

Annexe 4

Relative à la délibération « Projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim : arrêt du bilan d'une première phase de concertation, arrêt des caractéristiques essentielles du projet, engagement d'une phase complémentaire de concertation, périmètre de prise en considération du projet »

Instauration du périmètre de prise en considération

Il importe de préserver les conditions de faisabilité du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, et de pouvoir le réaliser au moindre coût, avec un minimum de déviations de réseaux et de démolitions de bâtis. Il convient, à cet effet, d'une part que la collectivité prenne en compte, dans le cadre de la procédure d'élaboration du PLUi, les différentes orientations du volet "transports collectifs" présentées dans le SCOTERS et d'autre part, que des périmètres de prise en considération soient inscrits sur les plans d'urbanisme.

Diverses mesures de sauvegarde sont prévues par le droit de l'urbanisme pour éviter que des travaux, des constructions ou des installations projetées par des particuliers ne compromettent les projets d'urbanisme et de travaux publics, ou n'en rendent l'exécution plus onéreuse. S'agissant de protéger les tracés des futurs TCSP, les articles L 424-1 du Code de l'urbanisme trouve son application dans la mise en œuvre de périmètres de prise en considération qui offrent à l'Administration la possibilité de ne pas se prononcer immédiatement, de façon positive ou négative, sur les demandes d'autorisation d'occupation du sol (certificats d'urbanisme ; permis de lotir ou de construire...). La principale mesure de prise en considération est la possibilité d'opposer un sursis à statuer, cette mesure devant être motivée et ne pouvant pas dépasser deux ans. Par ailleurs, les périmètres de prise en considération arrêtés par une collectivité deviennent obsolètes si, dans un délai de dix ans à compter de leur entrée en vigueur, l'exécution des travaux n'a pas été engagée.

Conformément à l'article L. 422-5 du Code de l'urbanisme, les maires de Strasbourg, de Schiltigheim et de Bischheim compétents pour la délivrance des autorisations d'urbanisme, devront recueillir l'avis conforme du représentant de l'État sur tout projet situé dans le périmètre de prise en considération.

Le périmètre de prise en considération sera reporté, à titre informatif, en annexe du Plan local d'urbanisme (PLU) de l'Eurométropole de Strasbourg.

En ce qui concerne la portée et les effets juridiques de l'instauration de périmètres de prise en considération, il convient de préciser que :

- La mise en œuvre du sursis à statuer ne constitue pas pour autant de la part de la collectivité, une décision de réaliser le projet dont le périmètre est pris en considération. Elle ne préjuge en rien des choix qui pourraient être arrêtés par la collectivité, à l'issue des procédures requises, au titre de l'opération,
- La délimitation des périmètres de prise en considération de variantes de tracés d'un TCSP n'a ni pour objet, ni pour effet, d'amener l'autorité compétente à se prononcer sur les avantages des différentes variantes possibles, mais uniquement d'en faciliter l'éventuelle réalisation,
- Les périmètres de prise en considération présentent des différences sensibles, tant en termes de procédure d'établissement que d'effets juridiques, avec les emplacements réservés qui sont fixés dans le cadre du PLUi, qui ont une emprise précise et dont l'effet produit (servitude impliquant l'inconstructibilité radicale du terrain) n'est pas limité dans le temps. En matière de garanties des propriétaires, les deux procédures prévoient le droit de délaissement. Le propriétaire frappé par un sursis à statuer sur une demande d'autorisation d'urbanisme peut mettre en œuvre son droit de délaissement, la collectivité disposant d'un an pour répondre et décider d'acquérir le terrain concerné.

Aux enjeux liés à l'insertion du tramway et à son fonctionnement urbain viennent s'ajouter l'attractivité nouvelle des secteurs desservis, qui pourront influencer sur des mutations de grands tènements fonciers, secteurs leviers pour développer des programmes d'accompagnement à la mise en œuvre du tramway (piste cyclable, stationnement de compensation, plantation, équipements publics, ...).

Ces objectifs de restructuration urbaine, impulsés par l'arrivée du tramway, nécessitent donc une attention toute particulière des collectivités sur les abords de la future ligne et des aménagements connexes.

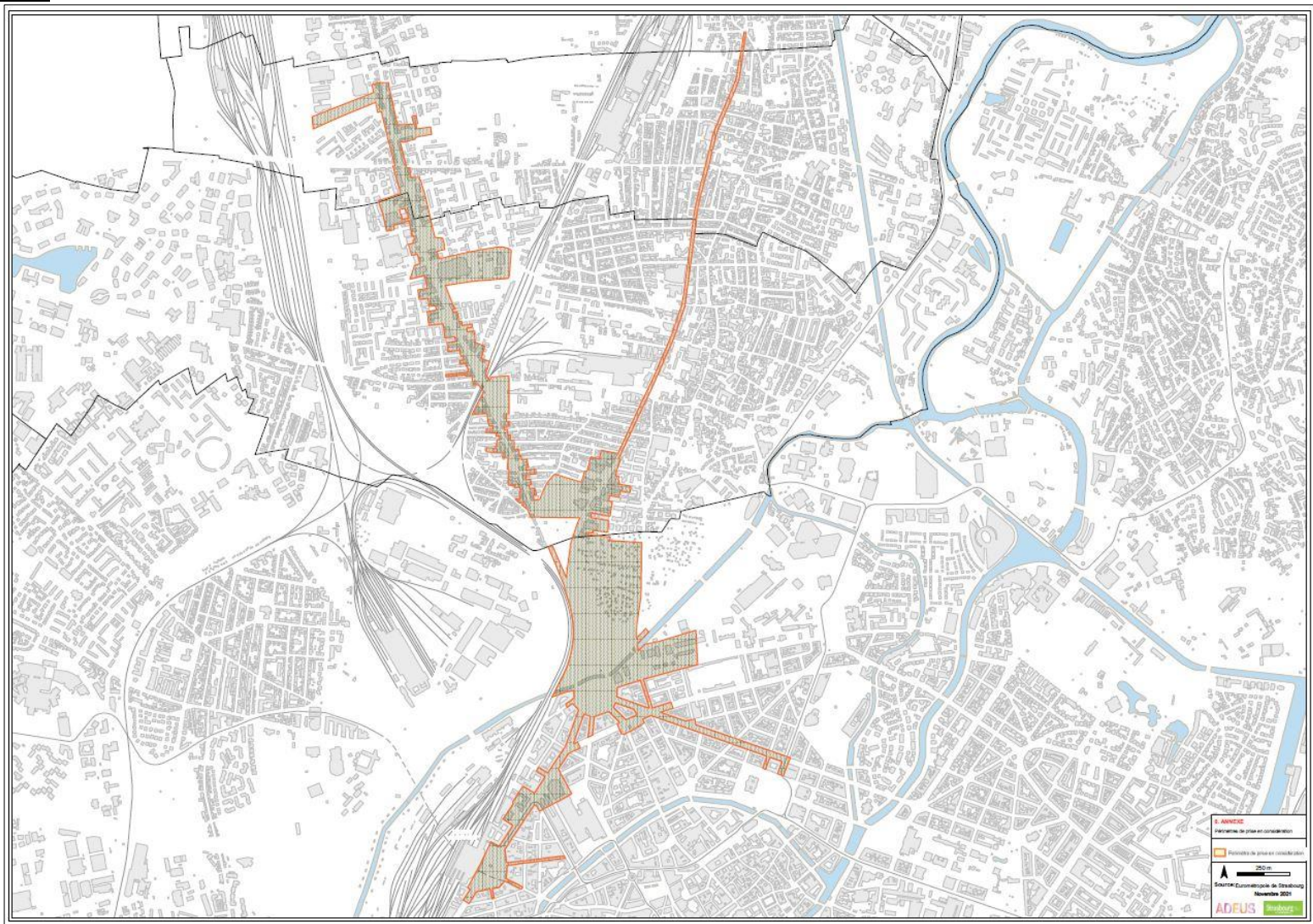
Le Conseil de l'Eurométropole est donc appelé à « prendre en considération » le projet, et à délimiter les terrains affectés à celui-ci sur les territoires des communes de Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim. Le périmètre de prise en considération tel qu'annexé à la présente, considère l'une des caractéristiques suivantes:

- Le premier rang bâti constitué ;
- Les unités foncières d'un seul tenant de taille importante ;
- Les unités foncières présentant un risque de mutation ;
- Les unités foncières présentant une opportunité de compensation de places de stationnement ;
- Les zones à urbaniser situées en bordure des axes traversés par le tracé tramway ;
- L'amorce des rues adjacentes de ces axes ;

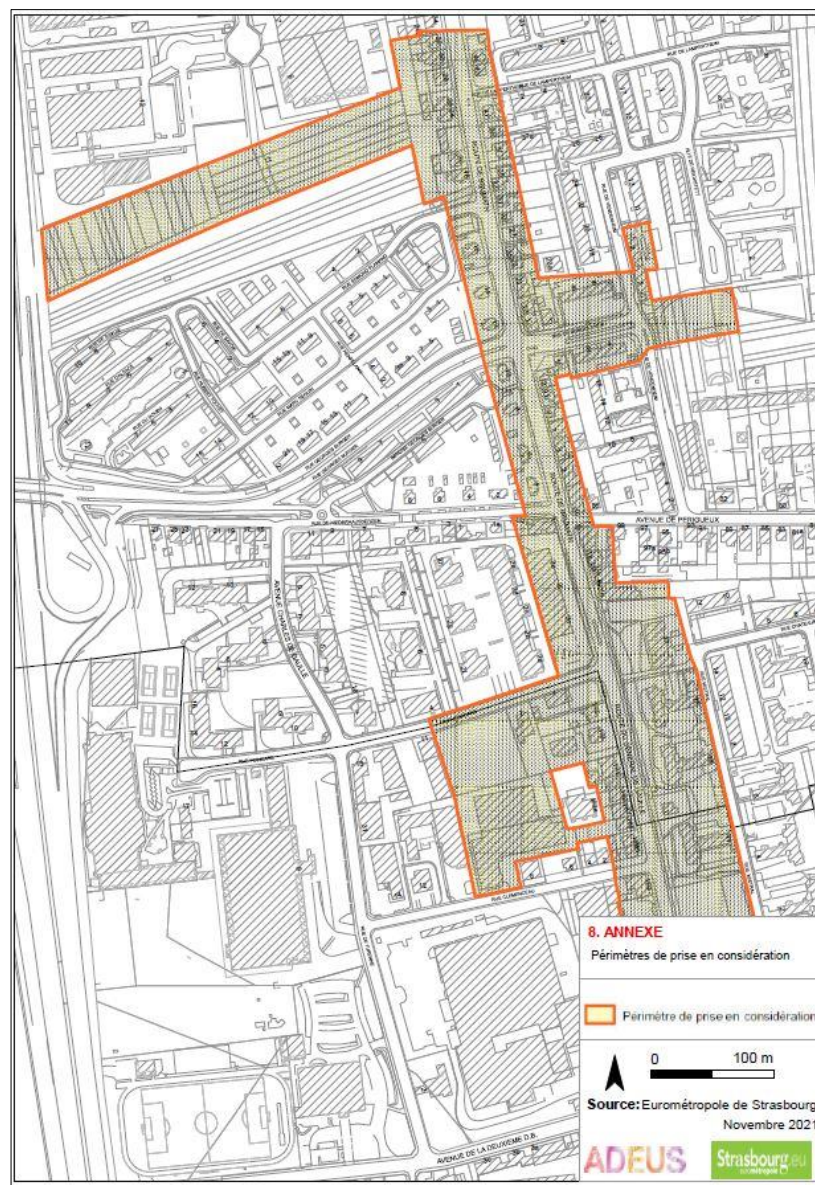
Sur le ban communal de Strasbourg et dans les secteurs concernés par le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV), vu le risque néant de mutation du patrimoine bâti, le périmètre de prise en considération est limité à l'emprise de l'espace public traversé par le futur tramway.

Périmètre de prise en considération du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

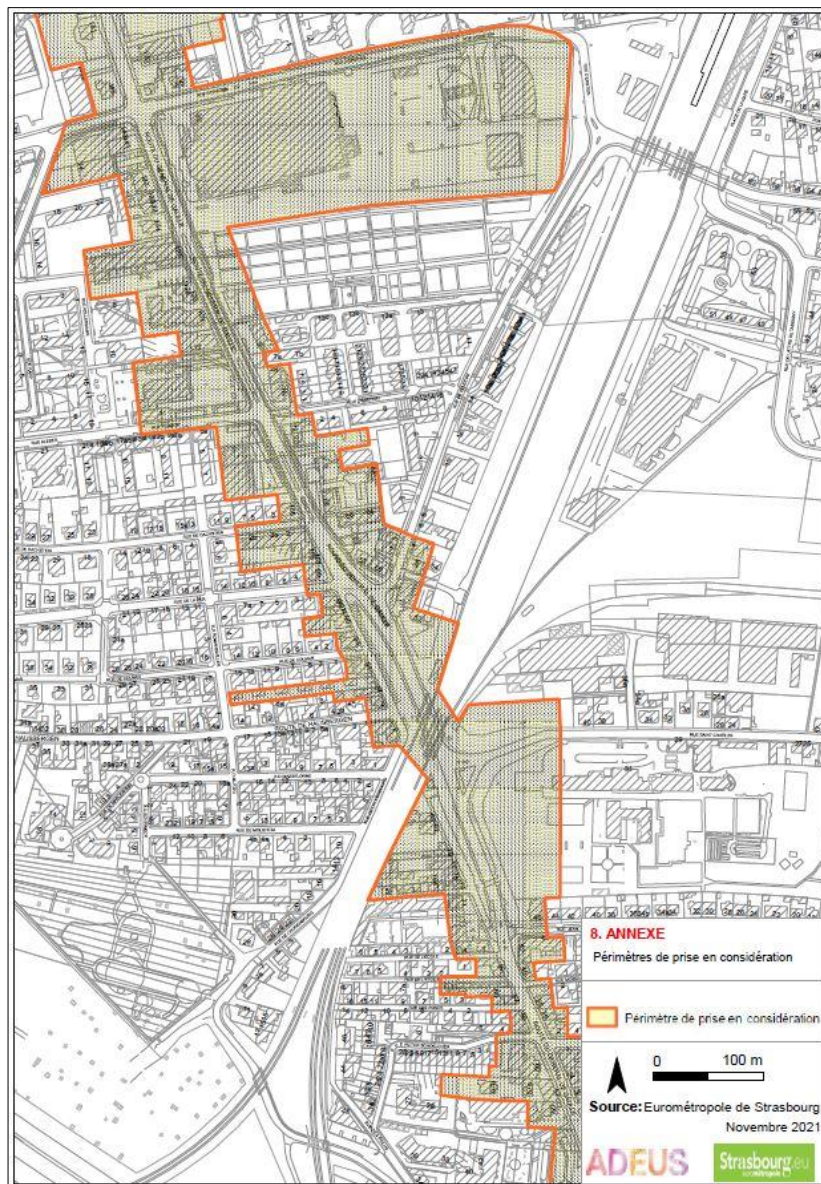
Plan d'ensemble



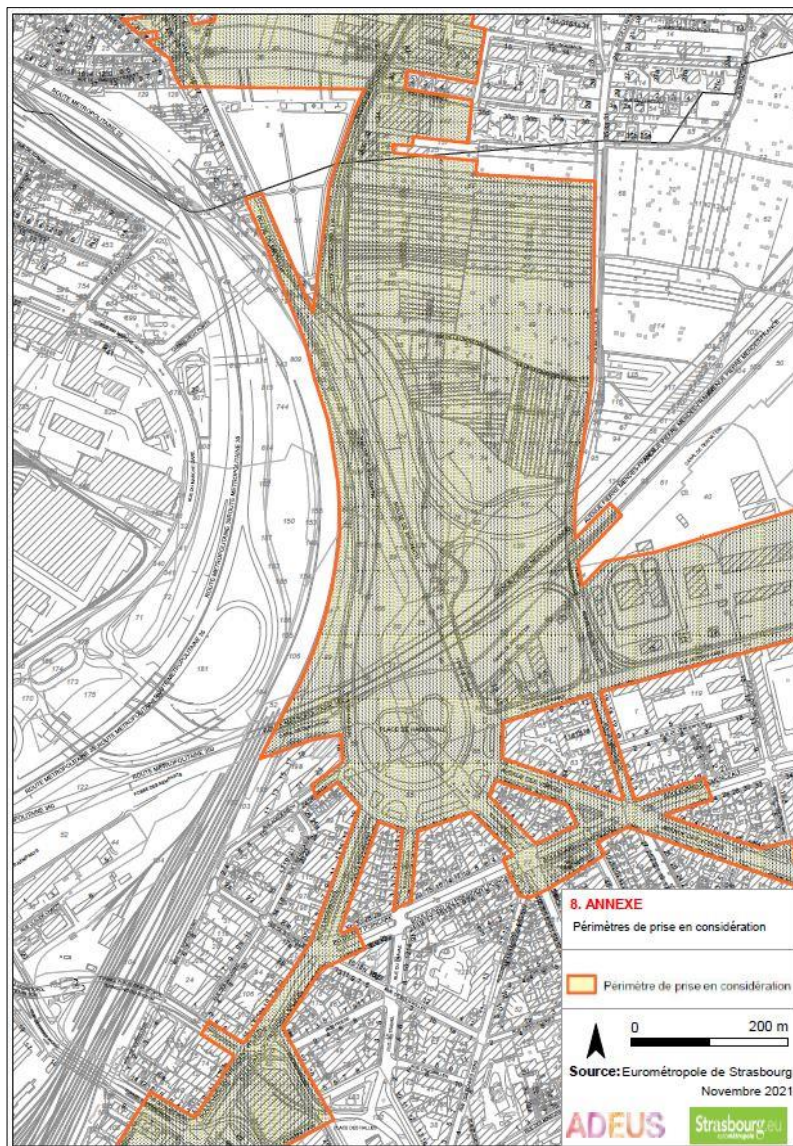
Zone terminus Nord



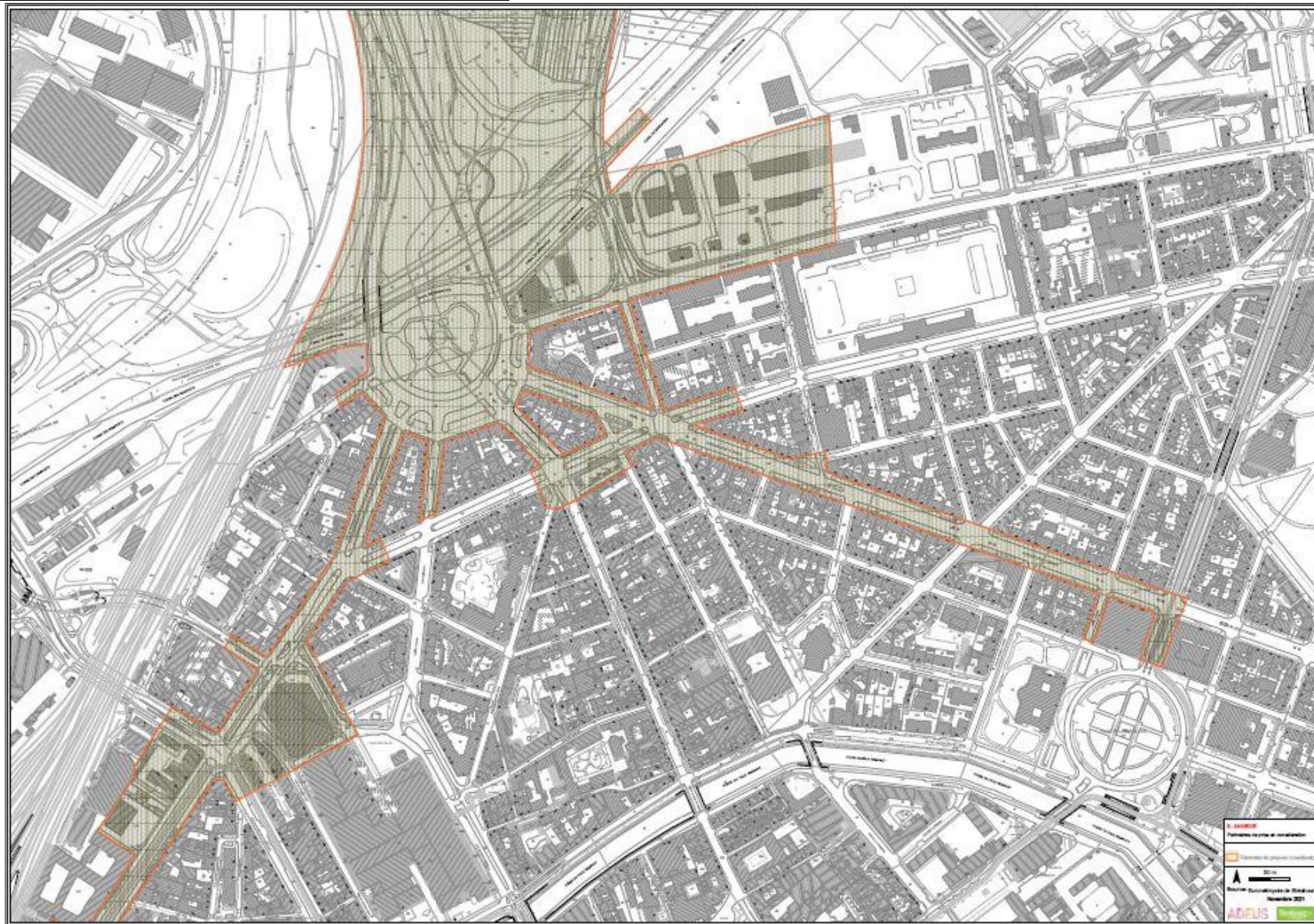
Tronçon « Centre commercial – Pont Saint Charles »



Tronçon « Fischer – Place de Haguenau »



Tronçon « Place de Haguenau – Avenue des Vosges »



Tronçon « Place de Haguenau – Gare »

