la mesure :

« Pour le réseau autoroutier spécifiquement :

- *Optimiser le fonctionnement du réseau autoroutier de façon à réduire l'acuité des problèmes de pollution et ainsi de respecter les seuils réglementaires en vigueur d'ici 2015 à la station de suivi « Strasbourg A35 », avec :*
 - *une concentration annuelle moyenne en NO₂ inférieure à 40 µg/m³,*
 - *moins de 35 journées par an pour lesquelles les concentrations journalières moyennes en particules fines PM₁₀ dépassent le seuil de 50 µg/m³,*
 - *une concentration annuelle moyenne en particules fines PM₁₀ inférieure à 20 µg/m³.*
 - *Participer à l'objectif global de baisse de trafic sur l'autoroute A35 de 30 % d'ici 2030.*

Une diminution de 40 000 véhicules/jour sur la section centrale de l'A35 permettrait de régler les dépassements de valeurs limites pour la santé de la pollution atmosphérique liée au trafic dans le corridor de l'infrastructure. »

- **Le PADD du PLUi** qui évoque également cette orientation d'une réduction des trafics sur l'autoroute au niveau de la centralité strasbourgeoise.

Page 38 – 2.3. La maîtrise des risques, pollutions et nuisances – Maîtriser les pollutions et nuisances – Orientation n°2 : réduire l'exposition aux pollutions atmosphériques :

« La limitation de l'exposition de la population et plus particulièrement certains publics sensibles à des niveaux de pollution de l'air trop importants est également une des orientations poursuivies. Dans cette logique, certaines opérations devront être organisées et conçues en fonction des objectifs de réduction de la pollution de l'air, dans un enjeu de santé publique.

Ces orientations se traduisent notamment :

- *Par la réduction du nombre de véhicules circulant sur l'axe autoroutier A35/A4 qui traverse la métropole et plus généralement à travers les orientations générales des politiques de transport et déplacements (Partie 3.2) ; »*

- **Le Plan Climat de l'EMS** qui inscrit un Objectif de transformation de la M35 :

Page 45 : *« Préserver le gain de capacité procuré par le Contournement Ouest de Strasbourg (COS) en évitant un appel de trafic ».*

Le Plan de Protection de l'atmosphère (PPA) appuie également ses actions sur le principe de *« Réduire de manière importante les trafics sur l'A35 »*

Dans son mémoire en réponse au PV de synthèse, l'EMS justifie la compatibilité aux différents documents d'urbanisme :

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

- Pour le POA Déplacements :

« C/Compatibilité avec le POA (Programme d'Orientations et d'Actions) Déplacements du PLUi.

L'analyse de la compatibilité du projet Tram Nord avec le POA Déplacements du PLUi est présentée en pages 36 et 37 de la pièce K du dossier d'enquête publique.

Le projet Tram Nord répond bien aux objectifs globaux du POA (p. 219 et 220) propres aux problématiques de mobilité, à l'horizon 2030 :

- Diminuer l'usage individuel de la voiture ;*
- Compléter le panel des alternatives à la voiture particulière ;*
- Augmenter les distances parcourues à vélo en intégrant des itinéraires piétons cycles ;*
- Repenser l'urbanisme en lien avec les transports : gestion du stationnement, la desserte des nouveaux projets urbains...*

De plus, le projet Tram Nord répond pleinement aux fiches actions suivantes évoquées dans le POA Déplacements :

- Action n°2 du thème III définissant les principes d'extension du réseau de Transports en commun structurant, avec la « création d'une nouvelle ligne structurante de transport reliant Bischheim, Schiltigheim et Strasbourg via la route de Brumath, vers Souffelweyersheim, voire Vendenheim, » dans sa phase 2 (2021 -2030).*
- Action n° 1 du thème IV définissant les principes d'optimisation et de compléments au maillage routier. Cette action comprend notamment la création et la requalification de voiries structurantes à l'échelle de l'Eurométropole comme la M35 (ex-A35). Cette fiche évoque également le réaménagement de l'échangeur de Hœnheim afin d'y permettre un accès à l'A4/A35 en direction du sud, action prévue dans le cadre du projet Tram Nord.*

Il s'ensuit que le projet Tram Nord est compatible avec le POA Déplacements du PLUi de l'Eurométropole. »

Commentaire de la commission d'enquête :

La commission d'enquête constate que le projet de Tram nord répond aux orientations globales du POA Déplacements précitées.

Elle relève toutefois que certains points de compatibilité avec le PLUi de l'EMS, notamment avec le Programme d'Orientations et d'Actions Déplacements, auraient dû faire l'objet d'une analyse plus particulière.

Ainsi, le rapport de compatibilité du projet avec l'orientation plusieurs fois déclinées au sein du document de limiter le trafic sur l'autoroute A35 pour réduire la circulation de 40 000 véhicules/jour par rapport à celle constatée au moment de l'élaboration du PLUi (environ 160 000 véhicules/jour à hauteur de Cronenbourg) n'est pas démontré.

Sur certains tronçons de la M35, le projet prévoit en effet un report de trafic sur cette autoroute impliquant une augmentation de la fréquentation.

Ces aspects du projet auraient selon nous mérité d'être évoqués dans l'esprit d'une démonstration de la compatibilité.

- Pour le PADD du PLUi

Sur la nécessité de limiter le trafic routier sur l'A35 pour des raisons de qualités de l'air et de vie et objectif de diminution de 40 000 véhicules/jour affiché à l'horizon 2030, l'EMS répond :

« Le projet de Tram Nord contribue à l'atteinte de cet objectif global, le développement du réseau de tramway étant l'une des solutions permettant de réduire le nombre de véhicules en approche de l'agglomération.

Il va notamment s'articuler avec le développement du transport ferroviaire de voyageurs en ce qu'il permettra d'écouler les flux attendus en gare de Strasbourg. Le développement du mode ferroviaire, notamment via le Réseau Express Métropolitain européen (REME) vise en effet à offrir une solution de mobilité alternative à des flux de transport du quotidien qui empruntent notamment la M35.

Selon les prévisions de trafic, qui comparent la situation actuelle à l'horizon 2027 avec le Tram Nord, les volumes de circulation sur la M35 marquent une légère diminution, sauf sur une petite partie de la section centrale.

La poursuite du déploiement du REME, la mise en oeuvre d'un contrôle sanction automatisé du covoiturage, le développement de l'usage de la plateforme de covoiturage « Aut'hop », les plans de déplacements entreprises (PDE), le déploiement progressif de la Zone à Faible Émissions sont autant de leviers complémentaires pour atteindre cet objectif mais difficilement modélisables. »

Commentaire de la commission d'enquête :

La réduction de la baisse de trafic sur la M35 est rendue nécessaire pour réduire la pollution de cet axe. La philosophie du plan de circulation du Tram Nord consiste à réduire le trafic de transit sur certains grands axes structurants (route du Général de Gaulle, route de Bischwiller, avenue des Vosges) et à reporter ce trafic vers les voies métropolitaines (M2350 et M35).

En ce sens, elle ne nous semble pas aller dans le sens d'une diminution du trafic sur la M35. Pour justifier du rapport de compatibilité, le porteur de projet se positionne sur la politique générale portée par l'exécutif au sein de l'Eurométropole de Strasbourg. Hormis le déploiement du REME, les autres points ne sont pas abordés dans le dossier d'enquête.

L'absence de parking relais et le décalage de la ZFE de 2 ans récemment rendue publique sont deux renoncements qui nous apparaissent contradictoires avec les objectifs de réduction de la pollution.

Si le porteur du projet estime que le projet n'est pas en contradiction avec cette orientation du PLUi en relevant une diminution de la fréquentation autoroutière au global, il est cependant attendu que soit évoqué le fait que les prévisions fassent état d'une augmentation des trafics sur certains tronçons de l'autoroute.

En cela, la commission estime que le dossier de mise en compatibilité présente des lacunes dans le traitement de la compatibilité du PLUi du fait qu'elle n'aborde pas des aspects du projet pour lesquels la question de la compatibilité mérite une analyse détaillée et la démonstration que le rapport de compatibilité serait respecté.

D'autant que d'autres documents cadres relayent le même objectif en ce qui concerne la diminution de la circulation sur cette partie centrale de l'autoroute.

5.2. Sur un projet de transport en commun en site propre de type BHNS annoncé avenue des Vosges dans le cadre de la modification n°4 du PLUi

Dans la pièce K du dossier d'enquête publique, il est indiqué que la procédure de mise en compatibilité du PLUi de l'EMS a fait l'objet d'une vérification des points de non-compatibilité éventuels entre le projet et le document de planification en vigueur au moment de la rédaction du dossier d'enquête. Il est néanmoins expliqué que le PLUi étant en cours de modification dans le cadre de la procédure de modification n°4 alors en enquête publique au moment de la constitution du dossier (enquête publique organisée du 04 septembre au 06 octobre 2023), il a été procédé à : *"une analyse quant à la nécessité d'une mise en compatibilité a été réalisée sur la base du dossier de la modification n°4 mis à l'enquête publique. En l'état, la modification n°4 apporte de nombreux nouveaux éléments dans le PLUi qui n'ajoutent pas de contraintes vis-à-vis du projet de tramway vers le Nord"*.

La commission s'est interrogée sur le fait que le point n°109 de la modification n°4 n'ait pas fait l'objet d'une mise en perspective particulière avec le projet de Tram nord. Ce point n'est pas évoqué dans le dossier de mise en compatibilité. Or, ce point de modification concerne le volet Transport collectif du Plan de Déplacements Urbains du PLUi et la mise à jour des cartes figurant au Plan d'Orientations et d'Actions du PLUi afin d'y faire figurer les projets de transports en commun en site propre actés ou à venir en cohérence avec le Schéma Directeur.

Parmi ces mises à jour :

- *"passage en tracé « en projet » de l'axe de Bus à haut niveau de service (BHNS) le long de l'avenue des Vosges",*
- *"passage en « tracé envisagé » de l'axe BHNS le long du boulevard Clémenceau"*

Modifications qui se traduisent par une évolution des cartes n°7 intitulée « réseau structurant en site propre programmé sur la période 2021 – 2030 » et n°8 intitulée « Tracés possibles pour les futurs transports en commun structurants / en site propre à long terme » du POA Déplacements.

L'EMS répond :

« La modification n° 4 du PLUi est entrée en vigueur le 9 juillet 2024. Elle est antérieure à la procédure de mise en compatibilité du PLUi qui accompagne ce projet. Cette dernière emportera donc bien mise en compatibilité du PLUi dans sa dernière version issue de la modification n°4.

Il n'y a donc aucun risque d'incohérence. »

« Le dossier mis à disposition du public sur le projet de Tram Nord à l'automne 2024 a fait l'objet de consultation préalablement à l'enquête publique. Celle-ci s'est déroulée du 2 au 19 janvier 2024 puis a été délibéré le 9 février 2024.

A cette date, la procédure de modification n°4 n'était pas finalisée et donc pas encore opposable. Une fois la DUP prononcée, c'est bien le PLU à jour de la modification n°4 du PLU qui fera l'objet de la mise en compatibilité.

L'Eurométropole de Strasbourg précise que le PLU affichait d'ores et déjà les tracés Route de Bischwiller et Avenue des Vosges pour le passage d'un Transport en commun en site propre (TCSP), avant la modification n°4 du PLU ...

Par ailleurs, l'évolution des cartes n°7 et n°8 du POA vise à la mise à jour globale du PLU pour tenir compte des évolutions en matière de développement du réseau de transports en commun en site propre (TCSP) à l'échelle de l'Eurométropole. »

Sur un projet de BHNS Avenue des Vosges et Boulevard Clémenceau, l'EMS répond :

« La M4 du PLUi a servi à mettre en cohérence le PLUi avec les orientations générales de la collectivité, et concernant les transports, à notre SDTC. Chaque projet tramway doit faire l'objet de sa propre mise en compatibilité avec le règlement.

Cette mise à jour tient compte des projets réalisés et poursuit l'affichage des orientations futures. Par exemple :

- *La réalisation du tramway vers l'Ouest jusqu'à l'allée des Comtes,*
- *L'adaptation du tracé envisagé pour l'extension du BHNS G en statut de « projet » (réalisé depuis).*
- *L'adaptation du tracé envisagé pour le tramway vers le Nord devenu également un « projet » à la suite de la décision de l'Eurométropole en décembre 2021 de poursuivre les études selon un tracé défini.*

Le boulevard Clemenceau reste visé par un projet de TCSP à terme, qui pourrait prendre la forme d'un Bus à Haut Niveau de Service, ce qui est traduit par les pointillés des cartes du POA mobilité de la M4. »

Commentaire de la commission d'enquête

Les éléments d'informations apportées ici par le maître d'ouvrage ne répondent pas à l'ensemble des questions soulevées par la commission, qui a par ailleurs pris connaissance de la modification n°4 du PLU. L'EMS rappelle à juste titre qu'une fois la DUP prononcée, c'est bien le PLU à jour de la modification n°4 du PLU qui fera l'objet de la mise en compatibilité et qu'il n'y a aucun risque d'incohérence.

Cependant, la commission s'étonne de l'absence de l'évocation dans la procédure de mise en compatibilité de ce point précis de la modification n°4 (point n°109) qui traite directement du sujet d'un transport en commun, un BHNS en l'occurrence, programmé sur l'avenue des Vosges et envisagé le long du boulevard Clémenceau. Sur l'existence d'un projet de BHNS en lieu et place d'un tram avenue des Vosges, le maître d'ouvrage plaide l'erreur matérielle dans le dossier d'enquête publique de cette modification n°4.

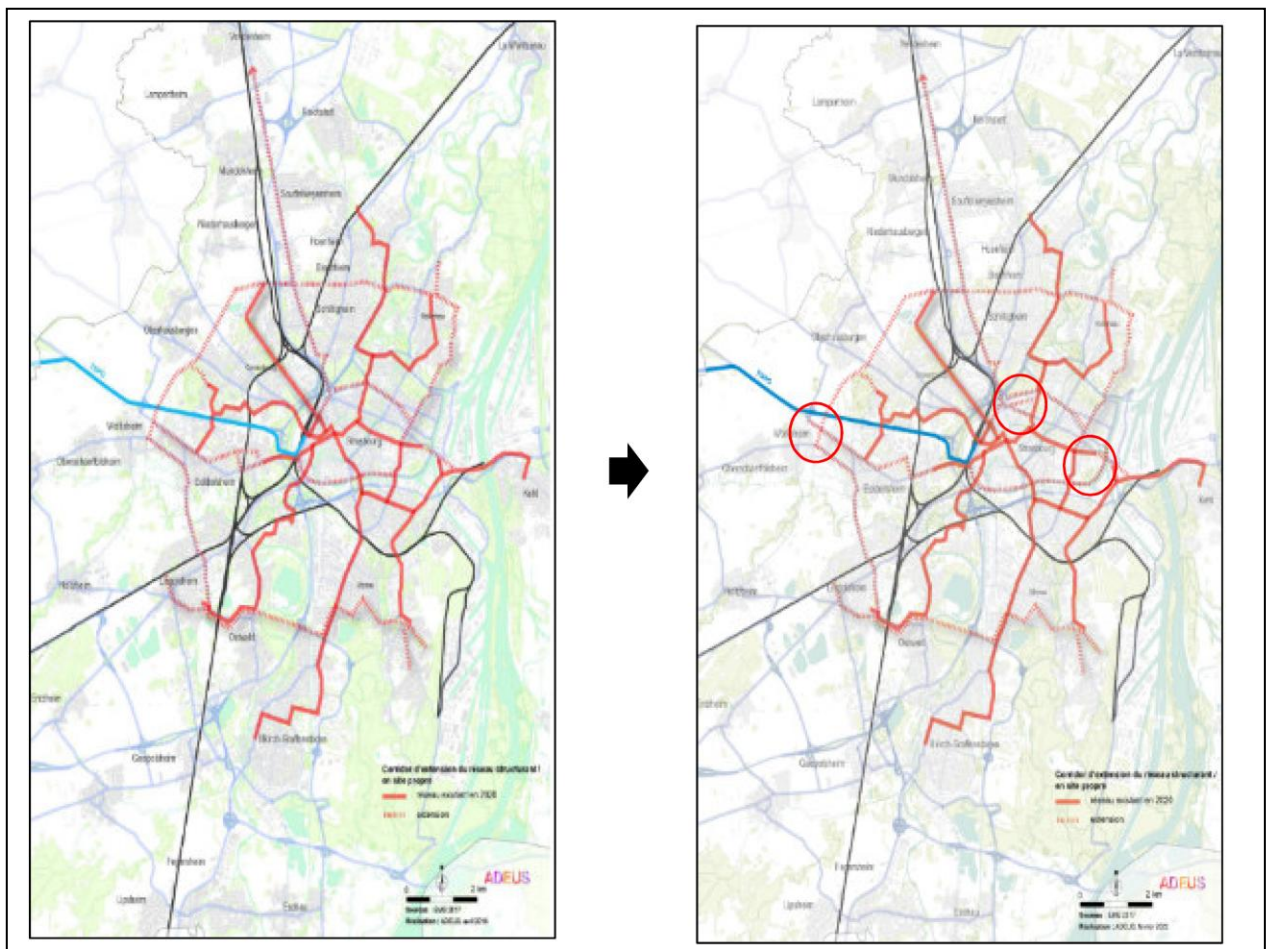
Toutefois le fait que ce point de modification ait fait l'objet de multiples lectures et avis nous laisse penser que cette « erreur matérielle » d'emploi d'un terme de BHNS en lieu et place de celui d'un TCSP ou d'un tram, à aucun moment corrigé, reste surprenante. En effet, il aura été analysé à l'occasion de la récente enquête publique réalisée dans le cadre de la modification n°4, dans le cadre d'un avis du SCOTERS qui se positionne explicitement sur ce projet de BHNS le long de l'avenue des Vosges, ou encore et plus spécifiquement au moment de l'analyse particulière des points de modification n°4 susceptibles de contraindre la mise en compatibilité du PLUi avec le projet de Tram Nord.

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

En tout état de cause le sujet même de ces modifications qui concerne l'organisation des transports collectifs, qui plus est sur l'avenue des Vosges, aurait mérité un rappel à titre informatif ainsi que quelques explications au niveau de l'analyse de la compatibilité entre le projet et le PLUi. Sur ce point, à nouveau, le dossier nous apparaît comporter quelques manquements.

En effet, sans ces modifications, la carte n°7 du POA qui présente le réseau structurant en site propre programmé sur la période 2021 – 2030 ne prévoyait pas encore de tracé « en projet » d'un TCSP avenue des Vosges. Seul un tracé par la rue Jacques Kablé, poursuivi par les boulevards y figurait. Même si le tracé, avenue des Vosges apparaissait d'ores et déjà sous forme de « tracé envisagé » (carte n°8 « Tracés possibles pour les futurs transports en commun structurants / en site propre à long terme »), c'est bien le plan de programmation 2021-2030 qui fonde la liste des projets à développer.

Il en résulte que la compatibilité du projet de Tram nord n'était alors pas solidement établie avant la modification. Il aurait de ce fait été plus transparent d'en faire état et de développer ce point. La seule déclaration « la modification n°4 apporte de nombreux nouveaux éléments dans le PLUi qui n'ajoutent pas de contraintes vis-à-vis du projet de tramway vers le Nord » néglige selon nous cet aspect.



POA Page 119 – Carte n°7 : Réseau structurant en site propre 2021 – 2030 – avant et après mise à jour (Extrait du dossier d'enquête publique de la modification n°4 du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg)

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

5.3. Sur le niveau d'information et de justification de certaines modifications apportées à l'évolution dans la hiérarchisation des voies

A la question posée sur les raisons pour lesquelles la piétonisation de la route de Bischwiller n'est pas explicitement évoquée dans le cadre de la concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi alors que celle-ci était d'ores et déjà décidée voire communiquée par ailleurs, l'EMS répond entre autres :

« Ainsi, le PLUi, pour la hiérarchisation du réseau viaire, utilise la terminologie de voie de desserte qui englobe les voies d'intérêt local avec différentes réglementations possibles (zone de rencontre, zone 30, aire piétonne par exemple). C'est la raison pour laquelle cette notion de « piétonisation » se retrouve moins dans les documents afférents à cette troisième phase de concertation. »

Pour certaines voies impactées par une évolution dans la hiérarchisation des voies, très peu ou pas évoquées par ailleurs dans le reste du dossier d'enquête publique, et parfois localisées à distance du projet de tram Nord en lui-même, des justifications complémentaires apportées au dossier et permettant de mieux comprendre ces nouvelles orientations ont été sollicitées par la commission d'enquête. Sollicitations auxquelles l'EMS répond comme suit :

« Le volet mise en compatibilité du dossier d'enquête publique propose de modifier la hiérarchie de certaines voies qui ne sont pas directement situées sur le corridor réaménagé afin de mettre en cohérence le rôle qui leur sera nouvellement attribué et le nouveau plan de circulation du projet tramway vers le Nord »

Commentaire de la commission d'enquête

Il est bien entendu que la hiérarchisation des voies telles que prévues dans les OAP ne décline pas de catégorie spécifique aux voies piétonnes, celles-ci entrant alors dans la définition de voie de desserte. La question posée portait sur la communication autour du projet décrit dans ces grandes lignes dans les plaquettes alors mises à disposition du public. Le terme de piétonisation n'étant à ce stade pas utilisé et celui d'apaisement restant relativement vague et peu évocateur pour un public non spécialiste. La commission observe un niveau d'information du public perfectible concernant la mise en compatibilité du PLUi au stade de la concertation préalable.

Il en est de même de la description des voies concernées par un reclassement dans les niveaux de hiérarchisation des voies. Par rapport aux documents de concertation, les compléments apportés dans le dossier d'enquête publique sur les tronçons de voies effectivement concernées par une évolution sont les bienvenus. Toutefois, des explications et des précisions sur les motivations du reclassement de ces voies manquent encore dans le dossier. Les liens avec le projet ne sont pas nécessairement évidents pour certaines d'entre elles et nécessitent dès lors que soient fournies des justifications.

Le maître d'ouvrages apporte quelques éléments d'explications supplémentaires dans son mémoire en réponse.

6. Appréciation du projet de mise en compatibilité du PLUi de l'EMS et de ses incidences sur l'environnement

En ce qui concerne la mise en compatibilité du PLUi de l'EMS, la pièce K du dossier d'enquête intitulée « Mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLUi » a plus particulièrement été analysée.

Cette pièce présente les points de mise en compatibilité du PLUi à prévoir pour mettre en cohérence le document d'urbanisme avec les ouvrages, aménagements et travaux nécessaires à la réalisation du projet Tram Nord tel que présenté et sur laquelle porte la déclaration d'utilité publique.

La pièce M du dossier d'enquête quant à elle comporte le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme qui s'est tenue le 21 mars 2024.

La partie évaluation environnementale de la mise en compatibilité du document d'urbanisme notamment est traitée de manière commune avec celle du projet dans le cadre du dossier de Déclaration d'Utilité Publique. De ce fait, seule une approche succincte, limitée aux seules incidences des évolutions engendrées par la mise en compatibilité est abordée dans la pièce K consacrée.

Néanmoins, la commission s'appuie sur l'ensemble du dossier mis à l'enquête publique pour fonder son analyse sur ce volet.

6.1. Sur les points de mise en compatibilité abordés dans le dossier

Parallèlement à l'élaboration du projet Tram Nord et du dossier pour sa déclaration d'utilité publique, le maître d'ouvrage a procédé à l'examen du PLUi de l'EMS afin de relever les dispositions du plan qui ne seraient pas compatibles avec le programme de développement de la ligne de tramway vers le Nord et le centre de l'agglomération strasbourgeoise jusqu'à Bischheim / Schiltigheim. Sont ainsi identifiés quelques modifications à apporter au niveau des pièces qui composent le PLUi.

Cette démarche permettant d'engager la mise en compatibilité du PLUi en vigueur s'est accompagnée d'un examen des points de modification de ce document de planification alors engagés dans le cadre de la procédure de modification n°4 du PLUi de l'EMS, depuis approuvée. Il est précisé dans le dossier qu'il ressort de cette analyse que les modifications prévues « n'ajoutent pas de contraintes vis-à-vis du projet de tramway vers le Nord ».

D'après le dossier d'enquête, pour s'accorder avec le projet de Tram nord, le PLUi de l'EMS aurait à être mis en compatibilité à plusieurs niveaux.

6.1.1 Modifications ou ajout d'emplacements réservés (ER) emportant évolution de la liste des emplacements réservés et modification des emprises de deux espaces plantés à conserver ou à créer

Ces modifications correspondent à des évolutions des ER prévus ou à des créations d'emplacements réservés afin de permettre l'aménagement des différentes connexions sur la M35 et la M2350 dans le cadre de la restructuration du plan de circulation.

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

Trois emplacements réservés sont concernés.

Un emplacement réservé initialement prévu pour l'élargissement de l'échangeur 49.1 de Hœnheim est modifié et étendu sur la commune de Bischheim, impliquant l'inscription d'un nouvel emplacement réservé pour cette commune.

Deux emplacements réservés sont créés à hauteur de Schiltigheim, pour un nouvel accès à l'Avenue de la 2^{ème} division Blindée depuis la M35 et l'autre à hauteur de la rue de l'Eglise rouge vers l'avenue Pierre Mendes-France pour la création d'un carrefour.

Les aménagements d'accès et de voiries envisagés qui nécessitent la création de ces deux emplacements réservés impacteraient par ailleurs des espaces plantés à conserver ou à créer. L'emprise de ces derniers est adaptée sur le plan de règlement en conséquence.

➤ **Emplacement réservé avenue de la 2^{ème} DB**

L'aménagement prévu pour un accès depuis la M35 à hauteur de l'Avenue de la 2^{ème} Division Blindée a suscité quelques réactions de la part des riverains essentiellement qui s'inquiètent de la disparition d'une partie d'un merlon de terre arboré qui compose actuellement l'espace planté à conserver ou à créer actuellement identifié et dont l'emprise serait amenée à être réduite. Ce merlon joue en effet un rôle de protection contre les nuisances sonores qui émanent de l'autoroute adjacente.

Cerains soulignent également la perte d'une emprise conséquente (environ 2 670 m²) d'un espace boisé qui, même s'il se situe à proximité immédiate de l'autoroute, joue un rôle non négligeable sur les plans de la biodiversité et du paysage urbain en constituant une trame arborée faisant office de « coupure verte » salutaire entre le secteur résidentiel et la M35.

Le règlement du PLUi de l'EMS dispose, article 2 des dispositions générales : *« Tout arbre supprimé au sein de la trame « espaces plantés à conserver ou à créer » doit être compensé dans la proportion minimale de 1 pour 1. »*

Parmi les mesures annoncées pour compenser les nuisances, notamment sonores, engendrées par la création de cette nouvelle bretelle, le maître d'ouvrage prévoit *« un écran acoustique de 4,90m de hauteur en bordure de bretelle mise en œuvre dans la conception afin de remplacer la perte partielle du merlon existant »*.

Cependant, il est indiqué à la suite de cette mesure que cet écran acoustique n'offre pas le même niveau de masquage et expose donc davantage les étages les plus hauts des bâtiments orientés vers l'autoroute aux nuisances sonores. Ces informations figurent au sein de l'étude d'impact générale du projet sans être reprises dans le développement de la pièce K.

Avis de la commission d'enquête :

En ce qui concerne la disparition partielle de ce merlon et des arbres ou arbustes qui l'accompagnent, la commission d'enquête s'étonne que le chapitre du dossier (Pièce K) consacré plus particulièrement aux incidences de la mise en compatibilité du PLUi sur l'environnement et à la présentation des mesures associées ne fasse pas état de plus de précisions.

Aussi la suppression d'une partie de l'espace planté à conserver ou à créer (environ 2 670 m²) sur ce site, pouvant pourtant être reconnu comme étant sensible, aurait mérité une approche plus poussée à l'occasion de cette évaluation des incidences de la mise en compatibilité du PLUi.

Même si, à l'échelle du projet, il est prévu la plantation de nombreux arbres « Plus globalement, le bilan vert du projet de tramway vers le Nord sur l'ensemble de son linéaire est pour sa part largement positif, avec beaucoup plus d'arbres plantés que supprimés », une approche sectorisée de cette compensation aurait été attendue. Ce au titre du caractère potentiellement sensible de ce site, avec des enjeux forts liés à la proximité entre équipements, habitats et autoroute ; et au titre d'une certaine compatibilité avec les dispositions initiales du PLUi prévues pour cet espace qui prévoyaient une compensation explicite dans le cas de suppression d'arbres :

Le règlement du PLUi de l'EMS dispose en effet, article 2 des dispositions générales : « *Tout arbre supprimé au sein de la trame « espaces plantés à conserver ou à créer » doit être compensé dans la proportion minimale de 1 pour 1. »*

Les conséquences de cet emplacement réservé se traduisent par la circulation de 5000 véhicules / jour dans un quartier relativement paisible avec toutes les nuisances que cela implique. Ce point a été largement détaillé dans la DUP et la commission considère ces impacts significatifs et non compensés.

➤ Autres emplacements réservés

Les autres points de mises en compatibilité du plan de règlement du PLUi n'appellent pas d'observations particulières de la part de la commission d'enquête. Ces dernières, en termes d'emprises semblent être ajustées aux stricts besoins des aménagements programmés. Les impacts environnementaux en termes de trafic ont été évalués au niveau des incidences environnementales de la DUP.

Avis de la commission d'enquête :

La liste des emplacements réservés à créer ou modifier apparaît complète au regard des aménagements du projet.

L'emplacement réservé situé avenue de la 2^{ème} DB implique la disparition d'une partie du merlon boisé pour la création d'une sortie d'autoroute.

Les conséquences environnementales sont peu détaillées dans le dossier d'enquête et auraient mérités un plus fort niveau de considération à l'occasion de cette procédure de mise en compatibilité du PLUi de l'EMS. Que ce soit en termes d'information du public ou de proposition de mesures de compensations plus abouties, notamment en ce qui concerne plus précisément la question des nuisances sonores et des plantations d'arbres qui ne sont pas compensées à l'échelle locale. L'emplacement réservé entraîne une dégradation significative du cadre de vie de ce quartier.

Les compléments de mesures annoncées à l'occasion du mémoire en réponse produit par le maître d'ouvrage sur cette problématique de l'entrée via l'avenue de la 2^{ème} Division blindée pourraient constituer une réponse plus adaptée aux enjeux identifiés, le sujet des aménagements paysagers restant à préciser.

6.1.2 Adaptation de la hiérarchisation du réseau viaire présente dans l'OAP Déplacements et mise à jour des plans de vigilance du Plan de Protection de l'Air

Les choix opérés en matière de plan de circulation qui accompagne le projet Tram nord impliquent des évolutions de hiérarchisations du réseau viaire qui sont déterminées au sein de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) déplacements du PLUi de l'EMS, sur le volet hiérarchisation du réseau viaire.

Par voie de conséquence, s'en suit une modification des distances du secteur de surveillance de la qualité de l'air aux abords des axes routiers concernés par ces évolutions. Sur ce point, le maître d'ouvrage a fait le choix de ne procéder qu'aux modifications relatives aux axes faisant l'objet d'un reclassement vers un niveau supérieur. En ce qui concerne les évolutions de hiérarchisation vers un niveau inférieur, est défendue l'idée d'attendre une mise en service concrète de l'infrastructure et le résultat des campagnes de mesures avant de procéder à une diminution des zones de surveillance correspondantes, selon la mise en application du principe de précaution.

Concrètement, la mise en compatibilité du PLUi se traduit ici par la mise à jour :

- du Plan de hiérarchisation du réseau viaire au sein de l'OAP déplacement
- des Zones de surveillance de la qualité de l'air du plan de vigilance qualité de l'air.

Le dossier de mise en compatibilité du PLUi précise par section de voirie les modifications apportées à ces plans sous forme de tableau pour une meilleure information du public.

Lorsque le public s'est prononcé spécifiquement sur le sujet de la mise en compatibilité lors de la présente enquête publique, c'était très essentiellement pour manifester une opposition au projet de modifications du statut de certaines voies dans la hiérarchisation du réseau viaire établie au sein des OAP du PLUi.

Cela vient du fait que ce pan de la mise en compatibilité du PLUi découle directement de l'évolution du plan de circulation sur l'agglomération qui fait l'objet de très nombreuses crispations, souvent à l'origine d'une posture défavorable au projet de Tram nord. Il en résulte que ce n'est pas tant le sujet du Tram en tant qu'infrastructure de transport en commun qui suscite les nombreuses réactions du public que l'évolution de l'organisation des déplacements, notamment automobiles, sur le secteur du projet et au-delà. Le rejet relativement massif de ces propositions de restructuration des mobilités transparait alors dans les réactions qui visent les modifications relatives à la hiérarchisation des voies dans le PLUi nécessaires à la mise en œuvre de ce programme.

Pour comprendre ces oppositions et saisir leurs motivations, il est nécessaire de se référer à ce qui a pu être dénoncé dans le cadre des observations sur le projet en général. La profonde refonte de la distribution des circulations qui implique des effets sur le réseau viaire bien au-delà du périmètre du projet de nouvelles voies de tramway a soulevé bon nombre d'inquiétudes.

Des phénomènes de reports de circulations, d'embouteillages et de saturations de carrefours et d'axes d'ores et déjà très sollicités ou au contraire jusque-là paisibles sont craints. Les appréhensions sur ce projet de nouveau plan de circulation portent également sur les effets de ce dernier sur les niveaux d'accessibilité et donc d'attractivité et de dynamisme de la ville.

Les incidences sur le plan économique, notamment commercial, sur le maintien des activités de services et celles liées à la santé plus spécifiquement, ou encore sur la qualité de vie des habitants ne sont pas toutes perçues favorablement loin sans faut. Les modifications portées au fonctionnement des accès à la gare et la fermeture de voies structurantes pour l'ensemble de l'agglomération (Avenue des Vosges et route de Bischwiller) ont concentré beaucoup de ces observations.

La commission d'enquête partage ces inquiétudes.

Enfin le reproche est fait de ne pas avoir suffisamment pris en compte et mis en avant la dimension élargie des incidences de ces évolutions du plan de circulation. C'est l'ensemble de l'agglomération de l'Eurométropole de Strasbourg qui est impactée dans son organisation des déplacements. En d'autres termes, la portée du projet Tram nord et ses conséquences sont largement supérieures au seul périmètre de la DUP considéré et auraient mérité un degré de communication et d'adhésion plus important. Cette appréciation est notamment partagée par un certain nombre d'élus y compris au sein de l'EMS qui sollicitent le partage d'analyses complémentaires qui leur permettraient de prendre la mesure de l'ensemble des incidences du projet avant que ne soit requise leur position sur ce dernier, afin de se pouvoir se prononcer en toute connaissance de cause.

La commission d'enquête porte un regard similaire sur la dimension extra périmètre de la DUP du projet qui lui semble insuffisamment considérée. Projet qui ne peut se contenter d'être nommé « Tram nord projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim » alors qu'il se rapporte à des enjeux d'aménagement et à un bassin de vie bien plus large et revêt des aspects bien plus étendus.

Les conséquences environnementales de la hiérarchisation du réseau viaire vont bien au-delà du périmètre DUP.

Les évolutions de hiérarchisation du réseau viaire qui nécessitent une mise en compatibilité du PLUi au niveau de ses OAP auraient par ailleurs pu faire l'objet pour l'une ou l'autre des voies concernées d'explications plus poussées dans le dossier de mise en compatibilité afin de permettre de mieux saisir les liens qui liaient ces modifications au projet de Tram nord. Le dossier se contente finalement d'établir une liste des voies modifiées sans développer les raisons ou motivation de ces évolutions.

En ce qui concerne l'évolution des zones de surveillance, ces éléments n'appellent pas de commentaire particulier de la commission qui prend note du fait que la recommandation de l'Autorité environnementale sur ce point a su être entendue.

Les modifications apportées à la hiérarchisation des voies dans le cadre de la mise en compatibilité du PLUi de l'EMS sont compatibles avec le projet de Tram nord et à la restructuration du plan de circulation qui l'accompagne. Sur la forme, la commission d'enquête ne soulève pas d'incohérence.

Sur le fond en revanche, elle considère que les effets sur le plan de circulation ainsi proposé et les incidences de ces évolutions ont été abordés à une échelle trop restreinte dans le dossier de mise en compatibilité du PLUi. Seule une approche très succincte renseigne sur ces impacts que la commission estime pourtant notables.

Même si ces incidences sont abordées de manière un peu détaillée dans le cadre de l'évaluation commune des incidences de la DUP, leur évocation dans le dossier de mise en compatibilité nous apparaît trop incomplète. Prendre la mesure de ces conséquences sur l'organisation des déplacements au sein de l'agglomération à partir des seules incidences reportées dans le dossier de la mise en compatibilité ne nous semble pas permise. Or ces dernières sont incontestablement importantes et diverses et méritent plus de considération.

6.2. Sur les points de mise en compatibilité qui ne sont pas abordés dans le dossier

6.2.1 Report de trafic sur la M35 en contradiction vis-à-vis de certaines dispositions du PLUi mais également du Plan Climat EMS et du Plan de Protection de l'atmosphère (PPA)

La commission d'enquête s'interroge sur le fait que ces aspects de report de circulation sur la M35, ne fassent pas pour autant l'objet d'une analyse de la compatibilité avec le PLUi.

En effet, à diverses occasions, PADD et POA comportent des orientations qui indiquent la nécessité et la volonté de réduire, objectifs chiffrés à l'appui, le trafic sur l'autoroute en traversée d'agglomération. Or, certains tronçons de la M35 feraient l'objet d'augmentation du nombre de véhicules amenés à y circuler du fait de la mise en œuvre du projet. Même s'il ne s'agit pas d'une situation générale, les secteurs concernés par ces augmentations ne peuvent être ignorés.

La commission regrette qu'un certain nombre de généralités sur les résultats attendus du projet en matière de diminution globale de trafic automobile l'emportent sur des situations particulières qui mériteraient pourtant d'être abordées et traitées avec la plus grande attention au regard des enjeux considérés (augmentations de trafics localement sur la M35).

Aucune mise en perspective et explications, voire démonstration d'un rapport de compatibilité pouvant être regardé comme satisfaisant en définitif ne sont proposées dans le dossier de mise en compatibilité.

Même si des efforts peuvent être fournis dans le cadre d'une politique plus globale dont nous ne connaissons pas les contours pour réduire la circulation au global sur cette infrastructure autoroutière, le fait d'engager un report de trafic sur cette dernière impliquerait que le rapport de compatibilité soit démontré.

D'autant plus que sur ces tronçons d'ores et déjà particulièrement chargés et faisant très régulièrement l'objet d'embouteillages, la question se pose des conséquences d'un accroissement du trafic. Le risque ne serait-il pas de voir la fréquence et la portée de ces embouteillages augmenter, conduisant ainsi à une aggravation de la pollution, y compris sur des tronçons amonts concernés par des baisses attendues de trafic ?

6.2.2 Circulation automobile avenue des Vosges

L'OAP Métropolitaines prévoit qu'une requalification des voies majeures de circulation puisse être réalisée en précisant le principe de conservation de l'usage automobile.

Page 148-149 OAP Métropolitaines – Secteur d'enjeux d'agglomération – Grand centre –
3.2. L'adaptation aux évolutions contemporaines – Conforter l'offre de mobilité

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

« - Requalifier les voies majeures de circulation de grandes qualités patrimoniales, en tenant compte de leur histoire et de leur aménagement d'origine, notamment la ceinture des boulevards et les artères structurantes de la Neustadt, **tout en conservant l'usage automobile en distinguant** : ...

• *L'axe des avenues des Vosges, d'Alsace et de la Forêt-Noire ; ... »*

Le projet prévoit la suppression de tout flux de transit sur l'avenue des Vosges. Le rapport de compatibilité dans le dossier d'enquête n'est pas évoqué sur ce point.

S'agissant d'un rapport de compatibilité, cela n'implique pas que la fermeture à la circulation partielle de l'axe Avenue des Vosges ne puisse être entendue. Néanmoins une analyse de cette question aurait dû faire l'objet d'un développement dans la pièce K.

6.2.3 Mise à jour du plan Réseau structurant en site propre 2021 – 2030 dans le POA et du plan Tracés possibles pour les futurs transports en commun structurants / en site propre à long terme via la modification n°4 évoquant un BHNS en projet Avenue des Vosges

La commission estime que cette mise à jour dans le PLUi portée par la modification n°4 aurait dû être relatée dans les éléments de justifications de la compatibilité du PLUi par souci d'information du public et de transparence.

Elle concernait directement un projet de transport en commun en site propre (TCSP) Avenue des Vosges et une évolution dans le POA déplacements du PLUi. Evolution sans laquelle le rapport de compatibilité du PLUi avec le projet de tram nord n'est pas établi, s'agissant de l'inscription d'un TCSP avenue des Vosges au niveau de la carte n°7 qui détermine la programmation du Réseau structurant en site propre d'ici 2030.

Dans la mesure où cette procédure de modification n°4 s'est déroulée de manière quasi concomitante à l'élaboration du dossier DUP mis en enquête publique, le public devait en être informé. En effet, la modification n°4 du PLUi de l'EMS a été approuvée le 31 mai 2024 suite à enquête publique organisée de 4 septembre au 6 octobre 2024. La concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi a quant à elle été organisée entre le 2 et le 19 janvier 2024, avant l'approbation de ce point de modification.

Au-delà des considérations d'une « erreur matérielle » liée à l'information d'un projet de BHNS au lieu d'un tramway qui rajoute un flou autour de cette évolution du POA, c'est bien le principe d'un manque d'information du public et d'exhaustivité du traitement des points de mise en compatibilité à considérer que la commission regrette ici.

6.2.4 Un maillage centre nord du réseau de tramway annoncé via un tracé tram boulevard

Cette question de la programmation initiale d'un tramway de desserte centre nord passant par la deuxième ceinture des boulevards a fait débat tout au long de l'enquête publique.

Quelques contributions mettent en avant le fait que ce tracé soit plus particulièrement envisagé voir inscrit dans les documents cadres, dont le PLUi, et que le projet de Tram nord présenté ferait fi de ces orientations.

En effet, nous pouvons retrouver au sein de ces documents cadres, dont le PLUi, les éléments fléchant un tracé de ligne de tram à réaliser par les boulevards suivants :

- PLUi de l'EMS – Programme d'Orientation et d'Actions – Actions – 2. Compléter le panel des alternatives à la voiture particulière, à toutes les échelles du territoire - 2.4. Améliorer l'accessibilité de la gare centrale - Page 186 :

« Le maillage du réseau de transports en commun en site propre est développé notamment à travers la mise en place d'une offre sur les boulevards, permettant ainsi une meilleure diffusion des flux depuis la gare dans l'ensemble de l'Eurométropole de Strasbourg. »

Orientation figurée par la carte n°7 – Réseau structurant en site propre 2021 – 2030 - Page 219 avant modification n°4 du PLUi

- Schéma Directeur des Transports Collectifs (SDTC) 2025 – 1.5 La nécessité d'une vision globale du devenir du réseau de transport collectif – Page 49

« Le SCOTERS, approuvé en juin 2006, s'inspirant des premiers éléments de cette étude, a intégré dans sa vision du développement territorial des orientations sur le maillage du réseau de transport en commun à moyen / long terme. Ces orientations portent sur :

- *la réalisation d'extensions du réseau tramway à plus long terme pour : ...
o le maillage du centre-ville de Strasbourg par une ligne de rocade passant par les boulevards nord ; »*

Orientation figurée par l'illustration 33 : Document d'orientations Générales du SCOTERS – le maillage du réseau de transport en commun à mettre en place

- Schéma de Cohérence territoriale de la Région de Strasbourg (SCOTERS) - Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) – Chapitre V - Les objectifs relatifs à la cohérence entre l'urbanisation et la desserte en transports collectifs – Carte « Le maillage du réseau de transport en commun à mettre en place » - Page 30

La commission d'enquête ne remet pas ici en question ce qui pourrait correspondre plus à une précision plus qu'à une évolution dans la détermination des choix de tracés des extensions des lignes de tramway. Elle relève cependant que le rapport de compatibilité par rapport à un tracé passant par les boulevards n'est pas démontré dans le dossier.

Vis-à-vis des différents documents faisant état d'une programmation pour le maillage du réseau de transports en commun, notamment le PLUi, il manque des explications sur le rapport de compatibilité du présent projet ici pris en compte.

En considération de l'ensemble de ces appréciations, la commission observe que la démonstration de la compatibilité entre le projet et le PLUi ne peut être regardée comme suffisamment complète et justifiée du fait de l'absence d'analyse de certains aspects du projet qui ne lui semblent pas opportun d'ignorer.

7. Conclusion générale et avis sur la Mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLUi dans le cadre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique du projet Tram Nord projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

La commission relève que le dossier de mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg ne traite pas de certains aspects essentiels :

- Les orientations du PLUi relatives à une diminution trafic sur la M35.
Bien que l'objectif du projet soit de réduire la part de la voiture individuelle au profit des modes actifs de déplacements en supprimant le trafic de transit sur plusieurs artères structurantes, le plan de circulation renvoie des voitures sur la M35, axe déjà très pollué.
Le rapport de compatibilité est interrogé lorsqu'il s'agit de renvoyer des flux automobiles sur la M35 alors qu'il est expressément prévu de faire baisser son trafic et de conserver les gains obtenus par l'ouverture du contournement Ouest.
- Les questions de passage d'un tramway par les boulevards nord. Le passage du tram, avenue des Vosges semble compromettre la possibilité d'un tram initialement prévu sur les boulevards.
- Le maintien de la circulation automobile avenue des Vosges : la part de la voiture sera limitée au seul trafic de desserte.
- La programmation d'un transport en commun en site propre avenue des Vosges nouvellement intégrée au PLUi, qui aurait dû susciter un niveau d'information plus élevé et quelques analyses et justifications quant au rapport de compatibilité considéré.

Par ailleurs, l'évaluation environnementale aborde peu voire pas certains aspects :

- C'est le cas de la disparition du merlon qui sépare l'autoroute de l'avenue de la 2^{ème} Division blindée et des impacts liés à l'emplacement réservé sur cette artère : la commission relève une prise en compte insuffisante des conséquences environnementales et humaines de la création de la bretelle M35-Av de la 2^{ème} Division Blindée.
- Les évolutions portées au plan de circulation traduites par une évolution de la hiérarchisation des voies dans l'OAP Déplacements ont des impacts considérables qui vont bien au-delà du périmètre DUP.

Au regard des points évoqués ci-avant, la commission d'enquête estime que la démonstration de la compatibilité n'est pas complète, ni avérée et que les conséquences environnementales sont insuffisamment analysées.

* *
*

En conséquence, après avoir analysé et apprécié l'ensemble des aspects portant sur la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg, la commission d'enquête émet un,

AVIS DEFAVORABLE

Sélestat le 09 décembre 2024

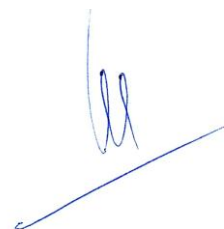
Président
Jean ANNAHEIM



Membre
Julie MAHLER-KNEPLER



Membre
Michel LAFOND



Membre
Farida JACQUELIN



Membre
Frédéric WALTER



CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE PORTANT SUR L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

1. RAPPEL DE L'OBJET DE L'ENQUETE

Ce volet de l'enquête porte sur la demande d'autorisation environnementale présentée par l'Eurométropole de Strasbourg (EMS) pour le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim. Pour mémoire, l'autorisation environnementale est un outil de simplification permettant de rassembler en une seule procédure d'autorisation, plusieurs procédures auxquelles un projet peut être soumis dans divers champs environnementaux.

Dans le cadre de la présente enquête publique, cette procédure comprend la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et la demande d'autorisation de porter atteinte aux allées d'arbres ou alignements d'arbres bordant les voies ouvertes à la circulation publique. Cette procédure a donc pour but d'identifier l'ensemble de ces enjeux environnementaux liés au projet.

2. DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2.1. Information du public

Les éléments d'informations concernant le volet de cette enquête ont été porté à la connaissance du public dans la publicité légale et au travers de tous les vecteurs de communications mis en œuvre dans le cadre de l'enquête publique unique.

2.2. Participation du public

La gestion des eaux pluviales et plus globalement les espaces arborés et ceux dédiés à la végétalisation ont plus généralement été abordés par le public au travers de la procédure DUP. Le volet portant sur l'autorisation environnementale n'a donc pas fait l'objet de contribution spécifique.

2.3. Les pièces du dossier mis à l'enquête publique

La procédure portant sur l'autorisation environnementale fait l'objet de deux volets dans le dossier d'enquête. Ils sont respectivement développés dans la pièce J2 relative à la loi sur l'eau, et dans la pièce J3 portant sur la protection des allées et arbres d'alignement.

Des pièces complémentaires alimentent ces deux volets.

Ainsi, un volet chapeau (pièce J1) introduit la procédure d'autorisation environnementale.

L'étude d'impact environnementale (pièce H) est une composante du volet Loi sur l'eau.

Le plan de situation (pièce B) est une composante du volet protection des allées et arbres d'alignement.

S'agissant de la thématique relative à la loi sur l'eau, le dossier présente d'une manière détaillée tous les aspects liés à la gestion des eaux pluviales dans le périmètre du projet. Le cadre législatif ainsi que les mesures de suivi envisagées en phase de travaux et en phase d'exploitation viennent enrichir ce volet.

Enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg et l'autorisation environnementale en vue de projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

Cependant, les plans de coupe et les plans présentés dans la pièce J2 ne permettent pas de distinguer en détail tous les éléments des dispositifs d'assainissement mis en œuvre en raison de l'échelle de lecture et/ou de la faible qualité graphique.

Également, les cahiers des alignements d'arbres impactés (pièce J3) ne présentent pas d'échelle, de légende sur l'ensemble des plans, et ont une faible qualité graphique.

La thématique portant sur la protection des allées et arbres d'alignement quant à elle définit la localisation des arbres pour lesquels les opérations d'alignement et d'abattage sont envisagées. Une description des mesures d'évitement, de réduction et de compensation vient clore ce volet.

La commission d'enquête considère que le dossier apporte les éléments d'informations nécessaires à une compréhension des enjeux du projet. Néanmoins, la commission regrette la faible qualité de certains éléments graphiques.

3. Avis de la MRAe et mémoire en réponse du pétitionnaire

Concernant le volet Loi sur l'eau, la MRAe note que :

- le canal de dérivation du fossé des Remparts au-dessus duquel il est prévu le remplacement de l'ouvrage existant mérite d'être préservé car il abrite une biodiversité ordinaire malgré son caractère anthropique,
- le projet conduit à une réduction de l'imperméabilisation,
- le risque d'inondation est bien pris en compte,
- le volet de faisabilité d'infiltration des eaux pluviales mérite d'être précisé.

Elle formule trois recommandations :

- **Préciser les mesures prévues pour limiter les impacts sur la faune aquatique.**

Le maître d'ouvrage indique qu'il préservera l'écoulement naturel du canal de dérivation du fossé des Remparts. Afin d'empêcher la contamination de l'eau pendant le démontage et la construction du nouveau pont, le maître d'ouvrage prévoit de mettre en place un platelage. Ces mesures feront l'objet d'un suivi (niveaux d'eau, qualité de l'eau) permettant de s'assurer de leur bonne efficacité.

Commentaire de la commission d'enquête

L'état initial a mis en avant des enjeux faibles voire très faibles au niveau de la faune aquatique du canal, du fait de la bétonnisation du fond du canal. Malgré cela, des espèces aquatiques sont présentes et la MRAe rappelle la nécessité de ne pas impacter la biodiversité ordinaire.

La commission approuve les mesures proposées par le maître d'ouvrage qui sont adaptées et proportionnées aux enjeux du site. Les suivis devront être précisés dans les phases ultérieures d'études (paramètres de suivis, fréquence ...) et partagés avec les services de la Police de l'eau.

- **Préciser comment le maître d'ouvrage tient compte des éventuelles pollutions présentes dans les sols dans la conception de son dispositif de gestion des eaux pluviales.**

Le maître d'ouvrage prévoit de réaliser des analyses complémentaires permettant de détecter une éventuelle pollution pour s'assurer de la faisabilité de la solution d'infiltration des eaux pluviales.

Deux solutions sont envisagées en cas de détection d'une pollution : le traitement de la pollution (notamment dans le cas d'une poche isolée) avec évacuation des terres impropres et substitution par un matériau sain ou le rejet des eaux pluviales dans le réseau d'assainissement.

Commentaire de la commission d'enquête

Le projet constitue une opportunité d'améliorer la gestion des eaux pluviales en désimperméabilisant les sols. L'infiltration couplé à un éventuel traitement des pollutions du sol doivent être privilégiés dès que possible pour éviter de saturer les réseaux d'assainissement, notamment lorsqu'il s'agit de réseaux unitaires.

La commission estime les solutions proposées par le maître d'ouvrage cohérentes et recommande de privilégier la solution de traitement de sol dans le cas d'une éventuelle pollution.

- **Présenter les mesures prises pour économiser la ressource en eau en phase d'exploitation.**

A cette recommandation, le maître d'ouvrage précise qu'aucun système d'arrosage ne sera mis en place pour ce projet et qu'il privilégiera des essences robustes pour économiser la ressource en eau.

Commentaire de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage bénéficie d'une bonne expérience dans les projets de tramway depuis la mise en service de la ligne A en 1994. L'historique de la gestion des plateformes tram témoigne des évolutions pour rendre l'entretien de plus en plus économe en eau et la mise à profit des retours d'expérience acquis. Les essais prévus sur les essences dans le cadre de l'extension du tramway vers l'ouest participeront à alimenter ces retours d'expérience

La commission d'enquête est favorable aux mesures proposées pour économiser la ressource en eau.

Concernant le volet arbres, la MRAe considère que les mesures prévues sont suffisantes du point de vue de préservation de la biodiversité.

Elle formule une recommandation :

Renforcer les prescriptions du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg en faveur de la biodiversité et plus précisément des arbres, des espaces verts préservés, plantés ou créés par le projet et des trames vertes qu'ils doivent contribuer à constituer.

En réponse, le maître d'ouvrage s'est engagé à identifier les espaces en faveur de la biodiversité dans le PLUi une fois le projet de tram Nord réalisé.

Commentaire de la commission d'enquête

La demande de la MRAe exprime ici l'intention de consolider les mesures de compensation et de renforcement de la trame verte urbaine proposée dans le projet Tram nord. Le PLUi étant un document règlementaire soumis à évaluation, l'inscription au sein de ce dernier d'une protection particulière des arbres et espaces verts identifiés dans le projet, notamment au titre de l'article L.151-23 du code de l'urbanisme, permettrait une garantie supplémentaire dans la réalisation et le suivi de ces mesures favorables à la biodiversité. Cette demande émane très certainement du constat d'un certain décalage récurrent entre les projets annoncés et les réalisations effectives en matière de plantation et de préservation des espaces de nature en ville. Elle semble à ce titre relativement légitime.

Néanmoins, le stade d'avant-projet du dossier présenté implique que des ajustements et modifications soient susceptibles d'intervenir encore avant la phase de réalisation du projet. Des précisions, notamment en termes de localisation des différentes composantes de l'infrastructure et des projets connexes pourraient être amenées à être apportées ultérieurement. En cas d'évolution du projet impactant des espaces verts et plantations ainsi entérinées dans le PLUi, se poserait alors le problème d'une compatibilité règlementaire mettant à mal toute adaptation du programme.

Pour ces raisons, la commission d'enquête considère pertinent le choix de l'EMS de retarder la mise en compatibilité du PLUi à la réalisation définitive du projet. Elle prend néanmoins note de l'intention engagée du maître d'ouvrage de procéder à ce type de mise en protection complémentaire par le document d'urbanisme.

4. Volet concernant les installations ouvrages travaux et aménagements du projet soumis à la Loi sur l'eau

Les travaux entrant dans le champ de la nomenclature Loi sur l'eau (art. R214-1 du Code de l'environnement) sont :

- Les travaux de création de l'infrastructure de tramway et des bretelles routières du fait de l'imperméabilisation qu'ils engendrent (rubrique 2.1.5.0 – seuil d'autorisation). La surface imperméabilisée augmentée de la surface des bassins versants interceptés par le projet est estimée à environ 40 ha.
- Les travaux de construction de l'ouvrage situé rue de l'église rouge au-dessus du canal de dérivation du fossé des Remparts (rubrique 3.1.3.0 – seuil de déclaration). Cet ouvrage porte atteinte la luminosité du canal sur une largeur de 15,6 m.

L'impact du projet sur l'artificialisation est positif ; le projet permet au global de diminuer l'artificialisation des sols de 4,6 ha soit 6,32 % par rapport à l'état actuel, notamment par la mise en place d'espaces verts et de plantations le long du tramway, ce qui aura un impact positif pour la gestion des eaux.

Par ailleurs, le projet prévoit une Gestion Intégrée des Eaux Pluviales (GIEP) visant à maîtriser localement le ruissellement en stockant et en infiltrant l'eau pluviale au plus près de son point de chute. La perméabilité a été qualifiée de moyenne pour le secteur Centre et de très faible pour le secteur Nord.

Les principes de gestion retenus sont l'infiltration pour une pluie d'occurrence vingtennale couplé à des dispositifs de décantation et filtration pour éviter tout risque de pollution de la nappe pour le secteur Centre, et l'infiltration pour les petites pluies et le rejet dans le réseau unitaire existant pour le secteur Nord.

Les dispositifs d'infiltration mis en œuvre dépendent de la configuration des réseaux existants et de la disponibilité des espaces : chaussées réservoir, tranchée d'infiltration, massifs d'infiltration, noues.

En outre, le projet prévoit de reprendre une partie des eaux des toitures des bâtiments existants sur le secteur Centre afin de les infiltrer et de réduire le volume d'eau rejeté dans le réseau d'assainissement unitaire.

La commission a relevé deux points sensibles dans les dispositifs de gestion des eaux pluviales :

- Secteur route du Général de Gaulle

Les sols en place sont principalement composés de lœss et d'argiles.

Or, le lœss est très sensible à l'eau du fait de sa grande porosité, de sa texture fine et de sa nature granulaire. Lorsque sa teneur en eau est trop élevée, il perd toute cohésion, pouvant aller jusqu'à la liquéfaction.

Également, le sous-sol présente des cavités souterraines qui induisent des risques d'effondrement du sol, dangereux pour les personnes et la stabilité du bâti.

Il est rappelé que le propriétaire riverain est directement responsable de son sous-sol car il en est propriétaire également. Il lui appartient de réaliser les travaux utiles afin de réduire l'aléa ou la vulnérabilité lié aux galeries.

Sur le secteur route du Général de Gaulle, malgré la faible perméabilité, le dossier prévoit la mise en place de massif drainant sous plateforme tramway.

Au vu des enjeux précités, la commission trouve la solution d'infiltration inadaptée aux caractéristiques des sols en place.

- Secteur avenue des Vosges

Le dossier de demande d'autorisation environnementale prévoit un principe d'infiltration avec des noues, au niveau de l'avenue des Vosges. Ces noues sont prévues au niveau des espaces verts, entre la plateforme et les arbres là où sont également prévues des terrasses. En cas de mauvais entretien et de stagnation d'eau, les noues peuvent attirer des moustiques.

Dans son mémoire en réponse au PV de synthèse, l'EMS a précisé que l'approfondissement des études de conception montre que, pour réaliser cette infiltration au niveau de l'avenue des Vosges, il n'est pas nécessaire de réaliser une noue comme envisagée initialement mais uniquement un point bas équipé d'un avaloir qui acheminera les eaux pluviales vers le massif drainant situé sous la plateforme Tram.

La commission souscrit favorablement au principe d'abandon de la noue avenue des Vosges.

La commission salue le principe de gestion intégrée des eaux pluviales et l'ensemble des mesures qui participent à réduire le risque de saturation des réseaux existants.

La commission attire l'attention du maître d'ouvrage sur les conditions d'infiltration qui doivent prendre en compte la nature et l'état du sous-sol afin de ne pas aggraver le risque d'effondrement dans certains secteurs sensibles notamment route du Général de Gaulle et le risque de pollution. Elle demande donc de ne pas utiliser l'infiltration dans tous les secteurs où le sous-sol abrite des cavités souterraines.

Des travaux sont prévus au niveau du canal de dérivation du fossé des Remparts.

L'enjeu en termes de faune aquatique est très faible (le fond du canal étant bétonné) hormis de façon localisée en pied de berges.

Le projet prévoit la déconstruction de l'ouvrage existant au-dessus du canal et son remplacement par un nouvel ouvrage plus large. Afin de ne pas polluer le canal par les matériaux de démolition (gravats de l'ouvrage), le maître d'ouvrage prévoit d'utiliser la technique du "croquage" (démolition à l'aide de pelles mécaniques) et du sciage, en mettant un platelage hermétique sous l'ouvrage existant.

Pour ne pas perturber les écoulements naturels, aucune intervention n'aura lieu dans le lit du canal. De même, aucun rejet de déchets n'est prévu. La conception de l'ouvrage a veillé à surélever le nouveau pont en prenant en compte le niveau des plus hautes eaux + 50 cm défini dans le PPRi de l'EMS même si le secteur n'est pas concerné par des prescriptions liées au risque inondation. La largeur de l'ouvrage est du nouvel ouvrage est de 15,6 m contre 8,5 m pour l'ouvrage existant.

Bien que le nouveau pont ait un impact plus important sur la luminosité du canal et donc sur les conditions biogènes, la commission considère ces impacts comme très limités compte tenu du peu d'enjeu recensé.

La commission estime la conception du nouveau pont et les mesures en faveur de la préservation de la faune aquatique adaptées aux enjeux du site, et les considère comme proportionnées.

L'EMS a également indiqué qu'à ce stade, il n'est pas prévu de pompage en nappe, mais précise dans le même temps que le niveau de la nappe étant fluctuant, notamment selon les différentes périodes de l'année, et la profondeur de travaux de terrassement (pour les réseaux humides) étant proche du niveau de la nappe, il n'est pas possible de prédire avec certitude au stade avant-projet le besoin en pompage lors de la réalisation du chantier.

Ce risque n'est donc pas écarté mais ce point ne nous semble pas majeur à ce stade d'étude.

5. Volet concernant la protection des allées et alignements d'arbres

Le maître d'ouvrage a recensé l'ensemble des arbres d'alignement sur le tracé du tramway. La majeure partie sont conservées (800 arbres maintenus). Les arbres d'alignement qui font l'objet d'abattage ou susceptibles d'être abattus sont propriété de l'Eurométropole de Strasbourg ou de la Ville de Schiltigheim.

Le maître d'ouvrage a procédé à une qualification des essences, du diamètre, de la hauteur et de l'état sanitaire de chaque arbre. Au total, le projet prévoit l'abattage de 117 arbres situés boulevard de Metz (17), boulevard Wilson (20), Place de Haguenau (14), rue de l'Eglise rouge (9), route de Bischwiller (19) et route du Général de Gaulle (38).

Par ailleurs, 51 arbres ont été identifiés comme à risque d'abattage, risque qui sera confirmé ou infirmé dans la suite des études et repérés dans les cahiers d'alignement d'arbres.

6. Avis de la commission sur le volet Loi sur l'eau

Du point de vue de la ressource en eau, il ressort les éléments suivants :

Sur les travaux au-dessus du canal du fossé des Remparts.

Le nouveau pont aura un impact plus élevé que l'ouvrage actuel sur la luminosité du canal du fait de son élargissement d'environ 7 m.

Néanmoins, cet élargissement reste limité et les enjeux en matière de faune aquatique sont faibles à très faibles dans le canal. La phase travaux reste la phase la plus sensible et peut être source de pollution accidentelle.

Le maître d'ouvrage prévoit des mesures pour éviter une contamination du canal et aucune technique de travaux invasive dans le lit mineur.

Compte-tenu des enjeux limités, des mesures mises en œuvre, la commission considère que les travaux n'auront pas d'impact significatif sur le canal, que ce soit d'un point de vue hydraulique ou biodiversité.

Sur la gestion des eaux pluviales.

Le projet a pour objet la création d'une plateforme de tram en milieu urbain et de nouvelles bretelles routières, qui imperméabilisent le sol. Pour gérer les eaux de ruissellement de ces surfaces, le maître d'ouvrage propose une gestion intégrée des eaux pluviales et privilégie des solutions d'infiltration. Toutefois, dans certains secteurs du fait de la faible perméabilité, le maître d'ouvrage prévoit de rejeter au réseau unitaire, ce qui peut les saturer.

Également, du fait du stade d'étude avant-projet, les études géotechniques avancées et les études de pollution n'ont pas été engagées et ne permettent pas de conclure avec certitude sur la faisabilité de la solution d'infiltration.

La commission considère qu'au global, le projet conduit à une amélioration de la gestion des eaux pluviales principalement en raison de la désimpermeabilisation et de la mise en œuvre préférentiellement de solutions d'infiltration.

L'EMS a adapté sa conception pour supprimer la noue avenue des Vosges ce qui nous paraît répondre aux inquiétudes des riverains sur la stagnation d'eau et le risque de prolifération de moustiques qui en découle.

En revanche, le sujet de présence de cavités sur le secteur Nord et en particulier aux bords de la route du Général de Gaulle semble avoir été éludé.

L'infiltration des eaux dans des couches de loess peut aggraver le risque d'effondrement du secteur et ne nous paraît pas adapté avec les enjeux du site.

Sur les travaux de la plateforme de tram.

La mise en place de plateforme tram n'engendrera pas de terrassements à faible profondeur. A ce stade, aucun rabattement de nappe n'est prévu, mais les études ne nous permettent pas de conclure s'il s'agit d'un réel sujet.

Nous recommandons de lever le doute sur le besoin en pompage dans la phase ultérieure d'études.

Même si la nappe est située à faible profondeur, la commission considère sous réserve de mise en œuvre des mesures édictées que le risque de pollution est faible.

Sur la consommation d'eau.

En phase exploitation, aucune consommation d'eau pour l'arrosage n'est prévue.

La commission salue l'intégration des retours d'expérience issus de la gestion des plateformes de tramways déjà réalisés qui a permis de développer une plateforme végétalisée avec un entretien économe en ressource en eau.

En conclusion sur le volet Loi sur l'eau :

Le projet conduit à une amélioration de l'existant en matière de gestion des eaux pluviales de par les mesures de désimpermeabilisation et de mise en œuvre d'un système de gestion intégrée des eaux pluviales. Sur ce dernier point, un secteur ne nous paraît pas adapté aux techniques d'infiltration : le secteur Nord où des cavités souterraines sont recensées. Par ailleurs, la suppression du dispositif de noues avenue des Vosges nous paraît pertinente au profit d'un autre mode d'infiltration afin de répondre aux craintes des habitants (stagnation d'eau en cas de défaut d'entretien).

Les mesures mises en œuvre pour les travaux au-dessus du canal et pour la plateforme de tram nous semblent satisfaisantes et adaptées aux enjeux du site.

Nous pouvons saluer les efforts du maître d'ouvrage pour réduire les besoins en eau en phase exploitation pour l'entretien de la plateforme tramway.

7. Avis de la commission sur le volet protection des allées et alignements d'arbres

Sur la localisation des arbres abattus

De manière générale, l'EMS a produit ses meilleurs efforts pour limiter l'abattage d'arbres au strict nécessaire.

Un secteur semble contrevenir à ce principe : les travaux d'abattage d'arbres sur l'avenue des Vosges.

L'EMS a précisé dans son mémoire qu'au niveau de la station tramway Vosges, l'emprise de part et d'autre de la plateforme des quais de station à laquelle s'ajoute celle d'une voie de circulation dans chaque sens impactera les arbres sur environ 100 mètres de chaque côté. La plantation de nouveaux arbres devrait s'effectuer en « décalé » par rapport à l'alignement existant, contrevenant à la demande de maintien des perspectives demandée par l'ABF.

Or dans le même temps, le dossier d'enquête indique que « l'avenue des Vosges accueille également des alignements d'arbres de grande taille : diamètre moyen 25 cm, hauteur moyenne 10m. Comme pour la rue de Wissembourg, le maintien des arbres dans le cadre du projet est un entrant fort de la conception. »

L'impact sera donc de 200 m sur les 900 m sur l'avenue des Vosges entre la place de Haguenau et le croisement avec l'avenue de la Paix, ce qui représente un linéaire important.

Nous pouvons regretter en premier lieu que cet impact non négligeable ait été passé sous silence dans le dossier. Seul figure dans le dossier quelques arbres identifiés en jaune dans les cahiers d'abattage de la pièce J3 qui plus est sur des plans peu lisibles sans échelle, ni légende ni nom de rues ce qui ne permet d'apprécier le réel impact.

La perte de ce patrimoine arboré nous semble regrettable et c'est un écart significatif avec les prescriptions ABF telles qu'expliquées par l'EMS. Nous ne disposons ni de ses prescriptions détaillées, ni bien entendu de son avis sur cet aspect du projet.

Sur les impacts sur la faune et les espèces protégées :

Certains arbres sont susceptibles d'abriter des espèces protégées (gîtes pour chauves-souris ou oiseaux).

Les mesures en faveur de la protection des alignements d'arbres et des éventuelles espèces protégées abrités par ceux-ci prévues par le maître d'ouvrage sont :

- Pour la phase travaux : l'adaptation du calendrier travaux à la sensibilité des espèces, l'inspection des arbres à cavités en amont de l'abattage et la mise en place d'un abattage doux, la protection des arbres existants et de leur système racinaire, l'intervention d'un expert arboricole lors des phases de terrassement à proximité des arbres existants,
- En phase exploitation : la conservation des arbres à cavités, la pose de nichoirs à oiseaux et la pose de gîte pour les chiroptères.

En compensation, le projet prévoit la replantation de 610 arbres avec une attention portée à la valorisation écologique dans le choix des essences retenues.

L'EMS précise qu'à ce stade le risque de présence d'espèces protégées est écarté au niveau des arbres à cavités pour les raisons suivantes :

- Un inventaire des arbres présents sur le site a été fait en observant les arbres à vue et aux jumelles, et en géolocalisant les gîtes et les secteurs de gîtes potentiels. Des inventaires nocturnes au détecteur d'ultrasons ont également été réalisés pour inventorier les différentes espèces de chiroptères fréquentant le site.
- Ces arbres feront l'objet de mesures d'évitement et de réduction : protection de la quasi-totalité des arbres à cavités favorables pour la nidification de l'avifaune cavernicole et pour le gîte des chiroptères, abattage en dehors des périodes de mise à bas et d'hivernage, vérification des arbres avant chaque abattage par un expert chiroptérologue avec un endoscope.

La commission considère que le doute concernant le risque de découverte d'espèces protégées ne peut être complètement écarté, tant que la vérification avant abattage n'a pas été faite.

La commission approuve les mesures en faveur de la préservation de la faune et considère que la séquence éviter-réduire-compenser a été bien appliquée sur ce point.

Concernant les arbres à cavités, la commission recommande de lever le doute au plus tôt sur la présence d'éventuelles espèces protégées au droit des arbres abattus.

En conclusion sur le volet lié à la protection des allées et alignements d'arbres :

L'insertion de la plateforme tramway nécessitera l'abattage d'arbres bordant les allées et voiries. La perte de ce patrimoine arboré a des impacts non seulement d'un point de vue biodiversité mais également d'un point de vue paysager et cadre de vie.

La commission note que le maître d'ouvrage a tout d'abord privilégié une démarche de préservation des arbres d'alignement en adaptant le tracé du tramway dans certains secteurs (secteurs boulevard Wilson / rue de Wissembourg). Des mesures de protection des arbres existants et de suivi par un expert arboricole permettront de limiter les incidences sur les arbres qu'il est prévu de maintenir en phase travaux.

D'un point de vue paysager, seul l'impact au niveau du secteur avenue des Vosges ne nous semble pas acceptable.

Des cavités pouvant abriter des chauves-souris ont été recensées mais elles n'ont pas été expertisées. De ce fait, la présence d'espèces protégées au sein de celles-ci ne peut être exclue.

Au niveau quantitatif, le bilan sera largement favorable avec 610 arbres replantés contre 168 arbres abattus ou risquant d'être abattus même s'il est vrai qu'un arbre replanté ne peut pas avoir la même valeur écologique et patrimoniale qu'un arbre existant.

En conséquence, après avoir analysé et apprécié l'ensemble des aspects portant sur l'autorisation environnementale la commission d'enquête émet un,

AVIS FAVORABLE

➤ **S'agissant du volet Loi sur l'eau**

Cet avis est assorti d'une réserve :

- **Supprimer les dispositifs d'infiltration des eaux pluviales dans des risques où la présence de lœss et de cavités souterraines est avérée.**

Et de deux recommandations :

- **Réaliser des études complémentaires (géotechnique et pollution des sols) pour s'assurer de la faisabilité de l'infiltration.**
- **Supprimer les noues, avenue des Vosges.**

➤ **S'agissant du volet de protection des alignements et allées d'arbres**

Cet avis est assorti d'une réserve :

- **Etudier une solution d'optimisation d'implantation de la station Vosges pour minimiser l'impact paysager sur les arbres d'alignement et partager le résultat de ces études avec l'ABF.**

Et de deux recommandations :

- **Réaliser une expertise des arbres à cavités avant les travaux et communiquer les résultats auprès de la DREAL.**
- **Inscrire les plantations recrées comme espace planté à protéger ou à créer au titre du PLUi une fois les travaux réalisés.**

* *
*

Sélestat le 09 décembre 2024

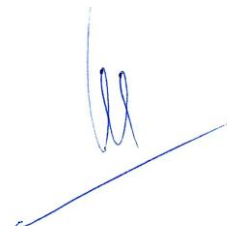
Président
Jean ANNAHEIM



Membre
Julie MAHLER-KNEPLER



Membre
Michel LAFOND



Membre
Farida JACQUELIN



Membre
Frédéric WALTER

