

## Délibération au Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du vendredi 17 décembre 2021

**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.**

### Numéro E-2021-1682

Relier efficacement les quartiers et communes de l'Eurométropole de Strasbourg par des transports publics fiables, performants et décarbonés constitue un impératif en termes de climat, de santé et de développement global de l'agglomération.

La question des mobilités est donc au cœur du projet politique de développement équilibré de l'agglomération. Ce thème porte en effet de fortes implications en termes de santé et de qualité de vie : la réduction de la pollution atmosphérique et de la dépendance aux énergies fossiles est un objectif majeur. Les mobilités sont également un facteur crucial d'inclusion sociale et d'équilibre du territoire, participant à la réduction des inégalités sociales au sein de l'Eurométropole.

Le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du 18 décembre 2020 a adopté la délibération N° E-2020-846 « Une ambition inédite en matière de mobilités : vers un pacte durable et équilibré pour l'Eurométropole de Strasbourg et ses habitants ». Ce projet reprend deux actions majeures prévues dans cette feuille de route :

- le prolongement du réseau de tramway vers le Nord jusqu'à Bischheim afin de relier le projet Fischer et la Cité des Écrivains à la Gare centrale via la Place de Haguenau ;
- la liaison Gare centrale - Institutions Européennes en tramway, inscrite au contrat triennal dans le cadre du rayonnement de Strasbourg en tant que Capitale Européenne et par ailleurs nécessaire pour desserrer le nœud d'Homme de Fer et préparer le réseau à supporter une fréquentation accrue.

Pour cela, l'Eurométropole de Strasbourg a lancé la réalisation des études préalables relatives au projet de tramway sur le nord et le centre de l'agglomération, dénommé « *Projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim* » objet de la présente délibération, qui ont permis de constituer le dossier de concertation présentant l'opportunité et la faisabilité du projet.

Par délibération n° E-2021-494 du 7 mai 2021, le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg, a défini les objectifs du projet de tramway vers le nord et a engagé une procédure de concertation préalable.

Cette concertation s'est déroulée du 15 juin au 30 septembre 2021.

Elle a permis :

- d'informer le public en décrivant les principales caractéristiques du projet (niveau de desserte, temps de parcours, lieux intermodaux, enjeux de circulation et d'insertion, opérations d'accompagnement, coût, calendrier) ;
- de présenter les différentes variantes de tracés possibles et recueillir les observations du public sur celles-ci ;
- de présenter les solutions d'aménagement envisageables le long des différents tracés ;
- de recueillir les observations du public sur les sujets liés aux conditions d'insertion et d'aménagement qui pourront faire l'objet d'un travail de construction partagé lors des phases ultérieures d'instruction du projet.

Il a ensuite été dressé un bilan de cette première phase de concertation afin de rendre compte des échanges et des avis exprimés durant la phase de concertation avec le public.

La présente délibération a pour objets de présenter :

- le bilan de la première phase de concertation publique réglementaire du projet (**annexe 1**) en vue de son arrêt par le Conseil Eurométropolitain ;
- l'analyse technique comparative des variantes de tracé (**annexe 2**) ;
- le programme des études d'avant-projet qui pourront être engagées à partir du 2<sup>e</sup> trimestre 2022 (**annexe 3**), en vue de son approbation par le Conseil Eurométropolitain ;
- le périmètre de prise en considération relatif au projet, en vue d'arrêt par le Conseil Eurométropolitain (**annexe 4**).

## **1. Bilan de la concertation**

Le bilan de concertation est présenté succinctement ci-après et est détaillé dans les annexes 1 et 2 du projet de délibération.

### **1.1. Présentation du projet**

L'extension du réseau de tramway au nord de l'agglomération s'inscrit dans le cadre d'une nouvelle étape de développement des transports collectifs, qui comprend notamment la mise en place progressive d'une Zone à Faibles Émissions, le déploiement d'un Réseau Express Métropolitain (trains et cars interurbains), la transformation de la route métropolitaine M35 (ex-A35) et la reconfiguration de la place de Haguenau, qui participera à la modération des flux automobiles facilitant ainsi les transformations urbaines dans une perspective d'apaisement. D'autres projets de transport en site propre sont également prévus, notamment le prolongement de la ligne F à l'Ouest jusqu'à Wolfisheim et le prolongement du BHNS G à Strasbourg vers le quartier Danube.

Le projet s'accompagne aussi d'une volonté de création d'une nouvelle liaison tramway en centre-ville de Strasbourg qui contourne et soulage le nœud de l'Homme de Fer, point névralgique du réseau développé depuis 20 ans et aujourd'hui proche de la saturation. Il s'inscrit en outre en cohérence avec la politique de développement des mobilités actives, qui se traduit notamment par la mise en œuvre du Plan vélo adopté par le Conseil de l'Eurométropole du 25 juin 2021 ou par le plan piéton de la ville de Strasbourg adopté par le Conseil Municipal du 3 mai 2021.

Les objectifs du projet sont multiples en termes d'amélioration à la fois des conditions de transport et du cadre de vie, tout en préservant une offre de service de qualité qui réponde aux attentes des usagers. Le développement du réseau de tramway vers le nord vise en effet à :

- desservir Schiltigheim et Bischheim en tramway tout en optimisant les lignes de bus qui desservent les communes Nord ;
- améliorer l'accessibilité du quartier d'affaires et des Institutions Européennes, en créant une nouvelle liaison directe en tramway entre la gare de Strasbourg et le quartier du Wacken ;
- renforcer la liaison Gare-Université, en proposant une nouvelle ligne rapide et directe qui ne charge pas inutilement le réseau dans l'hypercentre ;
- accompagner le développement du Réseau Express Métropolitain en assurant le confort des voyageurs tout en facilitant les flux de circulation ;
- accompagner les transformations urbaines et les projets de renouvellement urbain, en requalifiant les espaces publics, en donnant plus de place à la nature et en participant à la mise en valeur du patrimoine.

Le territoire concerné par le projet tramway s'étend sur 3 communes : Bischheim, Schiltigheim et Strasbourg. La zone centre à Strasbourg se caractérise par une concentration importante de fonctions métropolitaines, un patrimoine exceptionnel et des opportunités de requalifications. Au nord sur les bans communaux de Schiltigheim et Bischheim, le projet de tramway s'insère dans un territoire urbain dense en cours de mutation et de requalification urbaine, marqué notamment par l'implantation de nouvelles activités et le développement important de logements et d'emplois et sur d'anciennes friches industrielles.

Il s'articule autour de 2 secteurs - le secteur nord (Schiltigheim et Bischheim) et le centre (Strasbourg). Pour chacun des deux secteurs, trois variantes de tracé ont été étudiées et mises à la concertation. Les variantes sont décrites en détails dans l'annexe 1 du projet de délibération.

### **Synthèse des caractéristiques des trois tracés au Nord :**

Pour la desserte Nord de Schiltigheim jusqu'à Bischheim, trois variantes de tracé ont été proposées à la concertation pour planter la plateforme tramway depuis la place de Haguenau à Strasbourg :

La variante N1 : Depuis la place de Haguenau, le tracé remonte vers le Nord du côté Est de la place. Une nouvelle passerelle serait nécessaire pour franchir la M350 et le canal de dérivation. Le tracé emprunterait d'abord la route de Bischwiller, où une première station serait implantée. Il tournerait ensuite vers l'Ouest pour rejoindre la route du Général de Gaulle par la nouvelle liaison du quartier Fischer. Une deuxième station pourrait être implantée au niveau du parking Prévert. Le tracé se poursuivrait sur la route du Général de Gaulle en direction du Nord, traverserait le Pont « Saint Charles » qui enjambe les voies ferrées. Au nord du pont pourrait être implantée une troisième station. Toujours sur cet axe, une quatrième station pourrait être implantée devant le centre-commercial E. Leclerc. Le tracé se poursuit sur la route de Brumath, où une cinquième station serait implantée entre la rue de Niederhausbergen et la rue Georges Burger. À cet endroit s'établirait un important pôle d'échange bus/tram, complété par la construction éventuelle d'un parking relais.

La variante N2 : Depuis la place de Haguenau, le tracé remonte vers le Nord du côté Est de la place. Une nouvelle passerelle serait nécessaire pour franchir la M350 et le canal de dérivation. Le tracé emprunterait la route de Bischwiller jusqu'à l'intersection avec la rue des Pompiers. Sur cette première partie de tracé, trois stations seraient implantées : une première au niveau de Fischer (identique N1), une seconde au niveau de la rue Perle, puis une troisième au niveau de la Mairie de Schiltigheim. Le tracé bifurquerait ensuite en direction de l'Ouest par la rue de Wissembourg, devant la nouvelle médiathèque, puis emprunterait successivement le passage du cimetière, qui accueillerait une quatrième station, la rue de Vendenheim puis la rue de Lauterbourg. Pour franchir les voies ferrées, un nouveau pont serait construit et intégrerait une cinquième station. Le tracé se poursuivrait ensuite par la rue d'Erstein, une sixième station y serait implantée, puis rejoindrait la route du Général de Gaulle et enfin la route de Brumath pour rejoindre le terminus Marc Seguin (identique N1).

La variante N3 : Depuis la place de Haguenau, le tracé remonterait vers le Nord du côté Est de la place. Une nouvelle passerelle serait nécessaire pour franchir la M350 et le canal de dérivation. Le tracé emprunterait ensuite la route de Bischwiller jusqu'au Parc Wodli (Bischheim). L'emplacement des stations serait commun à la variante N2 jusqu'à la troisième station « Mairie de Schiltigheim ». En direction du Nord, une quatrième station serait possible au niveau du quartier Adelshoffen, puis une cinquième près de l'église Saint Laurent et de la rue du Général Leclerc. Le terminus serait implanté sur le Parc Wodli.

### **Synthèse des caractéristiques des trois tracés au Centre (Commune de Strasbourg) :**

Trois variantes de tracé de la plateforme tramway ont été proposées à la concertation pour les liaisons Gare centrale - Institutions Européennes et Gare centrale – Universités et le desserrement du nœud Homme de Fer, depuis le boulevard Wilson et le secteur de la place de Haguenau (tronçon commun aux trois variantes) :

La variante C1 : Depuis la place de la gare où serait créé un deuxième terminus tramway en surface, le tracé emprunterait le boulevard Wilson. Une deuxième station s'établirait entre la rue Wodli et la Petite Rue des Magasins. Le tracé se poursuivrait ensuite rue de Wissembourg, puis rejoindrait la place de Haguenau où serait implantée une troisième

station. Le tracé emprunterait ensuite l'avenue des Vosges jusqu'à la rue de la Paix où la connexion serait réalisée avec les lignes existantes. 2 stations seraient envisageables au niveau du Palais des Fêtes et au niveau de la rue Louis Apfel (« République Nord »).

La variante C2 : Depuis la place de la gare où serait créé un deuxième terminus tramway en surface, le tracé emprunterait le boulevard Wilson, il bifurquerait ensuite par la rue des Halles, où s'établirait une deuxième station. Il se poursuivrait le long du boulevard Sébastopol, au sud duquel serait implantée une troisième station. Le tracé emprunterait ensuite les Quais Kléber, Finkmatt et Sturm, où pourrait s'établir une quatrième station. Il rejoindrait ensuite la place de la République, où la connexion serait réalisée avec les infrastructures tramway existantes. Pour connecter le tramway vers le Nord, le tracé, depuis la rue des Halles, se poursuivrait par la rue de Wissembourg et par la place de Haguenau où s'établirait une cinquième station (identique C1).

La variante C3 : Depuis la place de la gare où serait créé un deuxième terminus tramway en surface, le tracé emprunterait le boulevard Wilson. Une deuxième station s'établirait entre la rue Wodli et la Petite Rue des Magasins (identique C1). Le tracé se poursuivrait ensuite boulevard Poincaré puis se prolongerait boulevard Clemenceau jusqu'à l'avenue de la Paix où serait créée la connexion avec les infrastructures existantes. Deux stations desserviraient le boulevard Poincaré respectivement au niveau de la rue de Phalsbourg et au niveau de la rue Oberlin. Afin d'assurer la liaison vers l'université, un tracé complémentaire serait créé rue du Faubourg de Pierre. Une station y serait implantée au sud. Le tracé se poursuivrait ensuite par les quais Finkmatt et Sturm (identique C2). Le tramway Nord serait connecté à cette infrastructure au croisement du boulevard Poincaré et de la rue de Haguenau, où s'établirait une double station.

## **1.2. Mise en œuvre et respect des modalités de la concertation**

La concertation publique relative au projet d'extension du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim s'est déroulée du 15 juin 2021 au 30 septembre 2021 inclus.

Conformément aux dispositions de la délibération du 7 mai 2021, le dispositif a reposé sur deux séquences fortes :

- les variantes de tracé, la mobilité et la présentation des territoires traversés ;
- les solutions d'aménagement envisageables pour les différents tracés.

### **1.2 - a) Communications diffusées dans la presse locale ainsi que par voie d'affichage à proximité du projet :**

La diffusion de l'information a été effectuée via de multiples publications permettant de couvrir le territoire métropolitain :

- Des publications et des actions par la presse :
  - une conférence de presse organisée le 9 juin 2021, puis un communiqué de presse ;

- la publication dans le journal local (Dernières Nouvelles d'Alsace) de 2 encarts informatifs ;
- des publications dans la presse institutionnelle locale Eurométropole Magazine, Strasbourg Magazine, puis relayée par les journaux institutionnels locaux de Schiltigheim et de Bischheim, totalisant 9 articles, avec le relai d'information par les réseaux sociaux des institutions.
- une campagne d'affichage sur l'espace public par le biais de panneaux informatifs spécifiques et par l'achat d'espaces privés de différents formats, dans les lieux recevant du public et dans les commerces ainsi que sur le réseau de transport public urbain ;
- une campagne d'affichage numérique web ;
- une information individuelle et spécifique pour le projet vis-à-vis des habitants a aussi été faite par le biais de flyers informatifs à l'ensemble des habitants des communes de Schiltigheim et Bischheim, et des quartiers strasbourgeois Gare et Tribunal-Contades. Ils ont également été mis à disposition dans les établissements publics et culturels des communes de Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim ;
- la mise à disposition d'une page web dédiée au projet sur la plateforme participative de la ville et de l'Eurométropole de Strasbourg.

### **1.2 - b) Plaquette d'information présentant le projet :**

Une information explicative détaillée sur le projet a été mise à disposition à travers deux dossiers techniques de 40 pages. Ces dossiers ont été déclinés au travers de quatre expositions situées à Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim. Ils ont également été librement mis à disposition du public de manière dématérialisée sur la plateforme « participer » et distribués lors des différents rendez-vous de la concertation.

### **1.2 - c) Permanences :**

Le dispositif d'écoute et de dialogue a été organisé sur le territoire de Strasbourg, de Schiltigheim et de Bischheim à travers les rendez-vous suivants :

- 12 permanences en intérieur et extérieur (marchés alimentaires) ;
- la mise à la disposition du public d'un numéro d'appel téléphonique pour toute information sur le projet (03 68 98 51 12), la permanence téléphonique étant assurée par le service Tramway & Grands Projets.

### **1.2 - d) Utilisation du site internet de l'Eurométropole de Strasbourg :**

Le dispositif de recueil des observations du public a été le suivant :

- la mise à disposition de registres d'expression dans les quatre lieux d'exposition du projet ;
- la possibilité de faire part des avis et observations sur le site [participer.eurometropole-strasbourg.eu](http://participer.eurometropole-strasbourg.eu) ;
- la possibilité d'envoyer les avis et observation par courrier à l'adresse de l'Eurométropole ;
- l'accès à une adresse de messagerie électronique [ProjetTramNord@strasbourg.eu](mailto:ProjetTramNord@strasbourg.eu) ;

- les permanences, les réunions publiques et les déambulations ont également permis à la collectivité d'enregistrer un certain nombre d'attentes et de questionnements vis-à-vis du projet.

### **1.2 - e) Plusieurs réunions publiques :**

- 5 réunions publiques, ayant fait l'objet d'une retransmission en direct sur le site [participer.eurometropole-strasbourg.eu](http://participer.eurometropole-strasbourg.eu) et accompagné d'un système de tchat pour poser les questions. Afin d'ouvrir la participation à tous, une traduction en langue des signes française, ainsi qu'un sous-titrage instantané (vélotypie) a également été mis en place ;

### **1.2 - f) Plusieurs réunions / ateliers :**

- 6 ateliers de concertation permettant d'échanger plus particulièrement avec certains participants tels que les associations thématiques, les collectifs d'habitants et les commerçants ;
- 4 déambulations sur le secteur de projet afin de présenter les aménagements envisageables ;

## **1.3. Niveau de participation du public**

La participation du public a pu être évaluée à plusieurs niveaux :

- Lors des réunions publiques ;
  - Par réunion, entre 45 et 135 personnes (IP uniques) se sont connectées en temps réel, pour un total de 416 personnes sur les 5 réunions publiques ;
  - Par réunion, à la date de clôture de la concertation le 30 septembre, entre 790 et 4370 visionnages sur la plateforme [participer.eurometropole-strasbourg.eu](http://participer.eurometropole-strasbourg.eu) ont été enregistrés, pour un total de 11491 visionnages sur les 5 réunions publiques, avec un temps de visionnage moyen compris entre 3 min et 12 minutes ;
  - Concernant les 4 réunions publiques ouvertes en présentiel, il est estimé un total de 600 participants ;
- Entre 180 et 200 personnes sont venues échanger avec l'équipe projet lors des permanences.
- 40 personnes ont participé aux déambulations ;
- 149 personnes (particuliers et représentants d'associations ou d'entreprises) ont réagi dans les quatre registres d'observations ;
- La page web présentant le projet « [participer.eurometropole-strasbourg.eu](http://participer.eurometropole-strasbourg.eu) » a été visitée 6266 fois (vues uniques) ;
- 635 contributions ont été enregistrées sur le site [participer.eurometropole-strasbourg.eu](http://participer.eurometropole-strasbourg.eu),
- 365 personnes ont réagi via la boîte mail [ProjetTramNord@strasbourg.eu](mailto:ProjetTramNord@strasbourg.eu) ;
- Les 6 publications de la page Facebook de l'Eurométropole de Strasbourg ont enregistré un total de 240 réactions (commentaires ou « like ») ;
- 12 courriers ont été reçus à l'Eurométropole de Strasbourg, faisant état d'observations relatives au projet ;

- Parmi les contributions, 18 d'entre elles ont été transmises par les associations de quartier, des collectifs ou des associations thématiques (mobilité).

En ce qui concerne le recueil des observations, des appréciations et des propositions écrites formulées par les intervenants à la concertation, il est précisé que ces contributions sont consignées respectivement, sur les registres d'expression mis à disposition sur les lieux des expositions ainsi que dans des courriers adressés à l'Eurométropole, et dans des textes transmis par messagerie.

Les ateliers et la réunion publique ont donné lieu à une retranscription des échanges par écrit.

#### **1.4 Les enseignements de la première concertation**

La concertation publique a porté sur les diverses composantes du projet (présentation et comparaison des variantes d'insertion par leurs caractéristiques techniques et fonctionnelles, ouvrages, potentiels de desserte, opportunités d'aménagements urbains, intermodalités, coûts prévisionnels...). Elle s'est déroulée dans un climat général constructif. L'Eurométropole de Strasbourg retient comme principaux éléments exprimés lors de la concertation :

- une adhésion générale en faveur du projet de transport structurant qui viendra désenclaver le Nord de l'Eurométropole et relier au réseau de transport public structurant un bassin de vie en fort développement. Cette adhésion s'est traduite au travers d'une forte mobilisation de la population, des acteurs et élus du territoire pendant la concertation. Néanmoins, 15% des expressions s'opposent à la solution d'un tramway pour répondre aux objectifs de développement du réseau de transport ;
- des avis contrastés concernant les aménagements urbains, notamment le choix du site d'implantation du terminus et d'un éventuel P+R au nord. Le souhait des riverains d'être associés aux réflexions à travers des échanges continus avec l'Eurométropole de Strasbourg et une information régulière sur les études qui seront menées ;
- le souhait que le développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim participe à l'embellissement, à la valorisation et à la requalification urbaine du territoire, ainsi qu'à l'apaisement de la circulation ;
- un mode tramway soutenu et apprécié pour son confort et sa qualité de service, malgré quelques remarques portant sur l'intérêt de réaliser un tram-train ou un bus à haut niveau de service ;
- des demandes d'optimisation du réseau de transport en commun actuel et sa réorganisation prochaine ;
- des inquiétudes sur les nuisances en phase travaux et lors de la mise en service du tramway ;
- des inquiétudes sur les conditions de circulation et de stationnement, durant les travaux et à terme ;
- un accueil positif des différentes actions mises en œuvre pour la concertation sur le projet de développement du réseau de tramway et des demandes de poursuivre le dialogue avec les acteurs du territoire et d'informer la population sur l'avancée du projet.



## **Les variantes de tracés pour la desserte des communes de Schiltigheim et de Bischheim**

Les trois variantes de tracé soumises à la concertation sont décrites dans l'annexe 1) « Bilan de la première phase de concertation » du projet de délibération.

Parmi les trois variantes proposées pour desservir Schiltigheim et Bischheim (variantes « Nord »),

- une majorité des remarques émises favorablement à la variante N1 portait sur son itinéraire direct et rapide depuis l'ouest de Schiltigheim, le quartier des Écrivains et le projet de P+R Nord, ainsi que sur sa desserte de secteurs très denses qui accompagneront la reconversion des friches industrielles le long du tracé et la desserte d'équipements structurants. Enfin, il est souligné que cette variante permettrait d'équilibrer la desserte des communes situées au nord de l'Eurométropole, une ligne de tramway existant déjà à Schiltigheim Est ;
- une majorité des avis en faveur de la variante N2 s'est porté sur sa desserte fine au sein de la commune de Schiltigheim et ses effets bénéfiques en termes de liaison entre les secteurs Est et Ouest (actuellement éloignés par des coupures urbaines). La desserte du centre-ville et de la gare ferroviaire de Schiltigheim/Bischheim pour en faire un véritable pôle d'échanges multimodal est également soulignée pour cette variante. Néanmoins, il a été souligné que le cabotage effectué par la variante N2 et son temps de parcours allongé depuis le nord, ainsi que son insertion urbaine nécessitant des acquisitions foncières et la suppression de jardins rue de Lauterbourg constituaient des thèmes jouant fortement en défaveur de cette variante, tout comme les coûts et délais de réalisation. Enfin, des inquiétudes sur les conditions de circulation route de Bischwiller ont également été exprimées.

Qu'il s'agisse de la variante N1 ou de la variante N2 :

- le prolongement à plus long terme du tramway vers les communes et zones commerciales plus au nord : Hœnheim, Souffelweyersheim, Mundolsheim et Vendenheim constitue une opportunité exprimée par une très large majorité de participants ;
  - l'emplacement pressenti pour un P+R Nord a fait l'objet de plusieurs contestations et propositions de délocalisation. Les participants sollicitent la recherche d'un autre emplacement pour le P+R (dont la fonctionnalité même n'est pas remise en cause) à cause des démolitions de maisons et la suppression de jardins envisagés ;
  - plusieurs propositions de variantes alternatives de tracés ou de développement du réseau de train ont été proposées.
- comparativement aux deux autres variantes, le nombre d'avis exprimés sur la variante N3 est faible. Ceux-ci sont très partagés entre les avis négatifs qui pointent ses fortes contraintes d'insertion urbaine et les avis positifs qui défendent la desserte des centres-villes des communes du nord et l'apaisement du trafic route de Bischwiller.

## **Les tracés de liaison dans le centre-ville de Strasbourg**

Les trois variantes de tracé soumises à la concertation sont décrites dans l'annexe 1) « Bilan de la première phase de concertation » du projet de délibération.

Parmi les trois variantes de la partie centre de Strasbourg, les variantes C1 et C2 ont davantage fait l'objet d'expressions et d'échanges que la variante C3. Cette dernière

enregistre de nombreux avis défavorables et semble avoir moins retenu l'attention des contributeurs.

- la variante C1 a fait l'objet d'avis très partagés. Son tracé via les grands boulevards du centre-ville qui permettrait de requalifier l'avenue des Vosges tout en préservant la tranquillité et le patrimoine des quais, son schéma d'exploitation simple et direct, tout en évitant les nœuds du réseau tramway déjà proches de la saturation sont très appréciés. Des avis contraires se sont également exprimés et ont fait part de leurs inquiétudes. En effet, certains participants craignent que le tramway sur les grands boulevards vienne fortement dégrader la circulation et supprime trop de stationnement pour les riverains dans un quartier où l'offre (garage et voirie) semble déjà insuffisante. De même, les nuisances et la pollution sont largement redoutées et relayées ;
- la variante C2 est appréciée car elle semble engendrer moins d'impacts (circulation, stationnement, cadre de vie, patrimoine bâti) et de nuisances pour les populations de la Neustadt. En revanche, les participants qui ne sont pas favorables à la variante C2 mettent en avant plusieurs aspects : son itinéraire par les quais qui risquerait de dégrader le paysage/patrimoine, de nuire à la tranquillité (du fait de son association avec les modes actifs, la perte de qualité d'un itinéraire de promenade apprécié), aux accès des riverains, ainsi que de créer un doublon avec les lignes de tramway déjà existantes ;
- les avis défavorables à la variante C3 sont plus nombreux que les avis favorables. Les participants qui ont exprimé un avis défavorable à la variante C3, considèrent le niveau de desserte actuel suffisant, compte-tenu de la ligne H. Son itinéraire via le faubourg de Pierre et les quais compliquerait son insertion. Elle est qualifiée de trop contraignante. Elle est interrogée pour ses impacts de circulation sur les grands axes ; a contrario, des contributeurs estiment qu'elle pourrait préserver la dynamique de circulation sur l'avenue des Vosges.

### **Analyse comparative des variantes de tracé au Nord et au Centre**

Une première analyse comparative des trois variantes de tracés au Nord et des trois variantes de tracés au Centre est présentée succinctement ci-après et est détaillée dans l'**annexe 2** du projet de délibération.

Elle compare les critères suivants :

- facilité de l'insertion tramway ;
- potentiel de desserte ;
- qualité de fonctionnement du service tramway ;
- intermodalité avec les autres modes, notamment bus, train, possibilité de rabattement automobile ;
- évolutivité ;
- libération possible des espaces publics pour les modes actifs et la végétalisation ;
- impacts sur la circulation ;
- impacts stationnement sur les voiries empruntées ;
- impacts sur la couverture arborée et les espaces verts ;
- valorisation patrimoniale (secteur Strasbourgeois plus particulièrement) ;
- potentiel de transformations urbaines ;

- coût d'investissement.

**Après analyse, au regard de ce premier bilan de la concertation, et en synthèse pour les variantes N1, N2 et N3, il apparaît que :**

- la variante N3 présente un potentiel de desserte élevé et le coût le plus faible des trois variantes. Toutefois les difficultés d'insertion posées par les faibles emprises publiques le long de la route de Bischwiller impliquent de trop nombreuses contraintes, tant sur la robustesse du réseau de tramway que sur le partage de l'espace public et ses conséquences sur le fonctionnement de la vie locale et sur les espaces arborés existants (Parc Wodli). Cette variante n'est pas évolutive à terme et offre par ailleurs un faible potentiel de transformations urbaines ne permettant pas aux centres-villes de Schiltigheim et Bischheim de s'élargir vers l'Ouest, et donc de desservir le secteur des Écrivains ;
- la variante N2 dispose du meilleur potentiel de desserte et dessert un très grand nombre de points d'intérêts du territoire Schilikois. Toutefois, le parcours du tramway pour passer de la route de Bischwiller à la route du Général de Gaulle impose une insertion contrainte et un tracé sinueux relativement pénalisants pour la vie locale (desserte riveraine et livraisons, nuisances), et pour l'exploitation du tramway. Les nombreuses courbes ainsi que les sections en site mixte pénalisent la qualité du service tramway (vitesse notamment). Cette variante offre par ailleurs un potentiel réduit de transformations urbaines en contournant la partie Sud-Ouest de Schiltigheim et en laissant peu de place aux fonctions essentielles de la vie locale sur les secteurs réaménagés ;
- la variante N1 s'avère la solution la plus intéressante d'un point de vue métropolitain, puisqu'elle propose le parcours le plus direct vers le cœur d'agglomération, tout ayant un potentiel de desserte similaire à la variante N3 en intégrant notamment le quartier Politique de la Ville du quartier des Écrivains et plusieurs équipements publics scolaires et de loisirs. Ceci présage un service qui restera attractif lors d'un possible prolongement ultérieur vers le Nord. Par ailleurs, son insertion, à l'exception du secteur de terminus et de la section sud de la route du Général de Gaulle est la plus aisée des trois solutions. Elle garantit un bon fonctionnement du tramway et un partage satisfaisant de l'espace public. Cette variante offre par ailleurs un grand potentiel de transformations urbaines, permettant de requalifier les espaces publics de l'Ouest de Schiltigheim et offrant une perspective d'élargissement du centre-ville.

**Après analyse, au regard de ce premier bilan de la concertation, et en synthèse pour les variantes C1, C2 et C3, il apparaît que :**

- la variante C1 s'insère de façon confortable dans les larges emprises des grands boulevards. Ce qui offre une possibilité de service tramway compétitif exploité en site propre intégral sur l'ensemble du tracé, avec un parcours relativement rectiligne. Cette solution permet, par ailleurs, la création de deux nœuds d'échanges tramway aux portes de la ville, offrant ainsi des bonnes possibilités de report modal vers les transports en

commun. Cette variante améliore également la robustesse du réseau de tramway en proposant un passage en dehors de l'hyper centre. Si toutes les solutions impliquent une recomposition (partielle ou totale) des circulations sur la place de Haguenau, la variante C1 est en revanche la plus impactante sur le trafic routier d'entrée de ville, et elle permet la transformation des espaces aujourd'hui dédiés majoritairement à l'automobile. Elle impacte de manière importante l'offre de stationnement sur voirie, dans un secteur aujourd'hui peu doté en parking privés. Son coût est le plus faible des trois solutions vis-à-vis du service rendu. Cette variante permet les meilleures possibilités de valorisation de l'important patrimoine de la Neustadt. Elle offre par ailleurs un grand potentiel de transformations urbaines dans l'ambition d'élargir le centre-ville au-delà de l'ellipse insulaire vers les boulevards Nord et Est et l'étendre aux secteurs de la Neustadt. Il s'agit du scénario le plus « équilibré » ;

- la variante C2 offre une solution intéressante de maillage tramway si l'on examine les aspects transports en commun, notamment avec son point de contact au cœur du secteur Halles/Homme de Fer. Elle s'insère toutefois dans un milieu déjà fortement occupé par les infrastructures de transport et fréquenté par de très nombreux piétons et cyclistes, sans effet de « détente » du réseau en cœur de ville ni de desserte de nouveaux quartiers. Elle apparaît comme la moins bien placée pour la libération des espaces publics au profit des modes actifs et de la végétalisation, avec un risque plus marqué portant sur la préservation des alignements d'arbres existants. Par ailleurs, il s'agit de la solution qui impacte le moins la circulation automobile d'entrée de ville et le stationnement sur voirie, puisqu'elle s'insère dans des secteurs actuellement moins circulés. La desserte riveraine et commerçante au niveau des quais, qu'il faudra organiser en compatibilité avec la circulation de deux lignes de tramway, est toutefois un point de vigilance qui pourrait nuire à la qualité du service tramway. Par ailleurs, l'augmentation des passages de rames de tramway sur le nœud « République » pourrait *in fine* le conduire plus rapidement à ses limites de fonctionnement, à l'instar du nœud « Homme de Fer ». Enfin, cette variante permet peu de valoriser le patrimoine de la Neustadt et limite les possibilités d'élargissement du centre-ville à la Grande-Ile ;
- la variante C3 irrigue bien le centre-Nord de Strasbourg, mais impose, pour assurer la réalisation d'une liaison entre la gare et l'université évitant le nœud de l'Homme de Fer, de démultiplier les infrastructures sur les quais et sur le boulevard Clemenceau. Ceci implique un coût d'investissement bien supérieur aux deux autres solutions. Elle impacte moins la circulation d'entrée de ville au niveau de la Place de Haguenau, mais son insertion reste très consommatrice de stationnement sur voirie en raison d'une offre préexistante très conséquente sur les boulevards Poincaré et Clemenceau. Son passage par la rue du Faubourg de Pierre et par les quais impliquera quelques « frottements » entre la desserte riveraine et commerciale de ces rues et la circulation du tramway sur la même plateforme. Cette variante propose une opportunité de valorisation du patrimoine de la Neustadt moins marquée que la variante C1, en raison de son caractère moins central.

**Au regard de l'analyse comparative, les variantes N1 et C1 apparaissent comme les meilleures solutions à envisager pour le centre-ville de Strasbourg.**

Par ailleurs, certaines composantes du projet semblent devoir être approfondies et partagées avec le public en ouvrant une phase de concertation complémentaire, afin de l'associer à la suite du processus de décision, à savoir l'approfondissement des thématiques suivantes :

- le positionnement et le fonctionnement du futur terminus Nord du projet ;
- l'aménagement de la route de Bischwiller au profit de l'extension des espaces publics apaisés et du renforcement de la centralité historique de Schiltigheim ;
- l'aménagement de la place de Haguenau ;
- l'aménagement de l'avenue des Vosges et ses implications sur l'accessibilité automobile ;
- l'aménagement du secteur de la Place de la Gare.

## **2. Arrêt des caractéristiques essentielles du projet**

**Au regard des éléments présentés au public lors de la concertation et du premier bilan de celle-ci, l'Eurométropole de Strasbourg décide de poursuivre les études d'avant-projet pour les variantes N1 et C1 et d'associer le public à la suite de ce processus.**

La variante N1 répond aux objectifs métropolitains de desserte directe et rapide des communes de Schiltigheim et Bischheim tout en conservant la possibilité d'un prolongement ultérieur vers les communes plus au nord. Par ailleurs, située à l'Ouest des bans communaux de Schiltigheim et de Bischheim, elle satisfait le besoin d'équité territoriale en s'éloignant de la ligne B du tramway préexistante sur les territoires de Schiltigheim, Bischheim et Hœnheim. Son insertion sur la partie Sud de la route du Général de Gaulle est susceptible de libérer le plus d'espaces publics en vue d'améliorer *in fine* la ville marchable et cyclable et donc de favoriser les reports modaux en faveur des transports en commun et des modes actifs. Cette variante offre par ailleurs un grand potentiel de transformations urbaines, permettant de requalifier les espaces publics de l'Ouest de Schiltigheim et offrant des perspectives d'élargissement du centre-ville. Le coût de la variante N1, bien que plus élevé que celui de la variante N3, est sensiblement inférieur à celui de la variante N2.

La position du terminus et d'un éventuel P+R devront être réétudiées de manière à prendre en compte les aspirations et inquiétudes exprimées par les riverains du secteur « Marc Seguin » et notamment de supprimer au maximum l'impact éventuel sur les habitations.

La variante C1 répond aux objectifs métropolitains généraux du projet, elle permet également de désensibiliser les liaisons Gare-Wacken, Gare-Université et centre-ville – communes Nord des perturbations régulières (prévues ou imprévues) qui ont lieu au niveau de l'ellipse insulaire strasbourgeoise. Son tracé permet de requalifier les larges emprises des grands boulevards et de l'avenue des Vosges avec une insertion en site propre intégral. Cette variante offre également les meilleures possibilités de valorisation de l'important patrimoine de la Neustadt. Elle suscite enfin un grand potentiel de transformations urbaines dans l'ambition d'élargir le centre-ville au-delà de l'ellipse insulaire vers les boulevards Nord et Est et l'étendre aux secteurs de la

Neustadt. Son schéma d'exploitation pourrait être simple et direct et en évitant les nœuds du réseau tramway déjà proches de la saturation. Elle permet la transformation des espaces aujourd'hui dédiés majoritairement à l'automobile. Son coût est le plus faible des trois solutions strasbourgeoises vis-à-vis du service rendu. Par ailleurs son itinéraire ne dégradera pas le paysage/patrimoine des quais, en nuisant à leur tranquillité, et ne risque pas de créer un doublon avec les lignes de tramway déjà existantes dans l'ellipse insulaire.

Par ailleurs, les variantes N1 et C1 s'inscrivent totalement dans les objectifs de projet pour les territoires en offrant l'opportunité de structurer et requalifier les espaces publics pour redonner de la place aux usages de proximité :

L'amélioration du cadre de vie des habitantes et habitants de l'Eurométropole ainsi que la réponse à l'urgence climatique et à la pollution atmosphérique et sonore conduisent à porter avec force un projet d'apaisement des espaces publics.

Une nouvelle politique de reconquête de l'espace public et d'apaisement des circulations est ainsi engagée. Très concrètement, au cours des derniers mois, le plan « canopée » et le plan piéton ont été adoptés par le conseil municipal de Strasbourg. En juin 2021, un vaste programme de développement du réseau cyclable a été adopté par l'Eurométropole de Strasbourg.

En cœur de ville, la construction d'un tramway offre une occasion d'accélérer la transformation des rues et boulevards parcourus en mettant en valeur les espaces publics traversés et le patrimoine bâti, en recréant des places, des lieux de vie. Elle constitue un moyen de mettre en œuvre très concrètement les politiques de déminéralisation des espaces ainsi que de développement de la marche et du vélo. En outre, le tramway permettra de réduire la fonction de transit automobile de certains axes, notamment l'avenue des Vosges. Il deviendra alors le moyen privilégié pour relier des pôles d'attractivité majeurs (économique, universitaire, touristique et institutionnels).

À **Strasbourg**, le secteur Centre-Nord (encadré par les boulevards, depuis la Gare jusqu'à la place de la République) offre un véritable potentiel de fonctionnement d'hypercentre avec ses quartiers institutionnels, sa galerie commerciale et sa forte valeur patrimoniale (périmètre du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur – PSMV), mais aussi paysagère (proximité de la ceinture verte et des parcs).

Le renforcement du réseau de tramway s'inscrit donc dans un projet de territoire qui **a pour ambition d'élargir le centre-ville au-delà de l'ellipse insulaire vers les boulevards Nord et Est et l'étendre aux secteurs de la Neustadt**, dont l'Axe Impérial, en y intégrant les grands équipements d'agglomération (Gare, Halles, parcs centraux, place de Haguenau, place de la République, Contades) et en s'inspirant du fonctionnement de cœur de ville (apaisement). Il permet également de **valoriser l'important patrimoine de la Neustadt et de raccrocher la ceinture verte**.

Pour ces raisons, il sera recherché un aménagement des espaces publics proche de celui du cœur de ville favorable aux mobilités actives.

À **Schiltigheim et Bischheim**, le projet de tramway, quelle que soit sa variante, **structurera aussi un projet de transformation urbaine**, pour apaiser fortement Schiltigheim et Bischheim-Sud et rendre l'espace public à la population, tout en développant les modes actifs.

Schiltigheim est une commune aujourd'hui fracturée par le transit de véhicules thermiques entre le Nord de l'Eurométropole et Strasbourg, avec une construction du réseau routier qui forme un entonnoir au sud de la commune.

Depuis dix ans, la ville de Schiltigheim s'est fortement densifiée. Dès 2023, deux équipements d'ampleur métropolitaine vont ouvrir leurs portes : le cinéma MK2 sur le nouveau quartier Fischer et la médiathèque.

**Pour permettre à la centralité de se développer**, il est nécessaire d'écarter ce trafic traversant de la route du Général de Gaulle vers la M35 à l'Ouest et de la route de Bischwiller vers l'avenue Mendès-France à l'Est. L'orientation des véhicules devra se faire plus en amont, déjà au niveau des échangeurs Nord de Bischheim et de Hœnheim. En parallèle, le stationnement régulé sur voirie pourra être étendu, à moyen terme, afin d'en optimiser l'utilisation et d'offrir des perspectives de libération de l'espace public. Le centre-ville sera ainsi élargi en donnant **plus de place aux piétons et aux cyclistes**, en articulation avec le plan vélo. De vrais espaces de vie, conviviaux, seront créés.

Les caractéristiques essentielles du projet sont présentées succinctement ci-après et sont détaillées dans **l'annexe 3** du projet de délibération :

- la variante C1, avec 1,8 km d'infrastructure tramway nouvelle, pourrait emprunter depuis la place de la gare – où sera créée une deuxième station tramway en surface – successivement le boulevard Wilson, la rue de Wissembourg, la place de Haguenau, l'avenue des Vosges où le tracé rejoint l'infrastructure existante. 5 nouvelles stations tramway seraient créées ;
- la variante N1, avec environ 3 km d'infrastructure tramway nouvelle, dont le tracé pourrait remonter vers le Nord depuis la place de Haguenau par la route de Bischwiller, puis tourner à l'Ouest par la nouvelle rue Hélène Schweitzer, avant de rejoindre la route du Général de Gaulle et la route de Brumath en direction du Nord. 5 à 6 nouvelles stations tramway seraient créées (en fonction de l'emplacement exact du terminus).

**L'Eurométropole approfondira les problématiques soulevées dans le cadre de la concertation, et notamment :**

- la localisation du terminus Nord et l'opportunité de création d'un P+R seront profondément réexaminées au travers de différentes solutions alternatives, dans l'objectif de supprimer au maximum l'impact sur les propriétés d'habitation bâties. La solution devra rester fonctionnelle pour l'ensemble des modes de déplacement offrir une bonne qualité des correspondances entre le bus et le tramway ;
- compte-tenu du choix de la variante N1, l'apaisement simultané du trafic et la sécurité des usagers sur la route du Général de Gaulle et la route de Bischwiller sera recherché ; Ainsi, il est proposé que soient étudiées la requalification de la route du Général de Gaulle avec l'intégration du tramway d'une part, et celle de la route de Bischwiller d'autre part, de manière concomitante, afin d'assurer la cohérence de fonctionnement et d'aménagement des espaces publics sur ce territoire ;
- l'amélioration des liaisons Est-Ouest - et notamment vers la gare de Bischheim, ou vers l'espace Européen de l'Entreprise - sera recherchée à travers le renforcement du réseau de bus et la création de nouveaux itinéraires pour les piétons et les cyclistes ;

- concernant le schéma d'exploitation du réseau de tramway, et sous réserve des études ultérieures, il pourrait être envisagé de desservir Schiltigheim par la ligne C, qui serait déviée vers le Nord à partir de la station « Faubourg de Saverne ». La liaison Gare-Université pourrait être assurée par la ligne E, déviée vers l'Avenue des Vosges à partir de la station République. La desserte de la Robertsau pourrait être assurée par une nouvelle ligne de tram H ;
- non exclusivement dédié à la compensation des pertes d'offres de stationnement en voirie et en lien avec la politique de déminéralisation de la Ville de Strasbourg sur ses espaces publics et la nouvelle politique de stationnement, l'opportunité d'un nouveau parking public de proximité sera étudiée, dans le secteur de la Place de Haguenau / rue Jacques Kablé. Ce parking, d'une capacité d'au moins 300 places, offrirait une tarification incitative pour les résidents. La possibilité d'accueillir du stationnement résident dans d'autres parkings existants sera également étudiée ;
- les implications des aménagements sur le trafic des différentes voies de circulation ainsi que sur le stationnement en voirie seront étudiées dans le cadre de l'avant-projet ;
- la création d'un nouvel accès à la M35 en direction du sud au niveau de l'échangeur de Hœnheim sera étudiée, dans le but de permettre l'accès direct vers Strasbourg depuis les communes du secteur de Hœnheim et de soulager la route de Brumath ;
- l'insertion d'un nouveau terminus sur la place de la gare sera étudiée, sans obérer la possibilité d'un futur prolongement en direction du boulevard de Nancy, via le boulevard de Metz ;
- l'insertion de la plateforme de tramway avenue des Vosges sera étudiée au travers de plusieurs scénarios comportant une ambition d'apaisement de celle-ci dans l'opportunité de proposer des aménagements cyclables et marchables généreux et confortables ;
- les risques de nuisances sonores et de qualité de l'air seront évalués par une étude d'impact du projet, dans le cadre de son évaluation environnementale.

### **3. Ouverture d'une phase de concertation complémentaire**

L'Eurométropole prend acte du souhait des riverains d'être associés aux réflexions à travers des échanges continus avec l'Eurométropole et par une information régulière concernant les études qui seront menées.

Pour ce faire, l'Eurométropole choisit d'ouvrir une phase de concertation complémentaire avec le public, au regard des objectifs du projet déjà délibérés le 7 mai 2021 et des objectifs complémentaires d'approfondissement des thématiques suivantes du projet :

- le positionnement et le fonctionnement du futur terminus Nord du projet ;
- l'aménagement de la route de Bischwiller au profit de l'extension des espaces publics apaisés et du renforcement de la centralité historique de Schiltigheim ;
- l'aménagement de la place de Haguenau ;
- l'aménagement de l'avenue des Vosges et ses implications sur l'accessibilité automobile ;
- l'aménagement du secteur de la Place de la Gare ;

Les modalités de cette phase complémentaire de concertation sont les suivantes :



- une communication diffusée dans la presse locale ;
- une plaquette d'information présentant les thématiques du projet à approfondir, annonçant et expliquant la procédure de concertation et les modalités d'expression du public, disponible à l'accueil du centre administratif de l'Eurométropole de Strasbourg, des mairies des quartiers Gare et Tribunal-Contades, des mairies de Schiltigheim et de Bischheim, ainsi que sur les lieux de permanence qui seront organisées durant la concertation ;
- au moins une permanence d'une durée de deux heures organisée au centre administratif de l'Eurométropole de Strasbourg ainsi que dans les mairies de quartier et des communes concernées – ou dans les locaux mis à disposition à proximité si les mairies de quartier ou les mairies des communes n'en disposent pas – et réparties sur la durée de la concertation, accompagnées de registres d'expression ;
- l'utilisation du site internet de l'Eurométropole de Strasbourg et de l'adresse de messagerie électronique dédiée au projet permettant le recueil d'expressions en ligne ;
- une ou plusieurs réunion-ateliers avec les représentants des organismes et associations représentatives des quartiers et communes desservis et des usagers, « en présentiel » sous réserve que les conditions sanitaires le permettent ou organisées sous forme de visio-conférences dans le cas contraire.

Un bilan complet et définitif des deux phases de concertation sera tiré à l'issue de cette phase complémentaire de concertation.

#### **4. Poursuite des études d'avant-projet**

La composition du programme d'aménagement, faisant l'objet des études d'avant-projet, est décrite succinctement ci-après et est détaillée dans **l'annexe 3** du projet de délibération.

Le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg est invité à se prononcer sur la poursuite des études et des procédures afférentes à la mise en œuvre du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim. À savoir, en 2022-2023 :

- la réalisation des études d'avant-projet, sur la base des éléments de programme définis par le Conseil de l'Eurométropole et qui intègrent les apports de la concertation ;
- l'instruction technique du projet, sous toutes ses composantes, avec les services de l'État ;
- l'élaboration du dossier de l'enquête publique (prévue en 2023) et de l'ensemble des dossiers nécessaires à l'obtention des autorisations administratives permettant la mise en œuvre du projet.

Les caractéristiques d'insertion urbaine de la plate-forme du tramway dans les quartiers strasbourgeois de la gare et de la Neustadt, ainsi que sur les communes de Schiltigheim et Bischheim, seront analysées dans le cadre des études d'avant-projet. Il en sera de même concernant les modalités de réaménagement :

- de la route de Bischwiller en faveur des modes actifs de déplacement ;
- de la création d'un nouvel accès à la M35 en direction du sud au niveau de l'échangeur d'Hœnheim ;
- de la réalisation d'un nouveau parking public de proximité dans le secteur de rue de l'Église Rouge / rue Jacques Kablé ;

- de la place de Haguenau ;
- des adaptations nécessaires de la place de la gare et du fonctionnement circulatorioire du quartier ;
- de l'amélioration des accès et de l'accueil dans Strasbourg des lignes de bus urbain et des lignes de cars interurbain, en cohérence avec le projet de tramway.

Le programme de cette opération d'infrastructure de transport intègre également la réalisation de pistes cyclables, implantées parallèlement à la voie tramway, qui permettront de renforcer le réseau cyclable primaire assurant des liaisons inter quartiers. Des équipements d'intermodalité adéquats permettront par ailleurs de faciliter les échanges bus-tram, voiture-tram et vélo-tram.

Dans le cadre de cet avant-projet sera également prise en compte la restructuration associée du réseau de bus visant à améliorer et à optimiser l'offre de transport public dans le Nord de l'agglomération en cohérence avec l'arrivée du tramway.

**Budget prévisionnel :**

Le projet est estimé à 120 M€ HT pour l'aménagement

**Le calendrier prévisionnel de l'opération est le suivant :**

- Études d'Avant-Projet et concertation complémentaire : 2022
- Enquête publique : printemps 2023
- Déclaration d'Utilité Publique : automne 2023
- Travaux : 2024/2026

**5. Périmètre de prise en considération du projet pour préserver sa faisabilité et délimitation des terrains affectés au projet**

L'Eurométropole de Strasbourg doit être en mesure de préserver les conditions de faisabilité de cette extension du réseau urbain de transport public en site propre (TCSP) prévu dans les documents d'urbanisme avec un minimum d'acquisitions foncières, de démolitions de propriétés bâties ou de travaux de déviations de réseaux.

L'article L. 424-1 du Code de l'urbanisme prévoit la possibilité de surseoir à statuer sur toute demande d'autorisation concernant des travaux, constructions ou installations, notamment lorsque ceux-ci « sont susceptibles de compromettre ou de rendre plus onéreuse l'exécution de travaux publics, dès lors que la mise à l'étude d'un projet de travaux publics a été prise en considération par l'autorité compétente et que les terrains affectés par ce projet ont été délimités ». S'agissant de protéger le tracé du projet, l'article L. 424-1 du Code de l'urbanisme trouve son application dans la mise en œuvre de périmètres de prise en considération qui sont reportés sur les plans d'urbanisme et qui permettent aux instances compétentes d'instruire, en toute connaissance de cause les demandes d'autorisation d'occupation du sol.

Il est donc proposé au Conseil de l'Eurométropole de « prendre en considération » le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim et de délimiter les terrains affectés à ce projet.

Cette délimitation correspondra à l'intégration de toutes les parcelles situées de part et d'autre de l'axe du tracé. Les parcelles situées à proximité des emplacements alternatifs possibles pour le terminus y figurent également. Enfin, certaines parcelles susceptibles de muter et se trouvant à proximité du secteur de projet sont également intégrées à ce périmètre.

Ces emprises sont détaillées dans **l'annexe 4** du projet de délibération.

## **6. Conventions diverses**

Il est nécessaire de prévoir, parallèlement à la phase d'études d'avant-projet, la mise en place et le financement d'un certain nombre de conventions spécifiques.

### **6.1. Convention avec la DRAC Alsace (diagnostic archéologique)**

Pour les études et pour la réalisation ultérieure du projet il est nécessaire, à l'instar des opérations tramway antérieures, de réaliser des sondages préalables et un diagnostic archéologique, dans un premier temps, suivi le cas échéant d'une étude d'impact historique et archéologique.

Des conventions spécifiques seront signées, le cas échéant, avec la Direction Régionale des Affaires Culturelles d'Alsace.

### **6.2. Sondages géotechniques**

Pour les besoins d'études des ouvrages et des infrastructures, il s'avèrera nécessaire de réaliser une campagne de sondages géotechniques. Le titulaire de ces travaux sera désigné conformément aux dispositions du Code des marchés publics.

### **6.3. Relevés topographiques**

Pour les besoins d'études des infrastructures, il s'avèrera nécessaire de réaliser une campagne de relevés topographiques. Le titulaire de ces travaux sera désigné conformément aux dispositions du Code des marchés publics.

Je vous demande de bien vouloir adopter le projet de délibération suivant :

*VUS les articles L. 103-2, L. 103-6 et R. 103-1, du Code de l'urbanisme ;*

*Vu l'article L. 424-1 du Code de l'urbanisme ;  
VU le dernier alinéa de l'article L 121-15-1 du Code de l'environnement ;  
VU la délibération N° E-2020-846 du conseil de l'Eurométropole  
de Strasbourg « Une ambition inédite en matière de mobilités » ;  
VU la délibération N° E-2021-494 du conseil de l'Eurométropole de Strasbourg  
« Lancement d'une concertation réglementaire et engagement des études  
opérationnelles du projet de Tramway vers le Nord du réseau de Strasbourg » ;  
Au regard des résultats de la concertation qui  
s'est déroulée du 15 juin au 30 septembre 2021 ;  
APRES sollicitation de l'avis des conseils municipaux  
de Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim ;*

*le Conseil  
sur proposition de la commission plénière  
après en avoir délibéré*

*arrête*

*le bilan de la première phase de concertation relative au projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, organisée du 15 juin au 30 septembre 2021, en application des articles L 103-2 et R 103-1 du Code de l'urbanisme, tel que présenté succinctement dans le rapport ci-dessus et en détail dans l'annexe 1 ci-après ;*

*approuve*

*la poursuite par l'Eurométropole de Strasbourg, maître d'ouvrage, de l'étude du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim sur les variantes de tracé N1 et C1;*

*la poursuite de l'étude des procédures afférentes à la mise en œuvre du projet ;*

*le programme d'études de programmation détaillé en annexe 3 ci-après qui servira de support aux études d'avant-projet dont l'élaboration sera engagée à la mi 2022. À savoir :*

*Sur les bans communaux de Strasbourg, de Schiltigheim et de Bischheim, l'étude de la variante de tracé N1 constituant une nouvelle infrastructure de tramway entre la place de Haguenau à Strasbourg et le futur terminus « Marc Seguin » à Bischheim, empruntant, à partir de la place de Haguenau :*

- à partir du carrefour entre la place de Haguenau et l'avenue des Vosges, l'aménagement du tronçon de la M263, suivi de la route de Bischwiller jusqu'à son carrefour avec la rue Hélène Schweitzer, avec une première station « Fischer » sur le ban communal de Schiltigheim devant le garage ANDRE\_CITROEN, avant de rejoindre la route du Général de Gaulle ;*
- sur la route du Général de Gaulle, faisant suite aux apports de la concertation publique réglementaire, cinq ou six stations seront aménagées en fonction du choix du futur*

*terminus, et en fonction de la faisabilité qui sera vérifiée dans le cadre des études ultérieures :*

- *la station « Prévert » au niveau du parking Prévert existant ;*
  - *la station « Trois Épis » au Nord du pont Saint Charles, au Sud de la rue de la Paix ;*
  - *la station « Centre commercial/Écrivains » en face du centre commercial E. Leclerc ;*
  - *une ou deux stations seront implantées sur les routes de Général de Gaulle/Brumath, au-delà du centre commercial, en fonction du choix de l'emplacement du futur terminus « Marc Seguin », sur le ban communal de Bischheim, avec réalisation d'un éventuel P+R ;*
- *l'aménagement de la route de Bischwiller ;*
- *l'aménagement d'un nouvel accès à la M35 en direction du sud au niveau de l'échangeur d'Hœnheim ;*
- *la localisation du terminus Nord et l'opportunité de création d'un P+R seront profondément réexaminées au travers de différentes solutions alternatives permettant de minimiser, voire supprimer, l'impact sur les propriétés d'habitation bâties. La solution devra rester fonctionnelle pour l'ensemble des modes de déplacement offrir une bonne qualité des correspondances entre le bus et le tramway ;*

*Sur le ban communal de Strasbourg, l'étude de la variante de tracé C1 constituant une nouvelle infrastructure de tramway entre la gare centrale de Strasbourg et l'avenue de la Paix, empruntant, à partir de la place de la Gare :*

- *le Boulevard Wilson ;*
  - *la rue de Wissembourg ;*
  - *la Place de Haguenau entre les rues de Wissembourg et l'Avenue des Vosges ;*
  - *l'avenue des Vosges jusqu'à son carrefour avec la rue de la Paix, où la nouvelle infrastructure sera interconnectée avec l'infrastructure existante de la rue de la Paix ;*
- *faisant suite aux apports de la concertation publique réglementaire, cinq stations tramway sont projetées sur cette section strasbourgeoise, dont la faisabilité sera vérifiée dans le cadre des études ultérieures :*
- *une 2<sup>e</sup> station « Gare Centrale », située sur le côté Sud Est de la Place de la Gare, sur les emprises de la voirie existante ;*
  - *la station « Wilson », située le long du boulevard Wilson, entre la rue Wodli et la Petite rue des Magasins ;*
  - *la station « Place de Haguenau », située entre la rue de Wissembourg et l'avenue des Vosges, en partie Sud de la Place ;*
  - *deux stations sur l'avenue des Vosges : une première station « Palais de Fêtes » au niveau de la rue de Phalsbourg, et une deuxième station « République Nord » au niveau de la rue Louis Apfel.*

- *la requalification en profondeur de la Place de Haguenau et de ses rues adjacentes, dans le but d'intégrer le tramway, de favoriser la réappropriation des espaces publics et de nature par les habitants et de recoudre le territoire de Strasbourg avec les communes de Schiltigheim et Bischheim ;*
- *la réalisation d'un nouveau parking public de proximité dans le secteur rue de l'Église Rouge / rue Jacques Kablé.*

### *Engage*

*une phase de concertation complémentaire avec le public, au regard des objectifs du projet déjà délibérés le 7 mai 2021 et des objectifs complémentaires d'approfondissement des thématiques suivantes du projet :*

- *le positionnement et le fonctionnement du futur terminus Nord du projet ;*
- *l'aménagement de la route de Bischwiller au profit de l'extension des espaces publics apaisés et du renforcement de la centralité historique de Schiltigheim ;*
- *l'aménagement de la place de Haguenau;*
- *l'aménagement de l'avenue des Vosges et ses implications sur l'accessibilité automobile ;*
- *l'aménagement du secteur de la Place de la Gare ;*

*selon les modalités suivantes :*

- *1) une communication diffusée dans la presse locale ;*
- *une plaquette d'information présentant les thématiques du projet à approfondir, annonçant et expliquant la procédure de concertation et les modalités d'expression du public, disponible à l'accueil du centre administratif de l'Eurométropole de Strasbourg, des mairies des quartiers Gare et Tribunal-Contades, des mairies de Schiltigheim et de Bischheim, ainsi que sur les lieux de permanence qui seront organisées durant la concertation ;*
- *2) au moins une permanence d'une durée de deux heures organisée au centre administratif de l'Eurométropole de Strasbourg ainsi que dans les mairies de quartier et des communes concernées – ou dans les locaux mis à disposition à proximité si les mairies de quartier ou les mairies des communes n'en disposent pas – et réparties sur la durée de la concertation, accompagnées de registres d'expression ;*
- *3) l'utilisation du site internet de l'Eurométropole de Strasbourg et de l'adresse de messagerie électronique dédiée au projet permettant le recueil d'expressions en ligne ;*
- *4) une ou plusieurs réunion-ateliers avec les représentants des organismes et associations représentatives des quartiers et communes desservis et des usagers, « en présentiel » sous réserve que les conditions sanitaires le permettent ou organisées sous forme de visio-conférences dans le cas contraire ;*

*approuve*

*la passation d'un marché d'études de maîtrise d'œuvre pour l'instruction technique des phases ultérieures du projet (avant-projet et post-AVP) et l'élaboration des dossiers de procédures réglementaires relatives au projet ;*

*autorise*

*la Présidente ou son-sa représentant-e à signer un marché de maîtrise d'œuvre visant à concevoir et faire réaliser le projet ;*

*prend en considération*

*le projet d'extension du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim et délimite les terrains affectés à ce projet en application de l'article L 424-1 du Code de l'urbanisme, selon les modalités et les plans précisés dans l'annexe 4 ci-après ;*

*charge*

*la Présidente ou son-sa représentant-e de faire reporter les périmètres de prise en considération approuvés par la présente délibération sur les plans d'urbanisme et de mettre en œuvre les mesures de publicité afférentes dans les mairies des communes concernées ;*

*décide*

*l'imputation des dépenses et des recettes relatives à cette extension du réseau tramway ainsi que des dépenses nécessaires à la conduite des procédures correspondantes sur les autorisations de programmes AP0298 et AP0299 ;*

*autorise*

*la Présidente ou son-sa représentant-e à signer tous documents concourant à l'exécution de la présente délibération.*

*Les annexes de la délibérations sont disponibles via ce lien :*

*<https://partage.strasbourg.eu/share-access/sharings/0lkaLU0j.8llllLOW>*

**Adopté le 17 décembre 2021  
par le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg**

**Rendu exécutoire après  
transmission au Contrôle de Légalité  
préfectoral Le 22 décembre 2021**

(Accusé de réception N°067-246700488-20211217-143251-DE-1-1)

**et affichage au Centre Administratif le 22/12/21**





Détails des votes électroniques  
Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du 17 décembre 2021

SERVICE DES ASSEMBLEES

**Point 5 : 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.**

Résultats du vote (cf. détails page suite) :

**Pour : 56 voix + 1 :**

M. ROTH qui avait une procuration pour Mme ZOURGUI a rencontré un problème avec l'application de vote : il n'a pas pu voter pour Mme ZOURGUI et il souhaitait voter pour.

**Contre : 22 voix**

**Abstention : 16 voix +1**

Mme HEIM a rencontré un problème avec l'application de vote : elle n'a pas pu voter et souhaitait s'abstenir.

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.

**Pour**

**56**

AGHA BABAEI Syamak, BAAS Fabienne, BARSEGHIAN Jeanne, BOULALA Bruno, BRASSAC Christian, BUCHMANN Andree, CHADLI Yasmina, DAMBACH Danielle, DE VREESE Wilfrid, DEBES Vincent, DELATTRE Cécile, DREYSSE Marie-Dominique, DRICI Salem, DUBOIS Antoine, DUPRESSOIR Sophie, EGLES Bernard, FABRE Murielle, FELTZ Alexandre, HAMARD Marie-Françoise, HENRY Martin, HERRY Jonathan, HOFFSESS Marc, IMBS Pia, JAMPOC-BERTRAND Nathalie, JEAN Anne-Marie, JUND Alain, KESSOURI Annie, KOSMAN Aurélie, KOUSSA Salah, LAFAY Marina, LECKLER Michèle, LIBSIG Guillaume, MACIEJEWSKI Patrick, MISTLER Anne, OZENNE Pierre, PFRIMMER Philippe, PREVE Jean Paul, RABOT Valentin, RAMDANE Abdelkarim, ROTH Pierre, SCHAAL Thierry, SCHAETZEL Françoise, SCHANN Gérard, SCHOEPFF Patrice, SOULET Benjamin, SPLET Antoine, STEFFEN Joël, TERNOY Doris, TISSERAND Lucette, TUFUOR Owusu, TURAN Hulliya, VARIERAS Floriane, WERLEN Jean, WIEDER Christelle, ZIELINSKI Carole, ZORN Caroline

**Contre**

**22**

AMIET Eric, BADER Camille, BALL Christian, BAUR Jacques, GRAEF-ECKERT Catherine, GUGELMANN Christine, HERZOG Jean Luc, HOERLE Jean-Louis, HUMANN Jean, KANNENGIESER Michèle, KREYER Céleste, LE SCOUEZEC Gildas, LOBSTEIN Andre, MAURER Jean-Philippe, MEYER Isabelle, PERRIN Pierre, SCHAAL Rene, SCHAEFFER Jean-Michel, SCHALCK Elsa, STEINMANN Elodie, ULRICH Laurent, VETTER Jean-Philippe

**Abstention**

**16**

BREITMAN Rebecca, FONTANEL Alain, FROEHLI Claude, GEISSMANN Céline, KIRCHER Jean-Louis, KOHLER Christel, MASTELLI Dominique, MATT Nicolas, OEHLER Serge, PHILIPPS Thibaud, RICHARDOT Anne-Pernelle, RINKEL Marie, SAIDANI Lamjad, SCHULER Georges, TRAUTMANN Catherine, WACKERMANN Valerie