

Délibération au Conseil municipal du lundi 26 septembre 2022

Projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise :
bilan de la concertation sur le projet, approbation des études d'avant-projet, engagement de la procédure visant à demander la mise en œuvre des enquêtes publiques, engagement des procédures d'acquisitions foncières, conclusion de conventions de transfert de la maîtrise d'ouvrage avec Eckbolsheim et Wolfisheim, convention de poursuite des études et des travaux avec la CTS. Avis de la ville de Strasbourg.

Numéro V-2022-1004

1. Cadrage de la présente délibération

Depuis décembre 2020, l'Eurométropole de Strasbourg a engagé le processus de mise en œuvre du projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise.

La concertation relative à ce projet s'est déroulée en deux étapes respectivement en janvier-février 2021 (concertation réglementaire dont le bilan a été approuvé par le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg le 7 mai 2021) et de septembre 2021 à juillet 2022 sur plusieurs thématiques : le réaménagement de la route des Romains, le réaménagement du parvis du CSC Camille Claus, la réalisation d'un nouvel ouvrage de franchissement des voies ferrées à Koenigshoffen, l'aménagement du futur terminus du tramway à l'entrée de Wolfisheim.

Les études d'avant-projet ont été lancées en septembre 2021 par l'Eurométropole de Strasbourg, parallèlement à la poursuite de la concertation. Cet avant-projet a permis notamment :

- de confirmer la faisabilité de l'opération d'infrastructure tramway projetée, longue de 4 km et équipée de 8 stations nouvelles y compris le terminus à proximité du giratoire de la commune de Wolfisheim,
- de préciser la solution retenue tant au niveau des caractéristiques techniques et d'insertion de la plateforme du tramway et de ses équipements d'exploitation, que de la réorganisation de la circulation automobile, de la restructuration du réseau urbain

- d'autobus associé, du développement du réseau cyclable et de la requalification des espaces publics,
- de déterminer les emprises nécessaires à la réalisation du projet,
 - de confirmer la cohérence de l'opération avec les orientations du schéma "Transports Collectifs" du SCOTERS,
 - de confirmer la cohérence de l'opération projetée avec les objectifs majeurs de la politique globale de déplacements retenue à l'échelle de l'agglomération, tels que traduits par le PLUi et dans le Schéma Directeur des Transports Collectifs,
 - de déterminer le planning de réalisation du projet à l'horizon fin 2025,
 - de réaliser une estimation détaillée des coûts d'investissement en vue de l'élaboration d'un plan de financement approprié par le maître d'ouvrage,
 - d'évaluer les impacts du projet sur l'environnement et d'alimenter les dossiers de demandes d'autorisations administratives nécessaires à sa construction,
 - de justifier le choix d'investissement public par une évaluation financière, économique et sociale approfondie. Il en ressort que le taux de rentabilité interne (TRI) est évalué à 4,66 %. Ce projet de prolongement du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise est donc rentable socio-économiquement, dès sa mise en service,
 - d'évaluer le bilan "carbone" du projet,
 - d'élaborer le dossier de définition de sécurité (DDS) afférent à ce projet.

2. Objet de la présente délibération

L'objet de la présente délibération est d'apporter l'avis du Conseil municipal de Strasbourg sur :

- le bilan relatif à la poursuite de la concertation du projet entre septembre 2021 et juillet 2022, qui a fait suite à la concertation réglementaire organisée en 2021,
- les différentes composantes, tant techniques que financières, du dossier d'avant-projet de l'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise, y compris le dossier de définition de sécurité (DDS) élaboré en fonction des caractéristiques techniques et fonctionnelles du tramway définies par cet avant-projet,
- l'engagement de la procédure visant à demander la mise en œuvre de l'enquête publique conjointe,
- l'engagement des procédures d'acquisitions foncières par voie amiable ou par voie d'expropriation,
- les conventions de transfert de maîtrise d'ouvrage entre l'Eurométropole de Strasbourg d'une part et les communes de Strasbourg, d'Eckbolsheim et de Wolfisheim d'autre part définissant les modalités techniques et financières de réalisation des projets d'éclairage public et d'espaces verts de compétences communales,
- la poursuite des études de niveau PROJET par le concessionnaire CTS, et la conclusion d'une convention de travaux entre l'Eurométropole de Strasbourg et la CTS conformément à l'avenant n° 1 au contrat de concession en vigueur, approuvé par le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg le 17 décembre 2021.

Pour mémoire, la poursuite de la concertation s'est déroulée de la manière suivante sur le ban communal de Strasbourg :

- le 01/10/2021, mise à disposition du Robot Phil auprès des habitants sur la place du Centre Socioculturel Camille Claus, à l'occasion du marché hebdomadaire. Ce dispositif innovant de recueil des souhaits des habitants a permis de compiler une centaine de contributions alimentant ainsi la conception des espaces publics et des équipements, notamment sur la place du CSC Camille Claus,
- le 25/01/2022, organisation d'un atelier de discussion avec les associations thématiques (Piétons67, Astus, TC Alsace, Cadr67, Le Sticks) Les observations transmises ont été instruites dans le cadre des études d'avant-projet ou le seront dans les phases ultérieures,
- le 01/02/2022, organisation d'un atelier de discussion en présence de l'association HK Virgile. Les thématiques de l'aménagement des rues Virgile et Engelbreit ont été abordées, ainsi que le futur plan de circulation et les aménagements des espaces publics,
- le 26/04/2022, 31/05/2022 et 12/07/2022 réunions publiques organisées autour du réaménagement de la rue Mentelin, du futur plan de circulation du quartier de Koenigshoffen et plus globalement de l'ensemble du projet tramway,
- le 10/05/2022, réunion de présentation et de discussion avec les associations Capucins Verts et Koenigs au Vert suite à leur demande relative au futur plan de circulation mis en place dans le cadre du projet tram.

Ces contributions ont permis d'alimenter au fil de l'eau les études d'avant-projet menées parallèlement au dispositif de concertation.

L'ensemble de ces éléments sont annexés à la présente délibération et feront l'objet d'une validation par le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg après avis du Conseil municipal de Strasbourg.

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

*Le Conseil
sur proposition de la Commission plénière
après en avoir délibéré*

émet un avis favorable

*sur le projet de délibération de l'Eurométropole
de Strasbourg ci-annexée visant à approuver :*

- *le bilan relatif à la poursuite de la concertation du projet,*
- *les différentes composantes, tant techniques que financières, du dossier d'avant-projet de l'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise, y compris le dossier de définition de sécurité (DDS) élaboré en fonction des caractéristiques techniques et fonctionnelles du tramway définies par cet avant-projet,*
- *l'engagement de la procédure visant à demander la mise en œuvre de l'enquête publique conjointe,*
- *l'engagement des procédures d'acquisitions foncières par voie amiable ou par voie d'expropriation,*
- *les conventions de transfert de maîtrise d'ouvrage entre l'Eurométropole de Strasbourg d'une part et les communes de Strasbourg, d'Eckbolsheim et de Wolfisheim d'autre part définissant les modalités techniques et financières de réalisation des projets d'éclairage public et d'espaces verts de compétences communales,*
- *la poursuite des études de niveau PROJET par le concessionnaire CTS, et la conclusion d'une convention de travaux entre l'Eurométropole de Strasbourg et la CTS conformément à l'avenant n° 1 au contrat de concession en vigueur, approuvé par le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg le 17 décembre 2021 ;*

demande

à l'Eurométropole de Strasbourg de poursuivre les études et procédures visant à mettre en œuvre cette opération d'extension du réseau tramway, en premier lieu les études de niveau projet (conduite sous maîtrise d'ouvrage du concessionnaire CTS) en tenant compte des orientations prises par la ville de Strasbourg sur son ban communal concernant le plan piéton au regard de la délibérations V-2021-249 du 3 mai 2021 (« Une ville à pied, plus agréable et accessible : Plan piéton 2021-2030 ») ;

approuve

le principe de la cession des terrains d'emprise, propriété ville de Strasbourg, au bénéfice de l'Eurométropole de Strasbourg, dans la mesure où ces terrains sont nécessaires au projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise selon des modalités qui seront précisées par délibérations ultérieures, étant rappelé qu'il sera appliqué un abattement de 50 % sur le prix déterminé par l'administration fiscale des terrains propriété de la ville de Strasbourg et destinés à la réalisation d'un équipement public, conformément à la délibération du Conseil de communauté du 22/05/1970, jointe en annexe.

**Adopté le 26 septembre 2022
par le Conseil Municipal de la Ville de Strasbourg**

**Rendu exécutoire après
transmission au Contrôle de Légalité
préfectoral Le 3 octobre 2022**

(Accusé de réception N°067-216704825-20220926-149738-DE-1-1)

et affichage au Centre Administratif le 03/10/22

Annexe 1

**Délibération de la Communauté urbaine de Strasbourg
du 22 mai 1970**

COPIE

Strasbourg, le

CONSEIL DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE STRASBOURG

Extrait du registre des délibérations

Nombre des membres élus au Conseil : 70 dont 70 sont encore en fonction

Séance du 22 MAI 1970

sous la présidence de ~~M. René SCHIMMEL~~ **Robert BAILLIARD,**
Vice-Président

Ont assisté à la séance : 57 membres

Etaient absents et excusés : 13 (dont 9 avec procuration de vote)

Etaient absents, non excusés : membres.

5 e point de l'ordre du jour :

Acquisition des terrains destinés aux équipements publics et appartenant aux communes.

M. le Vice-Président BAILLIARD : Je vous demande de bien vouloir adopter le projet de délibération suivant :

- " Le Conseil de Communauté,
- " Vu l'avis de la Commission des Finances,
- " Vu l'avis de la Commission des Questions Foncières et du Logement,
- " après en avoir délibéré,

" propose de demander aux communes membres de la Communauté Urbaine
 " de consentir un abattement de 50 % sur le prix, déterminé par
 " l'Administration des Domaines, des terrains leur appartenant,
 " destinés à la réalisation des équipements publics visés par
 " l'article 4 (et éventuellement l'article 5, dans la mesure
 " où certaines compétences visées par cet article ont été trans-
 " férées par délibération spéciale) de la loi n° 66-1069 du 31
 " décembre 1966. "

ADOPTÉ

POUR AMPLIATION :
LE PRESIDENT,
p.d.



R. BAILLIARD
VICE-PRESIDENT

Annexe 2

**Projet de délibération de l'Eurométropole de Strasbourg
du 30 septembre 2022**

Délibération au Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du vendredi 30 septembre 2022

Projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise :
bilan relatif à la concertation sur le projet, approbation des études d'avant-projet, engagement de la procédure visant à demander la mise en œuvre des enquêtes publiques, engagement des procédures d'acquisitions foncières, conclusion de conventions de transfert de la maîtrise d'ouvrage avec les communes de Strasbourg, Eckbolsheim et Wolfisheim, convention de poursuite des études et des travaux avec la CTS.

Numéro E-2022-1001

Le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg, réuni dans sa séance du 18 décembre 2020, a approuvé le lancement de la concertation publique réglementaire relative au projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise, en application des articles L. 103-2 et R. 103-1 du Code de l'urbanisme et comme le permet le dernier alinéa de l'article L. 121-15-1 du Code de l'environnement.

Le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg, réuni dans sa séance du 7 mai 2021, a approuvé le bilan de la concertation publique réglementaire, dont le choix du tracé du projet (variante V2), ainsi que le programme des études d'avant-projet.

Le présent rapport a pour objet de présenter au Conseil de l'Eurométropole, en vue de leur approbation :

1. le bilan relatif à la poursuite de la concertation du projet,
2. les différentes composantes, tant techniques que financières, du dossier d'avant-projet de l'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise, y compris le dossier de définition de sécurité (DDS) élaboré en fonction des caractéristiques techniques et fonctionnelles du tramway définies par cet avant-projet,
3. l'engagement de la procédure visant à demander la mise en œuvre de l'enquête publique unique,
4. l'engagement des procédures d'acquisitions foncières par voie amiable ou par voie d'expropriation,
5. les conventions de transfert de maîtrise d'ouvrage entre l'Eurométropole de Strasbourg d'une part et les communes de Strasbourg, d'Eckbolsheim et de Wolfisheim d'autre part définissant les modalités techniques et financières de

- réalisation des projets d'éclairage public et d'espaces verts de compétences communales,
6. la poursuite des études de niveau PROJET par le concessionnaire, la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS), et la conclusion d'une convention de travaux entre l'Eurométropole de Strasbourg et la CTS conformément à l'avenant n° 1 au contrat de concession en vigueur, approuvé par le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg le 17 décembre 2021.

1. Bilan relatif à la poursuite de la concertation du projet

1.1. Synthèse des modalités et conclusions de la concertation réglementaire (janvier-février 2021)

Le Conseil de l'Eurométropole du 18 décembre 2020 a approuvé les modalités d'organisation de la concertation publique réglementaire du projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise.

Cette concertation s'est déroulée du 18 janvier au 19 février 2021. Elle a permis de :

- collecter 263 contributions écrites sur les différents supports d'expression mis à disposition du public (registres papier, forum, courriel, courrier),
- réunir 267 personnes lors de la réunion publique organisée le 03/02/2021, dont la captation a été ensuite visionnée plus de 1000 fois,
- réunir 33 personnes à l'occasion des 2 ateliers de concertation, représentants des associations et forces vives des quartiers concernés par le projet, à la suite desquels 10 associations ont transmis leurs observations à l'Eurométropole.

Les questions posées au sujet du projet, ainsi que les observations et les propositions concrètes qui ont été formulées, ont essentiellement porté sur :

- les variantes de tracés et des emplacements des futures stations, y compris la station terminus Wolfisheim,
- les modalités d'insertion urbaine du tramway, y compris les modalités de franchissement des voies ferrées à Koenigshoffen,
- la réorganisation associée de la circulation automobile et du réseau bus,
- la qualité paysagère et le confort des aménagements du domaine public,
- la qualité de service qui sera offerte sur le réseau de transport public,
- le développement concomitant du réseau cyclable,
- les connexions avec les autres modes de transport collectif projetés sur ce secteur.

Ces contributions et observations formulées lors de la concertation ont permis à l'Eurométropole de se positionner sur :

- **le choix du tracé du projet, à savoir la variante V2** qui permettra d'une part d'éviter l'insertion difficile liée au franchissement des voies ferrées, de desservir la zone prometteuse du parc Grüber et l'entrée d'Eckbolsheim de part et d'autre de la route des Romains, de bien desservir le Hohberg. L'insertion sur la rue de l'Engelbreit permettra d'accompagner les mutations à venir entre la centralité de la route des Romains et le quartier des Forges. Le projet tramway mené sur cette variante inclura un franchissement pour les modes actifs au niveau de la rue du rail venant « recoudre » l'Est et l'Ouest des voies ferrées. Par ailleurs, un projet d'apaisement de la route des Romains venant compléter sa requalification entre le pont SNCF et les serres « TROPIX » accompagnera l'opération tramway de sorte que les différentes composantes du quartier de Koenigshoffen soient traitées avec toute l'équité requise
- **le nombre et le positionnement des futures stations**, depuis le terminus actuel « Comtes » jusqu'au futur terminus « Wolfisheim »,
- **les grands principes d'insertion urbaine du tramway et des aménagements de l'espace public à ses abords**, notamment concernant les cheminements piétons et les itinéraires cyclables,
- **le programme des études ultérieures d'avant-projet** qui ont été menées à compter du 2^{ème} trimestre 2021.

Afin d'informer les habitants sur le bilan de concertation approuvé par l'Eurométropole, une plaquette de 20 pages présentant le bilan de concertation a été éditée. Celle-ci présentait en détails :

- les dispositifs d'information et de mobilisation du public,
- le niveau de la participation,
- les variantes de tracé soumises à la concertation,
- une synthèse des contributions du public,
- les grands enjeux mis en évidence par la concertation,
- les réponses / actions de l'Eurométropole,
- le principe de la poursuite de la participation citoyenne,
- le planning prévisionnel du projet.

Parallèlement aux études d'avant-projet engagées à partir du 2^{ème} trimestre 2021, l'Eurométropole a poursuivi la démarche de concertation autour de 4 thématiques du projet :

- le nouvel ouvrage de franchissement des voies ferrées entre les rues du Rail et du Chemin de Fer,
- l'aménagement du parvis du Centre socio-culturel Camille Claus,
- le réaménagement de la route des Romains, sur le tronçon non emprunté par le tramway entre les rues de l'Engelbreit et Virgile),
- l'aménagement du secteur du futur terminus du tramway à Wolfisheim.

Ce dispositif a eu pour objectifs d'impliquer les habitants et forces vives des communes et quartiers traversés par le projet, afin d'enrichir les études d'avant-projet.

1.2. Modalités pratiques de poursuite de la concertation (septembre 2021 – juillet 2022)

1.2.1. Les temps de rencontre et d'échange

La poursuite de la concertation a été organisée en 5 grands temps :

- Septembre 2021 : organisation de 3 déambulations sur le terrain, suivies de temps de synthèse des enjeux,
- Novembre 2021 : organisation d'un atelier de présentation d'esquisses et de premières pistes de réflexion,
- Mars 2022 : organisation d'ateliers de présentation d'aménagements plus aboutis,
- Mai 2022 : organisation d'un atelier de synthèse du projet,
- Juillet 2022 : organisation d'une réunion publique de présentation du projet.

Ce dispositif réunissant les habitants, les forces vives, le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre du projet a permis d'avancer de façon itérative dans la conception de celui-ci.

D'autres rencontres, bilatérales, avec les associations Mobilités, certaines associations de quartiers, ou dans le cadre de réunions publiques relatives à d'autres projets sur le secteur, ont été organisées.

L'ensemble du dispositif mis en œuvre est détaillé en annexe 1 de la présente délibération.

1.2.2. Le dispositif d'information du public

Le public a été constamment informé des temps de rendez-vous et de discussion par un dispositif d'information et communication particulier. Celui-ci a compris :

- la distribution 59 500 flyers à l'ensemble des habitants des communes de Wolfisheim et Eckbolsheim, et des quartiers strasbourgeois de Koenigshoffen, du Hohberg et des Poteries. Ce flyer a également été envoyé par mail aux forces vives des quartiers de Koenigshoffen, Hohberg et Poteries, et mis à disposition sur le site internet de la Participation citoyenne,
- la distribution de 400 affiches à l'ensemble des commerçants et forces vives des communes de Wolfisheim et Eckbolsheim, et des quartiers strasbourgeois de Koenigshoffen, du Hohberg et des Poteries, les invitant à les afficher en vitrine de leurs locaux,
- la diffusion d'invitations presse,
- la mise en place de 6 expositions publiques sur panneaux et totems sur différents sites concernés par les thématiques de la concertation, le contenu rédactionnel de ces totems ayant été mis à jour de façon régulière à l'avancement du projet,
- la mise à la disposition du public d'un numéro d'appel téléphonique pour toute information sur le projet (0368985112), la permanence téléphonique étant assurée par le service Aménagements, Tramway,
- la mise en place d'une adresse mail ProjetTramOuest@strasbourg.eu, le relevé de la boîte mail et les réponses étant assurés par le service Aménagements, Tramway.
- la communication de l'organisation de la concertation sur les réseaux sociaux de l'Eurométropole de Strasbourg et des communes d'Eckbolsheim et Wolfisheim (Facebook et Instagram).

L'ensemble du dispositif mis en œuvre est détaillé en annexe 1 de la présente délibération.

1.3. Bilan relatif à la poursuite de la concertation (septembre 2021 à juillet 2022)

1.3.1. Niveau de participation du public

La participation du public a pu être évaluée à plusieurs niveaux, entre septembre 2021 et juillet 2022 :

- environ 25 personnes ont participé à l'atelier relatif à la thématique du réaménagement de la route des Romains entre la rue Virgile et la rue d'Engelbreit, le jeudi 16 septembre 2021,
- environ 16 personnes ont participé à l'atelier relatif à la thématique de la création d'un ouvrage de franchissement des voies ferrées entre la rue du Rail et la rue du Chemin de Fer, le mardi 21 septembre 2021,
- 25 personnes ont participé à l'atelier relatif à la thématique de l'aménagement du parvis du Centre socio-culturel Camille Claus et cheminements vers la future station tram, le mercredi 29 septembre 2021,
- 57 personnes ont participé à la réunion de synthèse des ateliers/déambulations, le 13 décembre 2021,
- 52 personnes ont participé à l'atelier relatif à la thématique du pôle d'échange au terminus à Wolfisheim, le 28 mars 2022,
- 77 personnes ont participé à la réunion de présentation des propositions techniques pour chacune des 4 thématiques, le 31 mars 2022,
- 100 personnes ont participé à l'atelier de synthèse du projet, le 31 mai 2022,
- 170 personnes ont participé à la réunion publique de présentation du projet, le 12 juillet 2022,
- une cinquantaine personnes ont réagi via la boîte mail ProjetTramOuest@strasbourg.eu entre le 1^{er} septembre 2021 et le 15 juillet 2022.

1.3.2. Bilan

- **Les contributions des habitants discutées lors des 3 déambulations organisées en septembre 2021 relatives au réaménagement de la route des Romains, au réaménagement du parvis du CSC Camille Claus et à la réalisation d'un nouvel ouvrage de franchissement des voies ferrées à Koenigshoffen, et l'atelier du 28 mars 2022 dédié à l'aménagement du futur terminus à Wolfisheim, ont pu être synthétisées de la façon suivante :**

	Enjeux exprimés par les habitants	Réponses apportées dans le programme du projet
Réaménagement de la route des Romains	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sécurité : cyclistes, piétons, incivilités tous modes. ➤ Centralité et vie de quartier : <ul style="list-style-type: none"> • Développer la centralité de la route des Romains, 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Circulation des cyclistes à double sens sur des pistes cyclables bidirectionnelles ➤ Contenir le trafic voiture par sens

	Enjeux exprimés par les habitants	Réponses apportées dans le programme du projet
	<ul style="list-style-type: none"> développer la vie de quartier. • Développer le tissu commercial. • Mettre en valeur le patrimoine, y compris la nuit. ➤ Environnemental : <ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la qualité de l'air • Favoriser les modes de déplacement doux et en commun 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Limiter les flux voitures traversants ➤ Avoir un réseau de transports en commun performant
Réaménagement du parvis du CSC Camille Claus	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sur le quartier : plan de circulation limitant la place de la voiture. ➤ Sur la rue Virgile : positionnements des 3 stations, impacts sur l'espace public, préservation des arbres. ➤ Sur le parvis du CSC : proximité de la station tram, travail sur les usages, en cohérences avec les autres aménagements du quartier. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Au niveau du quartier : travail sur la restriction de la circulation, en contrôlant les reports de trafic, emplacements dédiés à l'autopartage. ➤ Au niveau de la rue Virgile : sécurisation vis-à-vis des voitures, problème de stationnements sauvages, préservation des arbres. ➤ Au niveau du parvis du CSC : station tram près du CSC, unification la place, travail sur les usages (mobilier, ouverture de l'espace, activités de toutes les générations, sécurisation des traversées des collégiens, interfaces avec les activités et commerces adjacents, parking dédié aux activités du CSC).
Réalisation d'un nouvel ouvrage de franchissement des voies ferrées à Koenigshoffen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sécurité sur l'option souterrain : volume, luminosité. ➤ Modes de déplacement sur l'ouvrage : accessibilité PMR, poussettes, compatibilité vélos cargos. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Option souterrain : trottoirs larges, murs droits et haut, travail sur la lumière, y compris le jour. ➤ Conception de l'ouvrage : pente et largeur des rampes. Interdire les scooters.

	Enjeux exprimés par les habitants	Réponses apportées dans le programme du projet
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Vie de quartier : préserver le calme du quartier, améliorer les conditions de circulation des cyclistes et des piétons, intégrer l'ouvrage dans le paysage du quartier. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Intégration de l'ouvrage dans son environnement: importance du plan de circulation et développement des modes doux entre la rue Virgile et la rue du Rail, maintenir les accessibilités des riverains et des entreprises.
Aménagement du futur terminus du tramway à l'entrée de Wolfisheim	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Qualité des cheminements piétons/cycles vers la station tramway ➤ Maintien de l'accessibilité à la M351 ➤ Souhait de la commune du maintien du giratoire, éventuellement à équiper de feux ➤ Qualité esthétique à conserver, voire à améliorer ➤ Souhait de la maîtrise du volume de circulation 	

- **Les ateliers suivants ont porté simultanément sur les 4 des thématiques abordées en amont, en y ajoutant la thématique de l'accessibilité du secteur Ouest strasbourgeois à compter de l'atelier du 31/03/2022.** Ainsi, le projet a pu être affiné grâce aux contributions des ateliers des 31/03/2022, 31/05/2022 et 12/07/2022 qui ont pu être synthétisées de la façon suivante :

	Synthèse des contributions et modalités de prise en compte dans le projet
Projet de transport en commun, plan de circulation, accessibilité	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Limiter le trafic de transit et maintenir l'accessibilité à la M351 ➤ Développer et sécuriser les déplacements des cyclistes et piétons ➤ Conserver l'accessibilité des riverains ➤ Redéployer le réseau bus, améliorer la desserte ➤ Développer la vie de quartier et les centralités ➤ Développer la végétation
Réaménagement de la route des Romains	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Réaffecter le réseau bus en complément du tramway ➤ Plan de circulation limitant la place de la voiture ➤ Sécuriser les cyclistes et piétons ➤ Développer la vie de quartier et les centralités ➤ Préservation des arbres
Réaménagement du parvis du CSC Camille Claus	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Rôle de la restructuration du réseau bus ➤ Plan de circulation limitant la place de la voiture ➤ Sécuriser les cyclistes et piétons ➤ Maintien d'aires de livraison et stationnements PMR ➤ Préservation des arbres
Réalisation d'un nouvel ouvrage	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Enjeu de sécurité sur l'option souterrain ➤ Problématique foncière et de planning

de franchissement des voies ferrées à Koenigshoffen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Intégrer tous les modes de déplacement sur l'ouvrage ➤ Intégration de l'ouvrage dans son environnement ➤ Nette préférence des habitants pour la solution passerelle
Aménagement du futur terminus du tramway à l'entrée de Wolfisheim	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Maintien de l'accessibilité à la M351 ➤ Maîtrise du volume de circulation ➤ Qualité des cheminements piétons/cycles vers la station tramway ➤ Maintien du giratoire, éventuellement à équiper de feux ➤ Qualité esthétique à conserver et à améliorer

➤ **D'autres actions, plus ponctuelles, et réunions de concertation ont été organisées entre septembre 2021 et juillet 2022.**

- Le 01/10/2021, le Robot Phil a été mis à disposition des habitants sur la place du CSC Camille Claus, à l'occasion du marché hebdomadaire. Ce dispositif innovant de recueil des souhaits des habitants a permis de compiler une centaine de contributions alimentant ainsi la conception des espaces publics et des équipements, notamment sur place du CSC Camille Claus.
- Le 25/01/2022, un atelier de discussion entre l'Eurométropole de Strasbourg et les associations thématiques (Piétons67, Astus, TC Alsace, Cadr67, Le Sticks) a été organisé. Les discussions ont essentiellement porté sur l'intégration du tramway dans l'espace public, le futur réseau bus, le futur plan de circulation. A l'issue de cette réunion, les associations ont pu transmettre leurs observations sur le projet. Celle-ci ont été instruites dans le cadre des études d'avant-projet ou le seront dans les phases ultérieures.
- Le 01/02/2022, un atelier de discussion a été organisé en présence de l'association HK Virgile. Les thématiques de l'aménagement des rues Virgile et Engelbreit ont été abordées, ainsi que le futur plan de circulation et les aménagements des espaces publics.
- Le 26/04/2022, le projet tramway a été présenté aux habitants dans le cadre d'une réunion publique relative au réaménagement de la rue Mentelin. Les objectifs du projet, le projet de futur plan de circulation et le futur réseau bus ont été présentés.
- Le 10/05/2022, les associations Capucins Verts et Koenigs au Vert ont été conviées, suite à leurs demandes, à une réunion de présentation et de discussion relatives au futur plan de circulation mis en place dans le cadre du projet tram, en présence de l'équipe projet, de la Direction de territoire, du Vice-Président de l'Eurométropole en charge des Mobilités et de l'adjoint à la Maire de Strasbourg en charge des espaces publics partagés et référent du quartier de Koenigshoffen. Les associations ont pu faire part de leurs inquiétudes suite à la proposition de mise à sens unique partielle de la route des Romains et des impacts sur la rue des Capucins, mais aussi sur la problématique de la sécurité des piétons et cyclistes sur cette rue.

- Le 31/05/2022, une réunion publique a été organisée dont l'objet était la présentation aux habitants et forces vives l'ensemble des projets en cours et/ou à venir dans le quartier de Koenigshoffen. L'essentiel des débats a porté sur le futur plan de circulation du quartier de Koenigshoffen. Le public présent a pu faire part de ses inquiétudes relatives aux impacts du futur plan de circulation.
- Le 12/07/2022, une nouvelle réunion publique a été organisée afin de présenter aux habitants et forces vives l'ensemble du projet tramway, en présence de l'équipe projet, de la Direction de territoire, du Vice-Président de l'Eurométropole en charge des Mobilités et de la Maire de Strasbourg. Le public présent a de nouveau pu faire part de ses inquiétudes relatives aux impacts du futur plan de circulation et notamment d'un éventuel report de trafic dans la rue des Capucins lié à la mise partielle à sens unique de la route des Romains. Il a été exposé la réduction au tiers du trafic actuel à la mise en service du prolongement de la ligne F de tramway et du nouveau plan de circulation projeté, selon les simulations effectuées. Par ailleurs, des demandes ayant été exprimées pour améliorer la sécurité des piétons, cyclistes et Personnes à Mobilité Réduite (PMR) dans cette rue, engagement a été pris par l'Eurométropole de Strasbourg d'étudier la mise en place d'un dispositif de rue-école et d'apporter des aménagements ponctuels sur la rue des Capucins en complément du projet de prolongement de la ligne F de tramway à Wolfisheim.

Le bilan détaillé de l'ensemble des discussions, contributions et échanges qui ont eu lieu lors de tous les ateliers et réunions publiques est reporté en annexe 1 à la présente délibération.

Ces contributions ont permis d'alimenter au fil de l'eau les études d'avant-projet menées parallèlement au dispositif de concertation.

1.4. Bilan de la concertation relative à la mise en compatibilité du PLUi

1.4.1. Fondements

Par délibération en date du 7 mai 2021, après avoir arrêté le bilan de la concertation, l'Eurométropole a retenu, comme option privilégiée, la variante V2 comme tracé du projet (rue de l'Engelbreit, rue Virgile, route des Romains, route de Wasselonne).

A cette occasion, il a été constaté que cette variante V2 pourrait rendre nécessaire une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) afin de permettre la réalisation de certains travaux en zone actuellement non constructible.

Cette éventuelle mise en compatibilité du document d'urbanisme a appelé une concertation préalable avec le public (dédiée à la planification). L'article L. 103-2 du Code de l'urbanisme, modifié récemment par l'article 40 de la loi n° 2020-1525 du

7 décembre 2020 d'accélération et de simplification de l'action publique, soumet en effet la mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme à concertation préalable.

Le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du 28 juin 2022 a approuvé les objectifs de cette concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole, et ces modalités d'organisation.

1.4.2. Objectifs principaux

Les objectifs poursuivis par l'éventuelle mise en compatibilité du PLUi, rejoignant parfaitement les ceux du projet tramway sont :

- de changer l'affectation au PLUi de certaines parcelles situées sur les communes d'Eckbolsheim et de Wolfisheim, jusqu'à présent non constructibles, pour permettre qu'y soit réalisée une partie du projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise ;
- d'adapter le règlement graphique et le règlement écrit du PLUi pour modifier la destination de certains secteurs des communes d'Eckbolsheim et de Wolfisheim, qui, bien que constructibles, ne permettent pas de recevoir des infrastructures de transport linéaire telles que celles-ci ressortent de la variante V2 retenue par l'Eurométropole de Strasbourg.

1.4.3. Modalités d'organisation de la concertation

La concertation préalable portant sur la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole pour le projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise a été organisée du 4 au 18 juillet 2022 selon les modalités suivantes :

- la mise à disposition d'un dossier d'information présentant la mise en compatibilité du PLUi envisagée et les objectifs poursuivis consultable aux jours et heures d'ouverture au public avec un registre permettant de recueillir les éventuelles observations :
 - o en mairie de quartier de Koenigshoffen ;
 - o en mairie d'Eckbolsheim ;
 - o en mairie de Wolfisheim ;
 - o à l'accueil du centre administratif de l'Eurométropole ;
- la mise à disposition d'un dossier d'information présentant la mise en compatibilité du PLUi envisagée et les objectifs poursuivis sur le site internet de la participation citoyenne de la Ville et de l'Eurométropole de Strasbourg avec la mise à disposition d'une adresse de messagerie électronique permettant le recueil d'expressions dématérialisées ;
- l'envoi d'un courrier informatif aux exploitants agricoles concernés ou, à défaut, à la Chambre d'agriculture ;
- la mise à disposition d'une adresse postale ;
- l'information du public directement concerné par le projet de mise en compatibilité du PLUi envisagée par la distribution d'un flyer sur un périmètre correspondant aux zones visées par un changement d'affectation au PLUi.

1.4.4. Bilan

➤ Participation du public :

Trois courriers ont été collés sur l'un des registres.

Aucune observation n'a été transmise par courrier, courriel.

Aucune observation spécifiquement relative à l'objet de cette concertation n'a été formulée sur le forum du site de la Participation citoyenne.

Aucune réponse n'a été adressée à l'Eurométropole de Strasbourg suite aux quatre courriers adressés par voie postale aux propriétaires, exploitants et à la Chambre d'Agriculture d'Alsace.

➤ Synthèse des contributions :

Deux courriers ont été collés sur l'un des registres mis à disposition à la Mairie de Wolfisheim.

Le premier courrier est à l'initiative de l'association « ARBRES ». L'association « *réclame que dès le stade de la présente procédure, soient prises en compte toutes les composantes de la modification de l'entrée Nord de Wolfisheim [...] et ceci avant l'enquête publique* ». Elle fait référence, entre autres, aux projets de transports en commun, plus ou moins en lien avec le projet tram Ouest (réalisation du P+R, connexion avec le réseau bus interurbain), mais aussi au projet de contournement de Wolfisheim rapporté dans la presse locale, au projet de déplacement de la station-service du Super U. Selon l'association, le projet de mise en compatibilité du PLUi devrait prendre en compte tous ces projets.

- Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg : l'Eurométropole de Strasbourg est le maître d'ouvrage du projet d'extension du réseau de tramway de l'agglomération strasbourgeoise jusqu'à l'entrée de Wolfisheim. L'objet du projet n'est pas de déplacer un équipement privé, même s'il peut prévoir son articulation avec ce dernier à des fins d'optimisation ou de préservation de sa faisabilité. Le projet tramway ne comporte pas non plus la réalisation d'un barreau routier supplémentaire. L'objet de la présente concertation est donc bien la mise en compatibilité du PLUi en lien direct avec le projet tramway dans toutes ses composantes, y compris la création d'un pôle d'échanges. A ce titre, l'Eurométropole considère que la contribution de l'association n'est pas en rapport direct avec l'objet de la concertation.

Le deuxième courrier est à l'initiative d'un habitant de Wolfisheim, Monsieur Spiess par ailleurs Vice-président de l'association « ARBRES ». Il fait part de son accord global sur le projet tramway avec quelques recommandations :

- aménagement d'une piste cyclable sur l'ensemble du parcours entre Wolfisheim et la place de la Porte Blanche à Strasbourg,
- conservation du carrefour giratoire à Wolfisheim, sans réduction d'emprise de celui-ci, précisant qu'il ne contraint pas la circulation des cyclistes,
- prise en compte du projet de déplacement de la station essence du Super U,
- création d'un pôle multimodal pour les bus provenant de l'Ouest, avec la question de leur accès à ce pôle d'échange,
- la sécurisation des cyclistes sur la future piste cyclable de la route de Wasselonne,

- la suggestion d'un tramway implanté en site banalisé avec les voitures notamment sur la route des Romains entre l'allée des Comtes et le pont des Romains.
 - Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg : ces observations ne concernent pas l'objet de la concertation relative à la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg qui rappelle que 8 ateliers de concertation ont été organisés entre septembre 2021 et juillet 2022. Pour autant, le maître d'ouvrage prend bonne acte de cette contribution dont le contenu pourra être instruit dans le cadre des études du projet.

Une observation a été émise sur le registre mis à disposition à la Mairie de quartier de Koenigshoffen. Cet habitant de la rue Mentelin indique son opposition à l'inversion du sens de circulation de la rue des Capucins et souhaite conserver la route des Romains à double sens de circulation.

- Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg : ces observations ne concernent pas l'objet de la concertation relative à la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg qui rappelle que 8 ateliers de concertation ont été organisés entre septembre 2021 et juillet 2022.

Faisant suite à cette concertation, l'Eurométropole prend acte des contributions du public et de l'absence d'opposition à la modification du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg nécessaire à la mise en œuvre du projet d'extension du tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise et de ses équipements. L'Eurométropole de Strasbourg poursuivra donc le processus de mise en compatibilité du PLUi dans les phases et procédures ultérieures.

2. Etudes d'avant-projet de l'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise

Le programme des études d'avant-projet a été arrêté par délibération du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du 7 mai 2021, lequel a également approuvé le bilan de la concertation réglementaire mise en œuvre en janvier-février 2021. Précision est faite que le principe d'attribution d'un marché de maîtrise d'œuvre, comportant l'ensemble des études du projet, dont les études d'avant-projet, a été également approuvé par la délibération du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du 7 mai 2021.

Cet avant-projet a permis, notamment :

- de confirmer la faisabilité de l'opération d'infrastructure tramway projetée, longue de 4 km et équipée de 8 stations nouvelles y compris le terminus à proximité du giratoire de la commune de Wolfisheim ;
- de préciser la solution retenue tant au niveau des caractéristiques techniques et d'insertion de la plateforme du tramway et de ses équipements d'exploitation, que de la réorganisation de la circulation automobile, de la restructuration du réseau urbain d'autobus associé, du développement du réseau cyclable et de la requalification des espaces publics ;
- de déterminer les emprises nécessaires à la réalisation du projet ;

- de confirmer la cohérence de l'opération avec les orientations du schéma "Transports Collectifs" du SCOTERS ;
- de confirmer la cohérence de l'opération projetée avec les objectifs majeurs de la politique globale de déplacements retenue à l'échelle de l'agglomération, tels que traduits par le PLUi et dans le Schéma Directeur des Transports Collectifs ;
- de déterminer le planning de réalisation du projet à l'horizon fin 2025 ;
- de réaliser une estimation détaillée des coûts d'investissement en vue de l'élaboration d'un plan de financement approprié par le maître d'ouvrage ;
- d'évaluer les impacts du projet sur l'environnement et d'alimenter les dossiers de demandes d'autorisations administratives nécessaires à sa construction ;
- de justifier le choix d'investissement public par une évaluation financière, économique et sociale approfondie. Il en ressort que le taux de rentabilité interne (TRI) est évalué à 4,66 %. Ce projet de prolongement du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise est donc rentable socio-économiquement, dès sa mise en service ;
- d'évaluer le bilan "carbone" du projet ;
- d'élaborer le dossier de définition de sécurité (DDS) afférent à ce projet.

2.1.Présentation générale des études d'avant-projet

Les études d'avant-projet menées en 2021-2022 intègrent au projet de nombreuses observations et suggestions formulées au cours de la concertation publique (janvier-février 2021 puis septembre 2021-juillet 2022), par les différents acteurs concernés, notamment en matière de positionnement des futures stations, d'implantation de la plateforme du tramway, d'aménagements connexes de l'espace public, d'accessibilité locale, de stationnement et de réorganisation du réseau bus associé.

L'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise à l'horizon fin 2025 concerne la desserte des quartiers strasbourgeois de Koenigshoffen et du Hohberg, ainsi que des communes d'Eckbolsheim et Wolfisheim, plus particulièrement :

- du cœur et de l'Ouest du quartier strasbourgeois de Koenigshoffen en prolongeant l'infrastructure tramway au-delà de la station terminus « Comtes » sur la route des Romains puis la rue de l'Engelbreit en franchissant le pont des Romains, une première station tram étant implantée au Sud de la rue de l'Engelbreit,
- du quartier du Hohberg par l'implantation d'une station tram sur la rue Virgile, à l'Est du carrefour avec la rue Ciceron,
- du Nord de la commune d'Eckbolsheim et du Sud-Est du quartier strasbourgeois des Poteries par l'implantation d'une station tram à l'extrémité Ouest de la rue Virgile, puis d'une station sur la route des Romains à l'Est de l'avenue François Mitterrand en interface direct avec la station « Poteries » de la ligne D du tramway avec l'infrastructure de laquelle elle sera connectée,
- du Nord de la commune d'Eckbolsheim et de sa zone d'activité par l'implantation de 3 stations tram sur la route de Wasselonne, la première desservant l'entrée de la ZA, la seconde permettant un lien direct au Zénith par l'aménagement d'un cheminement piétons / cyclistes et la dernière desservant la future extension de la ZA, à l'Ouest de la rue Émile Mathis,

- de l'entrée de la commune de Wolfisheim par l'implantation du futur terminus au droit du giratoire d'entrée de ville, à proximité d'un nouveau P+R au sein d'un futur pôle d'échange multimodal.

L'itinéraire emprunté par le tramway ainsi que les caractéristiques d'insertion urbaine de la plate-forme tram et de réaménagement des espaces publics sont présentés ci-après en annexe 2 dans le descriptif technique et fonctionnel du projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise.

L'exploitation du réseau tramway ainsi constitué à l'horizon fin 2025 nécessitera la mise en ligne de 6 rames supplémentaires.

De même, sont définies les connexions avec le réseau urbain d'autobus restructuré et les effets induits sur la circulation automobile par l'implantation du tramway. Les caractéristiques d'insertion urbaine du tramway et des arrêts du réseau d'autobus associé, ainsi que les éléments définissant les fonctionnalités circulatoires (automobiles, vélos, piétons) sont représentés sur les plans d'avant-projet.

Les études d'avant-projet intègrent également les modalités de réaménagement de la route des Romains sur le tronçon non emprunté par le tramway, entre les rues de l'Engelbreit en Virgile. Elles ont enfin permis de définir les caractéristiques du nouvel ouvrage de franchissement des voies ferrées à Koenigshoffen, implanté entre les rues du Rail et du Chemin de fer, ainsi que ses modalités de réalisation.

Il convient de souligner que, de façon générale, ce projet fournira l'opportunité de poursuivre le développement du réseau cyclable, conformément au schéma directeur vélo, notamment au moyen d'une densification du maillage du réseau primaire, d'une part par la création ou la sécurisation d'itinéraires de desserte locale des quartiers traversés par le projet et des équipements existants mais aussi des futurs sites d'urbanisation et d'autre part par l'installation d'arceaux et d'abris à vélos à proximité des stations tram les plus importantes.

Les plans de réaménagement des voiries empruntées par le tramway visent aussi à améliorer la commodité et la sécurité des circulations piétonnes. Selon cet objectif, les aménagements projetés au titre de ce projet tramway sont conformes aux normes en vigueur en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, qu'il s'agisse des stations tram ou des aménagements de voirie et d'arrêts bus qui seront réalisés en conformité avec le schéma directeur d'accessibilité des transports et plus généralement avec les textes d'application des lois « HANDICAP » du 11 février 2005 et « AD'AP » du 5 août 2015.

En outre, le tramway circulera pour partie en site propre intégral, et pour partie en site banalisé (tramway et automobile circulant sur la même plateforme). Tous les franchissements de la plateforme tram par des voies de circulation seront sécurisés par feux.

Enfin, ce projet d'infrastructure et de réaménagement des espaces publics visera à requalifier l'environnement urbain. Il contribuera également à l'objectif de restructuration urbaine et d'amélioration de la lisibilité du tissu urbain.

Par ailleurs, le projet pourrait nécessiter la mise en place d'ancrages en façades, en particulier pour les accroches des tirants de ligne aérienne électrique. Ces nouveaux ancrages seraient constitués selon les procédures visées par la délibération n°10 du Conseil municipal de Strasbourg du 28 juin 2019 en annexe 6 à la présente délibération, et notamment, en cas d'accord amiable, la signature de conventions de servitudes, et leurs avenants dont un modèle est annexé à la présente délibération ou, après enquête publique, des arrêtés de servitude d'ancrage au profit de l'Eurométropole de Strasbourg.

Ces diverses caractéristiques constitueront les éléments de programme des études de "projet" qui seront réalisées sous maîtrise d'ouvrage du concessionnaire CTS à l'issue de l'avant-projet. Ces éléments sont définis sous réserve des modifications de programme, qui découleraient des recommandations ou des réserves susceptibles d'être formulées par la ou les commissions d'enquête qui seront en charge des enquêtes publiques de ce projet.

Les travaux à réaliser nécessiteront une prise de possession rapide des terrains d'assiette. Les négociations avec les différents propriétaires concernés ont d'ores et déjà été engagées. Il convient à présent de les poursuivre et de fixer les offres à présenter aux intéressés dans un contexte amiable avant ouverture de l'enquête publique.

2.2. Le coût prévisionnel d'investissement évalué dans le cadre de l'avant-projet

Le dossier d'avant-projet précise en détail la décomposition des coûts d'investissement relatifs au projet d'extension Ouest du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise.

Montants exprimés hors taxes (avec aléas) Date de valeur : janvier 2022		Coût total (€ HT)	Quote-part Eurométropole de Strasbourg (€ HT)	Quote-part CTS (€ HT)	Quote-part Ville de Strasbourg (€ HT)	Quote-part commune d'Eckbolsheim (€ HT)	Quote-part commune de Wolfisheim (€ HT)
A	GO00 :	8 943 800	1 843 800	7 100 000	/	/	/
	prestations intellectuelles						
	- dont ingénierie sur infrastructure et équipements et missions de contrôle	7 100 000	/	7 100 000	/	/	/
	- dont études de maîtrise d'œuvre	1 843 800	1 843 800	/	/	/	/

B	GO01 : déviations de réseaux	7 963 096	3 879 840	2 222 405	1 116 363	677 808	66 680
	- dont archéologie	2 100 000	/	2 100 000	/	/	/
	- dont eau potable	1 712 214	1 712 214	/	/	/	/
	- dont assainissement	1 306 800	1 306 800	/	/	/	/
	- dont signalisation	860 826	860 826	/	/	/	/
	- dont éclairage public	1 983 256	/	122 405	1 116 363	677 808	66 680
C	GO02 : ouvrages d'art	8 190 000	8 190 000	/	/	/	/
D	GO03 : aménagement de surface	26 105 575	17 260 732	7 350 610	1 264 493	145 740	84 000
	- dont voiries	18 836 643	15 571 611	3 265 032	/	/	/
	- dont espaces verts	3 751 432	1 689 121	568 078	1 264 493	145 740	84 000
	- dont gestion des barrières et frais divers	3 517 500	/	3 517 500	/	/	/
E	GO04 : stations	2 712 150	/	2 712 150	/	/	/
F	GO05 : locaux techniques GO07 : ligne aérienne de contact GO08 : énergie GO09 : systèmes d'exploitation	14 101 401	1 916 145	12 185 256	/	/	/
	- dont signalisation dynamique aux carrefours	1 916 145	1 916 145	/	/	/	/
G	GO06 : voie et plateforme tram	19 254 142	/	19 254 142	/	/	/
H	GO10 : équipement de maintenance embarqué tram	945 000	/	945 000	/	/	/
I	Matériel roulant	20 100 000	/	20 100 000	/	/	/
J	Acquisitions foncières	10 000 000	10 000 000	/	/	/	/
K	Maîtrise d'ouvrage	2 400 000	/	2 400 000	/	/	/
L	Provisions pour sondages et reconnaisances,	200 000	200 000	/	/	/	/

	mesures compensatoires						
M	Provision pour préjudices économiques	900 000	900 000	/	/	/	/
N	Communication, concertation	250 000	250 000	/	/	/	/
	TOTAL TRAVAUX	79 271 364	31 246 717	44 669 563	2 380 856	823 548	150 680
	TOTAL GENERAL	122 065 164	44 440 517	74 269 563	2 380 856	823 548	150 680

2.3. Le plan de financement du projet et les concours financiers attendus

Au stade des études d'avant-projet, le coût « travaux » de l'opération est estimé à 79 271 364 €HT (valeur janvier 2022).

La quote-part du montant d'investissement incombant à :

- la ville de Strasbourg est estimée à 2 373 612 €HT (valeur janvier 2022).
- la commune d'Eckbolsheim est estimée à 823 548 €HT (valeur janvier 2022).
- la commune de Wolfisheim est estimée à 150 680 €HT (valeur janvier 2022).

Ces montants seront actualisés en fin d'études de niveau « Projet » réalisées sous la maîtrise d'ouvrage de la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS).

Les divers types de subventions qui ont été annoncées à l'Eurométropole de Strasbourg, ou qui seront attendues par elle, sont les suivants :

- subvention allouée par l'État dans le cadre du 4^{ème} appel à projet « transports collectifs en site propre » et relative à la réalisation du projet tramway : 15 120 000 €,
- subvention allouée par l'État dans le cadre de l'appel à projet « fonds mobilités actives – continuités cyclables » et relative à la réalisation du nouvel ouvrage de franchissement des voies ferrées à Strasbourg/Koenigshoffen : 350 000 €,
- subvention allouée par l'Agence de l'Eau Rhin-Meuse relative aux études d'avant-projet (volet gestion intégrée des eaux pluviales) : 112 840 €.

2.4. Le dossier de définition de sécurité (DDS)

Le dossier de définition de sécurité (DDS) élaboré dans le cadre des études d'avant-projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise définit avec précision, conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur en France :

- le référentiel des textes réglementaires ainsi que des normes et prescriptions techniques françaises applicables au projet,
- les caractéristiques techniques et fonctionnelles de ce projet,
- l'organisation générale prévisionnelle du projet, en termes de contexte institutionnel, de responsabilités des différents intervenants et de gestion des interfaces,

- les objectifs de sécurité retenus pour les divers types d'ouvrages et d'équipements, et tous les éléments concourant au respect de ces objectifs.

3. Engagement de la procédure visant à demander la mise en œuvre de l'enquête publique unique

Après approbation de l'avant-projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise, y compris de l'étude d'impact sur l'environnement, il conviendra d'engager les procédures nécessaires aux obtentions des autorisations administratives préalable à sa réalisation.

Ainsi, l'Eurométropole de Strasbourg saisira la Préfecture de la Région Grand-Est, Préfecture du Bas-Rhin, en vue de l'organisation de l'enquête publique unique préalable à :

- la déclaration d'utilité publique (DUP),
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme,
- l'enquête parcellaire,

L'Eurométropole de Strasbourg saisira également la Préfecture de la Région Grand-Est, Préfecture du Bas-Rhin, afin d'engager la procédure d'instruction du dossier de définition de sécurité (DDS) du projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise.

La réalisation des études « post avant-projet » et le dépôt du permis d'aménager seront également engagés à la suite de l'approbation des études d'avant-projet.

4. Engagement des procédures d'acquisitions foncières par voie amiable ou par voie d'expropriation

S'agissant des acquisitions foncières, les négociations avec les différents propriétaires concernés vont être engagées (cf. plans parcellaires conformes aux études d'avant-projet joints en annexe 3 à la présente délibération). Il convient à présent de fixer les offres à présenter aux intéressés dans un contexte amiable ou, en cas de désaccord, à soumettre au juge de l'expropriation, dans le cadre de l'éventuelle procédure d'expropriation.

Ces offres seront conformes aux avis émis par le pôle Evaluation de la Direction de l'Immobilier de l'État, consulté à cet effet (avis joints en annexe 3 à la présente délibération). Selon les dispositions de l'article R. 322-5 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique relatif aux modalités d'évaluation de l'indemnité d'expropriation, en cas d'acquisitions dans le cadre d'un projet déclaré d'utilité publique, les offres de la collectivité pourront être majorées d'une indemnité de remplacement aux taux suivants :

1. Personnes de droit privé (immeubles bâtis et non bâtis) :

- 20 % pour la fraction de l'indemnité principale inférieure ou égale à 5 000 €,
- 15 % pour la fraction comprise entre 5 000 € et 15 000 €,
- 10 % pour le surplus.

2. Personnes de droit public (Etat, Régions, Départements, Communes, etc...) :

- 5 % (taux uniforme).

A défaut de parvenir à un accord amiable et afin de poursuivre les acquisitions des emprises foncières nécessaires à la réalisation du projet, il conviendra de solliciter en temps utile auprès du Préfet l'ouverture d'une enquête parcellaire. Cette dernière aboutira à la prise d'un arrêté préfectoral de cessibilité des parcelles et droits réels immobiliers dont l'expropriation est nécessaire à la réalisation de l'opération déclarée d'utilité publique, au titre des articles R. 131-3 à R. 131-8 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Cet arrêté sera pris sur la base d'un dossier d'enquête parcellaire actualisé comprenant les états et plans parcellaires dûment ajustés. La présente délibération autorisera son ou (sa) représentant(e) à transmettre les pièces nécessaires à l'engagement de cette procédure.

5. Conventions de transfert de maîtrise d'ouvrage entre l'Eurométropole de Strasbourg et les communes de Strasbourg, d'Eckbolsheim et de Wolfisheim

Les travaux d'aménagement nécessaires à la réalisation du projet de l'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise seront réalisés sur les bans communaux de Strasbourg, Eckbolsheim et Wolfisheim. Ils relèvent, pour partie, de la maîtrise d'ouvrage des communes (espaces verts et éclairage public) et de l'EMS (mobilité, transports).

Les communes et l'Eurométropole de Strasbourg ont un intérêt à organiser une co-maîtrise d'ouvrage dans les objectifs suivants :

- une optimisation de la qualité des réalisations (conception et suivi par la même maîtrise d'œuvre, réalisation par les mêmes entreprises) ;
- une optimisation du coût des travaux (économies d'échelle notamment, meilleure définition des responsabilités respectives des entreprises) ;
- une optimisation du planning des travaux et une cohérence dans la réalisation des travaux.

Pour ce faire, afin de garantir une parfaite unité fonctionnelle et technique de l'aménagement à réaliser, il est proposé de transférer la maîtrise d'ouvrage totale du projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise à l'Eurométropole de Strasbourg.

L'Eurométropole de Strasbourg, maître d'ouvrage unique, confiera ensuite à son concessionnaire la Compagnie des Transports Strasbourgeois la réalisation des ouvrages relevant de ses compétences et de celles des communes de Strasbourg, Wolfisheim et Eckbolsheim.

A l'achèvement des travaux d'aménagement d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise, la Ville de Strasbourg, la commune de Wolfisheim, la commune d'Eckbolsheim et l'Eurométropole de Strasbourg se verront remettre les biens qui relèvent de leurs compétences respectives. Dans ce cadre, les

communes rembourseront à l'Eurométropole de Strasbourg la part d'investissement leur incombant.

Les projets de conventions de transfert de maîtrise d'ouvrage, en annexes 4.1, 4.2 et 4.3 à la présente délibération, définissent l'ensemble des conditions administratives, techniques et financières de l'exercice de la maîtrise d'ouvrage unique par l'Eurométropole de Strasbourg.

6. Poursuite des études et convention particulière de travaux d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise entre l'Eurométropole de Strasbourg et la Compagnie des Transports Strasbourgeois

L'Eurométropole de Strasbourg, Autorité organisatrice de la Mobilité (AOM) en application de l'article L. 1231-1 et suivants du Code des Transports, exerce de plein droit la compétence d'organisation des mobilités dans son ressort territorial.

La Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS), qui était précédemment une société d'économie mixte locale, a été transformée en 2018 en société publique locale. L'Eurométropole de Strasbourg a décidé de confier la gestion du système de transport urbain à la CTS par une délibération en date du 19 décembre 2018 et le contrat de concession actuellement en vigueur a été attribué directement à la CTS par l'Eurométropole. Il a pris effet le 1er janvier 2021 pour une durée de dix ans.

Ce contrat de concession a pour objet de confier à la CTS l'exploitation d'un service public de transport de voyageurs, dans le ressort territorial de l'Eurométropole de Strasbourg. À ce titre la CTS assure l'exploitation du réseau de transport urbain de tramway dont une ligne en direction de la ville de Kehl, et du réseau de bus urbains comprenant des lignes à haut niveau de service.

La CTS assure également l'ensemble des aménagements de premier investissement, de maintenance, de rénovation et de renouvellement relatifs aux infrastructures et équipements ainsi que l'acquisition et la maintenance des matériels roulants, nécessaires à l'accomplissement des missions d'exploitation qui lui sont confiées. La CTS assure la pleine et entière maîtrise d'ouvrage des travaux réalisés à l'occasion de la concession.

L'Eurométropole de Strasbourg reconnaît à la CTS le droit exclusif de réaliser l'infrastructure et d'acquérir les matériels roulants, pour ce qui concerne les lignes de tramway et de bus à haut niveau de service.

Les travaux neufs programmés lors de la signature du contrat de concession ont été définis dans le programme des travaux à réaliser.

Par avenant n°1 au contrat de concession en vigueur, approuvé par le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg le 17 décembre 2021, le Plan Pluriannuel d'Investissement a été mis à jour, afin notamment d'intégrer les coûts d'investissement prévisionnels pour les projets d'extension de lignes de tramway vers le Nord de l'Eurométropole et vers Wolfisheim, ainsi que le prolongement de la ligne G de Bus à Haut Niveau de Service

(BHNS) vers Etoile/Danube et la refonte de la zone de manœuvre aux abords du Stade de la Meinau.

Conformément au contrat de concession en vigueur, il est proposé de confier à la Compagnie des Transports Strasbourgeois la réalisation des aménagements de l'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise.

Le projet de convention de travaux entre l'Eurométropole de Strasbourg et la Compagnie des Transports Strasbourgeois, en annexe 5 à la présente délibération, répond aux objectifs de confier à la CTS les études post-avant-projet, le financement, la réalisation, l'entretien et l'exploitation de l'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise.

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

Le Conseil

*vu 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 les avis du Pôle Evaluation de la Direction de l'Immobilier de l'État n° 2022-67482-39702, n° 2022-67118-43767 et n° 2022-67551-43878,
vu le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,
notamment ses articles L. 121-5, R. 131-5 à R. 131-8 et R. 322-5,
vu la délibération du Conseil de l'Eurométropole du 28 juin 2019,
sur proposition de la Commission plénière
après en avoir délibéré*

arrête

le bilan de la concertation complémentaire organisée de septembre 2021 à juillet 2022, venant compléter le bilan de la concertation publique réglementaire organisée en janvier-février 2021, tel que présenté dans le rapport ci-dessus et dans l'annexe 1 ci-après ;

approuve

- les études d'avant-projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise, tel que décrit dans toutes ses composantes, tant techniques que financières, dans le dossier produit par le groupement de bureaux d'études en charge des missions de maîtrise d'œuvre et présenté dans le rapport ci-dessus ainsi que dans l'annexe 2 ci-après,*
- le programme du projet d'infrastructure relatif à l'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise tel que caractérisé dans le présent rapport et plus amplement exposé dans annexe 2 à la présente délibération,*
- le dossier de définition de sécurité (DDS) produit par le groupement de bureaux d'études en charge des missions de maîtrise d'œuvre du projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise, qui présente*

les caractéristiques techniques et fonctionnelles du projet, l'organisation générale prévisionnelle du projet (contexte institutionnel et responsabilités des différents intervenants) ainsi que les objectifs de sécurité pour les divers types d'ouvrages et d'équipements et tous les éléments concourant au respect de ces objectifs ;

arrête

le coût total de l'opération évalué à 122 065 164 € HT dans le cadre des études d'avant-projet dont 79 271 364 € HT de travaux ;

approuve

le principe de l'acquisition par voie amiable ou, en cas de besoin, par voie d'expropriation, de tous les biens et immeubles situés à Strasbourg, Eckbolsheim et Wolfisheim, compris dans l'emprise du projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise selon les états et plans parcellaires joints en annexe 3 et conformément aux avis rendus par le pôle Evaluation de la Direction de l'Immobilier de l'Etat ;

Conformément aux dispositions de l'article R. 322-5 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, en cas d'acquisitions dans le cadre d'un projet déclaré d'utilité publique, les offres de la collectivité pourront être majorées d'une indemnité de emploi aux taux suivants :

- 1. Personnes de droit privé (immeubles bâtis et non bâtis)*
 - 20 % pour la fraction de l'indemnité principale inférieure ou égale à 5 000 €,*
 - 15 % pour la fraction comprise entre 5 000 € et 15 000 €,*
 - 10 % pour le surplus.*
- 2. Personnes de droit public (Etat, Régions, Départements, Communes, etc...)*
 - 5 % (taux uniforme).*

aux conditions financières suivantes sur la base des estimations sommaires et globales établies par le Pôle d'Evaluation Domaniale (en valeur HT à l'are) :

- Commune de Strasbourg :

Terrains situés en zones UB – UCA – UCB – UD – UE : 42 400 €

Terrains situés en zone UX : 13 000 €

Soit les dépenses prévisionnelles suivantes :

*Indemnités totales de dépossession : **8 194 096 € HT** réparties comme suit :*

- 6 759 737 € HT au titre des indemnités principales*
- 689 359 € HT au titre des indemnités de emploi*
- 745 000 € HT au titre des aléas*

- Commune d'Eckbolsheim :

Terrains situés en zone A : 180 €

Terrains situés en zones IAUA-IAUB : 9 100 €
Terrains situés en zone IAUXb2 : 2 500 €
Terrains situés en zones IIAU-IIAUx : 3 000 €
Terrains situés en zones UB-UCA-UCB : 28 000 €
Terrains situés en zone UXB : 5 300 €

Soit les dépenses prévisionnelles suivantes :

Indemnités totales de dépossession : **1 722 443 € HT** réparties comme suit :

- 1 445 752 € HT au titre des indemnités principales
- 119 691 € HT au titre des indemnités de emploi
- 157 000 € HT au titre des aléas

- Commune de Wolfisheim :

Terrains situés en zones A : 180 €
Terrains situés en zone UX : 5 200 €

Soit les dépenses prévisionnelles suivantes :

Indemnités totales de dépossession : **15 716 € HT** réparties comme suit :

- 12 070 € HT au titre des indemnités principales
- 2 146 € HT au titre des indemnités de emploi
- 1 500 € HT au titre des aléas

décide

- la prise en charge par la collectivité d'indemnités complémentaires destinées à couvrir les frais inhérents aux transactions, tels que : indemnité de déménagement, indemnité de dépréciation de surplus, indemnité de rétablissement des murs, clôtures et accès aux propriétés, indemnité pour différence de loyer, indemnité pour pertes de plantations, etc...
- de prendre en charge en parallèle les indemnités pour pertes d'exploitation à destination des agriculteurs, en application de la convention conclue le 17/09/2001 entre les organismes représentatifs de la profession agricole et la Direction des services fiscaux du Bas-Rhin, valeurs actualisées au 01/07/2017 ;
- l'imputation des dépenses correspondantes sur les crédits prévus aux budgets de 2023 et ultérieurs des acquisitions foncières de l'extension du tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise sur l'AP 234 P1023 ;

autorise

la Présidente, ou son (sa) représentante(e), à :

- mettre en œuvre les procédures d'enquête publique relatives à la servitude d'ancrages sur certaines parties d'immeubles pour permettre la pose des dispositifs d'ancrage des tirants de ligne aérienne électrique ;
- effectuer toutes démarches et à signer, en cas d'accord amiable, les conventions de servitudes, et leurs avenants dont un modèle est annexé à la présente délibération

ou, après enquête publique, les arrêtés de servitude d'ancrage au profit de l'Eurométropole de Strasbourg.

approuve

la mise à l'enquête publique unique du projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise ;

approuve

les principes des conventions de transfert de maîtrise d'ouvrage à conclure entre la Ville de Strasbourg, la commune d'Eckbolsheim, la commune de Wolfisheim et l'Eurométropole de Strasbourg, selon les projets de convention annexés à la présente délibération, et autorise la Présidente à procéder à leur mise au point puis à leur signature

décide

- *de poursuivre le processus de projet relatif à l'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise, par la réalisation des études postérieures à la phase d'avant-projet, ainsi que par la mise en œuvre des procédures préalables à la réalisation effective du projet ;*
- *de confier au concessionnaire CTS les missions et les responsabilités du maître d'ouvrage du projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise selon les modalités précisées à l'avenant n°1 au contrat de concession au contrat de concession Eurométropole/CTS en vigueur, approuvé par le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg le 17 décembre 2021 d'une part, et la convention de travaux entre l'Eurométropole de Strasbourg et la Compagnie des Transports Strasbourgeois, annexée à la présente délibération (annexe 5), d'autre part, et autorise la Présidente à procéder à sa mise au point puis à sa signature ;*

décide

- *l'engagement et l'imputation des dépenses sur les crédits ouverts au budget 2023 en particulier AP 0300 P1284 ouverte au budget de la Direction des Mobilités,*
- *l'inscription des crédits nécessaires dans les documents budgétaires ultérieurs ;*

autorise

la Présidente, ou son (sa) représente(e), à :

- *saisir l'ensemble des autorités compétentes en vue de la délivrance des autorisations administratives nécessaires à la réalisation du projet et notamment de la mise en œuvre des procédures d'enquêtes publiques, environnementale, parcellaire et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, liées au projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise ;*
- *prendre et signer tous actes et documents, marchés et conventions concourant à l'exécution de la présente délibération et notamment les conventions précitées ::*

- *les conventions de transfert de maîtrise d'ouvrage à l'Eurométropole de Strasbourg pour la réalisation du projet d'extension Ouest du réseau de tramway de l'agglomération strasbourgeoise ;*
- *la convention particulière de travaux d'extension Ouest du réseau de tramway de l'agglomération strasbourgeoise entre l'Eurométropole de Strasbourg et la Compagnie des Transports Strasbourgeois dans le cadre de son contrat de concession ;*
- *signer tous documents, marchés, conventions et avenants, et toute autre convention de financement, concourant à l'exécution de la présente délibération.*

Annexe 1

**Bilan de la concertation relative au projet
d'extension du réseau tram vers l'Ouest de la
l'agglomération strasbourgeoise
(septembre 2021 – juillet 2022)**

SOMMAIRE

<u>1. Supports de présentation du projet, mesures de publicité et articles de presse faisant état de la concertation</u>	3
1.1. Plaquettes d'information, flyers, cartons d'invitation, affiches.....	3
1.2. Affichages sur l'espace public et exposition du projet.....	4
1.3. Dispositif d'information constante	6
1.4. Invitations presse / Brèves	7
1.5. Strasbourg Magazine / Eurométropole Magazine	8
1.6. Articles de presse.....	9
<u>2. Thématiques soumises à la concertation</u>	30
<u>3. Modalités pratiques</u>	30
3.1. Dispositif d'information du public	30
3.2. Dispositif d'écoute et de dialogue avec le public	31
3.3. Niveau de participation du public.....	31
<u>4. Bilan</u>	32
4.1. Atelier du jeudi 16 septembre 2021 (réaménagement de la route des Romains entre la rue Virgile et la rue d'Engelbreit).....	32
4.2. Atelier du mardi 21 septembre 2021 (création d'un ouvrage de franchissement des voies ferrées entre la rue du Rail et la rue du Chemin de Fer)	32
4.3. Atelier du mercredi 29 septembre 2021 (aménagement du parvis du Centre socio-culturel Camille Claus et cheminements vers la future station tram).....	33
4.4. Mise à disposition du Robot Phil sur la place du CSC Camille Claus (01/10/2021)	33
4.5. Réunion du 13 décembre 2021 (synthèse des ateliers/déambulations)	33
4.6. Atelier du 25 janvier 2022 (instruction des plans d'aménagement avec les associations thématiques).....	35
4.7. Atelier de travail avec l'association HK Virgile (01/02/2022).....	36
4.8. Atelier du lundi 28 mars 2022 (secteur du terminus pôle d'échanges de Wolfisheim). 37	
4.9. Atelier du jeudi 31 mars 2022 (présentation des aménagements à Eckbolsheim)	38
4.10. Réunion publique du mardi 26 avril 2022 (réaménagement de la rue Mentelin).....	39
4.11. Réunion de concertation du 10/05/2022 avec les associations Capucins Verts et Koenigs au Vert (futur plan de circulation).....	40
4.12. Réunion publique du mardi 31 mai 2022 (présentation des projets dans le quartier de Koenigshoffen)	40
4.13. Atelier participatif du mardi 12 juillet (présentation du projet)	48
<u>5. Prise en compte des apports de la Participation citoyenne dans le projet</u>	50
<u>6. Concertation préalable à la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme intercommunal de l'Eurométropole de Strasbourg</u>	51
6.1. Contexte de l'opération	51
6.2. Objectifs poursuivis par l'éventuelle mise en compatibilité du PLUi.....	52
6.3. Modalités pratiques.....	52
6.4. Dispositif d'écoute et de dialogue avec le public	53
6.5. Dispositif d'information du public	53
6.6. Niveau de participation du public.....	54
6.7. Contributions du public	54
6.8. Bilan.....	55

1. Supports de présentation du projet, mesures de publicité et articles de presse faisant état de la concertation

1.1. Plaquettes d'information, flyers, cartons d'invitation, affiches

Strasbourg.eu

Tram vers l'Ouest

Koenigschœffen - Hœrberg - Schœlcherstein - Wolfisheim

Participez !

Ateliers participatifs
Projet d'extension de la ligne F du tram vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise

Site de concertation PARTICIPER à CIT YENNE

Donner votre avis !

Le projet en quelques mots :

Il s'agit de prolonger l'infrastructure de la ligne F du tram, de la station « Centre », jusqu'à l'estrie de Wolfisheim.

Ce sera au total un peu moins de 4 km de lignes supplémentaires qui seront réalisées jusqu'en 2025. 3 à 5 nouvelles stations seront implantées pour desservir les quartiers de Koenigschœffen, du Hœrberg, des Poteries ainsi que les communes d'Eschbourn et de Wolfisheim.

Dans le détail, après la station « Centre », le tracé sera prolongé de l'est de la route des Romains, rue de l'Engelbreit et rue Virgile. Il rejoindra à l'ouest la route des Romains et se poursuivra ensuite route de Wolfisheim jusqu'à son terminus à Wolfisheim.

Donner votre avis !

Pour aller plus loin
La démarche de concertation autour du projet d'extension du tram vers l'Ouest se poursuit. Nous vous invitons à nous retrouver en septembre à l'occasion d'**ateliers participatifs** pour un travail sur 3 secteurs clés desservis par le futur tram.

Diagnostics
Diagnostics

- Réaménagement de la route des Romains entre la rue de l'Engelbreit et la rue Virgile
- Jour: 16 septembre de 18h30 à 20h30
- Départ : arrêt tram toute ligne Romains - rue Virgile (à l'ouest des terres Tropé)
- Ouvrage de franchissement des voies ferrées entre la rue du Rail et la rue du Chemin de Fer
- Jour: 23 septembre de 18h30 à 20h30
- Départ : en face du n°2 de la rue du Rail

Atteinte du parvis du Centre Socio-culturel Centre Claus et cheminements vers la future station tram

Mars 21 septembre de 18h à 20h

Départ: CSC Centre Claus, 40 rue Virgile à Strasbourg

Propositions

Présentation des propositions techniques pour chacune des 3 thématiques.

Date à venir en février 2022.

Synthèse

Réunion de travail en 3 ateliers thématiques pour une synthèse des diagnostics.

Date à venir en décembre 2021.

LES PROCHAINES ÉTAPES DU PROJET:

2021: Concertation publique

2022: Ateliers de concertation

2023: Proposition technique

2024: Mise à l'étude

2025: Ouverture

2026: Mise en service

2027: Mise en service

2028: Mise en service

Strasbourg.eu

Un projet qui dessert l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise

La concertation réglementaire a été réalisée du 16 janvier au 19 février 2021. Elle a été l'occasion de vous rencontrer lors des permanences et de la réunion publique qui vous ont permis de nous faire part de vos remarques et suggestions. Ces échanges ont été très importants pour l'établissement de l'état de l'art sur le projet de prolongement de la ligne F du tram vers l'Ouest. Cette première étape de concertation a permis de recueillir vos avis sur le futur tracé du tram et d'intégrer vos souhaits et attentes dans les études de faisabilité de ce dernier. D'autres visites du projet comme l'aménagement des espaces publics, l'intégration et la réhabilitation du réseau des voies ferrées, seront également organisées par vos côtés. Le bilan de la concertation sera à disposition sur le site internet de la participation citoyenne.

LE BILAN DE LA CONCERTATION

Objet de la participation, synthèse des remarques et actions.

Le bilan de la concertation sera à disposition sur le site internet de la participation citoyenne.



1.2. Affichages sur l'espace public et exposition du projet

Des totems, panneaux, et bâches ont été installés sur l'espace public des secteurs concernés par le projet (Koenigshoffen, Hohberg, Poteries, Eckbolsheim et Wolfisheim). Leurs emplacements sont présentés sur le plan ci-dessous. Le contenu de ces supports a évolué selon l'actualité du projet.



Légende

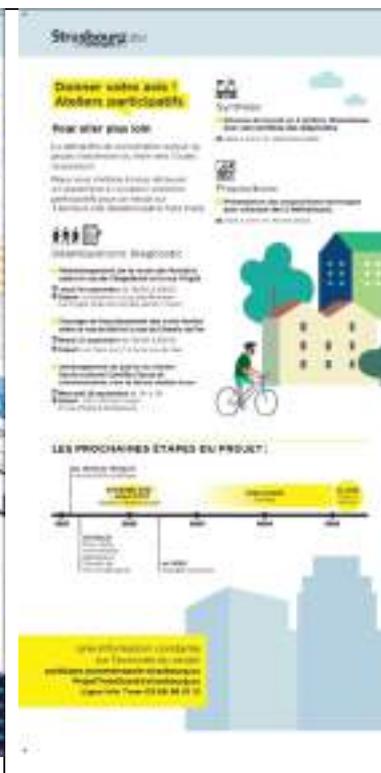
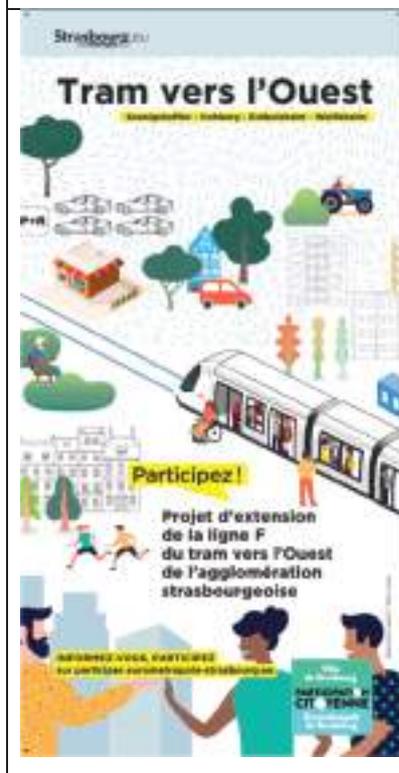


Totems

Panneaux

Bâche





1.3. Dispositif d'information constante

Une communication globale est mise en place autour du projet tramway. Celle-ci évolue en fonction de l'actualité du projet.

Ainsi, le site internet de la participation citoyenne est régulièrement mis à jour, avec la mise en ligne des documents, flyers, compte-rendu, etc...

Le contenu des totems mis en place sur le terrain évoluent régulièrement en fonction de l'actualité du projet.

Le contenu de la page du projet sur le site de la Participation citoyenne est régulièrement mis à jour.

Sont fonctionnels de façon permanente pour toute information sur le projet :

- Le numéro d'appel téléphonique (0368985112), la permanence téléphonique étant assurée par le service Aménagements Tramway,
- L'adresse mail ProjetTramOuest, le relevé de la boîte mail et les réponses étant assurés par le service Aménagements, Tramway.

1.4. Invitations presse / Brèves

Atelier participatif du mardi 12 juillet (présentation du projet)



BREVE

Strasbourg, le 7 juillet 2022

Brève (mobilités) : Atelier participatif et concertation publique sur l'extension du tram vers l'Ouest

À la suite des déambulations de septembre 2021 et des ateliers de concertation de décembre 2021, janvier et mars 2022 sur l'extension du tram jusqu'à Wolfisheim, l'Eurométropole de Strasbourg propose pour la seconde fois aux habitant-es de s'exprimer sur le projet, au cours d'un nouvel atelier le **mardi 12 juillet à partir de 19h** au Foyer Saint Paul, situé au 35 rue de la Tour à Strasbourg-Koenigshoffen.

Cet atelier permettra aux habitant-es de débattre sur le réaménagement de la route des Romains entre la rue de l'Engelbreit et la rue Virgile, de l'ouvrage de franchissement des voies ferrées entre la rue du Rail et la rue du Chemin de Fer, de l'aménagement du parvis du Centre socio-culturel Camille Claus, de l'aménagement du terminus tram à Wolfisheim, et de l'aménagement des abords du tracé du tram.

En parallèle, **du 4 au 18 juillet 2022**, les habitant-es sont invité-es à donner leur avis dans le cadre de la concertation préalable à la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de l'Eurométropole de Strasbourg, condition nécessaire à la réalisation de certains travaux en zone actuellement non constructible.

Plusieurs moyens sont mis à disposition du public dans le cadre de cette concertation :

- Des registres, disponibles à la Mairie de Wolfisheim, Eckolsheim, Mairie de quartier de Koenigshoffen et au Centre Administratif à Strasbourg.
- le site internet : participer.strasbourg.eu
- Par courriel : ProjetTramOuest@strasbourg.eu
- Par courrier : à l'attention de la Direction des Mobilités Eurométropole de Strasbourg 1 parc de l'Étoile - 67076 STRASBOURG

Plus d'informations disponibles sur le site participer.strasbourg.eu et sur la ligne Info Tram au 03 68 98 51 12.

1.5. Strasbourg Magazine / Eurométropole Magazine

DES AMÉNAGEMENTS nombreux et participatifs

La création d'une ligne de tram s'accompagne toujours de restructurations des secteurs traversés. Celles-ci seront longuement discutées avec les habitants-es dans les mois à venir.

Lundi 13 décembre à 17h, au foyer Saint-Paul à Koeninghoffen, une quarantaine d'habitants du quartier participent au troisième atelier sur les aménagements prévus autour de l'extension du tram entre l'arrêt Cornes et Wolfshaim. Trois heures durant, ils vont échanger, débattre et parfois ne pas être d'accord avec les possibilités offertes autour de l'avenir de la route des Ramoins, du parvis du centre socio-culturel ou encore de la traversée de la rue fermée à la hauteur de la rue du Rail. Tous amendements seront intégrés dans l'étude d'usage-projet, qui elle-même précèdera l'enquête publique. En clair, leurs avis permettront de choisir les aménagements à venir autour de l'extension de la ligne F.

Le même principe de poursuite de dialogue sera proposé pour tous les projets admis à la création des nouvelles lignes vers le nord de l'agglomération et le centre de Strasbourg : les chantiers s'annoncent nombreux ! Outre un massif de Coature fine sur la place de Haguenau, il s'agit également de requadrifier l'avenue des Voies, de redonner vie à l'arrière de la place des Halles, de créer un parking à l'arrière de l'immeuble Caropée, de construire une nouvelle station sur la place de la gare et d'y avoir la descente automobile. Au nord, il s'agit de réaménager la route de Bischwiller, de déterminer la position exacte du terminus Mari-Ségoun, d'examiner la pertinence d'y installer (ou non) un parking-relais, de construire un mail piétonnier et un ouvrage de franchissement pour relier le quartier des Bichvains à la gare de Schillingheim/Bischwiller. Entre autres... ● **NOE**



Cornes pour l'extension du tram entre les Wolfshaim, des ateliers permettent de discuter des projets.

Strasbourg Magazine de novembre 2021 – Atelier du mercredi 29 septembre 2021 (aménagement du parvis du Centre socio-culturel Camille Claus et cheminements vers la future station tram)

UN CŒUR POUR LA RUE VIRGILE

EXEMPLE D'ÉPÉE Les riverains de la rue Virgile se sont réunis pour faire des propositions de travaux près de la station de tramway prévue à Koeninghoffen, dans le cadre de l'extension de la ligne F vers Wolfshaim, dont desservira le parvis du centre socio-culturel (CS) Camille-Claus. Pour des raisons pratiques et symboliques, le CS est le cœur du quartier mais aussi un lieu d'union entre la rue de Hobbberg côté nord et le secteur plus pavillonnaire côté sud. Tel est du moins le point de vue exprimé par les 25 personnes qui participent, mercredi 29 septembre, au troisième atelier participatif consacré au projet. Une étape qui se situe au cœur de l'été, alors que le travail de planification de l'Eurométropole, et précède l'enquête publique qui s'ouvrira en 2022.

L'avenir du parvis, où débattait la réunion, était le sujet du jour. « Il a tout fait pour que rien ne s'y passe », résume Jean-Luc Dingy, directeur du CS. Cet espace, qui attendait ses mètres de long sur 70 de large si on le relie à l'église Saint-Jean-Baptiste, multiplie les obstacles aux rencontres au moyen de hautes, basses, glissées. Il y a même une rue qui le coupe en deux. Les habitants rêvent qu'il redevienne une agone, les représentants de l'Eurométropole sont dans le même sens. « Il faut aller ouvrir vers vous avec une promesse répétée », se fait Pierre Berron, élu riverain du quartier, après deux heures de discussion, à l'issue de l'atelier.

Les habitants réfléchissent pour une reconfiguration du parvis devant le centre socio-culturel.



Eurométropole Magazine de janvier-février 2022 et Strasbourg Magazine de février 2022- Réunion du 13 décembre 2021 (synthèse des ateliers/déambulations)

Autour du tram ouest

Les aménagements aux abords du tracé retenu en mai sont soumis à débat avec les riverains-es.

KOENIGSHOFFEN À l'horizon 2025-2026, le tram vers l'ouest poursuivra sa route depuis l'arrêt Comtes jusqu'à Wolfisheim, le long de 4,7 kilomètres de ligne commerciale supplémentaire. Huit à neuf stations seront ajoutées, dont trois ou quatre dans différents secteurs de Koenigshoffen. L'occasion de repenser le quartier dans sa globalité et de discuter, ensemble, des grands changements à venir. «La création d'une ligne de tram s'accompagne toujours d'aménagements restructurant tout le secteur», explique

Philippe Pagenot, chef du département Tramway à l'Eurométropole. Et si le tracé final a été retenu parmi les trois versions qui étaient proposées, le travail n'est pas terminé. Trois secteurs font actuellement l'objet de débats: la route des Romains entre les rues de l'Engelbreit et Virgile, le parvis du centre socioculturel Camille-Claus et la traversée des voies ferrées à la hauteur de la rue du Rail. Lundi 13 décembre en fin d'après-midi, les habitants avaient fait le déplacement en nombre au foyer Saint-Paul pour participer



En décembre, un troisième atelier s'est tenu pour échanger sur différentes propositions.

L. HERRMANN

au troisième atelier sur ces aménagements. Trois heures durant, ils ont échangé, débattu et n'ont parfois pas du tout été d'accord avec les possibilités offertes. Une discussion riche, dont les conclusions seront intégrées dans l'étude d'avant-projet, qui elle-même précèdera

l'enquête publique prévue mi-2022. Le début des travaux est attendu pour 2023, mais là encore, le dialogue se poursuivra pour expliquer, présenter, échanger sur la tenue des opérations, le planning, les avancées... et construire cette nouvelle ligne de tramway ensemble. ■
Véronique Robb

1.6. Articles de presse

DNA du 30/09/2021 – Atelier du mercredi 29 septembre 2021 (aménagement du parvis du Centre socio-culturel Camille Claus et cheminements vers la future station tram)

MOBILITÉS

Intégrer le tram et redonner vie au parvis

Dans le cadre d'un atelier participatif ce mercredi 29 septembre, une vingtaine d'habitants de Koenigshoffen ont pu s'exprimer sur l'aménagement du parvis du centre socioculturel Camille Claus et l'emplacement de la station de tram, en rapport avec l'extension de la ligne F jusqu'à Wolfisheim d'ici à 2025.

La concertation publique réglementaire terminée, et le tracé de la ligne F est désormais officiel. Ce mercredi 29 septembre, à 11 h, un atelier participatif, organisé par la Ville et l'Eurométropole pour l'extension du tram F vers Wolfisheim d'ici à 2025, a réuni une vingtaine de personnes sur le parvis du centre socioculturel (CSC) Camille Claus à Koenigshoffen. Les habitants ont été invités à se prononcer sur l'aménagement du parvis et sur l'emplacement de la station de tram qui sera notamment par la rue Virgile. «Du jour au lendemain un tracé a envahi le terrain de basket qu'il y avait ici, sans concertation !», s'exclame l'un des riverains présents. Des buses d'herbe, des

clous qui séparent le parvis du reste de la rue, un panneau électrique... L'aménagement actuel ne permet pas d'importe quelle activité.

« Le tram amène la vie et cette place mérite une station »

« L'objectif, c'est de permettre et associer la population, explique Daniel Chingis, responsable du CSC Camille Claus. Sur ce parvis, tout a été fait pour qu'il n'y ait pas de vie. L'un des enjeux, c'est de réfléchir à la globalité de cette place pour que les habitants se l'approprient et lui redonnent vie. » Et faire des solutions, qui s'inscrivent dans l'histoire de la station de tram, prise en compte au départ en plus ou moins sur la rue Virgile. « Il faut que la station mette en valeur le centre-ville et les activités. Le tram amène la vie et cette place mérite une station », expose Yves Sherock, président de l'association Koenig au Vert qui gère actuellement un quartier avec ce plan des trois prévisions. Un avis



Atelier concernant l'aménagement du parvis du CSC à l'occasion de l'extension de la ligne de tram et le troisième de ce type après le tracé de la route des Romains et le boulevard des robes bleues. Photo DNA/André OLRIE

qui doit être pris en compte dans les études et plans. « Cette place, c'est un vrai terrain. Tout le monde la fréquente », lance un autre habitant du quartier.

Une circulation dangereuse
« Il y a beaucoup d'espaces non exploités sur cette place. Il

ya le collige à côté. Beaucoup d'enfants passent, on pourrait peut-être mettre une balustrade, suggère Paré, 54 ans, intrigué par le rassemblement. Mais quel est ce qui va devoir se passer pour mettre cette station ici ? », demande-t-elle, pleine de scepticisme. « Il y a une douzaine de personnes qui

font ça », souligne quant à elle Christine Lesfleurs-elles, plusieurs autres des lieux de fréquentation. Il se fait en silence aucun ? » Pierre Dresse, du réseau du quartier, a insisté sur l'importance de ce qui sera fait pour préserver et patrimonialiser ce lieu.

Les participants ont égale-

ment été en accord sur la dangerosité de l'espace entouré par les rues Virgile, César-Julien et Marco-Aurèle. Deux voies devraient être dédiées au tram sur la rue Virgile. Les agents du service tramway et grands projets de l'Eurométropole ont affirmé que la tendance serait à la réduction, plus ou moins drastique, de la place de la voiture. « On peut alors imaginer une place sans grand danger », note Christine. « Il y a eu des accidents mortels. La question de la dangerosité de ces routes, il faut y être très attentif », confirme Daniel Chingis. Cette place doit être dédiée à quelque chose d'autre que pour qu'on passe et organise des événements. »

Il faudra attendre l'année prochaine pour connaître les propositions techniques qui devront avoir pris en considération les regrets de ces quelques habitants.

Amélie NGO

Le compte rendu de l'atelier sera disponible à partir du mardi 4 septembre à l'adresse suivante : participations@agc.eu

L'AGENDA

NEUHOF
Café-débat
VENDREDI 1^{er} AVRIL L'association O-Liv et le CSC Neuhof organisent une rencontre sur le thème « La voirie collective : l'histoire des élections et de l'abandonner » avec Jeanne Broughian et les habitants le vendredi 1^{er} avril à 18h à l'Espace Ziegel, 5 rue Bergerac à Strasbourg. Réservé : 03 69 14 40 92, mail: sylvie.drlc@gmail.com

ROBERTSAU
Réunion publique
VENDREDI 2^e AVRIL La réunion publique invite à venir débattre du projet d'Emmanuel Macron lors d'une réunion publique ce vendredi 1^{er} avril à 19h 30 au foyer Melanie, à rue Melania à Strasbourg-Robertsau. La présence de Christophe Galland, président du groupe LR au Parlement national, Fabrice Keller, député européen et Bruno Staden, député du Bas-Rhin. Réservé : 06 33 32 99 57.

STRASBOURG
Bourse aux vélos
SAMEDI 2 AVRIL Une bourse aux vélos et tricycles enfants et adultes est organisée le samedi 2 avril dans la cour de l'Ecole La Providence (route de Sengelers, par l'Appel La Providence). Les personnes intéressées peuvent déposer leur vélo le vendredi de 10h30 à 18h. La vente se fera de 10h à 18h. Un dépôt de 2 € par vélo sera exigé, ainsi qu'une photo d'identité pour tous les vendeurs. Parvenir uniquement en espèces. Réservé : providencevelo@gmail.com

VISITE GUIDÉE
SAMEDI 2 AVRIL Le guide conférencier Astère Aggencette de Strasbourg visites guidées propose une promenade dans le Neuhof, à la rencontre de l'Art nouveau, le samedi 2 avril de 10h à 12h, au départ du 2, rue Edouard-Trausch (Intramuros Météo à Strasbourg, Tél: 68 89 50 66, gratuit pour les 12 ans). Réservé : 06 85 16 06 25, sylvie.bugnovert@aggencette.fr

Dédicaces
SAMEDI 2 AVRIL Dedicé sera en dédicaces pour ses

ECKBOLSHEIM

Tram vers l'ouest : un plan de circulation qui va aggraver le trafic routier ?

Le maire d' Eckbolsheim et ses adjoints dénoncent le projet de plan de circulation qui accompagnera la mise en service du tramway vers l'ouest. Destinés à apaiser le trafic routier à Koenigsboffen, il va aggraver, selon eux, les problèmes de circulation sur l'axe nord-sud et dans le centre d' Eckbolsheim.

De leur projet avec, ils ont permis d'identifier les conséquences de ce nouveau plan de circulation qui accompagnera la mise en service du tramway vers l'ouest. D'autant plus que ce projet de transport en commun, attendu depuis 15 ans, n'a été formellement approuvé à Eckbolsheim.

« Notre grosse inquiétude, ce sera pour rejoindre l'outre-rive (M33) ».

Ce n'est qu'après étude minutieuse des cartes fournies par l'Eurométropole que les élus d' Eckbolsheim en sont arrivés à une conclusion :

« Le plan de circulation de Strasbourg dans les effets immédiats préjudiciables pour notre commune », assurent le maire André Lohstein, ses adjoints Etienne Lehoucq, Jean-Michel et Christophe et Dominique Willeing, notamment au cadre de vie.

La rose est sans craque de la rue Vialle, de la rue Terence et d'une portion de la route des Romains, l'investissement du sera unique de la rue des Capucins sera destinés à apaiser la circulation à Koenigsboffen.



Les élus d' Eckbolsheim ont longuement étudié le plan de circulation fourni par l'Eurométropole. Rik au projet de tramway vers l'ouest. Selon eux, les nouveaux sens uniques vont entraîner un report de circulation dans les rues de leur commune, notamment vers

boffen. Mais pas à Eckbolsheim, considèrent les élus. « Notre grosse inquiétude, ce sera pour rejoindre l'outre-rive (M33) », nous les voitures venant de Lingolsheim et une partie des habitants d' Eckbolsheim, tout passe par la rue du Général-Locher - on se souvient les écoles - et tourner à droite dans l'avenue du Général de Gaulle, ce plan de circulation sera un en plus au détriment de la sécurité et de la qualité de l'air de nos concitoyens. « Les derniers congères (fin

2021, après la crise de service du CCOT) ont été d'une hausse de trafic dans la rue du Canal (qui prolonge celle de Lingolsheim) : 6 500 véhicules par jour, contre 6 000 deux ans plus tôt.

Embranchement à craindre avenue François-Mitterrand

Autre motif d'inquiétude selon les projections réalisées par un bureau d'études mandaté par l'Eurométropole (avec l'agence de l'Agence François-Mitterrand Jean Poirier) va connaître une hausse équivalente de la

circulation (au minimum +15%). Or, les automobilistes venant de Lingolsheim ou Eckbolsheim produisent un peu plus qu'attendu le M33. Les embouteillages de l'avenue François-Mitterrand vont se répéter chez nous », craint la municipalité d' Eckbolsheim.

André Lohstein et ses adjoints sont d'autant plus en colère qu'ils n'ont pas été consultés à propos de ce plan de circulation, seulement informés. Selon eux, aucune réunion publique n'aura été

tenue à Eckbolsheim concernant le projet tram, celle de ce jour 31 mars, à la salle polyvalente, a été organisée par l'EMS à la demande de la municipalité. Et la consultation à propos de ce projet tram, doit être chargée l'EMS, à compter de 2023. « Dans certains quartiers, comme le centre, nous n'avons rien en dans les boîtes aux lettres », assure le maire.

Et ceux qui revivent sur le tapis la VLBO, qui est toujours approuvé de leurs vœux par les élus d' Eckbolsheim pour limiter la circulation sur l'axe nord-sud et apaiser le trafic dans leur commune aux heures fortes. Suite à l'adoption de ce projet de voirie de l'axe international ouest, la présence de l'EMS, M33, avait promis, en juillet dernier, des actions alternatives. « Or rien n'a bougé depuis », assure Christophe Lehoucq. Il pointe un « problème de communication avec la métropole ». « Après avoir étudié ce plan de circulation, nous avons sollicité un entretien avec la préfecture, ce val ». Pour évoquer ces problèmes de circulation avec les habitants la municipalité a aussi décidé d'organiser une réunion publique, le 8 avril.

Reunion publique « sur la circulation à l'ouest de Strasbourg » avec les élus des communes d' Eckbolsheim, Lingolsheim et Wittelsheim le mercredi 6 avril à 18h30, à la salle polyvalente d' Eckbolsheim (3, rue du Général Locher).

MOBILITÉS

Le tram vers l'ouest se dessine

Nevez-vous être donné à Eckbolsheim pour une étape clé de la participation citoyenne au projet de tramway vers l'ouest : élus et services de l'Eurométropole ont présenté les aménagements envisagés le long de cette ligne 7, de la station Coches au terminus qui sera implanté à l'entrée de Wolfshausen.

Deux mois d'un an, les travaux d'entretien sur quatre kilomètres de la ligne 7, jusqu'à Wolfshausen, seront lancés fin automne jusqu'en fin septembre 2023, le projet s'adresse notamment à travers la « consultation citoyenne », avec forme d'ateliers participatifs ouverts aux habitants, mais également au fil de discussions avec les élus des communes de Strasbourg, Eckbolsheim et Wolfshausen.

La réalisation de cette ligne de tramway qui sera mise en service fin 2025 va bouleverser le paysage à travers les aménagements paysagers et urbanistiques que les plans de circulation des quartiers concernés. La fréquence et le parcours des lignes de bus qui relieront les neuf nouvelles stations seront également modifiés. Objectif : réduire la place de la voiture au profit des transports en commun et du vélo.

Une nouvelle station : « Ténence »

Même sans ateliers de concertation, une nouvelle station est apparue sur le plan de la ligne 7 : « Ténence », située à l'inter-



Envoyés 60 personnes – dont beaucoup d'habitants de Koenigshoffen – étaient réunies le jeudi 31 mars à la salle socioculturelle d'Eckbolsheim pour découvrir l'avancée du projet. Photo : DNA / Laurent Billaud

section de la rue du même nom et de la rue Virgile. « Elle a paru opportune en termes de répartition des stations dans le quartier », a indiqué Cyril Fouché, chef de projet transport à l'Eurométropole. Conséquences : la station « Virgile » glisse vers l'est, devant le centre (à quel Saint-Jean-Benoît).

Le tramway prend ses aises, la voiture sur les rails

Deux tramways passeront se croiser tout au long du parcours entre les stations « Wolfshausen » et « Coches ». Il n'y aura pas de voie unique tram-

way et « Parc des Romains » pénalise actuellement la ligne F car elle est proche du terminus provisoire, ont expliqué les représentants de l'EMIS. Mais la circulation automobile devra par conséquent emprunter la plateforme de tramway sur une portion de la route des Romains entre l'allée des Coches et la rue du Schwabach, ou encore au niveau des stations « Koenigshoffen » et « Virgile » (sur les voies à circulation cambrée entre les deux quais de tram). Des routes à sens unique seront également envisagées, pour gagner de la place et

« conserver les arbres ». Exemple : sur la route des Romains – entre la rue Lottin et la rue des Petites Fontaines – on pourra uniquement rouler vers Strasbourg. Conséquence : la rue des Petites Fontaines sera le passage obligé des véhicules venant de Wolfshausen (ou Eckbolsheim). Face aux questionnements du public sur le report de circulation. Alain Jund, vice-président de l'EMIS en charge des mobilités, a répondu qu'il était espérer « que les gens prennent le tram pour aller au centre-ville, c'est le pari qui de l'histoire qu'il y aura avant de voitures garées, mais d'une

distribution du trafic ». Finalement, « l'accès aux garages sera simplifié ». Sur Virgile, le plan de circulation « est étendu à l'ouest », mais l'on s'orientera vers un sens unique ouest-est. Les arbres seront conservés et la piste cyclable implantée « sur les espaces engazonnés des copropriétés », côté nord – des acquiescements ont été prévus. Une piste cyclable tout le long. De Wolfshausen à « Coches » et l'inverse, une piste cyclable sécurisée et bidirectionnelle de trois mètres de la

pour être réalisée et implantée (voir ci-dessus). À partir de la rue de Koenigshoffen, la piste sera prolongée vers la zone d'activités des Forges.

Un cheminement piéton jusqu'à Zentth et vers Eckbolsheim

La Zentth sera desservie par une nouvelle station de tramway « ZA Eckbolsheim », d'où partira un cheminement piéton et cyclable reliant la salle de spectacle – l'école sera construite l'an. Ce cheminement sera également utile aux personnes qui travaillent dans la zone d'activités. La station « Emile Mathis », elle, sera desservie par un itinéraire piéton et cyclable dominant vers le sud, qui permettra aux habitants d'Eckbolsheim de rejoindre le tramway.

« Terminus » : réflexion en cours

La « piste d'échange territorial » de Wolfshausen a fait l'objet d'un atelier de concertation en mars (DNA du 8/04/22). L'EMIS ne mentionne pas le souhait de créer des cheminement piétons et cyclables directs vers la station de tramway et de maintenir une bonne accessibilité à la M31. La commune veut conserver le gazon – éventuellement équipé de bancs. Un parking relais de 100 places sera réalisé.

La configuration exacte de ce terminus est en cours de discussion, et notamment l'opportunité de créer une nouvelle branche au rond-point pour l'accès au F+R.

Koenigshoffen revu et corrigé

« Parvis du centre socioculturel » plus grand que le plan de l'été 2017

Un des gros chantiers accompagnant la réalisation du tramway vers Wolfshausen sera la restructuration du parvis du centre socioculturel (CSC) Camille Clément, destinée à « développer la centralité de Koenigshoffen et la vie de quartier ». Ses dimensions, 6000 m², en font un espace « plus grand que la place du Château », a souligné l'architecte paysagiste Hserry Clotilde.

Le square ombragé sera maintenant devant le CSC et un jardin naturel de l'autre côté de la rue César Julien. La circulation sera centrée sur un « plateau » traversant la place (passage du bus fil et piste cyclable sécurisée), mais des trottoirs installés.

Un franchissement de la voie ferrée pour les piétons et cyclistes

Les services de l'Eurométropole ont proposé deux options de franchissement de la voie ferrée pour piétons et cyclistes, au niveau de la rue du Hall et de celle du Vieux-Chemin, à Koenigshoffen. Cette opé-

ration, qui n'est pas indispensable à la réalisation du tramway, sera « déconseillée » du projet global étant donné son coût et sa complexité : elle ne devrait pas voir le jour avant 2027. Pour rejoindre le collège Debray, les élèves de l'est de Koenigshoffen disposent actuellement d'un seul point de passage, la route des Romains ; au-delà, il s'agit aussi de reborder les Douvres et le Heiberg, « à platée Pierre Cézanne, adossé à la mairie, elle reforme le quartier. Il a rappelé qu'il existait antérieurement un passage à niveau « officiel, devenu officieux, puis closure ».

Le public a exprimé sa préférence au franchissement à l'aide d'une passerelle (à 8 M€), plutôt qu'un pont routin évalué à 10,2 M€ dont la mise en œuvre serait complexe – une centaine de jours seraient nécessaires.

Sens unique sur la route des Romains

Entra son intersection avec la rue de Koenigshoffen et la rue Ténence, le tramway empruntera pas la route des Romains. Mais cette portion de l'axe principal de Koenigshoffen se-



La « solution passerelle » présentée par les services de l'Eurométropole de Strasbourg pour franchir la voie ferrée et relier la rue du Hall à celle du Vieux-Chemin. Ce nouveau projet (à 8 M€ au minimum) ne devrait pas voir le jour avant 2027. Document photo DNA - 02

ra tout de même manœuvrer. Les objectifs : limiter la place de la voiture, sécuriser les piétons et piste cyclable, préserver les arbres et accentuer la végétalisation, « développer la

centralité » de Koenigshoffen. De l'intersection avec la rue du César Julien à celle avec la rue Drouot, la route des Romains sera à sens unique, ce qui rendra beaucoup de

questions de la part des riverains. Notamment le sens de circulation imposé rue des Capucins, qui est à l'inverse.

LD

KOENIGSHOFFEN

La vélorution est en route

Les rues de Koeninghoffen accueillent la 2^e édition de la vélorution ce dimanche après-midi, un rassemblement festif et sonore d'une centaine de cyclistes pour promouvoir l'usage du vélo. Avec à la clé, des revendications concernant la sécurisation de certaines axes routiers du quartier.

Il est presque 13 heures débuté un concert de sirènes, klaxons et autres ding-ding de vélos. Les cyclistes plaquent d'impatience sur la route nouvelle plus ce des habitants avant de pouvoir effluier à travers le quartier. Tony Stamer, organisateur de la 2^e vélorution de Koeninghoffen «voque des réalisations pour donner les consignes et se réjouit de la présence de familles nombreuses et de personnes âgées à vélo. Trop peu pour faire les cyclistes de ce quartier-municipalité.

Dans le centre, encore à vélo c'est vous glissés par les bancs de Forêt, Vincent Pflüger, habitant du quartier depuis 12 ans est une habitué de deux-roues. Un dimanche, elle a rutilé le Doubs à vélo avec tout et enfants pour les vacances. Un site Verpage qui c'est bien dans la philosophie de cette municipalité. « J'espère le vélo pour les courses, pour remettre mes deux enfants de 4

et 8 ans : ils aiment à l'avant du vélo cargo. » Vincent évoque un sentiment d'insécurité dans les rues du quartier : « Koeninghoffen n'est pas sûre sur vélos, parce que c'est dangereux », explique-t-elle en montrant l'intersection des habitants.

« C'est un joli coin, mais c'est malheureux d'y pédaler »

Tony Stamer y va aussi de ses griefs de vélo : « Ici, nous sommes laque de camion de Sema boue, riche en équipements pour les vélos. Mes enfants sont en danger quand ils vont à l'école à vélo ».

La vélorution démarre donc plusieurs coups de pédale dans les artères particulièrement problématiques. Le chemin du Gros meublé par exemple, « un passage resserré où les voitures nous bloquent. C'est un joli coin, mais c'est malheureux d'y pédaler », dit Tony Stamer, également président de l'association Koering au Vert. Il espère voir disparaître les véhicules motorisés de cette ancienne voie d'accès aux pentes familiales, rappelle qu'en septembre et mai 2022 a recueilli 103 réponses en faveur de l'interdiction des voitures sur ce chemin.

Autre artère, autre problème : la rue des Capucins dans les revendications de la surcharge du trafic. Il se sent d'ailleurs



Dans les rues de Koeninghoffen, une vélorution encadrée par les forces de l'ordre à vélo. Photo DNA/Jean-François BADOIS

constatés en collectif, baptisé les Capucins Verts : « On refuse contre le projet de la Ville de passer une partie de la route des Capucins en sens unique pour l'interdiction de la ligne de tram E.N.D.L.R. Nous craignons un re-

port de la circulation dans notre rue déjà chargée par le passage des automobiles qui se rendent au centre-ville », dit Vincent Duval, son président. Présent parmi les cyclistes festifs au maître et du quartier de

Koeninghoffen, Pierre-Olivier, indique que la municipalité a entendu les réclamations et que les services de la Ville planchent sur une solution. « Les attentes sont grandes et les équipements ne sont plus adaptés », observe Fika, Ren-

da de la copie prévu le 12 juillet pour une réunion publique en présence des habitants. Et d'ajouter que cinq kilomètres de pistes cyclables doivent être réalisés à Koeninghoffen.

Romain POTIER

STRASBOURG

Sens unique route des Romains : ça ne passe pas

Avec l'arrivée du tram T vers l'ouest de Strasbourg, le plan de circulation de Koenigschellen autour de la future ligne est remis à plat. Pas sans susciter des frictions importantes avec les Romains. Une des Capucins, certains sont très remontés contre le projet de la municipalité.

Route des Romains à Koenigschellen, l'ancienne N°10 route 4 et antique route romaine d'été elle tire son nom. Un axe structurant de la circulation strasbourgeoise pour connecter les villages dans et hors du centre-ville, avec ses 11 200 véhicules par jour (données SIRC 2012). Elle s'apprête à subir sa troisième charge de trafic au jour de son histoire en devenant un axe de circulation à sens unique. Une décision émise par la municipalité dans le cadre du développement vers l'ouest de la ligne T de tram qui impose de donner le plus de circulation des véhicules.

Une rue déjà fragile
Rue des Capucins, une rue passagère à la route des Romains, cette décision fait perdre les riverains qui craignent de voir abaisser une bande de trafic au pied de leurs habitations. De même que la route de la route des Romains sera reportée sur la rue des Capucins.



Vincent Daval (à droite), président des Capucins Verts, et Nicolas Bruneton, vice-président. Photo DNA/Thomas POTIER

« Les autres voies environnantes, rue du Pêcheur et rue de l'Éclaircie », explique Vincent Daval, président de l'association Les Capucins Verts. « À l'origine, on avait prévu l'association en 2020 pour faire des petites interventions dans le quartier comme le ramassage des déchets », mais c'est un tout autre combat que nous débattent l'association : « Nous demandons l'installation d'un double sens route des Romains en parallèle du trafic, avec la mise en place d'une piste cyclable bidirectionnelle. On ne s'oppose pas à l'arrivée du tram ! »

« Une telle configuration compliquée s'oppose les projets de construction à proximité : 750 logements, une école maternelle de 16 classes... Autant de véhicules et de circulation en plus », indique l'association. Plus au nord du quartier sur la N102, la mise en chantier du nouvel échangeur des Foyers fait craindre aussi l'afflux d'un nombre de véhicules qui passent rue des Capucins. « On a déjà régulièrement des incidents », se plaint le président de l'association. Le jour de notre visite, une dame est obligée d'imprimer la bande cyclable avec son ordinateur, gêné par le trafic mal organisé. « C'est quelque chose de récurrent », souligne Vincent Daval.

« C'est une grosse contrainte, les véhicules vont se décaler », indique Vincent Daval, laissant la route des Romains comme elle est. « Les Capucins Verts ont une que 3 000 véhicules par jour pourraient venir gêner l'artere. Les dernières données obtenues par les habitants montrent un trafic de 2 500 véhicules par jour (en 2015).

L'association des Capucins Verts », explique Pierre Durand, élu du quartier de Koenigschellen. La possibilité de passer la rue des Capucins en sens unique serait étudiée, ce qui permettrait une régulation de la circulation aux heures de pointe et sortir des bouchons. « C'est un projet qui est déjà dans les cartons et occupent totalement », indique l'élu, rappelant la démarche de concertation de la Ville à l'occasion des ateliers participatifs et des échanges. « C'est totalement nouveau dans l'histoire politique récente, je comprends les craintes et les malentendus mais notre but est d'améliorer le cadre de vie, pas de le détruire. » Des modifications d'un bureau d'études auront néanmoins discuté la diminution du trafic rue des Capucins malgré le sens unique de la route des Romains.

Des élus verts déçus

Daniel Fischer, conseiller départemental EELV, peinant de même par que l'absence d'impact municipal, soulève la déception des Capucins Verts. « Le partage nous inquiète », affirme-t-il, rappelant avoir écrit une lettre ouverte ce jour à la mairie de Strasbourg. Jeanne Boregaignon, qui sera également présente à la concertation du 12 juillet Strasbourg s'oppose à la mise en sens unique de la route des Romains, « elle-ci coupe des aménagements rue des Capucins sur une longueur de 30 mètres et la réduction de la largeur de la voie peut nuire à la circulation ». En accordant l'association se plaindre la pression : « Ça pèse à avoir plus de 700 signatures et des parents ». NDN a son unique : « On finit dans le secteur Nicolas Bruneton, vice-président de l'association, explique le plan. « C'est du greenwashing. La Ville veut faire une belle photo de la route des Romains au détriment de tous les petits riverains autour. On a dû redéfinir la logique d'apaiser à un endroit pour changer un autre. »

Romain POTIER



La circulation rue des Capucins à Koenigschellen en question. GH

La mairie change son plan T

Le 31 mai, une réunion publique a permis des échanges entre élus et habitants. « On nous a laissés nous exprimer et on nous a dit que ça allait », raconte Vincent Daval. La concertation publique qui devait avoir lieu le 22 juin dernier a été reportée à ce mardi 12 juillet. Un signe ? Déjà pour l'heure de savoir ce que concrète la mairie. « Nous sommes en train d'analyser les contre-propositions des habitants pour les mettre en compte. Pour la Ville, le sens unique est la solution. » La demande répétée des habitants d'un élargissement de la circulation, la sécurisation des voies, rappelle Pierre Durand, élu de Koenigschellen. Cela demande d'avoir de la place, de créer des espaces végétalisés et de sécuriser la circulation des vélos. « Tout ça nous inquiète », indique Bruneton. « On veut éviter l'effet Napoléon des années 2000 quand le tram devait arriver place du Marché et que la mairie avait prévu de ne pas laisser de la voie aux vélocistes. Était-ce un projet de bon sens ? Ou non, pas de trottoirs. »



À Koenigschellen, les élus Jeanne Boregaignon et Nicolas Bruneton sont mécontents de la mise en sens unique de la route des Romains. Ils ont accablé l'édifice « Non au sens unique » dans leur banderole. Photo DNA/Thomas POTIER

Les commerçants dans l'impasse

« Je ne suis pas sûr de ce qui est prévu, je crains de perdre la moitié de ma clientèle. Il y en a plein qui ne passeront plus par ici », objecte Christophe Fritsch, boulanger rue des Romains depuis dix ans. Dans un projet de mise en sens unique de la circulation sur cet axe. « Bien que la coupe des trottoirs, ce sera déjà une perte de clientèle », s'inquiète-t-il. L'autre point sur du projet, c'est la suppression de la ligne de bus 4 pour laisser les usagers à pied et le tram. « Ça va nous faire perdre des personnes âgées vers les bus pour accéder jusqu'aux stations de tram ? », interroge le boulanger. Plus loin sur la route, derrière

le comptoir de son sandwicherie, Benjamin Kambou-drouot le même constat : « Si la Ville prend nos clients pour les amener au centre-ville avec le tram, comment vont-ils venir passer nos portes ? ». Son fils, qui est le propriétaire du lieu, évoque déjà la vente du local. « Les gens ne vont pas faire un détour de plusieurs kilomètres pour venir dans mon établissement », indique Kambou-drouot. Tout le monde reconnaît néanmoins les difficultés : la route des Romains est généralement le théâtre d'accidents de stromes et d'accrochages. C'est le monde au problème que nous ne pas tout le monde d'accord : il faudrait des alternatives pour les bus, désamorce

de stationnements pour les taxis. Pour la Ville, le sens unique est la solution. « La demande répétée des habitants d'un élargissement de la circulation, la sécurisation des voies, rappelle Pierre Durand, élu de Koenigschellen. Cela demande d'avoir de la place, de créer des espaces végétalisés et de sécuriser la circulation des vélos. « Tout ça nous inquiète », indique Bruneton. « On veut éviter l'effet Napoléon des années 2000 quand le tram devait arriver place du Marché et que la mairie avait prévu de ne pas laisser de la voie aux vélocistes. Était-ce un projet de bon sens ? Ou non, pas de trottoirs. »

P.S.

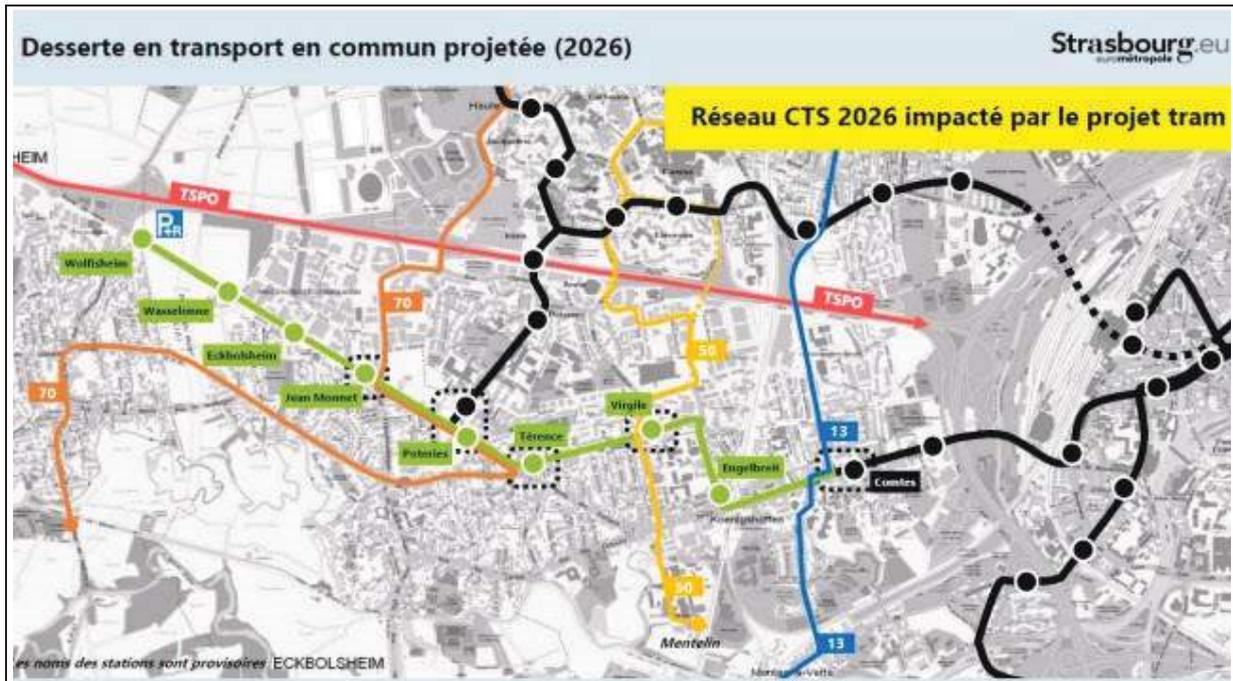
Strasbourg Extension du tram F à l'Ouest : la concertation fantôme

Ultime réunion publique mardi soir à Koenigshoffen sur l'extension du tram F à l'ouest, municipalité et habitants se sont opposés sur le plan de circulation dans une ambiance houleuse. De nombreuses interpellations du public ont dénoncé une absence de concertation avec les habitants. Les élus, dont la maire de Strasbourg Jeanne Barseghian, ont peiné à se faire comprendre.



Alain Jund et Jeanne Barseghian ont fait face aux interpellations des habitants de Koenigshoffen et des communes limitrophes. Photo DNA /Florent POTIER

Comment faire comprendre les enjeux cruciaux de la mobilité et de la réduction des flux de véhicules à Strasbourg ? C'est tout l'objet d'une huitième et dernière réunion publique — ou atelier participatif — mardi soir qui visait à présenter le projet d'extension de la ligne du tram F et du plan de circulation, affiné par la municipalité après une série de rencontres avec les habitants. Un grand chantier qui aboutira en novembre 2025, permettant de connecter Wolfisheim, Eckbolsheim, Lingolsheim et l'ouest strasbourgeois au centre-ville et au réseau de la CTS. « Nous voulons éviter tous les transits qui viennent de l'ouest de l'agglo, pour inciter les usagers à prendre les transports collectifs », rappelle Alain Jund, vice-président de l'Eurométropole. L'enjeu est posé par la maire, Jeanne Barseghian : « C'est un projet important pour répondre à l'urgence climatique et la qualité de l'air », commence-t-elle en préambule. « Pas besoin de vous faire le topo en ce moment », grince-t-elle en pleine alerte canicule. Et si l'argument écologique ne suffit pas, Alain Jund ajoute : « Avec un prix de l'essence à plus de 2 € le litre, c'est bien les transports collectifs qui permettront de se déplacer demain. » Malgré les évidences, c'est dans la douleur que Ville et Eurométropole ont tenté de justifier, devant un parterre de 150 personnes environ, le projet. Et si celui-ci porte sur le tram, c'est bien les voitures et la circulation qui ont fait grincer des dents.



01 / 02

Plan de circulation du projet d'extension du tram F vers l'ouest de Strasbourg. Photo DNA /Strasbourg.eu



02 / 02

Plan de circulation du projet d'extension du tram F vers l'ouest de Strasbourg. Photo DNA /Strasbourg.eu

La nouvelle méthode participative — prônée par les Verts depuis leur accession aux manettes de Strasbourg — n'aura pas fait ses preuves. Un cycle de huit rencontres alternant pôle d'échanges, ateliers participatifs et réunions publiques depuis septembre 2021 devait symboliser une nouvelle façon de prendre des décisions, à l'écoute des propositions des habitants. Il suffisait de glisser une oreille dans la salle surchauffée du foyer Saint-Paul pour comprendre que la concertation avait disparu des radars : huées, prises à partie, engueulades : « On ne se laissera pas faire ! On n'a pas confiance en vous », crie l'un d'entre eux, pendant que d'autres répondaient enjeux écologiques et avenir de la planète. « Ce n'est pas une concertation, on fait croire qu'on discute puis on nous impose un choix », lance quelqu'un.

La route des Romains en sens unique

Les admonestations proviennent de la mise en sens unique de la route des Romains dans le sens ouest-est. Des aménagements de mobiliers, des espaces de végétalisation et des pistes cyclables y prendront place. Une mesure qui devrait limiter de moitié le trafic à la fin des travaux en 2025 selon les services techniques. L'image du robinet qui est utilisé : fermer certaines possibilités de circulation, la Ville espère inciter les usagers à prendre les transports communs ou les modes actifs, c'est-à-dire vélo, trottinette ou tout simplement la marche. « Pour ceux qui veulent faire toute la traversée en voiture malgré tout, ça sera plus intéressant d'emprunter la M351 », indiquent les services techniques. La création d'un échangeur à la zone des Forges sera le nouveau point d'entrée et de sortie au nord de Koenigshoffen. « Vous n'êtes pas dans la réalité des choses », tranche un individu interrogatif quant au report des usagers sur d'autres modalités.



01 / 02

Projection de la configuration de la route des Romains en sens unique. Photo DNA /Strasbourg.eu



02 / 02

Projection de la configuration de la route des Romains en sens unique. Photo DNA /Strasbourg.eu

Rue école rue des capucins

« C'est la douche froide » pour Vincent Duval, président de l'association Les Capucins Verts qui demandait le maintien du double sens route des Romains, craignant un report de la circulation rue des Capucins, un axe parallèle sujet aux accidents et aux conflits d'usages. « On a le sentiment d'une concertation qui n'en est pas une », décrit-il. La maire propose de transformer la rue des Capucins en rue école, devant l'établissement scolaire Joie de Vivre. Une solution qui limiterait le trafic tente d'expliquer Pierre Ozenne, qui posera le micro, excédé d'être interrompu par une habitante pendant ses explications. L'élú du quartier de Koenigshoffen, indique par la suite que « dès tout début septembre on discutera avec les riverains pour une mise en œuvre dès 2023 de la rue école. Il faudra voir sur quels horaires, quelle portion, si l'on place des policiers

municipaux ou des barrières amovibles. À la fin des travaux du tram en 2025, on envisagerait de reconfigurer la rue en zone de rencontres avec priorité aux piétons et aux vélos. »



La rue des Capucins au centre des inquiétudes des riverains. Photo DNA /Jean-Christophe DORN

Rue Virgile

Une partie de la rue Virgile où circulera le tram au nord de la route des Romains fait aussi l'objet de réflexions du public. « C'est une bulle de biodiversité », assure une habitante à propos de la végétation et des nombreux tilleuls. « On ne coupera aucun arbre, assure Jeanne Barseghian, ce sont des îlots de fraîcheur ». La mairie ne ferme pas la porte à des modifications de son plan, « on est ouvert », affirme Pierre Ozenne. Sur une autre portion de la voie, les interpellations viennent des excès de vitesse récurrents des voitures et des motos. « On ne voit pas les ruptures de tracé qu'on attendait », soupire un riverain.

« Rebattre les cartes en profondeur »

« On ne peut pas penser l'avenir avec un trafic routier qui reste le même [...] les dessertes pour les voitures seront assurées, mais tout le reste du trafic sera réorienté ou supprimé », conclut la maire. Face aux points noirs et aux crispations, la maire appelle à prendre de la hauteur et « à rebattre les cartes en profondeur » : Strasbourg sera une ville du tram, des bus, des trains (avec le Réseau express métropolitain), du vélo et de la marche. Point. S'il manque la voiture dans la liste, elle aura néanmoins occupé les échanges, tendus, de la soirée. En novembre, l'enquête publique sera une nouvelle étape administrative décisive avant le début des travaux en 2023.

C'est validé aussi

Nouvelles stations tram

L'ajout d'une station de tram Térance à l'intersection de la rue Terence et de la route des Romains ainsi que l'implantation de la station Virgile au niveau du CSC Camille Claus ont été actés. Un parvis sera aménagé à cet endroit.

Suppression de la ligne 4

Cette ligne qui relie Wolfisheim, Eckbolsheim aux Halles du centre-ville passe notamment route des Romains. Elle sera supprimée à la fin des travaux pour inciter les usagers à monter à bord du tram un peu plus au nord.

Franchissement des rails

Le projet de passerelle au-dessus de la voie ferrée, entre la rue du rail et la rue du Chemin de fer, a été retenu conformément aux demandes des habitants, plutôt que la solution d'un souterrain. Les travaux aboutiront en 2027 pour un coût de 6,8 millions d'euros et permettront aux piétons et aux cyclistes de franchir les rails.

Rue89 Strasbourg



L'extension vers l'ouest du tram inquiète à Koenigshoffen, attendue à Wolfisheim

par **Déborah Liss**
Publié le 20 juillet 2022.
Imprimé le 20 juillet 2022 à 06:52
Aucun commentaire pour l'instant.

En 2025, la ligne de tram F ira jusqu'à Wolfisheim, en permettant de mieux desservir l'ouest de Strasbourg et notamment le quartier de Koenigshoffen. Certains habitants se disent satisfaits, quand d'autres ne se sentent pas écoutés ou manquent d'informations sur le projet.

« Arrêtez d'emmerder les gens ! », « On n'a pas confiance en vous ! » Voilà la tonalité des messages que certains riverains ont exprimés à la municipalité écologiste dans la soirée du mardi 12 juillet au foyer Saint-Paul dans le quartier de Koenigshoffen. Lors de cet « atelier participatif » organisé par la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg à propos de l'extension du tram F dans Koenigshoffen, jusqu'à Eckbolsheim puis Wolfisheim, l'ambiance était électrique.



Mardi 12 juillet, élus et bureau d'études présentent les aménagements définitifs autour de ce projet tram (Photo DL / Rue89 Strasbourg)

Alors que la maire Jeanne Barseghian, Alain Jund (vice-président de l'Eurométropole en charge des mobilités) et Pierre Ozenne (adjoint référent du quartier Koenigshoffen) et les représentants du bureau d'études ont détaillé le projet, une bonne moitié de la centaine de personnes présentes a fait part de son mécontentement toute la soirée, par des interventions, des invectives et beaucoup, beaucoup de soupirs.

Relier Wolfisheim au centre-ville de Strasbourg

Qu'est-ce qui provoque tant d'exaspération ? En 2025, la ligne F du tram doit être prolongée au-delà de l'arrêt Comtes pour passer par le quartier du Hohberg, le quartier des Poteries, atteindre Eckbolsheim et se terminer à Wolfisheim, à l'entrée de la commune, au niveau du rond-point et non loin du Super U. Ce sont un peu moins de quatre kilomètres de ligne et huit stations supplémentaires pour un coût estimé à 80 millions d'euros.

Une concertation réglementaire a eu lieu en janvier-février 2021. Elle a abouti à un premier tracé (en jaune dans la carte ci-dessous) :





(document Ville de Strasbourg à retrouver sur participer.strasbourg.eu)

Puis le tracé a été modifié après des réunions de concertation qui ont eu lieu à l'automne 2021 et au printemps 2022. Objectif : faire baisser le trafic sur la route des Romains et inciter les habitants de l'ouest de Strasbourg à laisser leur voiture pour venir à la gare et au centre-ville en tram. Le projet inclut aussi divers aménagements pour sécuriser les trajets cyclistes et piétons, et prévoit de rénover certains espaces.



La crainte : des reports de trafic et un résultat nul

Mais certains riverains craignent les conséquences de ces aménagements. Rue des Capucins, une petite artère au sud de la route des Romains après le supermarché Auchan Koenigshoffen, une

association de riverains fulmine de voir une partie de la route des Romains passer en sens unique (entre les rues Terence et César Julien) et une partie de la rue des Capucins changer de sens.

Ne pouvant plus aller vers l'ouest sur un tronçon de la route des Romains, les automobilistes prendront des voies alternatives, affirme Vincent Duval, président de l'association Les Capucins verts, rencontré en amont de la réunion publique :

« Automatiquement, les voitures passeront par la rue des Capucins. Nous craignons fortement une hausse de trafic dans notre petite rue qui est déjà dangereuse. Il y a une école, une maison de retraite et une maison d'enfants de la fondation d'Auteuil. Nous ne pouvons pas encaisser ce report de trafic. »



Le résumé de la situation par Vincent : en orange, le tracé du futur tram. En noir, le futur sens de circulation sur la route des Romains et la rue des Capucins.

« Cette concertation ne sert à rien »

Selon les données de la Ville de Strasbourg, la route des Romains voit passer 11 200 voitures par jour. La rue des Capucins est empruntée par 1 500 véhicules quotidiens sur la portion actuellement en sens unique. Vincent dénonce une « fausse concertation » à propos des aménagements : « On nous a proposé une seule option et il n'y avait plus rien à faire ».



Vincent Duval aurait aimé que les sens de circulation soient discutés avec les riverains (Photo DL / Rue89 Strasbourg)

Pourtant, huit ateliers participatifs ont eu lieu entre septembre 2021 et mars 2022. Les élus présents mardi soir ont rappelé que les habitants avaient eu leur mot à dire et se sont réjouis de « la participation en hausse à ces moments d'échange » selon Alain Jund. Les Strasbourgeois ont pu également donner leur avis sur la plateforme dédiée participer.strasbourg.eu.

La plupart des riverains qui sont intervenus ont indiqué partager les objectifs de lutte contre le « tout-voiture » et de baisse de la pollution. Mais quand les flux changent juste devant chez eux, cela les inquiète.

Les projections : des baisses de trafic de 50%

À propos de la rue des Capucins, qui cristallise nombre de mécontentements exprimés, Jeanne Barseghian a répété que d'après les projections de la Ville, le trafic devrait baisser de manière globale. La maire a annoncé aussi que cette rue deviendra « rue-école », avec un accès des voitures limité aux heures d'entrée et de sortie d'école.

Selon les documents présentés, le trafic baisserait de 50% sur le tronçon TERENCE-Capucins et de 55% sur le tronçon Petites fermes – Schnokeloch. Sur le passage à sens unique de la route des Romains, la Ville envisage une charge de 4 900 voitures (au lieu de 9 770 à ce jour), et sur le tronçon suivant, maintenu à double sens, 7 300 véhicules par jour (au lieu de 11 000 à ce jour).



Les élus martèlent qu'une série d'aménagements amènera une baisse de trafic et un « report modal » (un changement dans le choix de son moyen de locomotion). Le développement du réseau express métropolitain et du réseau cyclable ainsi que la mise en place d'un « nœud multimodal des Forges, » au nord du quartier, doivent aussi aspirer une partie du trafic pouvant se rediriger sur tous les axes (nord, sud, est, ouest).



Manque de place, rodéo urbain et lignes de bus

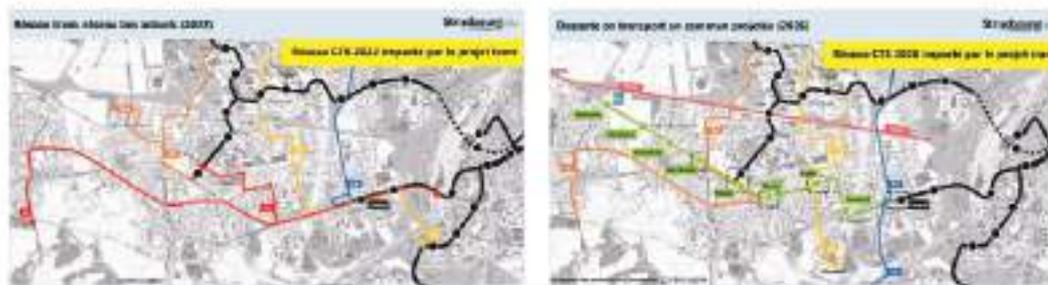
D'autres prises de parole ont révélé un certain scepticisme sur les aménagements. C'est le cas pour la rue Virgile, une large artère qui sépare un quartier résidentiel de la cité du Hohberg. Une dame se

demande comment la voie pourra accueillir un tram dans les deux sens, un trottoir et une piste cyclable ainsi que des arbres et « ce dont ils auront besoin de terre pour survivre ». Le représentant du bureau d'études lui assure que tout a été calculé et que six mètres d'emprise sont prévus pour les arbres.

Le président de l'association HK Virgile s'inquiète aussi d'une grande avenue qui offre déjà un « boulevard aux motos et autres rodéos urbains ». La dame « implore » de « casser cette grande ligne droite ». Alain Jund répond que la configuration de cette voie peut être « retravaillée ».



D'autres riverains essaient de comprendre comment les lignes de bus vont être « redéployées », pour emprunter les mots de la Ville. Certaines portions de bus (70, 50 et 4a) disparaissent au profit du tram.



Des Wolfisheimois moins remontés

Et puis il y a ceux du bout de la ligne : les Wolfisheimois sont moins remontés. Élise, enseignante et mère de famille du centre-village, jointe par téléphone, se réjouit de le voir arriver :

« Ce sera vraiment pratique pour mes filles d'être reliées à la ville. Et si on déménage, je me dis que ça apportera une plus-value à la maison... »

Élise ne s'est cependant pas rendue aux réunions publiques. Ce qui n'est pas le cas de Nicolas, qui habite au sud de Wolfisheim, à l'opposé de la future station. Il salue l'arrivée du tram :

« Je le prendrai s'il y a un parking relais tram, des emplacements pour les vélos etc. L'idéal, ce serait que les automobilistes du coin, notamment de Holtzheim, arrêtent de passer par Wolfisheim et prennent le tram. »



Le tram est arrivé à Koenigshoffen, ici route des Romains, en 2020. Il doit s'y prolonger pour favoriser une moindre utilisation de la voiture (Photo DL / Rue89 Strasbourg)

Les oubliés de la cité du Hohberg

Pourtant, il y a de grands absents lors de cette réunion publique. Concernés au premier chef, aucun riverain de la cité du Hohberg (les rues Tite-Live, Horace, Tacite...) ne semble présent ou n'a pris la parole.



<https://www.rue89strasbourg.com/extension-tram-ouest-concertation-240791>



8/12



(Photo DL / Rue89 Strasbourg)



Document Eurorégion de Strasbourg

À gauche, le parvis du CSC vu de l'Est, aujourd'hui. À droite, la proposition de la municipalité, vue du CSC. Tous les espaces se veulent plus « traversants ».

Rencontré au pied des tours de la rue Virgile, sur la « rive » en face du centre socio-culturel, Samad, un jeune homme souriant explique qu'il n'était « pas du tout au courant » des concertations publiques à propos du tram. « De toute façon ce genre de trucs, ça a toujours lieu au centre-ville, ils devraient les faire au centre socio-culturel », lâche-t-il avant d'apprendre que des réunions ont justement eu lieu au CSC.

L'objectif présenté : créer des espaces « parvis ouvert », « square » et « jardin », favoriser la circulation des piétons entre les rues Marc Aurèle et Virgile et entre le parvis du CSC et celui de l'église St-Jean-Bosco (transformé en jardin), créer une voie mixte rue Virgile pour cyclistes, piétons et voiture, avec priorité des piétons sur les voitures.

« Depuis que j'ai le permis, je fais tout en voiture »

Mais peu importe, Samad ne se sent pas concerné par les transports en commun : « Depuis que j'ai le permis, je fais tout en voiture. Le tram, il y a trop de monde et moins de liberté ».

Son voisin Giovanni, grignotant des pistaches assis sur une chaise de camping, se demande un peu si la rue est assez large pour accueillir le tram. Il est sceptique sur les améliorations car « il y a déjà le bus 4 », mais attend de voir :

« Ça pourra être pratique de prendre le tram avec ma femme et mes enfants, et surtout, on sera sûr d'avoir les transports : quand le bus se fait caillasser, il ne passe plus chez nous pendant des semaines. C'est déjà arrivé, et ça nous oblige à pousser jusqu'à l'arrêt Poteries. Pour les mamans avec courses ou poussette, c'est compliqué. »

Sa femme Cynthia ne voit pas trop en quoi le tram serait mieux que le bus 4 et craint que les horaires étendus d'un tram par rapport au bus amène « plus de monde, plus de squatteurs » aux arrêts tard le soir. Elle n'a pas fait part de ses inquiétudes à la municipalité puisqu'elle n'avait pas connaissance des réunions de concertation.



Agnès (à droite) et sa voisine n'ont que peu entendu parler des aménagements autour de l'extension du tram F (Photo DL / Rue89 Strasbourg)

Celles-ci étaient annoncées par des tracts dans les boîtes aux lettres, tout comme les premières informations sur le tram et les options de tracé. « Je pense que les gens jettent ça comme de la pub », estime Agnès, voisine de Cynthia. « Moi c'est grâce au courrier que j'étais au courant que le tram passerait bientôt par ici, mais je n'ai pas vu cette histoire de réunions ».

Entre Agnès et Cynthia, la doyenne Fresia pousse une exclamation en apprenant sur le moment que le tram F est étendu et passera dans sa rue : « Ah bon ? C'est plutôt une bonne nouvelle, à voir ce que ça donne », dit-elle du bout des lèvres.



Devant le CSC, à deux pas des immeubles de Giovanni, Cyria et leurs voisins, un panneau encourage les citoyens à participer (Photo DL / Rue89 Strasbourg)

Début des travaux en 2023

Plus loin, rue Engelbreit, où passera le futur tram avant de s'engager dans la rue Virgile, Aziz tient un salon de coiffure. Il suppose que cet aménagement sera « plutôt positif » pour son commerce mais il s'inquiète d'un manque de places de stationnement. Lui, c'est par les grands panneaux placés à chaque bout de la rue qu'il a appris l'extension de la ligne F. En revanche, il n'avait pas non plus connaissance des réunions et des concertations.



Aziz a repris ce salon de coiffure au mois de mars...



...et n'a pas pu rater l'info de l'arrivée du tram !

Les ateliers et les concertations se sont achevés avec cette dernière réunion publique du 12 juillet, qui se voulait « conclusive ». Prochaine étape : une enquête publique en novembre 2022, dont le contenu « est en cours d'instruction », indique la Ville. Il s'agit d'un stade réglementaire lors duquel le public est tout d'abord informé de cette enquête par annonces dans les journaux et affichages, et par tout autre moyen facultatif (internet, bulletins municipaux, panneaux lumineux). Il peut ensuite consulter le dossier en mairie et présenter des observations orales ou écrites, voire des suggestions ou contre-propositions.

Suivra alors une déclaration d'utilité publique et un début des travaux en 2023. L'information des citoyens doit se poursuivre avec notamment des « Stammtisch ». Les nouvelles stations devraient être mises en service en novembre 2025.

COMMENTAIRE POSTÉ EN LIGNE

RETROUVEZ CET ARTICLE SUR NOTRE SITE !

<https://www.rue89strasbourg.com/extension-tram-ouest-concertation-240791>

2. Thématiques soumises à la concertation

La poursuite de la participation citoyenne du projet a eu pour objet d'impliquer les habitants, commerçants et forces vives des communes et quartiers sur les thématiques suivantes :

- Le réaménagement de la route des Romains entre la rue Virgile et la rue d'Engelbreit,
- La création d'un ouvrage de franchissement des voies ferrées entre la rue du Rail et la rue du Chemin de Fer,
- L'aménagement du parvis du Centre socio-culturel Camille Claus et cheminements vers la future station tram,
- L'aménagement du pôle d'échange au terminus à Wolfisheim.

Ce dispositif a été travaillé en coordination entre le service Aménagements, Tramway, les directions de territoires de Koenigshoffen et du Hohberg, et la direction en charge de la participation citoyenne. Il a été présenté en revue de concertation du 31/08/2021, puis au COPIL du 08/09/2021.

3. Modalités pratiques

3.1. Dispositif d'information du public

Le dispositif d'information du public comprenait différents supports :

- **La distribution de :**
 - **59 500 flyers d'invitation** à participer aux ateliers, à l'ensemble des habitants des communes de Wolfisheim et Eckbolsheim, et des quartiers strasbourgeois de Koenigshoffen, du Hohberg et des Poteries. Ce flyer a également été envoyé par mail aux forces vives des quartiers de Koenigshoffen, Hohberg et Poteries, et mis à disposition sur le site internet de la Participation citoyenne,
 - **400 affiches** à l'ensemble des commerçants et forces vives des communes de Wolfisheim et Eckbolsheim, et des quartiers strasbourgeois de Koenigshoffen, du Hohberg et des Poteries, les invitant à les afficher en vitrine de leurs locaux,
- **La mise en place de 6 expositions publiques sur panneaux et totems** sur différents sites concernés par les thématiques de la participation citoyenne :
 - Concernant la thématique du réaménagement de la route des Romains entre la rue Virgile et la rue d'Engelbreit : mise en place de 2 totems sur le trottoir devant le Auchan et devant l'entrée du Auchan,
 - Concernant la thématique de la création d'un ouvrage de franchissement des voies ferrées entre la rue du Rail et la rue du Chemin de Fer : mise en place de 2 panneaux au croisement de la rue du Rail et de la rue des Cheminots, et sur la rue du Vieux Chemin, ainsi que d'un totem devant le Norma,
 - Concernant la thématique de l'aménagement du parvis du Centre socio-culturel Camille Claus et cheminements vers la future station tram : mise en place d'un totem sur le parvis du CSC Camille Claus.
- **La mise à la disposition du public d'un numéro d'appel téléphonique** pour toute information sur le projet (0368985112), la permanence téléphonique étant assurée par le service Aménagements, Tramway,
- **La mise en place d'une adresse mail** ProjetTramOuest@strasbourg.eu, le relevé de la boîte mail et les réponses étant assurés par le service Aménagements, Tramway.

- **La communication de l’organisation de la concertation sur les réseaux sociaux** de l’Eurométropole de Strasbourg et des communes d’Eckbolsheim et Wolfisheim (Facebook et Instagram).

3.2. Dispositif d’écoute et de dialogue avec le public

Le dispositif d’écoute et de dialogue avec le public a été organisé de la façon suivante :

- Organisation de 3 ateliers/déambulations :
 - Concernant la thématique du réaménagement de la route des Romains entre la rue Virgile et la rue d’Engelbreit : le jeudi 16 septembre 2021 de 18h30 à 20h30,
 - Concernant la thématique de la création d’un ouvrage de franchissement des voies ferrées entre la rue du Rail et la rue du Chemin de Fer : le mardi 21 septembre de 18h30 à 20h30,
 - Concernant la thématique de l’aménagement du parvis du Centre socio-culturel Camille Claus et cheminements vers la future station tram : le mercredi 29 septembre de 11h à 13h,
- Organisation d’une réunion de synthèse des ateliers/déambulations : le 13 décembre 2021
- Organisation d’un atelier de concertation relatif à l’aménagement du pôle d’échange terminus à Wolfisheim : le 28 mars 2022
- Organisation d’une réunion de présentation des propositions techniques pour chacune des 4 thématiques : le 31 mars 2022.
- Deux réunions publiques ont été organisées les 31 mai et 12 juillet 2022. Elles ont permis de présenter à l’ensemble du public l’évolution du projet global depuis la concertation réglementaire, ainsi que les apports de la participation citoyenne sur les 4 thématiques ayant fait l’objet d’ateliers.

3.3. Niveau de participation du public

La participation du public a pu être évaluée à plusieurs niveaux, en début septembre 2021 et fin février 2022 :

- Environ 25 personnes ont participé à l’atelier relatif à la thématique du réaménagement de la route des Romains entre la rue Virgile et la rue d’Engelbreit, le jeudi 16 septembre,
- Environ 16 personnes ont participé à l’atelier relatif à la thématique de la création d’un ouvrage de franchissement des voies ferrées entre la rue du Rail et la rue du Chemin de Fer, le mardi 21 septembre,
- 25 personnes ont participé à l’atelier relatif à la thématique du l’aménagement du parvis du Centre socio-culturel Camille Claus et cheminements vers la future station tram, le mercredi 29 septembre,
- 57 personnes ont participé à la réunion de synthèse des ateliers/déambulations, le 13 décembre 2021,
- 52 personnes ont participé à l’atelier relatif à la thématique du pôle d’échange au terminus à Wolfisheim, le 28 mars 2022,
- 77 personnes ont participé à la réunion de présentation des propositions techniques pour chacune des 4 thématiques, le 31 mars 2022,
- Les réunions publiques des 31 mai et 12 juillet 2022 ont réuni respectivement 100 et 170 personnes.
- Une cinquantaine de personnes ont réagi via la boîte mail ProjetTramOuest@strasbourg.eu entre le 1^{er} septembre 2021 et le 15 juillet 2022,

4. Bilan

4.1. Atelier du jeudi 16 septembre 2021 (réaménagement de la route des Romains entre la rue Virgile et la rue d'Engelbreit)

L'atelier du 16/09/2021 a été consacré à la thématique du réaménagement de la route des Romains entre la rue Virgile et la rue d'Engelbreit. Il a réuni environ 25 personnes. Le compte-rendu a été mis en ligne sur le site de la Participation citoyenne et envoyé par mail aux forces vives et aux participants. Les contributions des habitants ont été synthétisés sous le format suivant :

Les enjeux	Ce que l'on souhaiterait	Ce que l'on ne souhaiterait pas	Autres remarques
<p>➤ Besoin de la sécurité :</p> <ul style="list-style-type: none"> Des cyclistes, vitres de voitures, ouverture de portes Des piétons venant des cyclistes En lien avec les accidents stationnement en double file qui a des impacts sur la plateforme tram, stationnement des voitures sur les zones cyclables, circulation des cyclistes à double file sur des pistes cyclables unidirectionnelles <p>➤ Besoin de la centralité et de la vie de quartier :</p> <ul style="list-style-type: none"> Rafraîchir la route des Romains sa fonction de centralité à Koersgashoffen Développer la vie de quartier Soutenir et développer le tissu commercial Mettre en valeur le patrimoine, y compris la nuit <p>➤ Besoin environnemental :</p> <ul style="list-style-type: none"> Améliorer la qualité de l'air Contrôler le trafic voiture par nuit Limiter les flux motorisés traversants Avoir un réseau de transports en commun performant 	<p>➤ Besoin de la sécurité :</p> <ul style="list-style-type: none"> Empêcher les parkings sauvages par la réduction d'aménagement, billes et cordons Realiser des trottoirs suffisamment larges Améliorer la visibilité aux carrefours sur les axes stationnement en double file par l'installation de stationnement à l'appui de des carrefours, ou une réduction de stationnement vélo Éviter d'installer les aménagements des cyclistes, accidents graves fréquents (véhicules par exemple) <p>➤ Besoin de la centralité et de la vie de quartier :</p> <ul style="list-style-type: none"> Realiser de l'enquête pour le développement des commerces Améliorer les espaces publics autour des commerces Développer des espaces de jeu et de récréation par l'ajout d'arbres et de bancs Mettre en valeur le patrimoine par l'éclairage public, l'art ou en installant la pollution lumineuse <p>➤ Besoin environnemental :</p> <ul style="list-style-type: none"> Développer le mode vélo en privilégiant les pistes cyclables à double file Éviter d'aggraver la situation de la route des Romains, surtout côté accès vers Koersgashoffen, par un aménagement qui ne soit pas adapté Implanter des zones de stationnement pour les vélos cargo Changer d'usage d'espaces verts existants 	<p>➤ Ne pas oublier la fonction déplacement en voiture pour ceux qui n'ont pas le choix de leur mode de déplacement</p> <p>➤ Ne pas faire cabaliter les cyclistes et piétons sur les trottoirs</p> <p>➤ Éviter les dénivelés des pistes cyclables empêchés par la réalisation des travaux pour le confort des vélos cargo</p>	<p>➤ Quel est l'intérêt du maintien des bus sur la route des Romains suite à l'arrivée du tram ?</p> <p>➤ Les zones de rencontres ont beaucoup d'incidents dans les rues où la vitesse est rapide</p> <p>➤ Serait-il possible de disposer d'une carte montrant les trajectoires automobiles des bus prochain afin de s'orienter ?</p> <p>➤ Projet d'extension du chauffage urbain : les particuliers pourraient en disposer ?</p>

4.2. Atelier du mardi 21 septembre 2021 (création d'un ouvrage de franchissement des voies ferrées entre la rue du Rail et la rue du Chemin de Fer)

L'atelier du 21/09/2021 a été consacré à la thématique du franchissement des voies ferrées entre la rue du Rail et la rue du Vieux Chemin. Il a réuni 16 personnes. Le compte-rendu a été mis en ligne sur le site de la Participation citoyenne et envoyé par mail aux forces vives et aux participants. Les contributions des habitants ont été synthétisés sous le format suivant :

Les enjeux	Ce que l'on souhaiterait	Ce que l'on ne souhaiterait pas
<p>➤ Opportunité du projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> L'opportunité de la réalisation de cet ouvrage est grande. Un franchissement à quel prix ? Pour quoi ? Réponse de l'association : historiquement, il existait à cet endroit un passage à niveau, qui a été condamné par SNCF à cause des coûts élevés de l'axe. Les voies ferrées constituent une coupure importante au cœur du quartier de Koersgashoffen. Le seul point de passage est le pont des Romains. La rue Paul Verlaine près de l'autoroute est un 2ème point de passage, mais sa présence est temporaire car elle pourrait être utilisée par le tram et TMD. La réalisation d'un nouveau franchissement répond à l'objectif de développement des modes actifs de déplacements et aux besoins de liens entre l'Est et l'Ouest du quartier, notamment pour les collèges. Vous dites que ce type de franchissement a été installé au 19ème siècle. Il n'y a pas moyen d'être 100m plus loin, le Chemin de Fer par exemple où le terrain est plus large et avec moins de contraintes ? Réponse de l'association : effectivement, la rue de construction de l'ouvrage a été choisie par la SNCF. Il n'y a pas de projet. Son implantation permet une liaison efficace entre la rue Virgile et les équipements de quartier et le secteur Est de Koersgashoffen. <p>➤ Besoin de la faisabilité du projet au regard des propriétés SNCF :</p> <ul style="list-style-type: none"> La SNCF n'est propriétaire des emprises foncières autour des voies ferrées mais amie d'une parcelle située à l'ouest de la rue du Chemin de Fer. Des discussions seront à engager avec la SNCF afin de permettre la réalisation de projet. <p>➤ Besoin de la sécurité :</p> <ul style="list-style-type: none"> Cet ouvrage est primordial, quel que soit le type d'ouvrage (voies passantes ou souterrain). <p>➤ Besoin relatif au mode de déplacement :</p> <ul style="list-style-type: none"> Les rampes, les passages, pontons, tunnels, passerelles, etc. sont des modes de déplacement très compatibles avec l'ensemble des modes de déplacement (vélos, vélos cargo, PAF, piétons, passagers). Une liaison cabaliter entre ces modes devra être mise en place. <p>➤ Besoin de l'attribution payagère :</p> <ul style="list-style-type: none"> L'attribution des rampes et de l'ouvrage dans le quartier est toujours en cours, mais les coûts sont élevés, quel que soit le type de Chemin de Fer. 	<p>➤ Besoin de la sécurité :</p> <ul style="list-style-type: none"> Cyclistes, voitures, les trottoirs doivent être larges, et les murs de 1m et hauts afin d'éviter la création d'accidents liés à une vitesse Cyclistes, voitures : un barrot important sur la largeur des axes de passage. Un accompagnement qualité de l'éclairage souterrain, y compris de jour, devra être travaillé <p>➤ Besoin relatif au mode de déplacement sur l'ouvrage :</p> <ul style="list-style-type: none"> L'ouvrage devra être accessible aux personnes handicapées Il faudra séparer les voies vélos et piétons par des aménagements à l'ave et à l'arrière. La réglementation prévoit une largeur minimale des trottoirs à 4m. Mais on peut faire plus large. L'ouvrage devra être compatible avec les vélos cargo <p>➤ Besoin de la vie de quartier :</p> <ul style="list-style-type: none"> Les Aménagements cyclables et piétons sur la rue de Vieux Chemin doivent être réalisés afin d'être mis en sécurité vis-à-vis de la circulation des voitures. Ils dépendent de la généralisation de cette rue Importance du plan de circulation Prévoir l'accompagnement d'un réseau Position du projet pour aménager les allées en lien de voirie la rue du Rail L'accessibilité à l'entreprise Manu pour les personnes à mobilité réduite devra être prise en compte par la rue de Vieux Chemin et l'avenue de l'Engelbreit Quel sera l'impact du projet sur la rue du Chemin de Fer ? 	<p>➤ Besoin de la sécurité :</p> <ul style="list-style-type: none"> Éviter les accidents liés aux passages et sur les trottoirs Contrôler la vitesse des automobiles sur la rue de Vieux Chemin <p>➤ Besoin de la vie de quartier :</p> <ul style="list-style-type: none"> Éviter les impacts sonores de l'ouvrage par un revêtement de surface adapté <p>Autres remarques</p> <p>➤ Quelle est la différence de temps de parcours entre l'ancien passage et l'ancien souterrain ?</p> <p>➤ La passerelle et ses abords pourraient être végétalisés ?</p> <p>➤ La rue de Strasbourg se trouvait en 1841 (il y a 180 ans) à la place d'un ancien garage au nord de l'AD Carrosserie Winding, à l'ouest des voies ferrées.</p>

4.3. Atelier du mercredi 29 septembre 2021 (aménagement du parvis du Centre socio-culturel Camille Claus et cheminements vers la future station tram)

L'atelier du 29/09/2021 a été consacré à la thématique de l'aménagement du parvis du Centre socio-culturel Camille Claus et cheminements vers la future station tram. Il a réuni 25 personnes. Le compte-rendu a été mis en ligne sur le site de la Participation citoyenne et envoyé par mail aux forces vives et aux participants. Les contributions des habitants ont été synthétisés sous le format suivant :

Les enjeux	Ce que l'on souhaiterait	Ce que l'on ne souhaiterait pas
<p>➤ Enjeux de quartier :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Importance du plan de circulation sur le quartier incitant à la réduction de la place de la voiture. <p>➤ Enjeux d'aménagement de la rue Virgile :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le positionnement des 3 stations du secteur reste à établir. • La station supplémentaire à proximité du CSC est importante pour la population et les activités culturelles qui s'y déroulent. • Zone d'activité à l'Est de la rue Virgile : importance de la proximité immédiate de la station Forges. Quel emplacement exact pour cette station ? • Quels sont les impacts de la réalisation de la station à proximité du CSC sur l'espace public ? • On observe une densité verte importante dans le quartier : enjeu de préservation des arbres. • Il manque un rapprochement fort entre le projet tram, les projets immobiliers et le tissu social (l'équipe sociale du CSC serait un interlocuteur intéressant). • Qu'en est-il de l'impact du projet sur le 58 rue Virgile ? Réponse de l'Eurométropole : une réflexion en cours avec HLM. Le projet ESPEX Holtberg travaille en coordination avec le projet tram. Une concertation reste à organiser avec les habitants sur ce projet « Horace » appartenant à HLM. Le projet tram n'impactera pas le 58 rue Virgile. <p>➤ Enjeux d'aménagement du parvis du CSC :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Historique : cette place du CSC est un trait d'union entre le quartier des Romains et le Holtberg, les différents types d'habitats et habitants. La station tram représentera la centralité de ce secteur, elle doit être à proximité du CSC. • Depuis la mixité sociale existante à l'origine, a disparu et l'évolution récente n'a pas été réfléchi en fonction des usages de l'espace public. L'aménagement futur devra corriger cette erreur. • Enjeu de la cohérence entre le réaménagement de la place des Romains (qui sera équipée avec des usages définis) et la Place du CSC qui devrait permettre plus de « libertés » dans les usages. • Travailler sur les usages de la place : notion d'espace public affecté / disponible. • Le Directeur du CSC précise que l'aménagement devrait rassembler les activités du CSC. Aujourd'hui rien ne se passe sur le parvis. La réflexion doit avoir lieu au niveau de la globalité du site pour que les habitants ne fassent pas qu'y passer. D'où l'importance de la proximité de la station tram. 	<p>➤ Au niveau du quartier :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La circulation des voitures est-elle indispensable sur la rue Virgile, en tout ou partie ? A minima, un seul sens de circulation pourrait être maintenu. Le report de la circulation se ferait sur les rues Marc Aurèle et Tite-Live, qui ne conserveraient alors pas leur caractère résidentiel, ce qui n'est pas souhaitable. Des comptages sont actuellement en cours qui permettront les projections à long terme. • Emplacements autopartage Citiz à proximité de la place. <p>➤ Au niveau de la rue Virgile :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3 stations tram sur la rue Virgile dont une près du CSC. • Aménagements et équipements de la rue conçus de façon sécuritaire vis-à-vis des voitures pour les piétons dont les enfants. Eloigner les voitures de la place (au Nord ?). Favoriser l'abaissement de la vitesse des voitures sur la rue. • Régler les problèmes de stationnements sauvages sur l'Est de la rue Virgile par la reconfiguration de l'espace public. • Maintien des platanes et des tilleuls. <p>➤ Au niveau du parvis du CSC :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Importance de la proximité de la station tram. • La rue César Julien coupe la place en 2. La traversée est dangereuse. La place devrait retrouver une unité. • Usages : <ul style="list-style-type: none"> ○ implanter un mobilier urbain qui favorise un espace de vie avec des activités diverses. ○ Concevoir un aménagement « ouvert » afin de ne pas lui donner un usage spécifique. ○ Favoriser les usages des jeunes et des aînés. Des équipements existent déjà sur la place ; ils seront à relocaliser. ○ Un espace minéralisé permettrait un usage sportif. ○ Les collégiens traversent la place (à sécuriser). ○ Les clôtures qui coupent l'espace (à supprimer). ○ Intérêt d'une boulangerie en lien avec le passage des écoliers. ○ Favoriser le développement des activités en lien avec la superette à proximité. ○ Un parking pourrait être dédié aux activités du CSC. 	<p>/////</p> <p>Autres remarques</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Une démarche de consultation vers les plus jeunes et les aînés pourrait être engagée. ➤ Historiquement, le marché devait s'installer le long du CSC et non sur le parvis. ➤ La création d'une maison de santé sur le parvis de la rue Tite-Live est en cours de réalisation. ➤ Trafic voitures et drogue sur la rue Virgile. ➤ Développer le commerce de proximité permet de limiter les déplacements. ➤ Est-ce possible de concevoir l'aménagement de la rue Virgile ? Réponse de l'Eurométropole : l'aménagement de la rue Virgile a fait l'objet de nombreuses remarques dans le cadre de la concertation réglementaire (reprises dans le bilan) et est abordé, pour sa partie centrale, dans le cadre de l'atelier dédié au parvis du CSC et le lien avec la station tram.

4.4. Mise à disposition du Robot Phil sur la place du CSC Camille Claus (01/10/2021)

Le 01/10/2021, le Robot Phil a été mis à disposition des habitants sur la place du CSC Camille Claus, à l'occasion du marché hebdomadaire. Il était accompagné d'une équipe de la Direction de territoire et du service Aménagements, Tramway.

111 contributions ont été relevées. Elles ont été analysées par le prestataire et révèlent les préoccupations des habitants selon le classement suivant :

- Top mots-clés (3 mots) : vie du quartier, lieu de vie, espace de jeu, revêtement de sol, panier de basket, arrêt de bus, fontaines à eau,
- Top mots-clés (2 mots) : espaces verts, personnes âgées, passage piéton, petits commerces, petit jardin, super projet, économie circulaire, centre socioculturel, petits enfants, volley ball, vivre ensemble, zone 30,
- Top mots-clés (1 mot) : tram, place, bien, quartier, marché, enfants, jeux, verdure, jeune, vie, merci, activités, commerces, arbres.

Ces contributions ont permis d'alimenter la conception des espaces publics et des équipements, notamment sur place du CSC Camille Claus.

4.5. Réunion du 13 décembre 2021 (synthèse des ateliers/déambulations)

L'atelier du 13/12/2021 a été l'occasion de présenter les premières esquisses relatives au réaménagement de la route des Romains, au franchissement des voies ferrées et au réaménagement du parvis du CSC Camille Claus, et de recueillir les avis des habitants. Il a réuni 57 personnes. Le compte-rendu a été mis en ligne sur le site de la Participation citoyenne et envoyé par mail aux forces vives et aux participants. Les contributions des habitants ont été synthétisés sous le format suivant :

1ères esquisses et enrichissements > Réaménagement de la route des Romains

ENRICHISSEMENTS (Q=question ; R=réponse) :

Thématique = circulation :

- Q : importance du plan de circulation pour conserver l'accessibilité des riverains.
R : le plan de circulation est en cours d'étude. Il préservera nécessairement l'accès/accès des riverains.
- Q : quel est l'itinéraire de report de la circulation de la route des Romains et elle est mise en sens unique ?
R : le plan de circulation est en cours d'étude. Il définit les itinéraires de report tout en veillant à limiter au maximum le trafic de transit.
- Q : quels itinéraires pour les bus et la route des Romains est à sens unique ? Importance de la descente du quartier par le réseau bus.
R : si la route des Romains est à sens unique, le réseau bus devra être adapté en évitant que les axes transversales à la route des Romains, de façon à ne plus y circuler tout en maintenant une desserte acceptable.

Thématique = aménagement :

- Q : l'aménagement favorise-t-il le développement du commerce ?
R : le développement du tissu commercial n'est pas traité par la Collectivité ou l'accompanying. A cet égard, les aménagements favoriseront l'isolation et le développement de commerces de proximité et la vie de quartier.
- Q : un mélange entre les solutions d'aménagement est-il possible ?
R : selon les tronçons, s'il s'agit d'espaces ou non par le tramway et selon les largeurs disponibles, les solutions pourraient être mixtes.
- Q : la sécurisation des piétons et des cyclistes n'est pas identique selon les scénarios d'aménagement.
R : selon la place dédiée à la circulation automobile et aux bus, celle dédiée aux cyclistes et piétons ne sera pas identique.

ENRICHISSEMENTS (Q=question ; R=réponse) :

- Q : la zone de rencontre n'est pas favorable aux cyclistes.
R : La zone de rencontre contribue à une importante baisse de la vitesse des automobiles. En revanche, la vitesse des cyclistes est également limitée. Elle oblige aussi à une obligation d'attention mutuelle entre les automobilistes et les cyclistes.
- Q : il faudrait penser à la création d'aires de livraison et de places de stationnements dédiés PNR.
R : ces demandes seront prises en compte.
- Q : importance de la fréquence tramway en lien avec le type de plateforme aménagée : voie unique, site partagé, site propre.
R : selon les choix retenus en terme d'aménagements et de plan de circulation, le site propre tramway pourrait effectivement être le plus adapté et devoir accueillir d'autres fonctions, comme la circulation des bus ou des automobiles.
- Q : en quoi le réaménagement de ce tronçon de la route des Romains va contribuer à valoriser cette partie du quartier alors que la centralité de Koeninghoffen est davantage vers l'Ouest ?
R : l'objectif de l'Eurométropole est de développer la centralité existante, mais aussi de l'étendre le long de la route des Romains en favorisant la vie de quartier.

Thématique = concertation :

- Q : quand les habitants seront-ils concertés sur les aménagements le long du tramway ?
R : un atelier sera organisé en février 2022. L'enquête publique sera aussi un temps de recueil des avis des habitants.

1ères esquisses et enrichissements > Aménagement du parvis du CSC Camille Claus et rabattements vers la station

ENRICHISSEMENTS (Q=question ; R=réponse) :

Thématique = stations tramway :

- Q : pourquoi 3 arrêts de tram sur la rue Virgile ?
R : la station Forges dessert tout le quartier d'activités. La station Virgile dessert le Hoffberg et la partie résidentielle de Koeninghoffen. La station Herminie dessert surtout le secteur d'Erckbolsheim. Le nombre et la localisation précise des stations sont encore l'objet de études.
- Q : pourquoi l'ENS n'a pas concerté sur l'emplacement de la station Forges ?
R : le nombre et les emplacements des stations ont bien été soumis à la concertation réglementaire organisée au début d'année 2021, dont le bilan a été approuvé en mai 2021.
- Q : quel est, en général, l'espacement entre 2 stations de tram ?
R : entre 400 et 600m, selon la densité et la configuration urbaine.
- Q : pourquoi le station Engelnheim n'est pas sur le pont des Romains ?
R : il faudrait rebatir le pont. Tant qu'elle est placée, elle fait le lien avec la partie Ouest de Koeninghoffen.

Thématique = aménagement :

- Q : les aménagements de la première phase tram F ne sont pas satisfaisants : densité cyclistes/piétons/vélos.
R : lors de cette 2^{ème} phase d'extension du tramway, des choix devront être faits pour éviter de répéter ces erreurs.
- Q : la zone de rencontre est dangereuse. L'aménagement du rue du Ban de la Roche est bien conçu.
R : la zone de rencontre contribue à une importante baisse de la vitesse des automobiles. En revanche, la vitesse des cyclistes est également limitée. Elle oblige aussi à une obligation d'attention mutuelle entre les automobilistes et les cyclistes.

ENRICHISSEMENTS (Q=question ; R=réponse) :

- Q : comment conserver l'accessibilité des riverains sur la rue Virgile ?
R : le plan de circulation est en cours d'étude. Il préservera l'accessibilité des riverains.
- Q : les traversées de la plateforme seront-elles autorisées en sortant des propriétés privées ?
R : les études sont en cours. La grande majorité des traversées ne seront pas possibles.
- Q : comment dessert-on l'EPARD de la rue de l'Engelnheim ?
R : l'EPARD sera situé à environ 200m d'une station tramway et reliée à celle-ci par des aménagements (travaux) confortables et aux normes PMR.
- Q : centre culturel / la suppression du parking est problématique vis-à-vis de l'organisation en cérémonies.
R : l'Eurométropole prend acte de cette observation.
- Q : pourquoi on ne prévoit pas d'arbres sur le parvis du CSC ?
R : le sous-sol du parvis est occupé par un ouvrage hydraulique qui ne permet pas de planter des arbres classiques. En terme d'usage, les possibilités sont aussi plus nombreuses et diverses si l'espace est libre d'obstacles. En revanche, le jardin et le square sont fortement paysagers.
- Q : les arbres sur Virgile/la pourront-ils être conservés ?
R : les études actuellement en cours prennent en considération la présence de ces arbres. L'objectif est de les préserver, voire de compléter les alignements existants.

Débat :

- Q : la démarche de concertation est équilibrée et cohérente avec la municipalité.
R : les services de l'Eurométropole prennent acte de cet avis.
- Q : l'alignement est en fait un centre culturel. Le terrain est à changer.
R : le terrain sera changé.

1ères esquisses et enrichissements > Ouvrage franchissant les voies ferrées rue du Rail

ENRICHISSEMENTS (Q=question ; R=réponse) :

Thématique = sécurité :

- Q : la gestion de la sécurité sur la rue du Vieux Chemin est un enjeu important (vitesse des voitures).
R : cette rue a actuellement un statut de zone 30. Celui-ci pourra éventuellement évoluer.
- Q : y a-t-il des solutions pour que le tunnel ne soit pas des toilettes publiques ?
R : le volume de l'ouvrage, son étagement et les gammes de surélévation sont une partie de la solution.

Thématique = choix de type d'ouvrage :

- Q : quelle est la hauteur de la passerelle en comparaison avec un immeuble ?
R : 7m = 2 étages.
- Q : comment le choix sera-t-il fait entre les 2 solutions ? Quel horizon ?
R : l'enquête publique d'été 2022 en fonction d'une analyse multicritères et des retours de concertation.
- Q : le souterrain pourrait être intéressant en terme de cohabitation vélos/cyclistes et de piétons.
R : l'Eurométropole prend acte de cet avis.
- Q : Les nuisances permanentes dans un tunnel ne sont pas écologiques.
R : l'Eurométropole prend acte de cet avis.
- Q : Les piétons sont plus favorables à la passerelle qu'au souterrain.

Thématique = intégration de l'ouvrage et usages :

- Q : le temps incertain aux usages skate-park.
R : ce type d'usage pourrait être évité, si la volonté est qu'ils le soient.
- Q : pourquoi l'ouvrage ne relie-t-il pas la rue des Petites Femmes à la rue du Vieux Chemin ?
R : à cause des contraintes d'inclinaison, longueur de l'ouvrage et de coûts.

ENRICHISSEMENTS (Q=question ; R=réponse) :

- Q : quelle circulation sur la rue du Vieux Chemin ?
R : les conditions de circulation ne sont pas impactées par la construction de l'ouvrage projet tant qu'une étude de circulation globale.
- Q : quelle connexion avec les pistes cyclables environnantes ?
R : la piste cyclable de l'ouvrage sera connectée aux pistes cyclables environnantes.
- Q : y a-t-il un projet de piste cyclable le long des voies ferrées ?
R : oui, les négociations avec la SNCF sont en cours.
- Q : quel impact sur le parking de la rue du Rail pour réaliser une piste cyclable ?
R : il y a des possibilités de restructuration. Les études sont en cours.
- Q : le croisement entre 2 vélos est dangereux, aussi vis-à-vis des piétons. A propos de la séparation des cyclistes et des piétons : il y a sûrement des possibilités techniques pour que les modes restent séparés.
R : le partage d'espace contribue au respect mutuel entre modes. La largeur de l'ouvrage est aussi un élément important.
- Q : il faudrait des photomontages pour illustrer les perspectives.
R : des photomontages seront montrés aux prochains rendez-vous de concertation.

Thématique = réalisation de l'ouvrage :

- Q : qu'en est-il des futures acquisitions foncières ?
R : les acquisitions foncières seront engagées à l'issue des études d'orientation du projet (fin 2022). A déjà été entreprise l'instauration des périmètres de sauvegarde. A l'issue de l'enquête publique, les emprises réservées seront mises en place. L'acte de DUP sera actif fin 2023 et les acquisitions foncières pourront être engagées (2023).
- Q : quel est le planning de réalisation de ce franchissement ?
R : globalement, le planning de réalisation de l'ouvrage est déconnecté de celui de réalisation du projet tram. La solution tunnel est plus longue à réaliser en raison des procédures à engager auprès de la SNCF.

4.6. Atelier du 25 janvier 2022 (instruction des plans d'aménagement avec les associations thématiques)

L'atelier du 25/01/2022 a été l'occasion de présenter aux associations thématiques les plans d'aménagements instruits dans le cadre des études d'avant-projet.

Associations invitées : Piétons67, Astus, TC Alsace, Cadr67, Le Sticks.

La présentation a suscité les questionnements suivants :

Questions de l'association Astus

- **Le projet comporte-il des voies mixtes ?**
 - Réponse du service Aménagements, Tramway : certains tronçons sont effectivement concernés. Il existe 2 types de voies partagées : avec les VL (site banal) et avec les bus (site mixte).
- **Les lignes D et F seront-elles connectées ?**
 - Réponse du service Aménagements, Tramway : le projet prévoit la connexion de la ligne D vers la ligne F.
- **Quel est l'avenir du P+R Poteries ?**
 - Réponse du service Aménagements, Tramway : le P+R Poteries ne fera pas l'objet d'un traitement particulier dans le cadre du projet tram.
- **Quel est le plan d'aménagement du terminus ? L'interconnexion TSPO/tram est-elle prévue au terminus ?**
 - Réponse du service Aménagements, Tramway : ce plan n'est pas encore disponible. Il sera présenté aux associations ultérieurement. L'intermodalité avec le TSPO reste à déterminer à ce jour.
- **Quelle est l'échéance de mise en place de la ligne L5 ?**
 - Réponse du service Aménagements, Tramway : l'échéance de la mise en place de la ligne L5 est identique à celle de la mise en service de l'extension du tram vers l'Ouest : horizon 2025.

Questions de l'association Cadr67

- **Quel sera le plan de circulation mis en place dans le cadre du projet tram ?**
 - Réponse du service Aménagements, Tramway : les grands principes sont repris dans la présentation. Il faut retenir le principe d'accessibilité du centre-ville de Strasbourg par la route des Romains, alors que certains tronçons de celle-ci mis à sens unique, permettront de dégager de l'espace public en faveur des modes actifs et de la végétalisation de cet axe. La mise en place de carrefours verrous et de boucles de circulation à l'Ouest et l'Est des voies ferrées permettront de limiter les reports de trafic tout en permettant l'accessibilités aux habitants.
- **Quelles sont les limites du projet, notamment concernant les Lothaire, des Petites Fermes et Mentelin ? Le projet inclut-il celui de voie verte le long des voies ferrées ?**
 - Réponse du service Aménagements, Tramway : le périmètre d'étude inclus au Nord la M351, au Sud la route des Romains, à l'Ouest le carrefour giratoire de Wolfisheim et à l'Est la Porte des Romains. Pour autant, le périmètre d'aménagement ne concernera que le corridor tramway, le réaménagement de la route des Romains et la création d'un ouvrage de franchissement des voies ferrées au droit de la rue du Rail à Koeninghoffen. Les rues Lothaire et des Petites Fermes ne sont pas incluses dans le périmètre d'aménagement. La rue Mentelin fait l'objet d'un projet de réaménagement porté par ailleurs par la DEPN. Le projet de voie verte le long des voies ferrées est porté par le service des Déplacements. Cette voie verte sera connectée au futur ouvrage de franchissement des voies ferrées.

A l'issue de cette réunion, il a été convenu que les associations transmettent leurs observations au service Aménagements Tramway.

4.7. Atelier de travail avec l'association HK Virgile (01/02/2022)

Cet atelier a été l'occasion de présenter à l'association HK Virgile les premiers plans d'aménagements projetés au droit des propriétés riveraines de l'Est de la rue Virgile.



Il ressort de cet atelier que l'association HK Virgile :

- Approuve la mise à sens unique (même partielle) de la rue Virgile et la rue Marc Aurèle,
- Approuve l'implantation d'un large trottoir planté devant les habitations,
- Approuve l'emplacement de la station tram en face du centre culturel, non loin du collège et du CSC Camille Claus,

L'association a également pu échanger sur diverses thématiques avec le maître d'ouvrage, la Direction de territoire et l' élu référent de Koenigshoffen, telles que :

- Les continuités cyclables dans le quartier,
- La problématique de la vitesse des automobiles dans le quartier et les aménagements qui pourraient être réalisés pour la limiter,
- Les modalités de renouvellement des réseaux souterrains dans le cadre du projet,
- Des problèmes d'inondations déjà rencontrés dans le quartier,
- Les nuisances sonores du chantier et, à terme, de la circulation des tramways, ainsi que leurs vibrations,
- De la date de démarrage des travaux,
- Des modalités d'information du public suite aux études.

Le 02/02/2022, l'association HK Virgile a fait savoir à l'Eurométropole, par courriel, sa satisfaction sur les aménagements proposés qui répondent à la plupart des souhaits des habitants, ainsi que sur le dialogue constructif entre le maître d'ouvrage et l'association.

4.8. Atelier du lundi 28 mars 2022 (secteur du terminus pôle d'échanges de Wolfisheim)

L'atelier du 28/03/2022 a été l'occasion de présenter aux habitants et forces vives les plans d'aménagement de niveau « avant-projet » relatifs au secteur du futur pôle d'échanges au terminus de Wolfisheim. Il a réuni 52 personnes. Les avis des habitants ont été recueillis. Le compte-rendu a été mis en ligne sur le site de la Participation citoyenne et envoyé par mail aux forces vives et aux participants. Les contributions des habitants ont été synthétisés sous le format suivant :

Discussions / atelier > Synthèse des contributions
Strasbourg.eu
la métropole

ENRICHISSEMENTS (Q=question, R=réponse) :

Thématique « station tram et ses accès par les modes actifs » :

- **Q : comment la station sera-t-elle reliée à la commune de Wolfisheim (salle de foot, piste des Forts, projet urbain du Schweidweg) ?**
R : sur le périmètre du projet, des aménagements confortables et sécurisés sont prévus pour relier la station tramway et inciter au rabattement des usagers. Des travaux au-delà du périmètre du projet (piste des Forts, stade, mairie) ne peuvent pas être pris en compte dans le cadre du projet tram. Ils pourront faire l'objet d'études ultérieures.
- **Q : un tunnel pour les cyclistes sous la route de Waselonne serait-il envisageable ? Cela serait plus sécurisant.**
R : un tunnel présente des inconvénients : prise en compte des personnes à mobilité réduite (rampes), coût, et ne serait pas favorable à l'apaisement de la circulation.

Thématique « giratoire, branches et bretelles » :

- **Q : le projet prend-il en compte la bretelle autoroutière supplémentaire au Nord-Ouest du giratoire pour un accès direct à la M551 depuis l'Ouest ?**
R : oui, ce projet est pris en compte. Cette bretelle pourra nécessiter un carrefour à feu.
- **Q : pourquoi la réduction de la taille du giratoire est-elle nécessaire ?**
R : cette réduction est nécessaire afin de réduire la vitesse des automobiles à l'approche et dans le giratoire. Elle permet aussi d'aménager autour du giratoire les pistes cyclables et trottoirs.

Thématique « circulation, trafic » :

- **Q : les comptages de circulation ont-ils eu lieu en période Covid ?**
R : oui, un coefficient multiplicateur a été appliqué.
- **Q : une augmentation de la circulation sur la M551 suite à la mise en service de la CDS a-t-elle été enregistrée ?**
R : des comptages de trafic seront réalisés mais pas dans l'immédiat ; on attend la stabilisation des pratiques (fin de printemps).
- **Q : une augmentation de trafic pourrait être observée sur le giratoire : il y a des besoins en simulations.**
R : les simulations de trafic projeté sont actuellement en cours. Il est prévu l'ajout d'un système de feu sur le giratoire pour le contrôle du trafic. L'augmentation de trafic sur le CDW sera traitée par la réalisation de la bretelle supplémentaire.

Thématique « projets d'urbanisation » :

- **Q : le projet d'extension du SUPER U est-il pris en compte ?**
R : ce projet est bien pris en compte bien qu'il n'impacte pas directement le projet tram. Il consiste en un agrandissement et une restructuration sur place.

Thématique « transport en commun » :

- **Q : les temps de parcours tram-bus vers centre ville ont-ils été calculés ? Quel est l'intérêt du tram par rapport au bus ?**
R : les temps de parcours sont en cours de calcul dans le cadre des études d'avant-projet. A ce stade du projet, on peut reprendre les temps de parcours annoncés en concertation début 2021, à savoir environ 30min depuis Wolfisheim jusqu'au centre-ville.

Discussions / atelier > Synthèse des contributions
Strasbourg.eu
la métropole

ENRICHISSEMENTS (Q=question, R=réponse) :

- **Q : il y a des besoins en développement du réseau bus et tramway, notamment en liaisons de rocades.**
R : des projets de maillages sont actuellement en cours sur l'ensemble du réseau à l'horizon 2025-2026. Sur l'Ouest, les lignes de bus de rocade 70, 50 et 25/17 seront redéployées et viendront servir la ligne 7 du tramway. Le transport à la demande (TAD) Flex'hop offre aussi une solution de déplacement intéressante.

Thématique « parking-voies » :

- **Q : pourquoi la capacité du P+R est-elle dimensionnée à 100 places maximum ? Cela sera-t-il suffisant ?**
R : les aménagements seront révisés avec une possibilité de monter en ouvrage si besoin. Le rôle du réseau express métropolitain est à prendre en compte dans le bouquet d'offre de transport sur l'Ouest car il offrira une liaison directe et rapide au centre-ville.
- **Q : l'accès à la M551 depuis le P+R est-elle maintenue ? Les plans ne sont pas clairs.**
R : oui, l'accès à la M551 depuis le P+R est prévu. Pas de suppression de la bretelle actuelle.

Thématique « choix entre giratoire et carrefour à feu » :

- **Q : quelles sont les différences entre les variantes 1A et 1B ?**
R : la variante 1A comporte une aire de stationnement pour le stockage de rames de tramway. La variante 1B ne comporte pas d'aire de stationnement mais 2 voies tram et 1 voie supplémentaire afin de stocker des rames le long des quais.
- **Q : quel type de carrefour est le plus sécurisé, giratoire ou à feu ?**
R : le carrefour à feu car il offre des possibilités de maîtrise des vitesses des automobiles sur les passages piétons et cyclistes.

- **Q (coordonné de Wolfisheim) : il n'y a pas de consensus ce soir sur un choix entre le giratoire et le carrefour à feu. Visuellement le giratoire est plus esthétique. L'aménagement doit maintenir obligatoirement l'accès à l'autoroute depuis le giratoire.**

Thématique « projet tramway - généralité » :

- **Q : pourquoi ne pas prolonger la ligne D depuis « Poteries » au lieu de la ligne F ?**
R : La durée des projets serait identique. La ligne D est la ligne la plus chargée du réseau tram.
- **Q : le projet prévoit-il le raccordement lignes D et F aux Poteries ? Pour aller à l'hôpital de Hautepierre par exemple.**
R : la faisabilité technique est en cours de vérification. L'opportunité commerciale également.
- **Q : un cheminement est-il prévu pour les usagers qui vont au Zénith ?**
R : oui, un cheminement piéton est prévu dans le projet en traversée de la ZA d'Edelstein.

4.9. Atelier du jeudi 31 mars 2022 (présentation des aménagements à Eckbolsheim)

L'atelier du 31/03/2022 a été l'occasion de présenter aux habitants et forces vives les plans d'aménagement de niveau « avant-projet » relatifs :

- Au corridor tramway,
- Au réaménagement de la route des Romains,
- Au franchissement des voies ferrées,
- Et au réaménagement du parvis du CSC Camille Claus.

Il a réuni 77 personnes. Les avis des habitants ont été recueillis. Le compte-rendu a été mis en ligne sur le site de la Participation citoyenne et envoyé par mail aux forces vives et aux participants. Les contributions des habitants ont été synthétisés sous le format suivant :

Le tracé du tramway

ENRICHISSEMENTS (Q=question; R=réponse):

Thématique « circulation » :
Q : plusieurs questions ont porté sur la problématique de la circulation de Koenigshoffen. Quelques exemples :

- Si la route des Romains entre l'allée des Comtes et la rue de l'Engelbreit est à sens unique, il y aura des augmentations de flux sur la rue de l'Engelbreit.
- Quid du fonctionnement de la route des Romains entre la rue de la Charmille et l'allée des Comtes ?
- Y aura-t-il des suppressions de stationnements sur Engelbreit et comment se feront les accès diversifs ?
- Sur la commune d'Eckbolsheim, quid de la circulation traversant la commune en provenance du Sud ?

R : il s'agit de demandes d'approfondissement de la thématique « circulation » qui sera présentée lors de l'atelier ultérieur (plan de circulation, reports de trafic, etc.). Concernant le trafic en provenance du Sud, le REMI prévoit l'augmentation des fréquences ferroviaires à Roethig. Par ailleurs, le trafic sera régulé au niveau des carrefours par feux pour ne pas encourager des circulations. Enfin, l'augmentation des fréquences des cars interurbains (TSPC) sera à prendre en considération dans l'offre de transport à terme.

Thématique « réseau TC » :

- Q : quid de la périalisation d'une navette pour la desserte fine d'Eckbolsheim ?

R : cette question sera soumise à un arbitrage politique.

ENRICHISSEMENTS (Q=question; R=réponse):

Thématique « aménagements » :

- Q : la piste cyclable croise 2 fois le tram entre Engelbreit et Virgile. Est-ce normal ?
- R : la piste cyclable bidirectionnelle est implantée le long du trottoir Ouest de la rue de l'Engelbreit, sur toute sa longueur.
- Q : le cheminement vers le Zanith pourra-t-il être utilisé par les entreprises ? Y aura-t-il des perméabilités piétonnes vers le Sud ?
- R : le cheminement sera réservé aux modes actifs mais servira également d'accès à la station tramway pour les salariés des entreprises de la zone d'activité. Le projet prévoit la préservation du baux végétalisés le long de la route de Wasselonne. La station Émile Mathis est située face à un chemin piétonnier dominant vers le Sud.
- Q : sollicitera-t-il des voies uniques tramway au-delà de la station Comtes ?
- R : non, toute l'extension sera en voies doubles.
- Q : quid de l'impact de la voie unique actuelle sur le fonctionnement du tram à Trinité ?
- R : la voie unique en soi n'est pas un problème sur une longueur de 800m à 1 km pour faire passer des rames à fréquence T-Bmin. Le problème peut venir du fait qu'elle se situe immédiatement à proximité d'un terminus qui doit pousser travailler des rames (2 au maximum) où le temps de les remettre dans l'horaire ou effectuer un busement. Si les deux voies du terminus sont occupées, un tram se présentant à l'autre extrémité de la voie unique ne pourra pas remonter (car il ne saurait pas repartir) et donc cela peut limiter la fréquence d'utilisation de la voie unique. Si le terminus est déporté plus loin via deux voies de circulation tram, il n'y a plus ce problème. C'est le cas du futur réseau tram Ouest.
- Q : quels sont les largeur et le positionnement de la piste cyclable bidirectionnelle sur la route des Romains et la route de Wasselonne ?
- R : 3m de largeur, implantée côté Sud sur l'ensemble du itinéraire.

Aménagement du parvis du CSC Camille Claus

ENRICHISSEMENTS (Q=question; R=réponse):

- Q : pourquoi n'y a-t-il pas de piste cyclable sur le plateau traversant ?
- R : une séparation des modes sera étudiée. Pour simplifier le passage du bus 50 à cet endroit vers la rue César Azorin.
- Q : le plateau traversant devient-il un obstacle pour les flux Nord/Sud ?
- R : le plateau traversant sera équipé de dos d'anes et débouchera sur la ligne de tramway. Ceci limitera le trafic et la vitesse. L'axe de circulation Nord/Sud privilégié est Haelepierre, Forges, Engelbreit.
- Q : plusieurs questions ont porté sur l'ancien centre commercial rue Virgile (Mosquée), son évolution et sur l'ouverture de la rue Dousas vers la Mosquée pour rejoindre la station tram ?
- R : la Mosquée est un espace prévu qui pourrait évoluer. L'ouverture vers la rue Dousas n'est pas prévue dans le projet tram. Une servitude pourrait être instaurée lors de l'évolution du règlement d'urbanisme.

ENRICHISSEMENTS (Q=question; R=réponse):

Ouvrage franchissant les voies ferrées rue du Rail

ENRICHISSEMENTS (Q=question ; R=réponse):

- **Q : poursuit-on profiter de la différence de niveau entre la rue Saint Joseph et la rue du Chemin de Fer pour limiter le longueur des rampes ?**
R : la largeur de l'ouvrage impacterait le fonctionnement de la rue d'une part, et le positionnement de la rue installant l'ouvrage trop près de l'immeuble.
- **Q : pourquoi ne pas positionner l'ouvrage au niveau de la rue des Petites Femmes ?**
R : cette localisation est trop proche de la muse des Romains et trop éloignée de la rue Virgile et de son collège.
- **Q : quel est l'utilité d'un nouvel ouvrage ?**
R : ce nouvel ouvrage sera un nouveau lien interquartier venant résorber la coupure urbaine formée par les voies ferrées. Elle permettra un accès aisé au collège.
- **Q : est-ce que des ascenseurs ne suffiraient pas ? Pourquoi construire des rampes ?**
R : les rampes sont nécessaires pour les cyclistes.
- **Quelques expressions ont été formulées en faveur de la passerelle qui bénéficierait d'une meilleure lumière naturelle et d'une sécurité améliorée par rapport à un souterrain.**

ENRICHISSEMENTS (Q=question ; R=réponse):

/

Réaménagement de la route des Romains

ENRICHISSEMENTS (Q=question ; R=réponse):

- **Q : Quid des entrées/sorties du magasin Auchan ?**
R : Auchan est sur le tracé et a double sens sur la route des Romains.
- **Q : le sens actuel de circulation de la rue des Capucins n'est adapté au futur plan de circulation.**
R : il est proposé d'inverser le sens de la rue.
- **Q : plusieurs questions ont porté sur les incivilités et les façons de faire respecter les stationnements.**
R : il sera instauré du stationnement poussant et l'aménagement sera conçu pour éviter autant que possible le stationnement sauvage sur les trottoirs et pistes cyclables.
- **Q : un parking aérien sur Auchan est-il envisageable ?**
R : s'agissant d'un secteur privé, l'Eurométropole n'a pas de moyen d'action sur ce sujet.
- **Q : des places réservées à Citi seraient-elles implantées ?**
R : certaines places de stationnement réalisées dans le cadre du projet pourront être dédiées à Citi en fonction des besoins identifiés par l'opérateur.
- **Q : qu'en est-il du maintien des services de mobilité durant le chantier (cheminements cyclables et PMR) ?**
R : des longues phases de travaux pourraient justifier la mise en place de déviations péonnes pour les cyclistes. Il est espéré que les seront respectées, ainsi que la signalisation de chantier. L'Eurométropole et la CTS sont très sensibles au maintien des aménagements en faveur des PMR : elles y veilleront comme sur tous les chantiers tramway américains.

ENRICHISSEMENTS (Q=question ; R=réponse):

/

4.10. Réunion publique du mardi 26 avril 2022 (réaménagement de la rue Mentelin)

Dans le cadre de la concertation relative au projet de réaménagement de la rue Mentelin (hors projet tram), une réunion publique a été organisée afin d'échanger avec les habitants sur les différentes variantes d'aménagement de la rue à l'horizon 2024. Environ 35 personnes étaient présentes.

Les projets urbains autour de la rue Mentelin ont été présentés : nouveau groupe scolaire, évolution du site du Cerema, Secret Garden, rénovation du CREPS, etc... Le projet tramway a également été présenté de façon synthétique, notamment :

- les objectifs poursuivis par le projet : inciter au report modal vers les transports en commun et les modes actifs de déplacement, diriger les flux de transits vers la M351, réduire le trafic sur la route des Romains en privilégiant la vie de quartier et le développement des centralités,

- le nouveau plan de circulation accompagnant la future arrivée du tramway : mise à sens unique partiel de la route des Romains,
- la restructuration du réseau bus accompagnant la future arrivée du tramway, notamment la ligne bus 50 (future L5) empruntant la rue Mentelin (terminus devant le projet Secret Garden).

Les débats ont essentiellement porté sur les difficultés d'aménagement de l'espace public dans l'étroite rue Mentelin. Les habitants ont aussi exprimé des inquiétudes relatives aux changements de plan de circulation en lien avec l'arrivée du tramway (mise à sens unique partie de la route des Romains, inversion du sens de circulation de la rue des Capucins). Il a été précisé aux habitants que l'atelier de concertation organisé le 31 mai 2022 aurait pour objectif de répondre à ces questions.

La présentation a été mise en ligne sur le site de la Participation citoyenne.

4.11. Réunion de concertation du 10/05/2022 avec les associations Capucins Verts et Koenigs au Vert (futur plan de circulation)

Le 10/05/2022, les associations Capucins Verts et Koenigs au Vert ont été conviées, suite à leurs demandes, à une réunion de présentation et de discussion relatives au futur plan de circulation mis en place dans le cadre du projet tram, en présence de l'équipe projet, de la Direction de territoire, du Vice-Président de l'Eurométropole en charge des Mobilités et de l'adjoint à la Maire de Strasbourg en charge des espaces publics partagés et référent du quartier de Koenigshoffen.

4.12. Réunion publique du mardi 31 mai 2022 (présentation des projets dans le quartier de Koenigshoffen)

La réunion publique du 31/05/2022 a été l'occasion de présenter aux habitants et forces vives l'ensemble des projets en cours et/ou à venir dans le quartier de Koenigshoffen. Environ 100 personnes étaient présentes. L'essentiel des débats a porté sur le futur plan de circulation du quartier de Koenigshoffen. Les questions des habitants et réponses de l'Eurométropole peuvent être formalisées de la façon suivante :

4.12.1. Méthodologie

Questions	Réponses
Avez-vous des comptages rue Fresnay, Capucins, Père Umbrecht ?	Les comptages sont réalisés. Ils seront compilés et rendus publics lors de l'atelier de clôture de la concertation, ainsi que durant l'enquête publique.
Pourquoi ne pas avoir effectué une modélisation du soir ?	La modélisation à l'heure de pointe du matin est plus dimensionnante en termes de trafic, car elle comptabilise les trajets domicile travail et la dépose enfants. La modalisation à l'heure de du soir sera réalisée dans l'étude finale de circulation.
Quelle est la latitude de modification du plan de circulation ?	Le projet tram sera soumis à l'enquête publique à l'automne 2022 au cours de laquelle les habitants pourront formuler leurs remarques et inquiétudes auprès de la commission d'enquête publique.
Comment a été construit le projet de circulation ?	Le plan de circulation proposé a été travaillé par l'Eurométropole et ses partenaires avec pour objectifs de limiter le trafic de transit, faciliter l'accessibilité des riverains et générer un report

	<p>modal vers la future ligne de tram et le réseau bus restructuré. Il répond par ailleurs aux objectifs fixés par les habitants lors des différents ateliers de concertation.</p> <p>Les trafic existants (2022) ont été compilés. Les trafic projetés (2026) ont été modélisés avec et sans projet tram. Il ressort de ces modélisations : un apaisement général des niveaux de trafic dans le secteur d'étude, l'absence d'impact négatif du projet tram en lui-même.</p>
Si on se rend compte que le trafic ne diminue pas comme prévu, sera-t-il possible d'agir, de revenir en arrière sur l'aménagement ?	Les inquiétudes liées au changements et à la fiabilité des études et simulations de trafic sont légitimes et systématiques sur tous les projets similaires à celui-ci. Des aménagements complémentaires pourront être apportés en tant que de besoin.
Comment faire pour que le trafic ne se reporte pas sur les petits axes : rue des Capucins, rue des petites fermes ?	Plusieurs leviers permettent la limitation des reports de trafics sur les rues adjacentes : <ul style="list-style-type: none"> - L'aménagement des espaces publics, par la limitation des largeurs et nombres de voies de circulation, - Le plan de circulation, limitant fortement le trafic de transit tout en maintenant l'accessibilité des riverains, - La création de carrefours-verrous à feux, dont la programmation permet de privilégier des mouvements par rapport à d'autres.
Comment sont faits les comptages/modélisations sur la circulation ?	Les comptages sont réalisés par l'installation de boucles sur la chaussée. Lorsque des comptages directionnels sont nécessaires, des agents comptabilisent ces derniers à certains carrefours.

4.12.2. Sens unique route des Romains / rue des Capucins

Questions	Réponses
Quels sont les avantages d'avoir la route des Romains en sens unique ? Quelle est la logique de la mise en sens unique de la route des Romains ? Le passage dans la rue des Capucins paraît compliqué pour desservir l'école avec les trottoirs étroits.	Le plan de circulation a été élaboré afin de limiter le trafic de transit sur la route des Romains. La mise en sens unique partielle de la route des Romains répond à cet objectif et permet de redonner davantage de place aux piétons et aux cyclistes, de maintenir quelques places de stationnement et de livraison au sein d'un nouvel alignement d'arbres. Le maintien à double sens de la route des Romains ne le permettrait pas.
Comment envisager un nouveau plan de circulation du quartier sans envisager un plan d'aménagement de la rue des Capucins ? N'y-a-t-il pas un risque de report entre la route des Romains et la rue des Capucins ?	Plusieurs leviers permettent la limitation des reports de trafics sur les rues adjacentes : <ul style="list-style-type: none"> - L'aménagement des espaces publics, par la limitation des largeurs et nombres de voies de circulation,

	<ul style="list-style-type: none"> - Le plan de circulation, limitant fortement le trafic de transit tout en maintenant l'accessibilité des riverains, - La création de carrefours-verrous à feux, dont la programmation permet de privilégier des mouvements par rapport à d'autres. <p>Les modélisations démontrent que le trafic de la rue des Capucins devrait baisser à la suite de la mise en service du projet. Pour autant, quelques aménagements pourront y être réalisés en tant que de besoin, notamment la mise en place d'une rue-école qui reste à étudier.</p>
<p>Comment sécuriser la rue des Capucins si elle se substitue à la route des Romains Pas d'accord sur le sens unique route des Romains à l'ouest du chemin de fer</p>	<p>Les modélisations démontrent que le trafic de la rue des Capucins devrait baisser à la suite de la mise en service du projet. Pour autant, quelques aménagements pourront y être réalisés en tant que de besoin, notamment la mise en place d'une rue-école qui reste à étudier.</p>
<p>Plan piéton 2021-2030 de l'Eurométropole de Strasbourg « pour que tous les résidents-es puissent accéder à pied ou à vélo, en autonomie et en sécurité à leurs besoins quotidiens » : Quid de la rue des Capucins, qui n'est pas plus à même d'accueillir la circulation que la route des Romains (10m de moins en largeur) ? Passage des PL + livraison école et apprentis d'Auteuil + accès/dépose minute école sur la rue des Capucins.</p>	<p>L'ensemble des aménagements réalisés dans le cadre du projet tramway seront compatibles avec le plan piétons. Les pistes cyclables bidirectionnelles seront d'une largeur de 3m et les trottoirs d'au moins 2.50m.</p> <p>Quelques aménagements pourront être réalisés sur la rue des Capucins en tant que de besoin, notamment la mise en place d'une rue-école qui reste à étudier.</p>
<p>Comment vont passer les camions de livraison dans la rue des Capucins pour desservir la fondation d'Auteuil ?</p>	<p>Les camions pourront continuer à circuler sur la rue des Capucins, à vitesse réduite.</p>
<p>Comment reconnecter la rue Marc Aurèle avec la rue Horace ?</p>	<p>Le projet tramway prévoit la création d'une liaison entre ces deux rues.</p>
<p>Pourquoi faut-il changer le sens de circulation à l'ouest de Koenigshoffen pour que la circulation tram fonctionne ?</p>	<p>Le projet tram et le futur plan de circulation sont étroitement liés et ont tous 2 pour objectifs de limiter le trafic de transit, faciliter l'accessibilité des riverains et générer un report modal vers la future ligne de tram et le réseau bus restructuré. Il répond par ailleurs aux objectifs fixés par les habitants lors des différents ateliers de concertation. Le réaménagement de la rue des Romains par un espace plus large laissé aux piétons et cyclistes, ainsi qu'à une extension de sa végétalisation, nécessite par ailleurs de revoir les emprises dédiées à la circulation automobile.</p>
<p>Non à la piétonisation de la route des Romains.</p>	<p>La piétonisation de la route des Romains n'est pas à l'ordre du jour.</p>

Mise en danger des enfants de l'école Joie de vivre. Pourquoi n'est-il pas prévu de rue école devant Joie de vivre ?	Ce n'est pas exclu à ce jour. Le plan de circulation retenu intègrera une sécurisation devant l'école ou d'autres établissements recevant des enfants.
--	--

4.12.3. Autres secteurs

Questions	Réponses
Le chemin du Grossroethig sera-t-il fermé à la circulation ?	Tous les scénarios sont envisageables pour l'évolution du chemin du Grossroethig.
Les carrefours et le stationnement rue des Petites Fermes. Pourquoi augmenter les nuisances et le trafic rue des petite Fermes qui est uniquement résidentielle ? La rue des petites Fermes est une rue tranquille, paisible, où vivent aussi les habitants du foyer dont certains ne sont pas en bonne santé et méritent une attention. La desserte prévue de la route des Romains ne fera que déplacer le problème et augmenter les nuisances. La rue des petites fermes est une voie où il n'y a actuellement aucune circulation, au niveau du sens unique entre l'église St Joseph et la route des Romains (environ entre n°50 et 70 route des Romains). Pourquoi la transformer en desserte de la route des Romains ? Pourquoi ne pas rendre ce tronçon piéton ?	La rue des Petites Fermes ne fait pas partie du périmètre d'aménagement du projet tramway. Les modélisations démontrent que le trafic dans cette rue devrait baisser à la mise en service de l'extension du tramway et du plan de circulation.
Par où vont passer les habitants d'Eckbolsheim ? Comment feront les personnes qui veulent aller à Eckbolsheim ?	A part la rue des Capucins, dont le sens unique de circulation devrait être inversé, le plan de circulation d'Eckbolsheim ne sera pas changé.
Est-ce que l'ouverture des rues Virgile et Marc Aurèle ne risque pas d'augmenter le trafic routier dans le quartier des Empereurs ?	Il s'agit de relier ces 2 rues par une nouvelle liaison afin, justement, de limiter le trafic sur ce secteur. L'aménagement de la rue Virgile en site banalisé tram/voitures limitera par ailleurs le trafic et la vitesse des automobiles sur ce secteur.
Est-ce que le nouveau plan de circulation ne va pas créer des bouchons dans le quartier ?	Les modélisations démontrent qu'à l'horizon 2026, le projet tram associé au nouveau plan de circulation permettront un apaisement global des niveaux de trafic dans Koenigshoffen.
Est-ce qu'une réduction du stationnement est prévue sur la route des Romains ?	Oui. La place de l'automobile sera revue, en faveur des trottoirs et des pistes cyclables. Néanmoins, la mise à sens unique partielle de la route des Romains permettra de maintenir quelques places de stationnements, PMR (Personnes à Mobilité Réduite) et aires de livraison au sein d'un nouvel alignement d'arbres.

Des zones 30 sont-elles prévues ?	Cette question n'est pas encore tranchée.
Est-ce que ce sera possible de sortir à Koenigshoffen en venant de la ville par l'échangeur ?	Toutes les liaisons, entrées/sorties de Koenigshoffen seront encore possibles.
Quel est l'impact sur la circulation routière de la rue Henri Fresnay ?	Le trafic projeté en 2026 sur la rue Fresnay devrait être stable par rapport au trafic 2022.
Est-ce que la circulation va vraiment diminuer avec toutes les nouvelles constructions ?	Les simulations de trafic prennent en compte l'ensemble des évolutions du contexte urbain et l'ensemble des politiques publiques en terme d'offre en transport en commun.
Pourquoi est-il prévu une ouverture sur la rue des Antonins ?	Il s'agit de relier les rues Virgile et Aurèle par une nouvelle liaison afin de limiter le trafic sur ce secteur. Cette nouvelle voie permettra par ailleurs le passage des bus de substitution en cas d'anomalie sur le réseau tram.
Risque de report du trafic de Lingolsheim vers l'échangeur des Forges	Ce risque est pris en compte dans le calibrage des carrefours-verrous à feux sur cet itinéraire.
Est-ce que des voies partagées tram/voiture sont prévues ?	Oui, en partie sur la route des Romains, sur la rue Virgile et dans certaines futures stations tramway.

4.12.4. Aménagements autour du tram

Questions	Réponses
Pourquoi avez-vous prévu sur la rue Virgile une double circulation tram, voitures et piste cyclable qui nécessitent la suppression d'espaces verts dans le tronçon Engelbreit – Ciceron ? → Proposition que la piste cyclable ne longe pas la voie du tram	Le tramway réaménage toute la rue Virgile, c'est une opportunité pour y repenser les modes de circulation. De plus, la réglementation nous oblige à, chaque réaménagement de rue, d'avoir tous les usages dont le vélo.
Quels types d'aménagements sont prévus dans le nouveau plan de circulation : zone 30, stationnement ?	Le travail s'est concentré sur le sens de circulation afin de le partager avec les habitants et récolter leurs avis. Un travail fin sera ensuite mené sur le stationnement et les voiries (zone 30). L'étude d'impact prévoit notamment un bilan stationnement et un bilan arbres.
Comment prendre en compte les déplacements des personnes âgées ?	Tous les aménagements réalisés dans le cadre du projet tram seront compatibles avec la circulation des PMR.
Comment est aménagée la rue César Julien au niveau du parvis du CSC ?	Cet aménagement, débattu en ateliers de concertation, est prévu de façon à réduire la place et la vitesse des automobiles. Le principe général est de lier la partie Ouest (parvis CSC) de la place avec sa partie Est.

Accès handicapés sur les petites rues	Tous les aménagements réalisés dans le cadre du projet tram seront compatibles avec la circulation des PMR.
---------------------------------------	---

4.12.5. Franchissement des voies ferrées

Questions	Réponses
Comment faire pour que le passage (passerelle ou tunnel) soit plus direct/efficace ?	Cet aménagement doit créer un nouveau cheminement piétons-vélos. L'enjeu est de limiter l'emprise de cet ouvrage, tout en répondant aux normes handicapées. La longueur de l'ouvrage ne change pas, quel que soit le geste architectural.

4.12.6. Transports en commun et modes actifs

Transports en commun

Questions	Réponses
Comment rejoindre Auchan sans arrêt TC ?	Auchan est à environ 400m de l'arrêt de tram, le bus 50 ira demain au niveau de station Comtes jusqu'à la Montagne verte, la ligne 29 deviendra la 13.
Pas d'accord pour la suppression de la ligne de bus 4. Pourquoi enlever le bus 4 ?	La ligne de bus 4 assure aujourd'hui la liaison vers le centre-ville de Strasbourg. Cette liaison transversale sera assurée, demain, par le tram.
Pourquoi le sud du quartier a tous les inconvénients sans les avantages du tram (et bus) ?	Le Sud du quartier de Koenigshoffen sera desservi par la future station tram « Engelbreit » et la ligne bus 50 (terminus Mentelin).
Pourquoi, avec le nouveau plan de circulation, n'y-a-t-il pas de bus sur la route des Romains ?	La ligne de bus 4 assure aujourd'hui la liaison vers le centre-ville de Strasbourg via la route des Romains. Cette liaison transversale sera assurée, demain, par le tram.
Peut-on changer l'arrêt de tram Virgile (le rapprocher de la place) ?	La station « Virgile » a été rapprochée de la place (parvis CSC) à l'issue de la concertation publique réglementaire.
Quid de l'accès vers le tram à la Montagne verte et la ligne L1 qui va vers l'Esplanade ?	Cet accès sera assuré par la future ligne bus 13 en rabattement vers la station tram « Comtes » via la rue du Schnokeloch.
Comment faire pour prendre les transports en commun quand on a un handicap moteur et qu'on habite Place Chanoine Speich ?	Le service Mobistras est conçu pour ces situations de handicap.
Koenigshoffen est très bien desservi en TC, pourquoi avoir changé les lignes de bus ?	La ligne de bus 4 assure aujourd'hui la liaison vers le centre-ville de Strasbourg via la route des

	Romains. Cette liaison transversale sera assurée, demain, par le tram. Les lignes bus de rocade sont également restructurées afin de les connecter au futur réseau tram.
Les dessertes tram permettent déjà d'aller à Lingolsheim, Ostwald et Illkirch. Pourquoi rajouter des lignes de bus ?	Les lignes de bus sont organisées en rocades de façon à éviter les correspondances en centre-ville.
Diminution de la desserte TC du quartier des Capucins	Le quartier des Capucins sera à moins de 500m à pieds de la future station tram « Térance » et à quelques dizaines de mètres de la ligne bus 50.
Fréquence de la ligne F pas satisfaisante	La fréquence de la ligne F sera augmentée à 7min à la rentrée de septembre 2022, au même niveau que l'ensemble du réseau tram.
Quelle proposition pour accès aux transports en commun quand on habite le bout ouest de la rue des Capucins ?	L'extrémité Ouest de la rue des Capucins sera à 550m de la future station tram « Térance » via la rue Frenay (à pieds ou à vélo).
Rames du tram trop petites/courtes : pas assez de place	De nouvelles rames sont en cours d'acquisition.

Modes actifs

Questions	Réponses
Pourquoi ne pas prolonger la piste cyclable le long de la voie ferrée ?	Ce projet n'est pas intégré au projet tram.
Que fait la municipalité sur la sécurité des cyclistes sur la route des Romains ?	La future piste cyclable bidirectionnelle fera 3m de large et assurera une liaison continue entre le terminus « Wolfisheim » et la station tram « Comtes ».

4.12.7. Aspects environnementaux et vie de quartier

Questions	Réponses
Présence d'animaux qui traversent la route, en lien avec les espaces PNU	Les aménagements en faveur de la baisse du trafic et de la vitesse des automobiles sont en faveur de cette problématique.
Arbres à maintenir	Le projet prévoit une préservation maximale des arbres existants et la plantation de nouveaux sujets.
Baisse de fréquentation des commerces sur la route des Romains	Pendant les travaux, le dispositif d'indemnisation des commerçants sera reconduit. Par ailleurs, les projet tram antérieurs ont montré une redynamisation du tissu commercial dans les secteurs traversés.

Est-ce que le tram crée des nuisances sonores ?	Le tram induit quelques nuisances, dans les courbes et en station. Néanmoins, les aménagements contribuent à la baisse des niveaux de trafic automobiles et donc à la baisse du niveau sonores engendré par les voitures. Les études et modélisations acoustiques ne montrent pas d'impacts négatifs en la matière.
Quelle végétalisation dans ce secteur si on réduit la taille des voiries ?	Sur la route des Romains, la suppression partiel d'un sens de circulation permet justement la plantation d'un alignement d'arbres supplémentaire.
La route des Romains va-t-elle être végétalisée ?	Oui.
Comment rendre le pont plus agréable pour les piétons et vélos ?	Les futurs trottoirs et piste cyclable bidirectionnelle feront respectivement 2,50m et 3m de largeurs.
Le marché pourrait être déplacé à la rue de Petites Fermes au lieu de la rue Lothaire.	Cela n'est pas prévu au projet tram mais pourra être instruit dans un autre cadre.
Est-ce que les travaux du tram sont prévus la nuit ?	Oui, certains travaux seront réalisés la nuit. Les riverains en seront informés.
Entrée de quartier pas assez large pour permettre le passage des véhicules de secours	Le projet est instruit par un organisme de sécurité indépendant et par les services de secours.

4.12.8. Modalités de concertation / enquête publique

Questions	Réponses
Comment avoir les documents suivants : - Les CR des ateliers de circulation - Les études d'impacts circulation - Les études/projections circulation 2026 avec ou sans tram ?	Les documents issus des ateliers de concertation sont disponibles sur le site participer.eu Les études seront mises à disposition dans le cadre de l'enquête publique lorsqu'elles auront été finalisées.
Pourquoi ne présenter qu'un seul scénario de tracé tram ? Quels arguments ont amené à la validation de ce tracé ? Le tracé du tram est-il figé ?	Le tracé tram retenu est une des variantes issues de concertation tram réglementaire qui s'est tenue début 2021.
Est-ce que l'enquête publique va réellement avoir un impact sur le projet ?	L'enquête publique arrête le projet tram et un plan de circulation. Vous pourrez inscrire vos remarques dans le registre d'enquête publique à l'attention de la commission d'enquête.
Quel a été le taux de participations pendant les ateliers de concertation ?	- 16/08/2021 – Réaménagement de la route des Romains : 25 personnes - 21/09/2021 – Ouvrage franchissant les voies ferrées : 16 personnes

	<ul style="list-style-type: none"> - 29/09/2021 – Aménagement du parvis du CSC : 25 personnes - 13/12/2021 – Atelier de synthèse : 57 personnes - 28/03/2022 – Pôle d'échange terminus : 52 personnes - 31/03/2022 – Présentation des aménagements : 77 personnes - 31/05/2022 – Réunion publique : 100 personnes - 12/07/2022 – Présentation du projet : 170 personnes
<p>Pouvez-vous syp communiquer aux associations d'habitants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les études d'impact circulation - Les études qui ont permis de faire naître vos projections circulation 2026 avec et sans tram 	<p>Les études seront mises à disposition dans le cadre de l'enquête publique lorsqu'elles auront été finalisées.</p>
<p>Est-il possible d'avoir les CR des ateliers qui ont amené à ces choix de circulation automobiles ?</p> <ul style="list-style-type: none"> - asso.tram.virgile@orange.fr - Conseil de quartier - lescapucinsverts@laposte.net - koenigsauvert@gmail.com 	<p>Les documents issus des ateliers de concertation sont disponibles sur le site participer.eu</p>
<p>Améliorer l'information et la communication aux habitants. Pourquoi n'y-a-t-il pas de vraie concertation avec les habitants ?</p>	<p>L'Eurométropole a organisé 8 ateliers et réunions publiques sur le projet tramway entre septembre 2021 et juillet 2022. Le dispositif de communication a été le suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Distribution d'un flyer sur l'ensemble des communes de Wolfisheim, Eckbolsheim et les quartiers de Koenigshoffen et du Hohberg en préalable à chaque atelier, - Distributions d'affiches aux commerçants, - Mise à jour du contenu des totems implantés le long du projet, - Information par mail et téléphone, - Diffusion de communiqués de presse.

4.13. Atelier participatif du mardi 12 juillet (présentation du projet)

L'atelier du 12/07/2022 a été l'occasion de présenter aux habitants et forces vives l'ensemble du projet tramway, notamment :

- Les aménagements prévus dans le corridor tramway,
- Le réaménagement de la route des Romains,
- Le franchissement des voies ferrées,
- Et le réaménagement du parvis du CSC Camille Claus.

Environ 170 personnes étaient présentes. L'essentiel des débats a porté sur le futur plan de circulation du quartier de Koenigshoffen. Les avis des habitants ont été recueillis. Le compte-rendu a été mis en ligne sur le site de la Participation citoyenne et envoyé par mail aux forces vives et aux participants :

Thématique « projet » :

- **Q : une personne indique que la majorité silencieuse approuve la réalisation de ce projet tel qu'il a été présenté.**
R : l'Eurométropole prend acte de cet avis.
- **Q : une cheffe d'entreprise (ZA d'Eckbolsheim) indique qu'elle approuve le projet et qu'il sera bénéfique pour la zone d'activité. Elle s'interroge sur la mise en œuvre des travaux : les accès clientèle seront-ils maintenus ? Existe-t-il des aides en cas de baisse du chiffre d'affaire ?**
R : les travaux seront mis en œuvre de façon à maintenir l'accès aux entreprises. Un dispositif d'indemnisation sera mis en place ; les conditions et modalités seront communiquées ultérieurement.

Thématique « aménagement » :

- **Q : les aménagements prévus sur la partie Est de la rue Virgile fragiliseront les arbres et artificialiseront les espaces verts actuellement présents aux pieds des immeubles. Il est proposé de déplacer la piste cyclable sur la rue Ciceron.**
R : la préservation des arbres existants a été une priorité absolue dans le cadre des études d'aménagement, en particulier sur la rue Virgile dont l'aménagement et l'emplacement de la station ont été corrigés suite à la concertation. Les arbres seront inclus dans un espace vert de 6m de large de façon à favoriser leur développement. C'est pourquoi la piste cyclable et le trottoir ont été implantés entre les arbres et les immeubles. Il est précisé que la rue Virgile est un axe Est-Ouest structurant pour les cyclistes, y compris vers l'Est de Koenigshoffen en liaison avec la future passerelle sur les voies ferrées.
- **Q : la rectitude et la largeur des pistes cyclables bidirectionnelles engendrent souvent des problèmes de sécurité et d'usages interdits. Plus généralement, les habitants constatent des problèmes de sécurité liés à la vitesse des automobilistes.**
R : des ajustements pourront être apportés afin de limiter les usages interdits sur les pistes cyclables et les trottoirs. Les aménagements de la rue Virgile et la route des Romains, par l'insertion de la plateforme tram, viendront mécaniquement contraindre la vitesse des automobilistes.
- **Q : un intervenant indique qu'il approuve la création de pistes cyclables larges et confortables.**
R : l'Eurométropole prend acte de cet avis.
- **Q : le projet prévoit-il la démolition des 48 et 58 rue Virgile ?**
R : le projet tramway ne nécessite aucune démolition d'immeuble sur la rue Virgile.

Thématique « circulation » :

Plusieurs questions ont porté sur la thématique « circulation » de façon générale :

- **Q : est-ce que les simulations de trafic prennent en compte la ZFE ?**
R : les simulations de trafic prennent en compte l'ensemble des évolutions du contexte urbain et l'ensemble des politiques publiques.
- **Q : quelle sera l'évolution du trafic dans Eckbolsheim ?**
R : les simulations de trafic démontrant un apaisement global des charges de trafic dans la commune d'Eckbolsheim. Seule les rues d'Oberhausbergen et Jean Monnet verront leurs trafic journaliers augmenter de quelques centaines de véhicules.
- **Q : si les simulations de trafic ne se réalisent pas, peut-on revenir en arrière ? Les aménagements seront-ils réversibles ?**
R : les inquiétudes liées au changements et à la fiabilité des études et simulations de trafic sont légitimes et systématiques sur tous les projets similaires à celui-ci. Des aménagements complémentaires pourront être apportés en

tant que de besoin.

- **Q : il est demandé à l'Eurométropole de se pencher sur la question de la circulation dans Wolfisheim en précisant qu'il conviendrait de réaliser un contournement entre les communes d'Eckbolsheim et Wolfisheim. Cela rejoint aussi la question de la VL00 et son état d'avancement.**
R : Madame la Maire de Strasbourg indique sa position personnelle, à savoir en défaveur de ce projet VL00, actuellement non financé. Des rencontres entre l'Eurométropole et chacune des communes de l'Arc Ouest sont déjà engagées afin de travailler à la limitation des niveaux de trafic dans ces communes et à développer l'offre en transport en commun. L'augmentation des fréquences des lignes 205 et 240 sera par exemple une alternative à la voiture.

D'autres questions ont porté plus précisément sur les évolutions de trafic à Koenigshoffen et en particulier sur la rue des Capucins ou la rue des Petites Fermes.

- **Q : quelle sera l'évolution du trafic sur la rue des Petites Fermes ?**
R : le trafic sur la rue des Petites Fermes est de 300 véhicules par jour en 2022. En 2026, il est estimé à 350 véhicules par jour.
- **Q : la mise à sens unique partielle de la route des Romains entrainera un report de trafic sur la rue des Capucins.**
R : le trafic sur la rue des Capucins est de 1500 véhicules par jour en 2022. Les simulations de trafic démontrent une baisse significative du trafic à 500 véhicules par jour en 2026 suite à la mise en place du nouveau plan de circulation et la nouvelle offre en transport en commun. Sans cela, le trafic aurait augmenté à environ 2000 véhicules par jour. Plus largement, il convient de prendre en considération l'ensemble des évolutions des mobilités. L'objectif n'est pas de déplacer les flux et la pollution, mais de les réorienter vers les transports en commun et les modes actifs.
- **Q : qu'est-ce qui est prévu sur la rue des Capucins pour améliorer la sécurité des piétons, cyclistes et PMR ?**
R : l'engagement est pris d'engager la réflexion sur la mise en place d'une rue-école (de façon partielle) et d'apporter des aménagements ponctuels sur la rue des Capucins.

Thématique « transport en commun » :

- **Q : comment les habitants pourront se déplacer suite à la suppression de la ligne bus 4, notamment pendant les travaux ?**
R : la ligne de bus 4 continuera de circuler pendant les travaux jusqu'à l'arrêt « Cortes » où le tram prendra le relais. A terme, la ligne 4 sera remplacée par la ligne 70.
- **Q : suite à la suppression du bus, comment feront les PMR pour se déplacer ?**
R : le dispositif Mobistras répond à ces situations particulières.
- **Q : le dispositif Flexhop sera-t-il développé ?**
R : l'offre Flexhop est actuellement victime de son succès. Une réflexion sur son évolution est actuellement en cours.

Thématique « modalités de concertation » :

- **Q : un intervenant reproche le manque de concertation et l'indisponibilité des informations.**
R : il s'agit du 8^{ème} rendez-vous de concertation sur le projet tramway depuis septembre 2021. Les informations, notamment sur les niveaux de trafic, ont été complétées depuis la réunion publique précédente (31/05/2022). L'ensemble des données, plans et comptes-rendus des ateliers sont disponibles et accessibles sur le site de la Participation Citoyenne.

NB : toute la présentation initialement prévue n'a pas pu être déroulée en raison d'une focalisation importante des débats sur le futur plan de circulation. Toute la présentation est néanmoins mise à disposition dans ce compte-rendu.

5. Prise en compte des apports de la Participation citoyenne dans le projet

THEMATIQUES	ENJEUX RESSORTANTS DE LA PARTICIPATION CITOYENNE	REPNSES DE L'EUROMETROPOLE
Projet tramway en général	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Limiter le trafic de transit et maintenir l'accessibilité à la M351 ➤ Développer et sécuriser les déplacements des cyclistes et des piétons ➤ Redéployer le réseau bus, améliorer la desserte ➤ Développer la vie de quartier et les centralités ➤ Maintien d'aires de livraison et stationnements PMR ➤ Maintenir et développer la végétation 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Nouveau nœud multimodal des Forges. Plan de circulation adapté au bénéfice des habitants. ➤ Pistes cyclables bidirectionnelles de 3m de large minimum / Trottoirs de 2m de large min. ➤ Le tramway en liaison radiale. Le réseau bus en rocades, interceptant le tram. ➤ Redistribution de l'espace public en faveur des usages de la vie de quartier. Élargissement des trottoirs. ➤ Création d'aires de livraisons mutualisées. Préservation de stationnements PMR. ➤ Préservation maximale des arbres existants. Végétalisation de l'ensemble du projet.
Réaménagement de la route des Romains entre la rue Virgile et la rue d'Engelbreit	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Rôle de la restructuration du réseau bus ➤ Plan de circulation limitant la place de la voiture ➤ Sécuriser les cyclistes et piétons ➤ Développer la vie de quartier et les centralités ➤ Préservation des arbres 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le tramway en liaison radiale. Le réseau bus en rocades, interceptant le tram. ➤ Plan de circulation adapté au bénéfice des habitants. ➤ Pistes cyclables bidirectionnelles de 3m de large minimum / Trottoirs de 2m de large min. ➤ Redistribution de l'espace public en faveur des usages de la vie de quartier. Élargissement des trottoirs. ➤ Préservation maximale des arbres existants. Création d'un 2^{ème} alignement d'arbres
Création d'un ouvrage de franchissement des voies ferrées entre la rue du Rail et la rue du Chemin de Fer	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Développer et sécuriser les déplacements des cyclistes et des piétons ➤ Adapter l'ouvrage à la circulation des PMR ➤ Garantir la sécurité des personnes ➤ Intégrer l'ouvrage dans son environnement ➤ Problématique foncière et de planning 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ouvrage de 4m de largeur, intégrant la circulation des cyclistes et des piétons. ➤ Ouvrage et rampes adaptés à la circulation des PMR. ➤ Choix de la passerelle en faveur d'un meilleur sentiment de sécurité. ➤ Prise en compte de l'intégration paysagère de l'ouvrage de part et d'autre des voies ferrées.
Aménagement du parvis du Centre	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Limiter le trafic de transit 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Plan de circulation adapté au bénéfice des habitants.

THEMATIQUES	ENJEUX RESSORTANTS DE LA PARTICIPATION CITOYENNE	REPONSES DE L'EUROMETROPOLE
socio-culturel Camille Claus et cheminements vers la future station tram	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Développer et sécuriser les déplacements des cyclistes et des piétons ➤ Maintien d'aires de livraison et stationnements PMR ➤ Maintenir et développer la végétation 	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement de la plateforme tram en site banalisé avec les automobiles. ➤ Création d'aires de livraisons mutualisées. Préservation de stationnements PMR. ➤ Préservation des grands arbres et végétalisation du projet.
Pôle d'échange au terminus à Wolfisheim	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Maintien de l'accessibilité à la M351 ➤ Maîtrise du volume de circulation. Maintien du giratoire, éventuellement à équiper de feux ➤ Qualité des cheminements piétons/cycles vers la station tramway ➤ Qualité esthétique à conserver et à améliorer 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Maintien des accès à la M351, création d'un accès supplémentaire à la M351 depuis le futur P+R. ➤ Régulation du volume de circulation par l'éventuel équipement du giratoire par des feux. ➤ Création d'une piste cyclable (3m) et d'un trottoir (2m50) le long du corridor tram. ➤ Maintien de la qualité esthétique du giratoire.

6. Concertation préalable à la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme intercommunal de l'Eurométropole de Strasbourg

6.1. Contexte de l'opération

Le projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise a fait l'objet d'une concertation préalable organisée du 18 janvier 2021 au 19 février 2021 inclus dont l'Eurométropole de Strasbourg a tiré le bilan par délibération du 7 mai 2021. Cette délibération a également retenu, la variante V2 comme tracé du projet (rue de l'Engelbreit, rue Virgile, route des Romains, route de Wasselonne) dotée de 9 nouvelles stations de tram.

A cette occasion, il a été constaté que cette variante V2 pourrait rendre nécessaire une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) afin de permettre la réalisation de certains travaux en zone actuellement non constructible. Cette éventuelle mise en compatibilité du document d'urbanisme a appelé une concertation préalable avec le public, dédiée à la planification, par l'article L. 103-2 du Code de l'urbanisme, modifié récemment par l'article 40 de la loi n° 2020-1525 du 7 décembre 2020.

6.2. Objectifs poursuivis par l'éventuelle mise en compatibilité du PLUi

En premier lieu, les objectifs poursuivis par l'éventuelle mise en compatibilité du PLUi sont :

- de changer l'affectation au PLUi de certaines parcelles situées sur les communes d'Eckbolsheim et de Wolfisheim, jusqu'à présent non constructibles, pour permettre qu'y soit réalisée une partie du projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise ;
- d'adapter le règlement graphique et le règlement écrit du PLUi pour modifier la destination de certains secteurs des communes d'Eckbolsheim et de Wolfisheim, qui, bien que constructibles, ne permettent pas de recevoir des infrastructures de transport linéaire telles que celles-ci ressortent de la variante V2 retenue par l'Eurométropole de Strasbourg.

En second lieu, les objectifs de l'éventuelle mise en compatibilité PLUi rejoignent parfaitement ceux du projet de travaux déjà exprimés par délibération du 18 décembre 2020, qui sont de :

- favoriser la desserte maillée du territoire Ouest de Strasbourg en améliorant et diversifiant les systèmes de déplacement assurant l'accessibilité des zones d'habitat et d'activité du quartier de Koenigshoffen et des communes riveraines en compatibilité avec les orientations du SCOTERS ;
- augmenter l'attractivité des déplacements alternatifs à la voiture par une amélioration du confort et des temps de déplacement vers les principaux pôles et équipements de l'agglomération ;
- multiplier les potentialités de desserte du territoire par la création de plusieurs points de connexion avec d'autres lignes de déplacement (maillage avec la ligne D du tramway à la station « Poteries » ainsi qu'avec le TSPO à Wolfisheim) ;
- desservir indirectement ou créer des connexions avec d'autres secteurs aujourd'hui en mutation et notamment au regard des projets de rénovation urbaine (PRU) des quartiers strasbourgeois de Hautepierre et de Cronembourg ;
- densifier le maillage du réseau cyclable sur l'ensemble du secteur desservi et renforcer les liaisons interquartiers et intercommunales ;
- contribuer à la réhabilitation du cadre de vie dans les espaces desservis par une requalification paysagère de qualité du corridor et des espaces publics empruntés par le tramway en contribuant à l'amélioration des facteurs de l'environnement urbain, notamment en termes de qualité de l'air et d'îlots de fraîcheur ;
- inscrire le tramway comme vecteur de dynamisation et de développement urbain respectueux de l'environnement.

–

6.3. Modalités pratiques

La concertation préalable portant sur la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole pour le projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise a été organisée du 4 au 18 juillet 2022, selon les modalités suivantes.

Le dossier d'information présentant la mise en compatibilité du PLUi envisagée et les objectifs poursuivis était consultable aux jours et heures d'ouverture au public avec un registre permettant de recueillir les éventuelles observations :

- en mairie de quartier de Koenigshoffen ;
- en mairie d'Eckbolsheim ;
- en mairie de Wolfisheim ;
- à l'accueil du Centre administratif de l'Eurométropole ;
- sur le site internet de la participation citoyenne de la Ville et de l'Eurométropole de Strasbourg.

6.4. Dispositif d'écoute et de dialogue avec le public

Quatre registres papier d'expressions ont été mis à disposition du public dans les quatre lieux d'exposition du dossier.

Le public a pu aussi transmettre ses observations par :

- courriel : ProjetTramOuest@strasbourg.eu ;
- courrier à l'attention de la Direction des Mobilités - Eurométropole de Strasbourg - 1 parc de l'Etoile - 67076 STRASBOURG

Le public a pu enfin formuler ses remarques sur le forum du site de la Participation citoyenne de l'Eurométropole de Strasbourg.

6.5. Dispositif d'information du public

Deux panneaux d'information ont été mis en place sur le terrain, sur le secteur concerné par l'évolution du PLUi (au droit du giratoire de Wolfisheim) :

200 flyers ont été mis à disposition du public sur les 4 lieux d'exposition du projet :



Deux visuels ont été publiés dans les DNA des 3 et 9 juillet 2022 (version papier) et sur le site internet des DNA :



La page projet Tram Ouest du site internet de la Participation citoyenne de l'Eurométropole de Strasbourg a été mise à jour, joignant le document de présentation du projet et les modalités de concertation du public.

Quatre courriers ont été adressés par voie postale aux propriétaires, exploitants et à la Chambre d'Agriculture d'Alsace afin de les informer de la tenue de cette concertation, son objet et les modalités d'expression du public.

6.6. Niveau de participation du public

Trois courriers ont été collés sur l'un des registres.

Aucune observation n'a été transmise par courrier, courriel.

Aucune observation spécifiquement relative à l'objet de cette concertation n'a été formulé sur le forum du site de la Participation citoyenne.

Aucune réponse n'a été adressée à l'Eurométropole de Strasbourg suite aux quatre courriers adressés par voie postale aux propriétaires, exploitants et à la Chambre d'Agriculture d'Alsace.

6.7. Contributions du public

Deux courriers ont été collés sur l'un des registres mis à disposition à la Mairie de Wolfisheim.

Le premier courrier est à l'initiative de l'association « ARBRES ». L'association « réclame que dès le stade de la présente procédure, soient prises en compte toutes les composantes de la modification de l'entrée Nord de Wolfisheim [...] et ceci avant l'enquête publique ». Elle fait référence, entre autres, aux projets de transports en commun, plus ou moins en lien avec le projet tram Ouest (réalisation du P+R, connexion avec le réseau bus interurbain), mais aussi au projet de contournement de Wolfisheim rapporté dans la presse locale, au projet de déplacement de la station-service du Super U. Selon l'association, le projet de mise en compatibilité du PLUi devrait prendre en compte tous ces projets.

- Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg : l'Eurométropole de Strasbourg est le maître d'ouvrage du projet d'extension du réseau de tramway de l'agglomération strasbourgeoise jusqu'à l'entrée de Wolfisheim. L'objet du projet n'est pas de déplacer un équipement privé,

même s'il peut prévoir son articulation avec ce dernier à des fins d'optimisation ou de préservation de sa faisabilité. Le projet tramway ne comporte pas non plus la réalisation d'un barreau routier supplémentaire. L'objet de la présente concertation est donc bien la mise en compatibilité du PLUi en lien direct avec le projet tramway dans toutes ses composantes, y compris la création d'un pôle d'échanges. A ce titre, l'Eurométropole considère que la contribution de l'association n'est pas en rapport direct avec l'objet de la concertation.

Le deuxième courrier est à l'initiative d'un habitant de Wolfisheim, Monsieur Spiess par ailleurs Vice-président de l'association « ARBRES ». Il fait part de son accord global sur le projet tramway avec quelques recommandations :

- Aménagement d'une piste cyclable sur l'ensemble du parcours entre Wolfisheim et la place de la Porte Blanche à Strasbourg,
- Conservation du carrefour giratoire à Wolfisheim, sans réduction d'emprise de celui-ci, précisant qu'il ne contraint pas la circulation des cyclistes,
- Prise en compte du projet de déplacement de la station essence du Super U,
- Création d'un pôle multimodal pour les bus provenant de l'Ouest, avec la question de leur accès à ce pôle d'échange,
- La sécurisation des cyclistes sur la future piste cyclable de la route de Wasselonne,
- La suggestion d'un tramway implanté en site banalisé avec les voitures notamment sur la route des Romains entre l'allée des Comtes et le pont des Romains.

- Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg : ces observations ne concernent pas l'objet de la concertation relative à la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg qui rappelle que 8 ateliers de concertation ont été organisés entre septembre 2021 et juillet 2022. Pour autant, le maître d'ouvrage prend bonne acte de cette contribution dont le contenu pourra être instruit dans le cadre des études du projet.

Une observation a été émise sur le registre mis à disposition à la Mairie de quartier de Koenigshoffen. Cet habitant de la rue Mentelin indique son opposition à l'inversion du sens de circulation de la rue des Capucins et souhaite conserver la route des Romains à double sens de circulation.

- Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg : ces observations ne concernent pas l'objet de la concertation relative à la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg qui rappelle que 8 ateliers de concertation ont été organisés entre septembre 2021 et juillet 2022.

6.8. Bilan

Faisant suite à cette concertation, l'Eurométropole prend acte des contributions du public et de l'absence d'opposition à la modification du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg nécessaire à la mise en œuvre du projet d'extension du tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise et de ses équipements. L'Eurométropole de Strasbourg poursuivra donc le processus de mise en compatibilité du PLUi dans les phases et procédures ultérieures.

Annexe 2

**Descriptif des caractéristiques techniques et fonctionnelles
du projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest
de l'agglomération strasbourgeoise**

SOMMAIRE

<u>1. Présentation générale du dossier d'avant-projet.....</u>	<u>3</u>
<u>2. Le tracé du projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise</u>	<u>4</u>
2.1. Objectifs fonctionnels.....	4
2.2. Caractéristiques techniques et financières	4
2.3. Descriptif du tracé	4
<u>3. Les paramètres transports collectifs du projet tramway et du réseau bus associé</u>	<u>9</u>
3.1. Paramètres d'exploitation commerciale de l'extension tramway.....	9
3.2. La restructuration du réseau bus	9
<u>4. Organisation des circulations (véhicules particuliers et vélos) et du stationnement automobile.....</u>	<u>10</u>
4.1. Principes généraux.....	10
4.2. Les charges de trafic routier et le report modal dans le contexte du projet tramway....	11
4.3. Les vélos	26
4.4. Les piétons.....	27
4.5. Le stationnement de proximité	28

Le présent descriptif présente en détail les caractéristiques techniques et fonctionnelles du projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise. A savoir :

- les caractéristiques d'insertion détaillées sur les artères empruntées par le tramway ;
- les paramètres fonctionnels du réseau tramway tel qu'il sera exploité à l'horizon 2025 ;
- le projet de restructuration du réseau de bus associé au tramway à l'horizon 2025 ;
- le projet de réorganisation du plan des circulations (automobiles, vélos, piétons), sur chacun des secteurs desservis par le projet tramway.

1. Présentation générale du dossier d'avant-projet

Les études d'avant-projet de l'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise ont été réalisées en 2021-2022 par le groupement de maîtrise d'œuvre GETAS, sous la maîtrise d'ouvrage du service Aménagements, Tramway et en collaboration avec les services de la CTS, les services de la Ville et de l'Eurométropole de Strasbourg et les services techniques des communes d'Eckbolsheim et Wolfisheim.

Ce dossier d'avant-projet est composé de sous-dossiers, à savoir :

- rapport de synthèse des études réalisées et de leurs conclusions;
- rapports d'études thématiques : diagnostic urbanisme/déplacements, études transports collectifs, circulation/stationnement, principes généraux d'exploitation et analyse socioéconomique et financière ;
- rapports relatifs à l'aménagement : insertion urbaine du tramway et projet d'aménagement urbain, dont les conceptions sont représentées sur des plans d'insertion ;
- rapports concernant la construction de l'infrastructure tramway : ouvrages d'art, aménagement des stations, plate-forme et voie tram, locaux techniques et d'exploitation, déviation des réseaux techniques, ligne aérienne et énergie ;
- rapport relatif à l'exploitation et à la maintenance du tramway : systèmes et locaux techniques ;
- rapport planning du projet ;
- rapport estimation du coût des travaux.

A ce corpus d'études est également joint le dossier de définition de sécurité (DDS). Ce dossier définit :

- le référentiel des textes réglementaires ainsi que des normes et prescriptions techniques applicables au projet/tramway ;
- les caractéristiques techniques et fonctionnelles de ce projet ;
- l'organisation générale prévisionnelle du projet, en termes de contexte institutionnel, de responsabilités des différents intervenants et de gestion des interfaces ;
- les objectifs de sécurité retenus pour les divers types d'ouvrages et d'équipements, et tous
- les éléments concourant au respect de ces objectifs ;
- les prescriptions réglementaires spécifiques en vigueur en Allemagne, qui seront appliquées au projet lorsqu'elles auront un caractère contraignant, en particulier en matière
- de sécurité.

Ces différents rapports seront référencés en tant que documents consultables dans le cadre des dossiers des enquêtes publiques à venir. Ils sont consultables au service Aménagements, Tramway de l'Eurométropole de Strasbourg.

2. Le tracé du projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise

2.1. Objectifs fonctionnels

Les objectifs fonctionnels assignés aux études d'avant-projet de l'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise sont les suivants :

- favoriser la desserte maillée du territoire Ouest de Strasbourg en améliorant et diversifiant les systèmes de déplacement assurant l'accessibilité des zones d'habitat et d'activité du quartier de Koenigshoffen et des communes riveraines en compatibilité avec les orientations du SCOTERS ;
- augmenter l'attractivité des déplacements alternatifs à la voiture par une amélioration du confort et des temps de déplacement vers les principaux pôles et équipements de l'agglomération ;
- multiplier les potentialités de desserte du territoire par la création de plusieurs points de connexion avec d'autres lignes de déplacement (maillage avec la ligne D du tramway à la station « Poteries » ainsi qu'avec le TSPO à Wolfisheim) ;
- desservir indirectement ou créer des connexions avec d'autres secteurs aujourd'hui en mutation et notamment au regard des projets de rénovation urbaine (PRU) des quartiers strasbourgeois de HautePierre et de Cronembourg ;
- densifier le maillage du réseau cyclable sur l'ensemble du secteur desservi et renforcer les liaisons interquartiers et intercommunales ;
- contribuer à la réhabilitation du cadre de vie dans les espaces desservis par une requalification paysagère de qualité du corridor et des espaces publics empruntés par le tramway en contribuant à l'amélioration des facteurs de l'environnement urbain, notamment en termes de qualité de l'air et d'îlots de fraîcheur ;
- inscrire le tramway comme vecteur de dynamisation et de développement urbain respectueux de l'environnement.

2.2. Caractéristiques techniques et financières

Le tracé de cette extension du réseau de tramway, approuvée par le Conseil de l'Eurométropole du 7 mai 2021 à la suite de la concertation réglementaire organisée en janvier-février 2021, et ayant fait l'objet en 2021-2022 des études d'avant-projet, visa à :

- prolonger l'infrastructure tramway au-delà de la station terminus (provisoire) « Comtes » située au carrefour entre la route des Romains et l'allée des Comtes dans le quartier strasbourgeois de Koenigshoffen ;
- desservir les secteurs de Koenigshoffen situés à l'Est et à l'Ouest des voies ferrées traversant le quartier par le franchissement de celles-ci grâce au pont des Romains existant ;
- de desservir le quartier du Hohberg ;
- de desservir l'Est de la commune d'Eckbolsheim et sa zone d'activité, ainsi que le Sud du quartier des Poteries ;
- de desservir l'entrée de ville de la commune de Wolfisheim.

La longueur totale de cette infrastructure nouvelle s'élève à 4 km.

Le coût global du projet, y compris dépenses connexes, est estimé, à l'issue des études d'avant-projet, à 120 065 164 €HT (valeur janvier 2022). Ce montant comprend 79 271 364 €HT de coûts « travaux » et 8 000 000 €HT provisionnés pour les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet.

2.3. Descriptif du tracé

2.3.1. Aspect techniques (dimensionnement)

Les différentes règles retenues pour le dimensionnement des aménagements projetés sont issues du règlement de voirie de l'Eurométropole de Strasbourg ainsi que du retour d'expérience de l'exploitation par la CTS des lignes de tramway existantes. Elles ont été appliquées en retenant les dispositifs les plus sécuritaires pour tous les types de déplacement concernés par le projet.

La largeur retenue en section courante pour l'implantation de la plate-forme tram est de 5.42m entre Gabarit Dynamique (GD), soit 5.72m en Gabarit Limite Obstacle (GLO). Ceci correspond à un entraxe de 2.90m entre les voies tramway. Le rayon de giration minimum est de 25 m, mesuré à l'axe de la voie intérieure.

Les quais de station ont une largeur de 3,50m au minimum. Ils mesurent 45m de long et sont dotés, à chaque extrémité, de rampes de 6m de long pour 5% de pente, favorisant l'accès aux personnes à mobilité réduite. La longueur totale d'une station, rampe comprise, est donc de 57m.

La pente maximum pour l'insertion d'une station ou d'une zone de manœuvre est de 2%, dans un espace plan ; elle est de 8% en section courante de l'infrastructure tramway.

Les alignements d'arbres plantés le long de la plate-forme (lorsqu'ils existent) sont disposés avec une distance minimum de 2,5 à 3 m entre l'axe du tronc et le gabarit dynamique. La bande de plantations occupe par conséquent une largeur de 3,5 à 4 m pour les plantations latérales et 5m pour les plantations centrales.

Les largeurs minimales des voies de circulation sont de 3m par voie pour deux voies de sens opposés. La largeur des îlots directionnels est au minimum de 1,25m.

Le stationnement longitudinal est prévu dans une bande de 2 m de largeur, en bordure des trottoirs chaque fois que cela est possible.

Les pistes cyclables sont dimensionnées à 3m au minimum pour les bidirectionnelles et à 1,5m pour les unidirectionnelles (séparateur de 0,5m en sus).

Les trottoirs sont aménagés avec une largeur, de 2m au minimum, sur les sections libres de tous obstacles. Lorsque la traversée de la plate-forme n'est pas protégée par feux, des refuges piétons de 1,50m entre la chaussée et la plate-forme seront réalisés pour garantir une bonne sécurité des piétons et des cyclistes aux traversées de carrefours. Lorsque les piétons ont à franchir plus de 3 voies de circulation, de tels séparateurs sont également mis en place.

Les prescriptions du cahier des charges "accessibilité bus" de l'Eurométropole de Strasbourg sont appliquées systématiquement, notamment en matière de dimensionnement des chaussées empruntées par les bus (soit 6,50m de largeur minimum en section droite) et d'équipement des arrêts bus aux normes accessibilité. Le dimensionnement des cheminements piétons, que ce soit sur les quais de stations ou sur les trottoirs d'accès aux stations sera défini en conformité avec les textes d'application des lois « HANDICAP » du 11 février 2005 et « AD'AP » du 5 août 2015 (qui sont référencés dans le Dossier de Définition de Sécurité, notamment l'arrêté du 15-01-2007 portant application du décret n°2006-1658 du 21-12-2006).

2.3.2. Solution d'ensemble retenue

Tronçon route des Romains entre l'allée des Comtes et la rue de l'Engelbreit

Le terminus de la ligne F est actuellement implanté sur la route des Romains, au carrefour avec l'allée des Comtes.

La plateforme tram sera prolongée en direction de l'Ouest, sur la route des Romains en site central jusqu'au carrefour avec la rue du Schnokeloch, puis en site latéral Nord jusqu'au numéro 100 et enfin en site central jusqu'au carrefour avec la rue de l'Engelbreit. Sur ce tronçon, le tramway circulera en site banalisé avec les véhicules particuliers sur les tronçons compris entre :

- l'allée des Comtes et la rue du Schnokeloch ;
- le n°100 route des Romains et la rue de l'Engelbreit.

Sur ce tronçon, les alignements d'arbres situés côtés pair et impair de la route des Romains seront complétés.

Une piste cyclable bidirectionnelle d'une largeur de 3m sera implantée le long du trottoir Sud de la route des Romains, étant précisé qu'elle sera raccordée aux pistes cyclables unidirectionnelles existante de part et d'autre de la station tram « Comtes ». Cette piste cyclable bidirectionnelle sera également connectée aux aménagements existants sur les rues adjacentes.

Tronçon rue de l'Engelbreit entre la route des Romains et la rue Virgile

La future plateforme tram quittera la route des Romains pour s'engager sur la rue de l'Engelbreit. Sur la totalité de la longueur, l'infrastructure sera implantée en site central. Une première station tram « Engelbreit » sera aménagée en partie Sud de la rue, entre les rues des Malteurs et des Brasseurs. Celle-ci comportera un quai central, non planté d'arbres. La circulation des tramways se fera en site propre sur l'intégralité de la rue de l'Engelbreit, excepté au carrefour avec la route des Romains et dans la future station « Engelbreit » où la circulation des véhicules particuliers se fera en site banalisé sur la plateforme tram.

Sur ce tronçon, les alignements d'arbres situés côtés pair et impair de la rue de l'Engelbreit seront complétés.

Une piste cyclable bidirectionnelle d'une largeur de 3m sera implantée le long du trottoir Ouest de la rue de l'Engelbreit et sera connectée aux aménagements existants sur les rues adjacentes. L'aménagement de cette piste cyclable bidirectionnelle sera prolongé le long du trottoir Ouest de la rue de l'Engelbreit jusqu'à la rue Madeleine Reberieux.

Tronçon rue Virgile entre la rue de l'Engelbreit et la route des Romains

La future plateforme tram quittera la rue de l'Engelbreit pour s'engager sur la rue Virgile sur laquelle elle sera implantée en site latéral Sud.

Le tramway circulera :

- en site propre entre les rue de l'Engelbreit et Ciceron, excepté dans la future station tram « Virgile » dans laquelle la circulation sera banalisée ;
- en site banalisé entre les rues Ciceron et Tite-Live ;
- en site propre partiel entre les rues Tite-Live et Horace ;
- en site banalisé entre les rues Horace et Téreance ;
- en site mixte dans la future station tram « Téreance », à quais latéraux plantés d'arbres, qui sera implantée à l'extrémité Ouest de la rue Virgile, au droit des serres Tropix. Seuls les bus de substitution seront autorisés à circuler sur ce court tronçon de plateforme.

Une piste cyclable bidirectionnelle d'une largeur de 3m sera implantée le long du trottoir Nord de la rue Virgile et sera connectée aux aménagements existants et à venir sur les rues adjacentes. Au droit de la station « Téreance », cette piste cyclable bidirectionnelle sera aménagée en bordure Sud de la rue Virgile afin de permettre sa connexion avec la future piste cyclable bidirectionnelle aménagée sur la route des Romains.

Ce secteur est également concerné par le réaménagement de la rue Marc Aurèle entre les rues de l'Engelbreit et des Antonins. Une connexion nouvelle avec la rue Virgile sera réalisée au droit de la rue des Antonins. Les alignements d'arbres existants sur la rue Marc Aurèle seront complétés :

- Création d'un nouvel alignement sur le trottoir Nord entre la rue de l'Engelbreit et la rue Suetone ;
- Création d'un nouvel alignement sur le trottoir Sud entre les rues Suetone et Valerien, en complément de l'alignement existant sur le trottoir Nord ;
- Maintien de l'alignement existant entre les rues Valerien et des Antonins.

La place située entre le Centre Socio-culturel Camille Claus et le centre culturel, rue Virgile, sera également réaménagée. Le nouvel aménagement comportera d'Ouest en Est :

- Le parvis du Centre Socio-culturel Camille Claus ;
- Le square ombragé ;
- Le plateau traversant (prolongement de la rue Cesar Julien) ;
- Le jardin du centre culturel.

Les arbres existants seront conservés et des plantations nouvelles seront réalisées.

La rue TERENCE sera également réaménagée en cohérence avec les aménagements de la rue Virgile. Il s'agira principalement de réorganiser le stationnement existant afin d'implanter une piste cyclable bidirectionnelle sur le trottoir Ouest de cette rue et de la connecter à celle qui sera implantée sur la route des Romains. Les arbres existants seront conservés.

Tronçon route des Romains entre la rue Virgile et l'avenue François Mitterrand

La future plateforme tram quittera la rue Virgile en direction de la route des Romains sur laquelle elle sera implantée en site latéral Nord et en site propre intégral. Une station tram « Poteries », à quais latéraux plantés d'arbres, sera implantée sur l'actuelle zone de stationnements devant le n°244 route des Romains. En compensation des places de stationnement supprimés, une nouvelle aire de stationnement sera aménagée à l'Est du n°236 route des Romains.

La nouvelle infrastructure tram sera connectée à l'infrastructure existante sur l'extrémité Sud de l'avenue François Mitterrand desservis par les services de la ligne D du tramway. Ainsi, à terme, un nouveau triangle ferroviaire permettra d'ajuster des services commerciaux et d'apporter au réseau tram une souplesse d'exploitation supplémentaire.

Une piste cyclable bidirectionnelle d'une largeur de 3m sera implantée du côté Sud de la route des Romains et sera connectée aux aménagements existants sur les rues adjacentes, notamment aux pistes cyclables unidirectionnelles de l'avenue François Mitterrand et à la voie verte raccordant à la rue Marcelle Cahn.

Un trottoir sera aménagé uniquement côté Nord de la route des Romains, le côté Sud étant dépourvu d'entrées cochères.

Ce tronçon comportera 3 alignements d'arbres, côtés Nord et Sud de la route des Romains, ainsi qu'en site central entre la plateforme tram et les voies de circulation.

Tronçon route de Wasselonne entre l'avenue François Mitterrand et le futur terminus

La future plateforme tram sera prolongée sur la route de Wasselonne jusqu'au futur terminus à Wolfisheim, en site latéral Nord et en site propre intégral. Ce tronçon sera doté de 3 stations tram :

- La station « Jean Monnet », à quais latéraux plantés d'arbres, sera implantée au carrefour avec la rue éponyme ;
- La station « ZA Eckbolsheim », à quais latéraux plantés d'arbres, sera implantée au droit des n°1,3 et 5 route de Wasselonne ;

- La station « Wasselonne », à quais latéraux plantés d'arbres, sera implantée au carrefour avec la rue Émile Mathis ;
- La station terminus « Wolfisheim », à quai central planté d'arbres, sera implantée au droit du carrefour giratoire d'entrée de ville.

Une piste cyclable bidirectionnelle d'une largeur de 3m sera implantée du côté Sud de la route de Wasselonne et sera connectée aux aménagements existants sur les rues adjacentes.

Les alignements d'arbres existants seront complétés sur ce tronçon :

- Création d'un nouvel alignement planté entre la plateforme tram et la chaussée, sur le tronçon compris entre l'avenue François Mitterrand et la rue Jean Monnet ;
- Création d'un triple alignement d'arbres sur le tronçon entre la rue Jean Monnet et le terminus « Wolfisheim », côtés Nord et Sud de la route de Wasselonne et entre la plateforme tram et les voies de circulation.

Ce secteur est également concerné par la création d'une nouvelle percée dans la zone d'activités d'Eckbolsheim, dédiée aux piétons et aux cyclistes, qui sera implantée entre les entreprises Fritec et Engie puis sur le trottoir Nord de la rue des Frères Lumière avant de longer le petit bois sur le chemin qui sera réaménagé jusqu'à la rue des Fortins. Ce nouvel aménagement permettra une liaison piétons/cyclistes directe vers le Zenith.

Le secteur du futur terminus sera doté d'un pôle d'échanges comportant :

- La future station tram et les infrastructures de retournement et de battement des rames en arrière-gare ;
- Un P+R de 100 places implanté au Nord de la station tram et plantés d'arbres, connecté à la route de Wasselonne d'une part, et à la bretelle d'accès à la M351 d'autre part ;
- Un ou plusieurs arrêts de bus afin d'assurer les éventuelles correspondances avec les lignes urbaines et interurbaines d'une part, et la mise en place des bus de substitution tram.
- Les connexions nécessaires avec le réseau cyclable de ce secteur, en direction d'Eckbolsheim vers l'Est et de Wolfisheim vers le Sud.

Le projet comportera également le réaménagement du giratoire de Wolfisheim, par son équipement par feux tricolore, afin d'assurer une régulation efficace de la circulation, ainsi que la création d'une piste cyclable autour de celui-ci en vue de son raccordement au réseau cyclable existant.

Réaménagement de la route des Romains sur le tronçon entre la rue Virgile et la rue de l'Engelbreit

Le projet prévoit le réaménagement de la route des Romains sur son tronçon non concerné par la présence de la plateforme tramway, c'est-à-dire entre les rues Virgile et Engelbreit.

Une piste cyclable bidirectionnelle d'une largeur de 3m sera implantée du côté Sud de la route des Romains et sera connectée aux aménagements existants sur les rues adjacentes. Ainsi, une liaison cyclable continue, large, confortable et sécurisée sera créée entre l'entrée de la commune de Wolfisheim et le secteur « Comtes ».

Les alignements d'arbres présents (en faible proportion à ce jour) sur ce secteur seront complétés. Ainsi, à terme, ce tronçon de la route des Romains sera réaménagé avec 2 alignements d'arbres continus (côtés Nord et Sud), excepté entre les rues Cesar Julien et Engelbreit où un seul alignement d'arbre pourra être implanté (trottoir Sud).

Conformément au futur plan de circulation mis en place, ce tronçon de la route des Romains fera l'objet de mise d'un sens unique partiel. Ainsi 3 secteurs peuvent être distingués, d'Ouest en Est :

- Sur le tronçon compris entre les rues Virgile et TERENCE, la circulation sera maintenue à double sens ;

- Sur le tronçon entre les rues Térance et Cesar Julien, la circulation sera mise à sens unique vers l’Est. Une seule voie de circulation sera réaménagée, ce qui permettra une libération d’espace public en faveur des modes actifs de déplacement mais aussi en faveur de la végétalisation de la route des Romains ;
- Sur le tronçon entre les rues Cesar Julien et Engelbreit, la circulation sera maintenue à double sens.

Création d’une passerelle dédiée aux modes actifs de déplacement entre les rues du Rail et du Chemin de Fer à Koenigshoffen

Le quartier de Koenigshoffen est caractérisé par la présence de voies ferrées qui le traversent du Nord au Sud. Cette rupture urbaine engendre des difficultés de liaisons entre l’Est et l’Ouest du quartier. Ainsi, il est apparu nécessaire de compléter le maillage en liaisons cyclable et piétonne par la réalisation d’un nouvel ouvrage franchissant ces voies ferrées implanté au niveau des rues du Rail et du Chemin de Fer.

Ce nouveau franchissement prendra la forme d’une passerelle de 4m de largeur associée à 2 rampes la raccordant aux rues adjacentes. Une attention particulière sera apportée :

- À l’intégration paysagère de ce nouvel ouvrage ;
- Au raccordement des futures rampes aux aménagements existants sur les rues adjacentes.

3. Les paramètres transports collectifs du projet tramway et du réseau bus associé

3.1. Paramètres d’exploitation commerciale de l’extension tramway

A l’horizon fin 2025, à la mise en service de l’infrastructure nouvelle entre « Comtes » et « Wolfisheim, le projet prévoit son exploitation à fréquence de 7 minutes en journée, identique à l’ensemble du réseau de tramway de l’agglomération strasbourgeoise.

Six rames supplémentaires seront nécessaires pour assurer ce niveau de service.

3.2. La restructuration du réseau bus

La conception du nouveau réseau bus est réalisée en cohérence avec les actions menées ces dernières années. Elle doit également renforcer l’intermodalité autour du tramway, organiser les lignes de bus pour offrir une véritable alternative à la voiture particulière et participer à la réalisation des objectifs du Plan Climat. Cette organisation vise aussi à envisager une desserte plus homogène par un maillage régulier de lignes de transport en commun sur le territoire concerné par le projet.

En plus des évolutions considérées à horizon 2026 sur l’ensemble du réseau (notamment les projets majeurs de tramway H, et prolongements des lignes C et E et du BHNS G, et de renforcement de fréquence des lignes REM), des mesures locales sont considérées :

- Suppression de la ligne 29 ;
- Modification du tracé de la ligne 13 : nouveau tracé à partir de Place d’Ostwald en suivant le tracé de la ligne 2 puis passage par la rue du Schnokeloch après arrêt « Bruche » jusqu’à « Comtes » (correspondance avec le tram) et tracé de l’ancienne ligne 29 à partir de « Comtes » vers le Nord. La fréquence de cette ligne projetée est de 10 minutes en heure de pointe et 12 minutes en heure creuse ;
- Prolongement de la ligne 2 vers l’Ouest, reprise de l’itinéraire de la ligne 13 ;
- Modification du tracé de la ligne 50 et passage en ligne L5 : à partir de l’arrêt « Forges », nouveau tracé jusqu’à « Mentelin » (au lieu de « Montagne Verte ») en correspondance avec le tram à la station « Virgile ». La fréquence de cette ligne projetée est de 8 minutes en heure de pointe et 10 minutes en heure creuse ;
- Suppression de la ligne 4/4a, la nouvelle infrastructure tramway reprenant le rôle de liaison transversale vers le centre-ville de Strasbourg ;

- Modification du tracé de la ligne 70, reprenant le tracé de la ligne 4 dans sa partie Ouest desservant Wolfisheim et Eckbolsheim en correspondance avec le tram aux stations « Térance », « Poteries » et « Jean Monnet ».



4. Organisation des circulations (véhicules particuliers et vélos) et du stationnement automobile

4.1. Principes généraux

Le rapport d'étude circulation, stationnement, deux roues du dossier d'avant-projet analyse en détail l'impact du projet tramway sur les conditions de circulation dans les secteurs concernés. Ce rapport s'appuie sur les données caractérisant la situation actuelle des déplacements telles qu'elles ont été analysées dans le diagnostic urbanisme, transports et circulation élaboré préalablement, ainsi que sur les nombreux comptages réalisés à l'occasion de ces études.

Ce rapport définit :

- le concept multimodal de déplacements proposé et la hiérarchie future du réseau routier à l'échelle du périmètre étudié. Ce nouveau maillage intègre en particulier la réalisation du futur nœud multimodal des Forges sur la M351 dont la fonction est d'offrir de nouvelles liaisons Nord-Sud entre les quartiers de HautePierre et de Koenigshoffen, et par voie de conséquence de redistribuer les flux de circulation dans ce secteur. Conformément aux acquis de la concertation publique menée en janvier-février 2021 et aux étapes de concertation ultérieures, le nouveau plan de circulation permettra :
 - un apaisement global de la circulation avec une forte réduction du trafic de transit local et une limitation forte des reports de trafic,
 - le maintien de l'accessibilité à la M351,
 - la conservation de l'accessibilité des riverains,
 - une forte incitation au report modal vers le tram et les modes actifs,
 - un redéploiement du réseau bus en améliorant la desserte,
 - le développement et la sécurisation des déplacements des cyclistes et piétons,
 - le développement de la vie de quartier et des centralités
 - le développement de la végétation

- le plan des voies routières parallèles à la plate-forme tram et la réorganisation de la circulation générale sur l'ensemble de la zone d'influence du tramway ;
- le bilan du stationnement automobile et des éléments de politique de gestion du stationnement ;
- les conditions de priorisation de la circulation des bus et les dispositifs appropriés à mettre en œuvre ;
- les modalités de fonctionnement des carrefours à feux, intégrant la priorité de passage du tramway, ainsi que la stratégie globale de régulation du trafic.

De manière générale, les plans de circulation et stationnement élaborés concomitamment avec le réseau tram visent à :

- Mettre en œuvre un dispositif de gestion du trafic automobile permettant de garantir la priorité de franchissement des carrefours à feux par le tramway, en particulier sur les secteurs concernés par les sites banalisés, et d'accorder une priorité relative de circulation aux bus ;
- Décharger les artères principales des secteurs densément urbanisés d'une part appréciable des flux de transit qui y sont écoulés, afin réaffecter à d'autres usages certains espaces publics dûment requalifiés ;
- Améliorer la commodité et la sécurité des cheminements à vélo de desserte interne des quartiers et d'accès aux stations tram ;
- Intégrer efficacement et harmonieusement l'ensemble des modes de déplacements, en particulier les circulations piétonnes et cyclistes, en prenant en compte les impératifs de sécurisation de ces modes actifs et les besoins de revalorisation du cadre de vie urbain ;
- Garantir des capacités de stationnement appropriées aux besoins des usagers des pôles de centralité.

4.2. Les charges de trafic routier et le report modal dans le contexte du projet tramway

Le rapport d'étude circulation-stationnement-deux roues présente une analyse approfondie de la problématique :

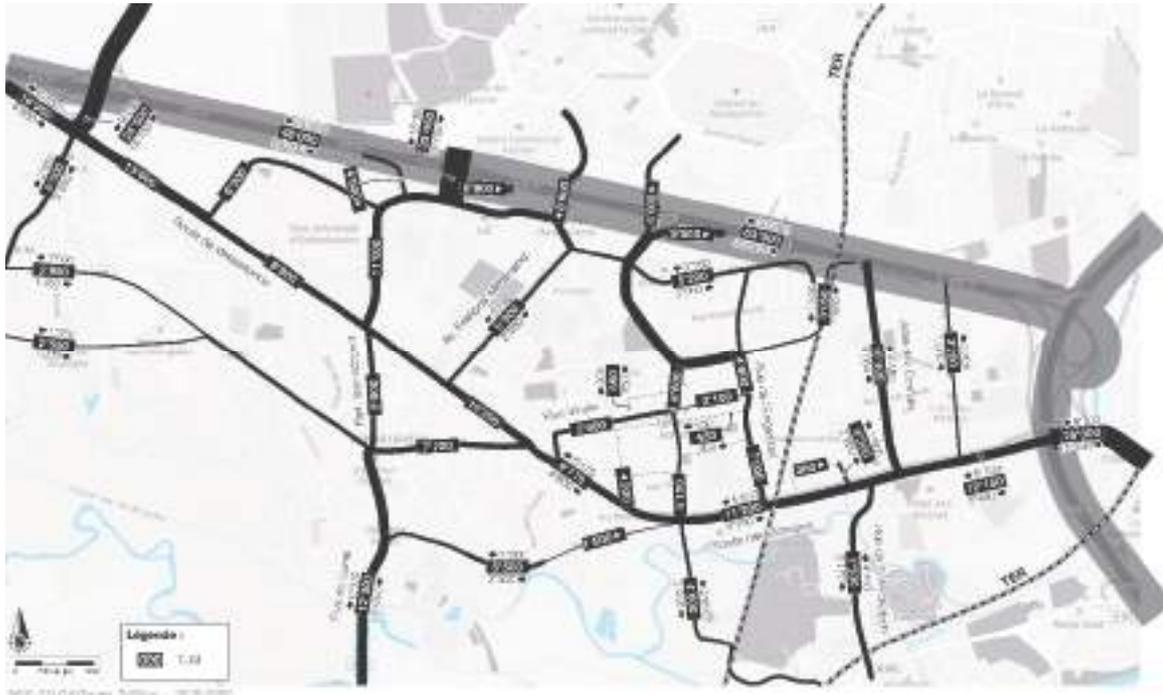
- d'augmentation générale des déplacements tous modes générée par l'ensemble des projets urbains du secteur d'une part,
- du report modal attendu du projet tramway.

Diagnostic (2021)

Le diagnostic a mis en évidence plusieurs points :

- L'axe Romains-Wasselone, fait aujourd'hui partie du réseau structurant d'agglomération dans l'organisation hiérarchique du réseau viaire. Ce rôle est confirmé par les volumes de trafic en présence : on observe, sur la route des Romains, des volumes de trafic de l'ordre de 10'000 à 12'000 veh/j, un volume globalement constant selon les données antérieures disponibles auprès du Sirac,
- Plusieurs éléments de coupure urbaine contraignent l'organisation du réseau viaire à l'échelle du périmètre d'étude. En effet, le canal de la Bruche au sud, la M351 au nord, ou encore la voie ferrée à l'est, sont autant de « barrières » dont les points de franchissement sont limités. Sur les axes nord-sud, on notera notamment la baïonnette Comtes-Schnokeloch, relativement sollicitée avec environ 10'000 veh/j comptés en 2021,
- Un flux de transit significatif traverse par ailleurs Eckbolsheim par l'avenue du Général de Gaulle. D'après les exploitations du modèle macroscopique, il ressort que le matin, plus de la moitié de ces flux est en transit depuis Lingolsheim, à destination du nord de la M351 (HautePierre notamment).

Charges de trafic journalières – état « actuel » (septembre 2021)



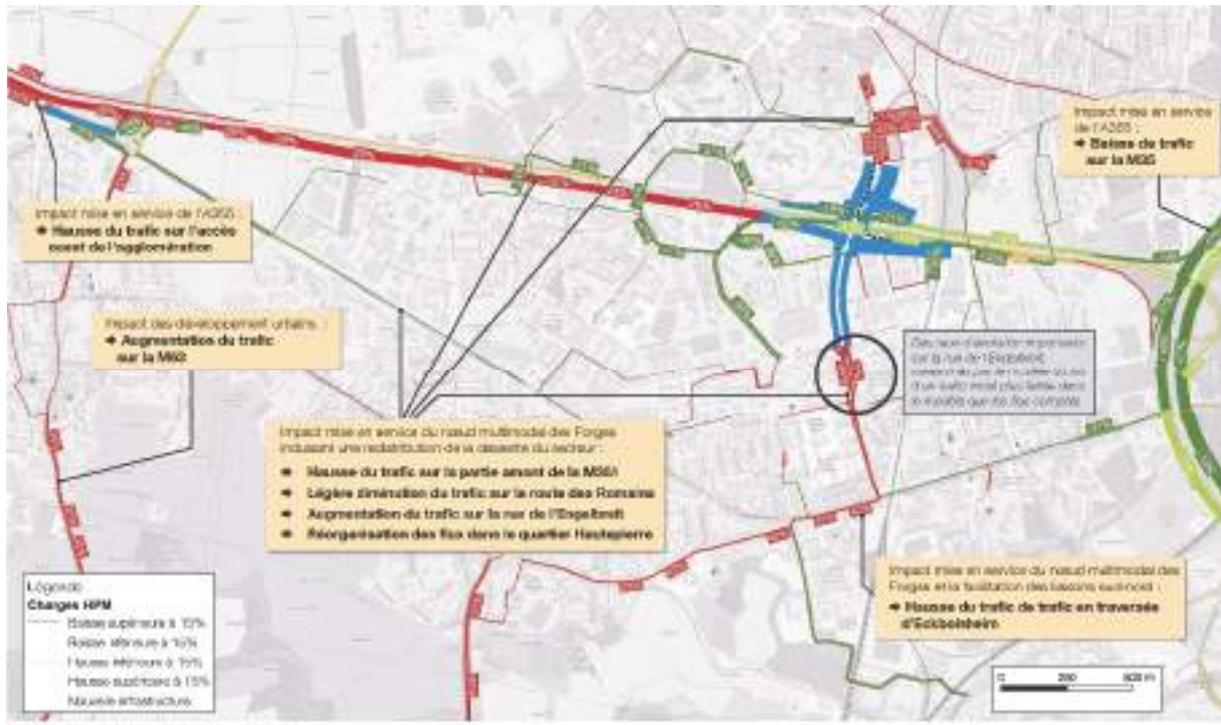
État de référence (2026)

L'état de référence consiste à prendre en compte l'ensemble des projets urbains et l'évolution démographique, l'évolution du réseau de transports collectifs (hors extension tram Ouest) et l'évolution du réseau viaire afin de construire un état de référence projeté en 2026 qui ne prenne pas en compte la réalisation du projet tram Ouest. Cela permet d'évaluer l'évolution du secteur hors projet tram Ouest.

L'évolution démographique sur le périmètre de l'Eurométropole induit de fait une tendance générale à l'augmentation du trafic. A l'échelle locale néanmoins, les projets différents projets modulent cette tendance globale et induisent des reports de trafic d'un axe à l'autre. La prise en compte de la mise en service de l'A355 induit une diminution du trafic sur la M35 du fait du report d'une partie des flux de transit nord-sud ainsi qu'une légère augmentation des flux sur l'entrée ouest de la métropole (M351).

La figure ci-dessous détaille les principaux impacts des projets intégrés à l'état de référence 2026 (sans tramway) à l'heure de pointe du matin. D'une manière générale sur le périmètre d'étude, les évolutions sont plus marquées dans le sens vers Strasbourg ou dans le sens Sud > Nord

Principales évolutions du trafic sur le secteur d'étude entre l'état de « référence 2026 » et l'état « actuel 2021 », à l'heure de pointe du matin



Sur l'entrée ouest de l'Eurométropole on constate :

- Une augmentation générale du trafic en entrée de Strasbourg sur la M351, dont l'explication est multifactorielle :
 - o La prise en compte des effets de l'A355 peut expliquer en partie cette évolution, comme en témoigne la légère augmentation de trafic au bout de l'M351 à l'approche de la M35 ;
 - o Plus clairement, la réalisation du nœud des Forges offre une nouvelle desserte des quartiers Koenigshoffen et Hautepierre depuis la M351. L'usage de cette voie hyper-structurante est alors valorisé, déchargeant ainsi la route de Wasselonne.
- Une bonne utilisation de la nouvelle bretelle, qui permet une connexion directe à la M351 et donc dégage de la capacité au niveau du giratoire M63/M451/route de Wasselonne :
 - o a priori, l'usage de cette bretelle concoure également à la diminution du trafic sur la route de Wasselonne, le temps de parcours via la M351 devenant alors plus compétitif.
 - o la libération capacitaire au niveau du giratoire induit toutefois, d'après le modèle, une augmentation de trafic sur la M63 dans le sens sud>nord. Cette évolution est le fruit en grande partie des développements urbains sur la commune et les communes adjacentes.

Dans les faits, les principales évolutions de trafic sur cette zone sont :

- Près de 400 véh/h supplémentaires le matin sur la M351 en direction de Strasbourg, entre les échangeurs de n°5 « Wolfisheim » et n°4 « Hautepierre » qui pour la plupart sortent de la M351 avant d'arriver à Strasbourg puisqu'il n'y a que 200 véhicules supplémentaires au bout de la M351.
- Près de 200 véh/h supplémentaires dans la traversée de Wolfisheim sur la M63 et ce malgré une augmentation du trafic très marquée également sur la M451 (environ 400 véhicules supplémentaires à l'heure de pointe du matin).
- Enfin, sur la route de Wasselonne, ce sont environ 150 véhicules en moins le matin en direction de Strasbourg.

Sur l'axe Wasselonne/Romains on constate :

- Une confirmation des analyses initiales réalisées dans le cadre du diagnostic d'un trafic de transit sur tout l'axe globalement très limité. En effet, il n'y a pas d'évolution générale et constante sur l'axe.
- Globalement, on observe une tendance plutôt à la baisse des flux sur l'axe, avec, comme déjà évoqué, une diminution du trafic sur la route de Wasselonne en direction de Strasbourg, mais également une baisse du trafic dans le sens est>ouest sur la route des Romains entre la M35 et la rue de l'Engelbreit. Là encore, il s'agit d'une conséquence de la mise en œuvre du nœud des Forges, qui offre une nouvelle desserte du secteur Hautepierre et du secteur des Forges depuis la M351, déchargeant ainsi le réseau viaire secondaire.

On est ici sur une évolution modérée du trafic avec donc 150 véhicules en moins sur Wasselonne en direction de Strasbourg le matin, et une centaine de véhicules en moins sur la route des Romains à l'approche de la rue de l'Engelbreit.

Sur les axes nord-sud on constate :

- Une forte augmentation du trafic en traversée d'Eckbolsheim via la rue du Canal et, dans une moindre mesure, la rue des Capucins (le taux d'évolution affiché est à relativiser au regard des flux y circulant aujourd'hui), du fait d'une attractivité de la connexion entre Lingolsheim et Hautepierre via le nouveau nœud des Forges. Les développements urbains sont aussi probablement à l'origine de ces évolutions du trafic (par exemple le modèle prévoit une augmentation de la population de 3% sur la commune d'Eckbolsheim entre 2019 et 2026, soit 3 fois plus que la moyenne du territoire de l'Eurométropole) ce qui explique que l'augmentation de trafic sur cet axe ne s'accompagne pas d'une diminution du trafic sur l'axe Schnokeloch/Comtes par exemple.
- Une très forte et logique augmentation du trafic sur la rue de l'Engelbreit qui devient avec la création du nœud des Forges un axe de distribution des flux dans le quartier, que ce soit en lien avec le Hohberg ou avec la ZA des Forges. On constate d'ailleurs bien une diminution du trafic sur la rue Jean Giraudoux, dont le rôle de connecteur entre le nord et le sud de la M351 perd de son attrait (beaucoup de sens uniques dans le quartier Hautepierre). Là aussi, il convient malgré tout de relativiser les taux d'évolution affichés sur la rue de l'Engelbreit puisque le modèle a tendance à sous-estimer le trafic actuel sur cette rue. Les taux d'évolutions mesurés le sont donc sur un flux de référence très faible d'où ces pourcentages importants.

En termes de volumes de trafic concernés on est sur les ordres de grandeur suivant :

- Environ 170 véhicules supplémentaires le matin sur la rue du Canal en direction du nord, qu'on retrouve pour moitié sur la rue des Capucins.
- Sur la rue de l'Engelbreit, l'augmentation de trafic est plus marquée, et pourrait être de l'ordre de 150 à 200 véhicules par sens. Néanmoins, ces taux d'évolutions sont, comme évoqué précédemment, liés à un faible niveau de trafic dans l'état actuel 2021 du modèle ce qui biaise quelque peu l'évolution. Par ailleurs, il apparaît qu'une part importante du trafic affecté sur cet axe par le modèle soit de la génération liée au quartier du Hohberg (possible réorganisation des principes d'accès décidée par le modèle du fait de la nouvelle offre viaire). Il faut donc voir ces valeurs comme un maximum probablement surestimé.

Le soir, certains constats présentés au regard des évolutions de flux du matin restent valables. Néanmoins, les évolutions sont globalement moins marquées.

Sur l'entrée ouest de l'Eurométropole on constate :

- Une augmentation du trafic en direction de l'ouest sur la M351, lié encore une fois au nœud des Forges qui offre cette nouvelle connexion des quartiers à cet axe hyper-structurant. En parallèle, les flux sur la route des Romains diminuent, principalement en sortie de Strasbourg.
- L'impact de la nouvelle bretelle est toujours sensible avec une augmentation du flux sur la M451 de 25%. Contrairement au matin, on ne constate pas d'évolution très marquée du trafic dans Wolfisheim, ni dans un sens, ni dans l'autre.

Traduit en termes de volumes, les résultats sont les suivants :

- Environ 250 véhicules supplémentaires sur la M351 en sortie de Strasbourg
- Environ 150 véhicules en moins sur la route de Wasselonne en entrée dans le giratoire M63/M451

Sur l'axe Wasselonne/Romains on constate :

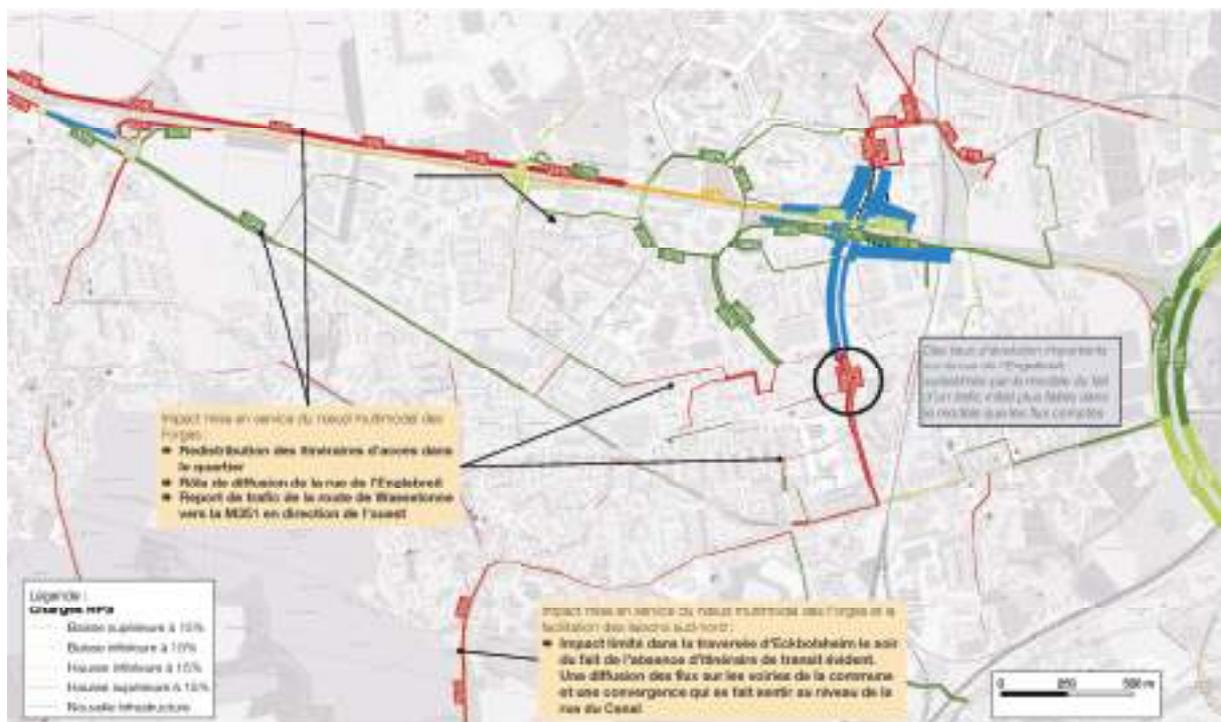
Assez peu d'évolution du trafic autre que celle identifiée précédemment à l'extrémité ouest de la route de Wasselonne.

Sur les axes nord-sud on constate :

- Une augmentation de trafic sur la rue du Canal en direction de Lingolsheim dans des proportions similaires à celle constatée le matin en sens inverse. Néanmoins, le sens unique sur la rue des Capucins induit des reports de trafic beaucoup plus diffus dans Eckbolsheim, sans qu'un itinéraire précis puisse véritablement être défini.
- La rue de l'Engelbreit est également sur des tendances similaires à celles du matin, mais les mêmes réserves sont à poser quant au faible flux initial pris en compte dans le modèle. Par ailleurs, les itinéraires de connexion au quartier du Hohberg sont bien visibles et indiquent qu'une part des flux supplémentaire de la rue de l'Engelbreit est bien lié à ce rôle de diffusion dans le quartier, voulu pour la nouvelle infrastructure qu'est le nœud des Forges.

Quantitativement, ce sont environ 200 véhicules de plus attendus sur la rue du Canal en direction du sud et entre 100 et 150 véh/h par sens sur la rue de l'Engelbreit.

Principales évolutions du trafic sur le secteur d'étude entre l'état de « référence 2026 » et l'état « actuel 2021 », à l'heure de pointe du soir



Conclusion – État de référence 2026 (sans tram Ouest) :

Plusieurs constats ressortent :

- Une diminution du trafic sur la route de Wasselonne, induite par un report sur la partie ouest de la M351. Sur la partie Est de la M351, l'évolution est au final assez limitée, voire légèrement à la baisse en considérant les flux double sens.
- La création du nœud multimodal des Forges permet par ailleurs de conforter le principe de desserte « en peigne » des quartiers Hautepierre, Poteries et Koenigshoffen, avec une diffusion

possible depuis la M351. Cette réorganisation locale des accès induit une diminution du trafic sur la rue Jean Giraudoux et les franchissements actuels de la M351, mais aussi des évolutions à la hausse ou à la baisse sur les voiries du quartier d'Hautepierre.

Logiquement, cette infrastructure entraîne également une augmentation du trafic sur la rue de l'Engelbreit du fait de la desserte du quartier du Hohberg depuis le nœud multimodal, mais également en lien avec la facilitation des mouvements nord↔sud entre le secteur Lingolsheim et le nord de la M351, notamment Hautepierre et le CHU, gros générateur de flux. Ce phénomène entraîne d'ailleurs une augmentation sensible du trafic dans Eckbolsheim à l'échelle de la journée.

État projet 2026 (avec tram Ouest)

Les enjeux de refonte du plan de circulation sur le périmètre du projet, et en particulier sur la partie strasbourgeoise de ce périmètre ont été clairement définis au démarrage de la mission.

Il s'agit principalement :

- D'apaiser la circulation globale, notamment en supprimant le transit actuellement présent sur la route des Romains, et le reporter modalement ou spatialement sur la M351.
- Développer les alternatives à la voiture dans l'accès à Strasbourg depuis l'ouest avec la mise en place d'une offre alternative : le tramway bien évidemment, mais également le vélo avec la création d'itinéraires est-ouest sur le secteur.
- D'intégrer les projets connexes sur le secteur à savoir notamment le nœud multimodal des Forges et quelques fermetures de voies est-ouest.

Véritable outil d'atteinte des objectifs établis du plan de circulation, le contrôle d'accès est une "vanne de réglage" du débit d'écoulement des flux automobiles. Il exerce un contrôle sur les conditions de circulation en amont d'un carrefour afin d'assurer la fluidité du réseau en aval ou de plafonner la saturation à des niveaux acceptables. Autrement dit, on ne laisse passer que les flux qu'on l'on souhaite et que l'on est en capacité de d'écouler sur le réseau viaire en aval.

Le contrôle d'accès permet de favoriser certains itinéraires et d'inciter ainsi au report spatial de la demande automobile (transit notamment), conformément aux objectifs affichés sur le secteur. Il est aussi un moyen d'encourager au report modal puisque les mouvements pénalisés sont, au moins en partie, reportables sur le tramway.

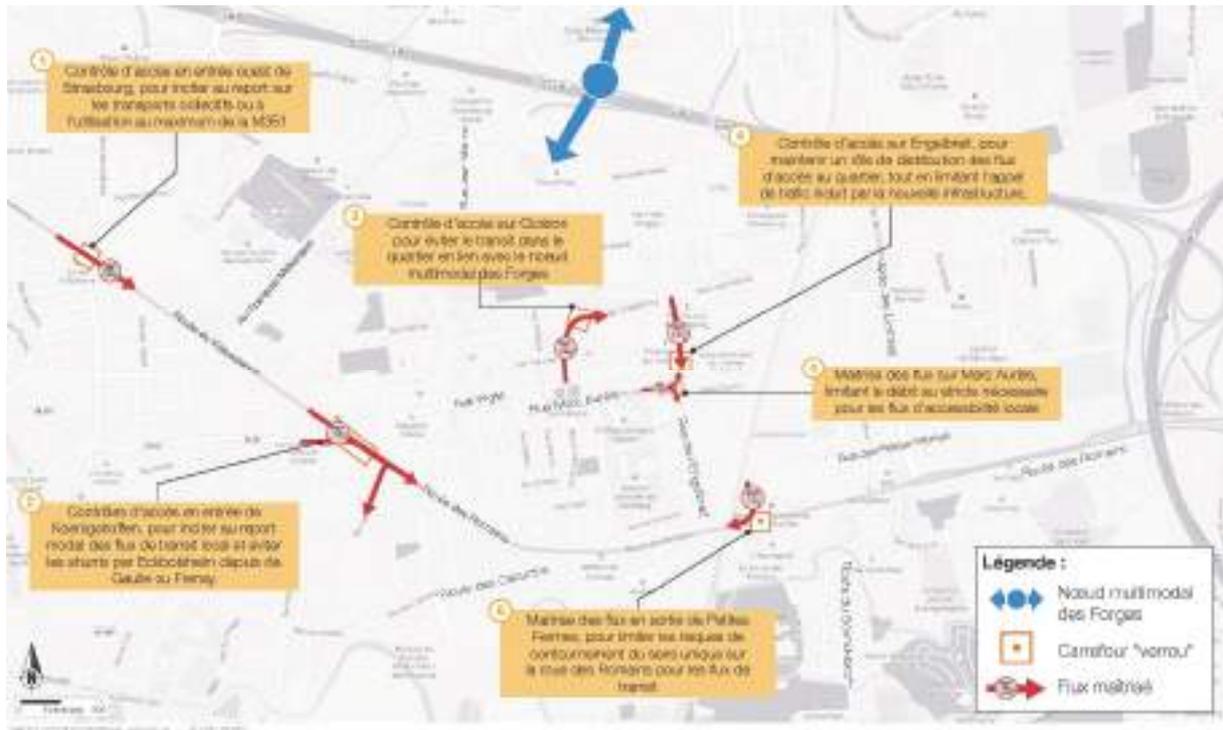
Il ne s'agit pas ici de créer de la congestion supplémentaire mais de maîtriser les points de contraintes afin de :

- maintenir des files d'attente aux endroits où elles gênent le moins, réduisant ainsi l'engorgement des réseaux urbains en aval ;
- inciter au report d'itinéraire sur des axes de niveau hiérarchique adapté (M351) ;
- minimiser de fait les effets négatifs de la congestion (pollutions localisées, nuisances sonores, blocage des bus ou d'accès riverains, etc.) dans les zones les plus denses ;
- proposer une offre alternative à la voiture concurrentielle, qu'il s'agisse du tramway, du REM ou encore du vélo.

Dans le cas présent, le maintien d'une continuité d'itinéraire sur la route des Romains dans le sens Ouest>Est impose la mise en place de contrôles d'accès (ou carrefours verrou) afin de limiter les flux sur l'axe Wasselonne/Romains.

La figure suivante présente les principaux carrefours « verrou » identifiés, permettant la mise en application de ce principe.

Stratégie de contrôles d'accès

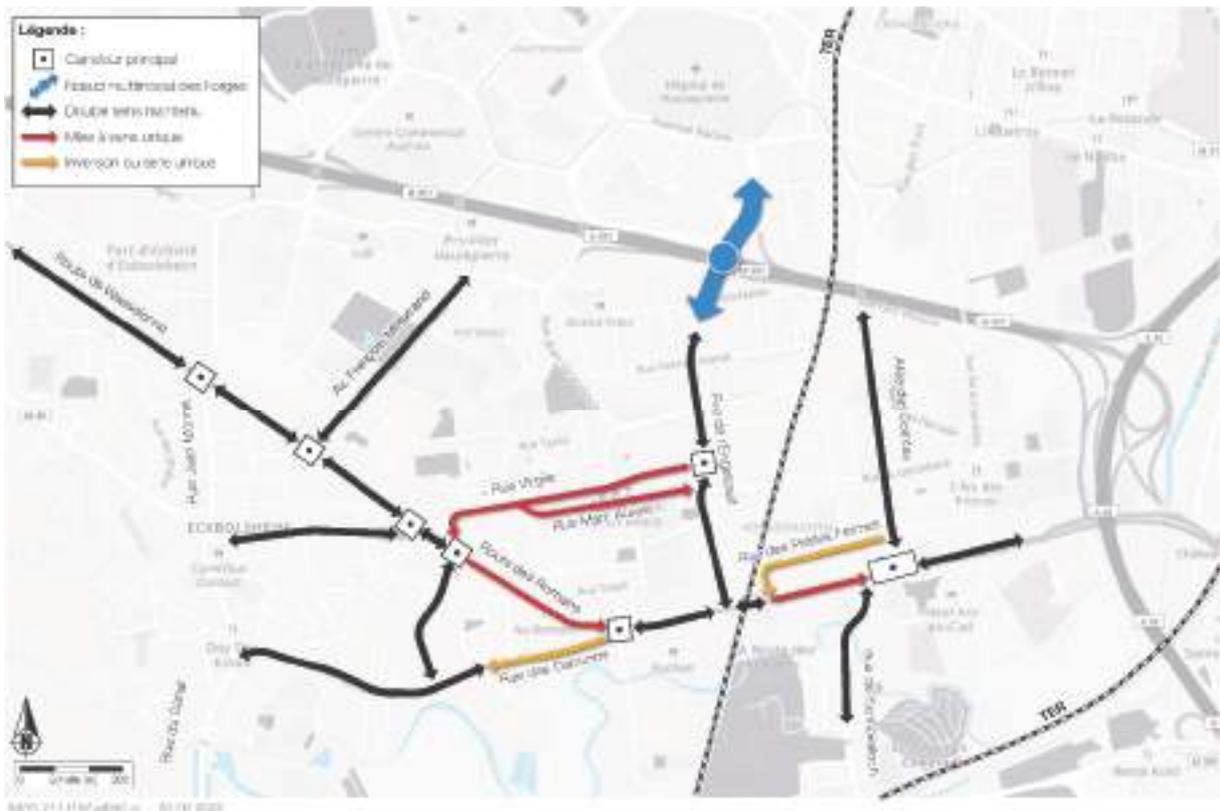


1. Le contrôle du trafic en direction de Strasbourg sur la route de Wasselonne se fera en partie « naturellement » sur cet axe puisque l'insertion du tramway impose une réduction de l'emprise automobile et donc une suppression des voies de présélection pour les tourne-à-gauche, entraînant nécessairement une forte baisse de la capacité des carrefours. Le carrefour « Jean Monnet/Wasselonne » est toutefois particulièrement ciblé pour maîtriser le trafic de transit du fait de son positionnement (premier carrefour majeur depuis l'ouest) et de la possibilité de gérer des files d'attente en amont.
2. Dans le paragraphe précédent, une augmentation sensible du trafic dans Eckbolsheim a été identifiée. Dans le but de limiter cette évolution, deux mesures principales sont à appliquer :
 - L'inversion de l'extrémité est de la rue des Capucins qui permet une limitation des flux en transit le matin ;
 - La maîtrise des flux depuis l'ouest et Eckbolsheim au niveau du nœud Romains/de Gaule/Terence/Fresnay.
3. Pour éviter tout transit dans le quartier du Hohberg, pour l'accès à la ZA des Forges (déjà en pratique aujourd'hui, via la rue Virgile) voire au nœud multimodal des Forges, un « verrou » sera mis en place au niveau du carrefour Cicéron/Giraudoux.
4. L'appel de trafic nord-sud induit par le nœud multimodal des Forges, doit être maîtrisé dans les deux sens. Si depuis le sud, la maîtrise des flux est gérée selon le verrou détaillé au point n°2, depuis le nord, le verrou sera placé au niveau du carrefour Engelbreit/Virgile. Un second verrou existera par ailleurs au niveau de la station Engelbreit (située sur un site mixte, elle va nécessairement induire une gêne à la circulation incitant les usagers à se reporter sur des axes plus appropriés). A noter que le contrôle d'accès sur ce secteur est essentiel pour limiter le risque de transit au travers d'Eckbolsheim le soir.
5. Au débouché de la rue Marc Aurèle, le trafic sera limité fortement. En effet, si cet axe devient un axe essentiel à la desserte locale du Hohberg du fait de la mise en sens unique de la rue Virgile, il est

toutefois indispensable de limiter le temps de vert alloué en sortie de cette rue au strict nécessaire à l'accessibilité locale, afin de s'affranchir du risque de contournement du verrou « Cicéron/Engelbreit » par la rue Marc Aurèle.

6. Enfin, un dernier carrefour verrou sera mis en place au niveau du débouché de la rue des Petites Fermes. Il s'agit ici d'éviter le contournement de la mise en sens unique de la route des Romains par la rue des Petites Fermes. Là encore, cette rue étant indispensable pour permettre le bouclage des flux d'accessibilité locale, il s'agira de limiter le temps de vert au temps nécessaire à l'écoulement des flux locaux.

La figure ci-dessous présente le futur plan de circulation sur le territoire de Strasbourg.



Les points forts de ce nouveau plan de circulation sont :

- La mise en sens unique de la route des Romains entre la rue Terrence et la rue des Capucins, permettant de casser la continuité d'itinéraire en sortie de ville.
- De la même manière, seul le sens d'entrée de ville est encore possible entre la rue des Petites Fermes et la rue du Schnokeloch. Le bouclage pour les flux locaux est assuré par la re des Petites Fermes, inversée.
- La rue des Capucins est inversée ce qui permet
 - o d'une part de faciliter l'accessibilité locale et les bouclages avec le sens unique de la route des Romains ;
 - o d'autre part de limiter le transit au travers d'Eckbolsheim le matin, la contrainte du flux retour étant assurée par d'autres moyens (contrôles d'accès explicités précédemment).
- Enfin, la rue Virgile est mise en sens unique pour permettre de gagner les emprises nécessaires à l'insertion du tramway. Le sens est>ouest est retenu pour :
 - o Assurer le bouclage par rapport à la route des Romains
 - o Supprimer le shunt d'accès à la ZA des Forges depuis l'ouest.

En parallèle, la rue Marc Aurèle est mise en sens unique ouest>est pour faciliter les bouclages internes au quartier du Hohberg. Une nouvelle connexion entre la rue Virgile et la rue Marc Aurèle est d'ailleurs offerte à proximité du carrefour avec la rue Horace.

Ce plan de circulation permet de maintenir une connexion entre les deux parties de Koenigshoffen, tout en supprimant le transit de sortie de ville. Comme précisé au paragraphe précédent, le flux d'entrée de ville, s'il est toujours physiquement possible, sera fortement contraint par la régulation des carrefours.

En comparaison avec l'état de « référence 2026 », la mise en service du tramway sur la route des Romains mais aussi la mise en place des mesures d'accompagnement (apaisement, mises à sens unique...) consolident l'apaisement du secteur avec une diminution confortée du trafic sur la route des Romains, mais aussi sur une majorité de grands axes de circulation, faisant l'objet aujourd'hui d'une part importante de trafic de transit.

Evolution des flux par rapport à la situation de référence 2026 à l'heure de pointe du matin

Des report de trafic locaux sont observés du fait des nouveaux plans de circulation, mais ils restent limités. La figure ci-dessous présente l'évolution du trafic, à l'heure de pointe du matin, entre l'état de référence 2026 (sans tramway) et l'état projet 2026 (avec tramway). Il s'agit d'exports des modélisations macroscopiques.

Sur l'entrée ouest de l'Eurométropole on constate :

- Les mesures de contrôle d'accès induisent une nouvelle diminution du trafic sur la route de Wasselonne, sensible dans les deux sens désormais. Néanmoins, cette diminution ne ressort que peu sur la M351 : le report de trafic apparaît donc plutôt modal (vers le tramway) que spatial. Un zoom spécifique sur cette problématique est prévu dans la suite du document.
- Les mesures de maîtrise du transit dans Wolfisheim sont peut-être trop légères : il n'y a pas d'évolution des flux sur la M63 (pas d'apaisement marqué de la traversée de la commune).

Traduits en termes de volumes, les résultats sont les suivants :

- Sur la M351, a priori peu d'évolution supplémentaire de trafic, on est donc sur les volumes attendus en état de référence hors tramway.
- Même constat sur la M63, avec toujours 200 véhicules supplémentaires par rapport à l'état actuel, les mêmes que dans l'état de référence sans tramway.
- Sur la route de Wasselonne, le trafic a considérablement baissé, avec par exemple au droit de la ZA Eckbolsheim un trafic qui a encore perdu, par rapport à l'état de référence, une centaine de véhicules sur l'heure en direction de Strasbourg, et le double dans l'autre sens (ces flux qui semblent toutefois liés à des problématiques d'accessibilité à la ZA et ne se retrouvent pas sur la partie ouest de la route de Wasselonne).

Sur l'axe Wasselonne/Romains on constate une diminution globale du trafic, à l'exception du tronçon situé entre la rue Terence et la rue des Capucins. En effet, ce tronçon permettant le bouclage avec le sens unique de la rue Virgile et le sens unique inversé de la rue des Capucins, il concentre nombre des flux d'accès locaux au secteur. Ainsi, ce sont plus de 150 véhicules en moins à l'heure de pointe du matin sur le pont des Romains en direction de l'ouest, et 200 véh/h dans l'autre sens (comparaison entre « Référence 202 »6 sans tramway et « Projet 2026 »). Sur le tronçon entre la rue Terence et la rue des Capucins, ce sont 200 véh/h supplémentaires dans le sens ouest>est par rapport à l'état de référence 2026, mais 300 de moins en sens inverse (le sens supprimé). Au final, le trafic double sens sur la rue est donc en baisse.

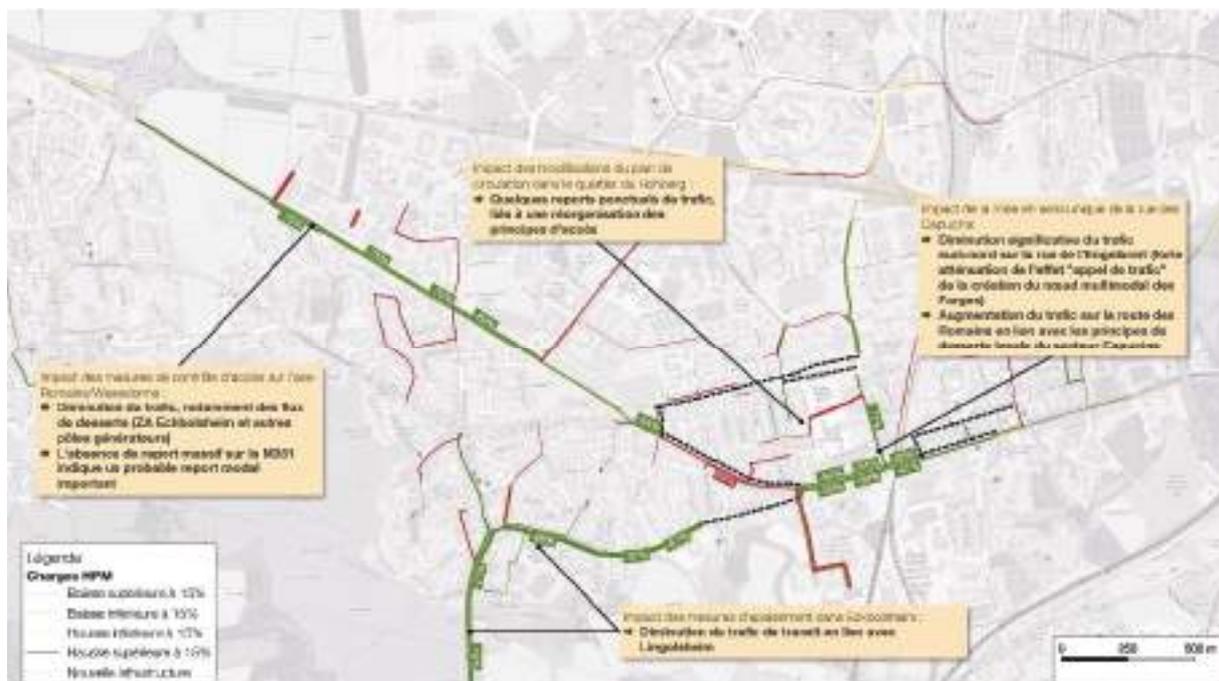
Sur les axes nord-sud on constate l'efficacité des mesures de limitation des flux en traversée d'Eckbolsheim avec une réduction sensible du trafic sur la rue du Canal et la rue des Cerises. L'évolution du trafic sur la rue des Capucins ne ressort pas du fait du principe de représentation, mais les niveaux

attendus, dans le sens est>ouest représentent 1/3 du trafic attendu dans le sens ouest>est en état de Référence 2026.

La coupure du flux sud>nord est effective sur la rue de l'Engelbreit où les niveaux de trafic en direction du nœud des Forges redescendent aux niveaux actuels.

Au sein du quartier du Hohberg on constate une redéfinition des itinéraires d'accès au quartier. L'absence d'évolution sur des itinéraires de transit complets indique qu'il s'agit bien de flux locaux, distribués différemment. Sur la rue Virgile, le trafic est>ouest augmente évidemment par rapport à la situation actuelle et la situation de référence 2026, mais le flux total double sens sur la rue est inférieur (suppression notamment des pratiques de shunt via Virgile et Cicéron pour accéder à la ZA des Forges ou à HautePierre).

Principales évolutions du trafic sur le secteur d'étude entre l'état de « projet 2026 » et l'état « référence 2026 », à l'heure de pointe du matin



Evolution des flux par rapport à la situation de référence 2026 à l'heure de pointe du soir

Sur l'entrée ouest de l'Eurométropole on constate les mêmes tendances sur l'entrée ouest que pour l'heure de pointe du matin avec des niveaux de trafic qui baissent dans les mêmes proportions par rapport à la situation de référence, mais sans impact majeur constaté de la M351.

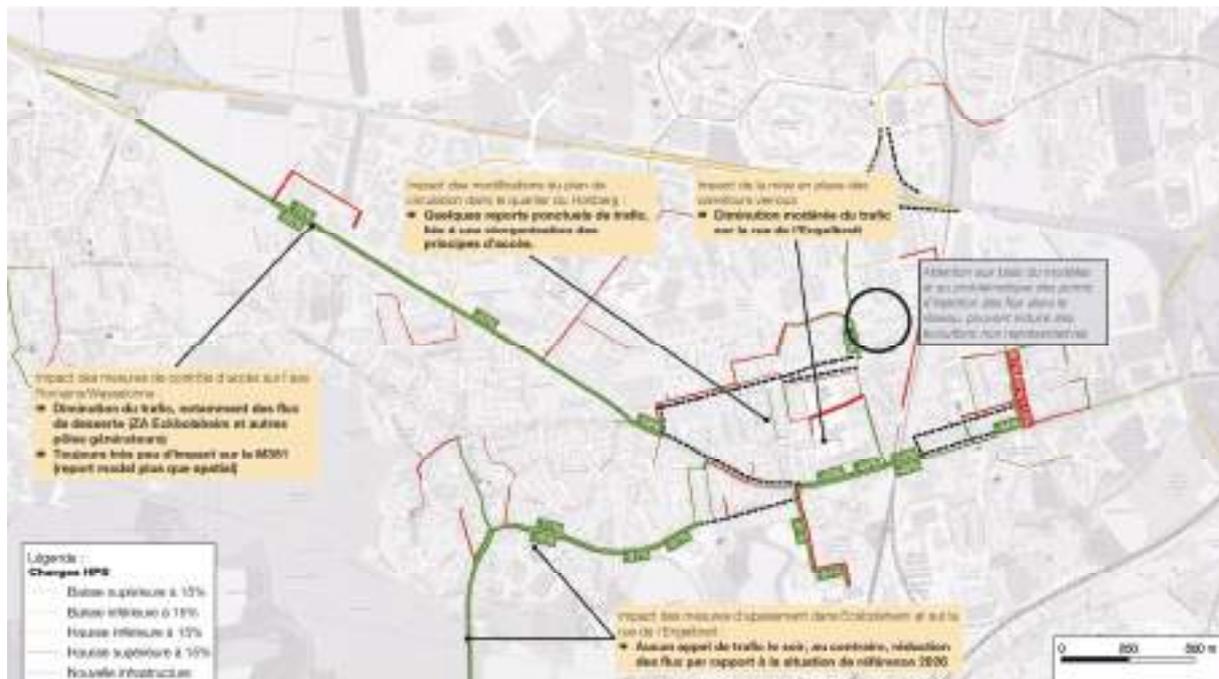
Sur l'axe Wasselonne/Romains on constate là encore, les tendances sont similaires, avec une baisse globale, et une tendance à la hausse sur le tronçon entre la rue Terence et la rue des Capucins. Cette hausse est toutefois plus modérée le soir une centaine d véhicules en plus sur l'entrée de ville par rapport à la situation de référence, mais 600 véhicules en moins en sortie de ville.

Sur les axes nord-sud on constate une diminution plus légère des flux sur la rue de l'Engelbreit, principalement sur le sens nord>sud. L'appel de trafic sur la rue des Capucins est évité. En effet, si la représentation ne permet pas de mettre en évidence cette valeur, le flux attendu le soi dans le sens est>ouest en moitié moindre que celui actuellement présent dans l'autre sens (la comparaison avec l'état de référence 2026 laisse apparaître de écarts encore plus importants).

Au sein du quartier de Hohberg on constate les mêmes phénomènes que le matin : si les flux sont répartis différents entre les axes et entre les sens, les volumes globaux en présence restent plus ou moins constants.

Sur la rue des Petites Fermes on constate une légère augmentation du trafic par rapport à l'état actuel ou l'état de référence : +40%. Cet axe est un peu plus impacté le soir que le matin, mais les flux considérés restent mineurs, notamment grâce à la mise en place d'un carrefour verrou à la connexion sur la route des Romains.

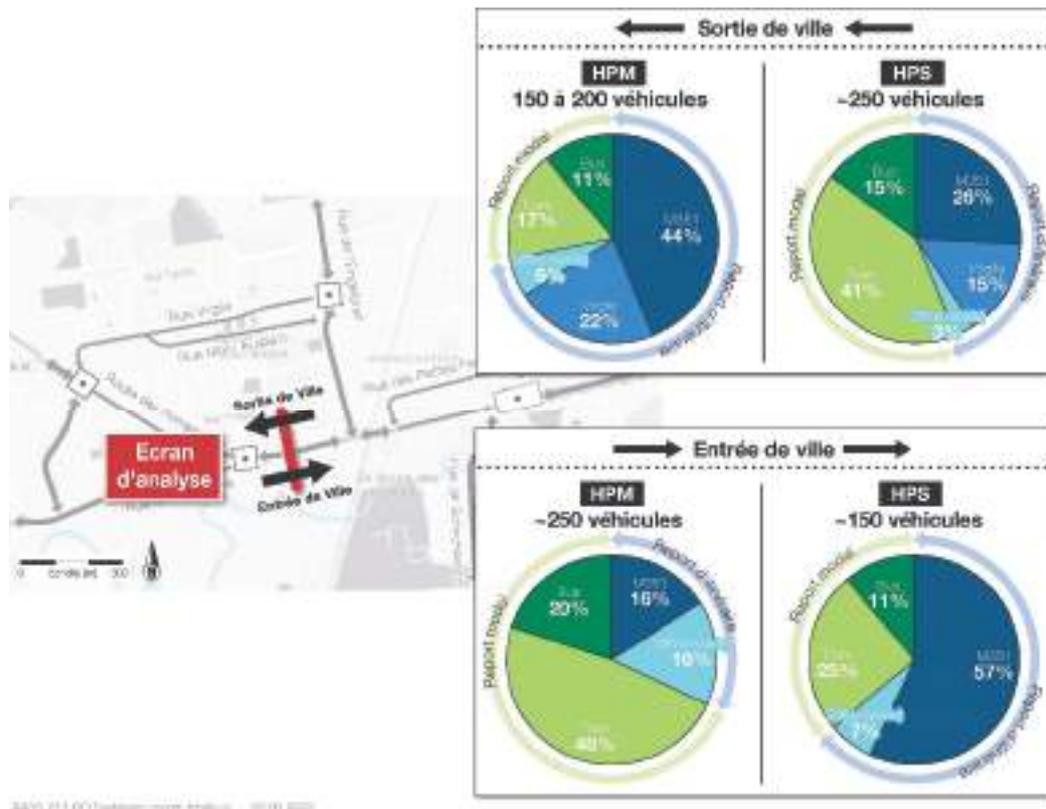
Principales évolutions du trafic sur le secteur d'étude entre l'état de « projet 2026 » et l'état « référence 2026 », à l'heure de pointe du soir



Reports induits par le projet (comparaison état de référence 2026 / état projet 2026)

L'exploitation du modèle macroscopique permet d'identifier les grandes tendances de report des flux automobiles entre l'état de référence 2026 et l'état de projet 2026. A titre d'exemple sont présentés des ébauches de répartition des flux de circulant plus sur la route des Romains, sur le tronçon entre la rue des Capucins et la rue de l'Engelbreit.

Grandes tendances de report des flux entre l'état « projet 2026 » et l'état « référence 2026 » (Source : exploitation du modèle macroscopique)

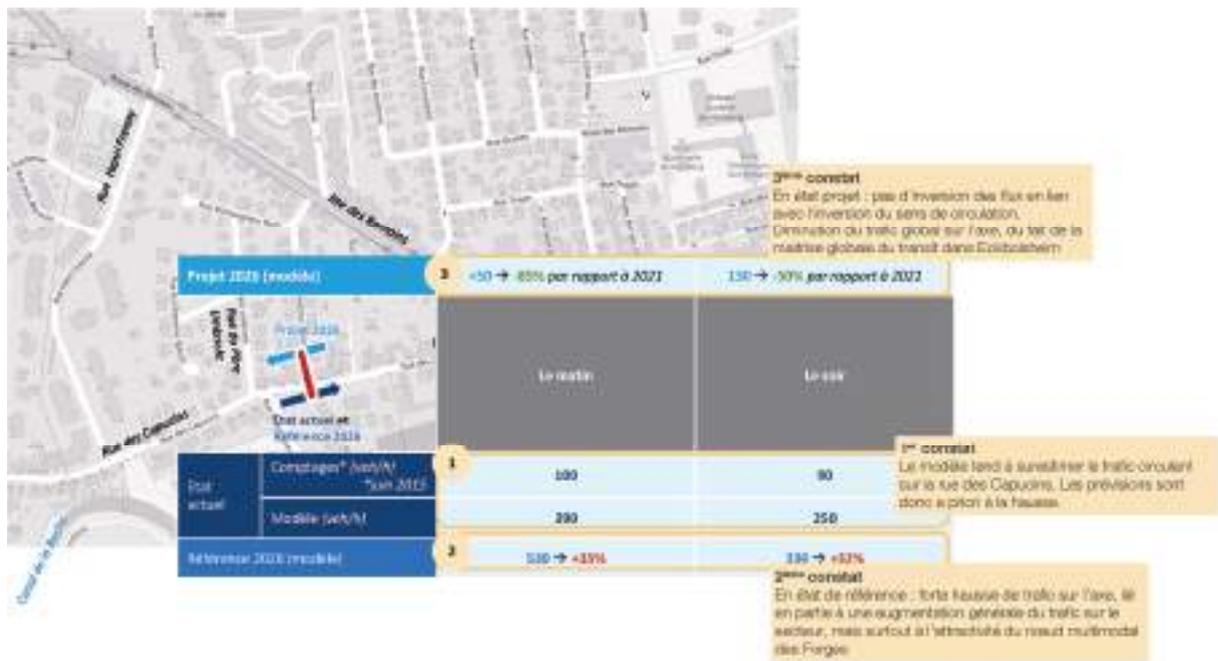


- Le premier constat est qu’on identifie deux grandes tendances de reports : les flux de pendulaires résidents à l’extérieur de Strasbourg et se rendant a priori dans le cœur de Métropole pour leur journée de travail, et les flux inverses, des pendulaires se rendant dans l’ouest pour la journée.
- Si la première catégorie se reporte très massivement sur les transports collectifs (55% à 70% de report modal identifié selon l’heure de pointe), la seconde opte plutôt sur du report d’itinéraire.
- Le report sur les transports collectifs s’observe majoritairement :
 - pour les usagers venant des communes de l’ouest, sur la nouvelle ligne de tram F (l’analyse tient compte des reports sur le tram F depuis les autres lignes de transport du réseau de référence, à savoir principalement la ligne de tram D, et la ligne de bus 4)
 - pour ceux venant plutôt du sud (Lingolsheim), sur la future ligne 13 du réseau de bus (ligne nord-sud, passant par rue du Schnokeloch)
- Sur les reports d’itinéraires, il n’y a pas véritablement d’itinéraire clair de report mais :
 - L’utilisation de la M351 est légèrement accrue, pour des flux en lien avec le centre-ville ou la M35, mais également un rabattement plus marqué du nœud multimodal des Forges.
 - Les reports sur la rue Virgile ne concernent que des flux d’accessibilité très locale uniquement (il n’y a pas d’augmentation globale des flux sur cet axe)
 - Dans les itinéraires plus diffus, on identifie dans une faible mesure, et uniquement pour les flux à destination du centre-ville ou de la M35, une légère augmentation du trafic sur le secteur Ostwald/Montagne Verte. La sollicitation de cet itinéraire reste toutefois limitée car la route de Schirmeck est déjà, en état de référence, à saturation.

Zoom sur les évolutions sur le secteur Capucins

Du fait d’inquiétudes soulevées quant à l’inversion de la rue des Capucins, une analyse spécifique a été réalisée sur le secteur sur la base du modèle. Les principaux résultats sont présentés ci-après.

Analyse spécifique sur la section en sens unique de la rue des Capucins



Il convient tout d'abord de préciser que le modèle surestime les trafics sur cette section. En effet, les flux affichés en état actuel sont sensiblement supérieurs à ceux comptés en 2015 (comptages automatiques en section) et en 2021 (flux déduits à partir du comptage réalisé au niveau du carrefour Capucins/Romains/Mentelin). Si le modèle macroscopique est calé à l'échelle du périmètre d'étude, il s'agit d'ici d'une singularité qu'il convient de prendre en compte : ce sont les évolutions relatives qui doivent être considérées et analysées, plus que les valeurs absolues affichées par le modèle.

Cette analyse montre clairement que l'inversion de la rue des Capucins, dans les conditions générales de maîtrise du trafic envisagées sur le secteur, ne donne pas lieu à un appel massif de trafic sur cet axe, y compris le soir. En effet, si l'inversion de la rue pourrait permettre d'offrir un itinéraire attractif entre le nord de la M351 et le sud d'Eckbolsheim, plusieurs mesures de maîtrise du trafic sont à prendre en compte :

- Sur la rue de l'Engelbreit, le trafic est contraint du fait notamment de la station tramway en site mixte. L'utilisation du nœud multimodal des Forges pour du grand transit devient donc moins attractive.
- La mise en sens unique de la route des Romains à l'est des voies ferrées limite fortement le risque d'un afflux par cet itinéraire de véhicules en transit en sortie de Strasbourg.
- Sur la rue du Canal, à la sortie d'Eckbolsheim, la mise en place de carrefours « verrou » doit là encore permettre de dissuader les pratiques de transit pour les flux sans lien avec la commune.

Ainsi, bien que le transit nord-sud au travers d'Eckbolsheim soit physiquement possible, les mesures prises de maîtrise du transit permettront de limiter le flux sur la rue des Capucins au strict nécessaire à l'accessibilité locale. Ce constat est valable le matin évidemment, mais également le soir où le flux attendu, et malgré l'inversion, sera clairement plus faible que celui circulant aujourd'hui sur la rue des Capucins.

Conclusion – État projet 2026 (avec tram Ouest) :

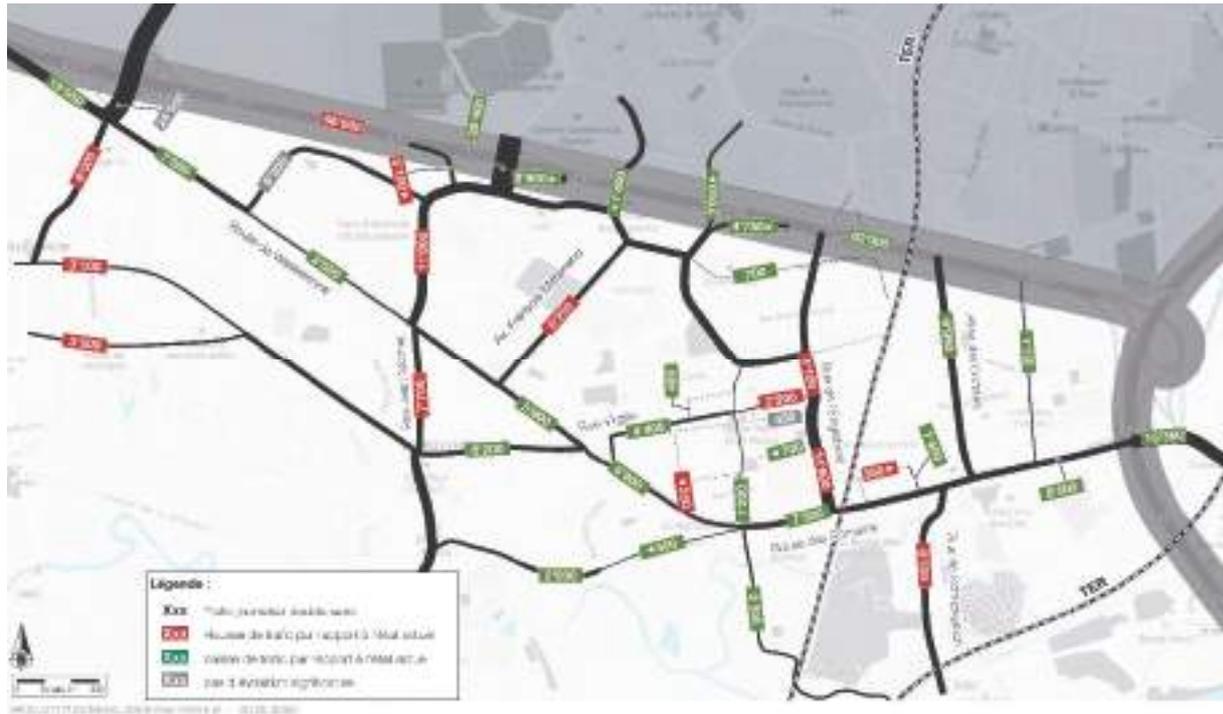
La figure suivante présente l'évolution globale, entre 2021 et 2026 en situation de projet, du trafic à l'heure de pointe du matin, sur le périmètre.

La baisse du trafic sur l'axe Romains/Wasselonne et la traversée d'Eckbolsheim ressort bien, de même que l'apaisement de la rue Virgile.

La limitation du transit au travers d'Eckbolsheim apparait également, conformément aux analyses menées précédemment : la rue des Capucins et la rue des Cerises deviennent un axe de desserte du quartier.

Enfin, on notera l'accroissement de trafic en traversée de Wolfisheim sur la M63, et ce malgré la réalisation de la nouvelle bretelle de connexion à la M351. Cet accroissement, en lien a priori avec les évolutions démographiques du secteur pourra probablement être limité par la mise en œuvre de mesures plus restrictives au niveau du plan de circulation.

Charges de trafic journalière à la mise en service du tram (horizon 2026) et évolution par rapport à l'état « actuel »

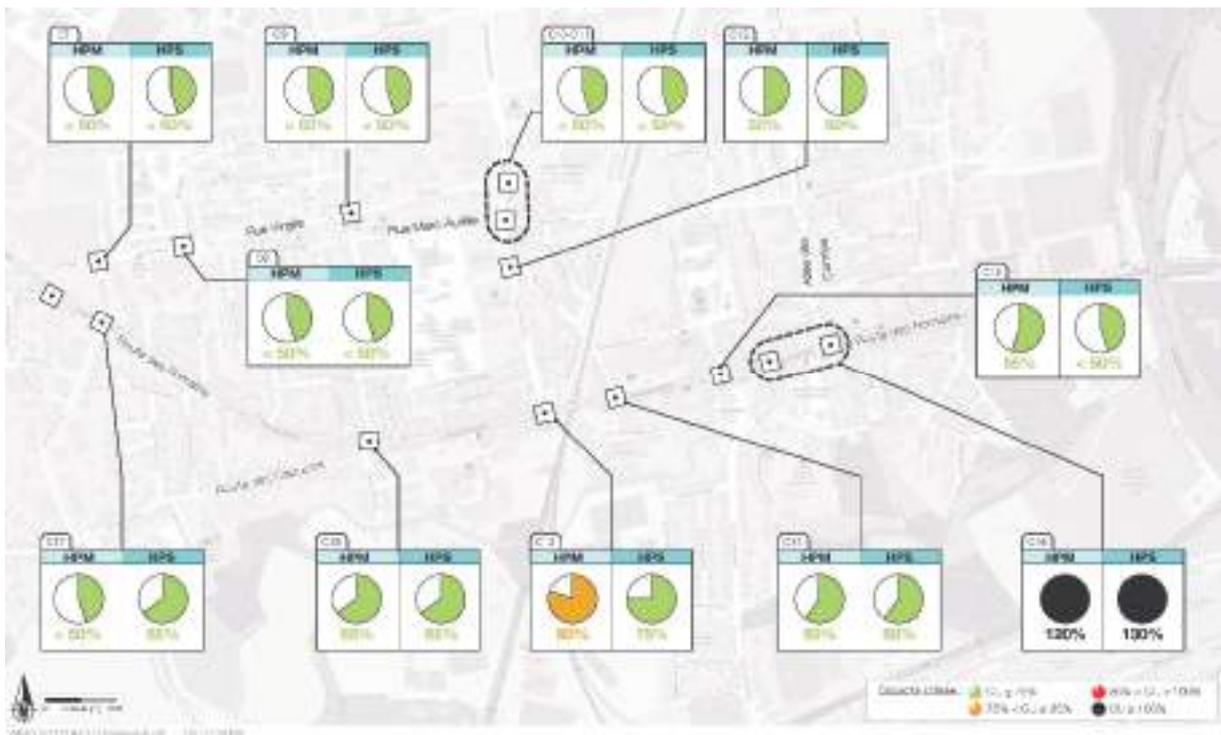
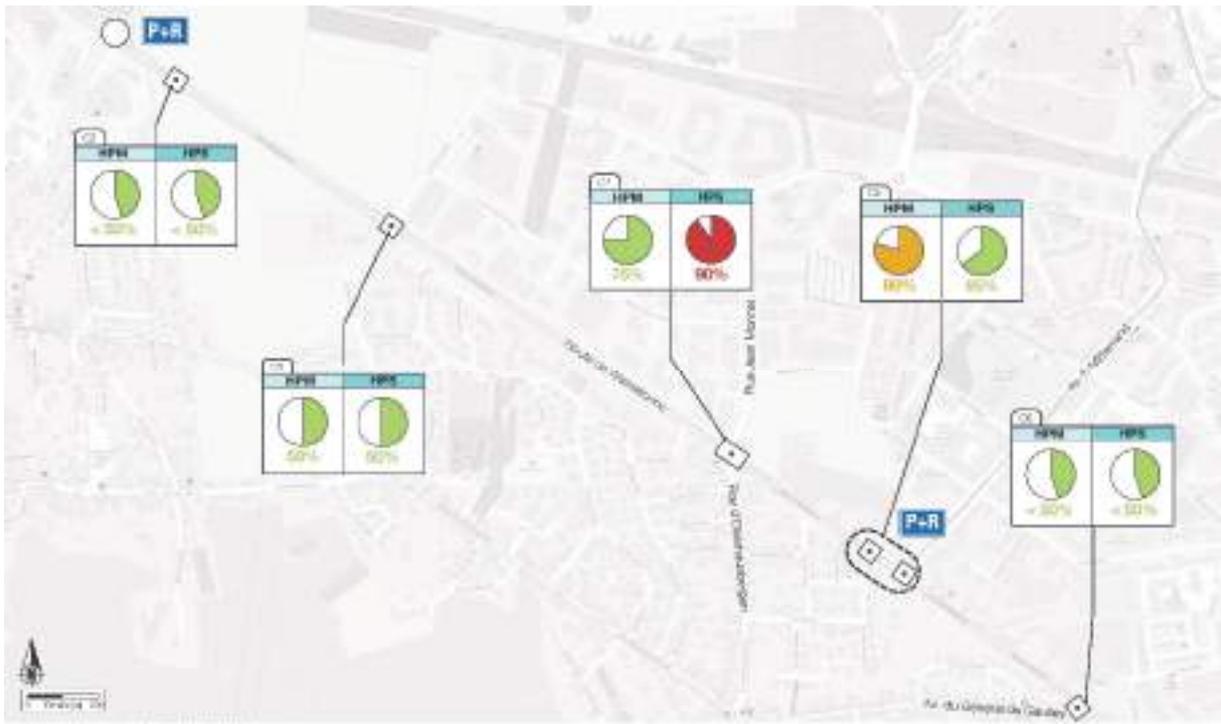


Fonctionnement des carrefours (capacités utilisées)

Les capacités utilisées des carrefours sont basées sur :

- les charges de trafic de dimensionnement ;
- le calibrage automobile et les principes de fonctionnement de chacun des carrefours. Ces éléments sont précisés sur chacune des "fiches-carrefour" présentées au chapitre dédié.

La capacité utilisée représente le rapport entre la demande et l'offre pour un fonctionnement donné et une longueur de cycle définie. Les volumes de trafic sont ramenés à un cycle de feux. La demande consiste en l'addition des temps de vert nécessaires par cycle. L'offre est la longueur du cycle disponible soustrait des temps perdus (temps interverts).



Il apparaît que :

- Globalement, les carrefours fonctionnent bien, du fait principalement de la limitation des flux sur le périmètre.
- Le carrefour principal de sortie de la ZA est très fortement sollicité le soir. En cause notamment le flux très important au débouché de la rue Jean Monnet, et l'absence de stockage des véhicules en « tourne à gauche » qui impose un fonctionnement en 3 phases. Néanmoins, il n'y a pas de difficulté majeure sur ce carrefour qui est un carrefour verrou (donc prévu pour limiter l'écoulement des flux).
- Le carrefour Engelbreit/Romains est également assez sollicité le matin. Là encore, cette situation n'est pas problématique car ce niveau de charge est en cohérence avec la volonté de limiter le transit

sur la route des Romains, notamment le trafic venant de l'ouest (dont le temps de vert sera donc de fait limité)

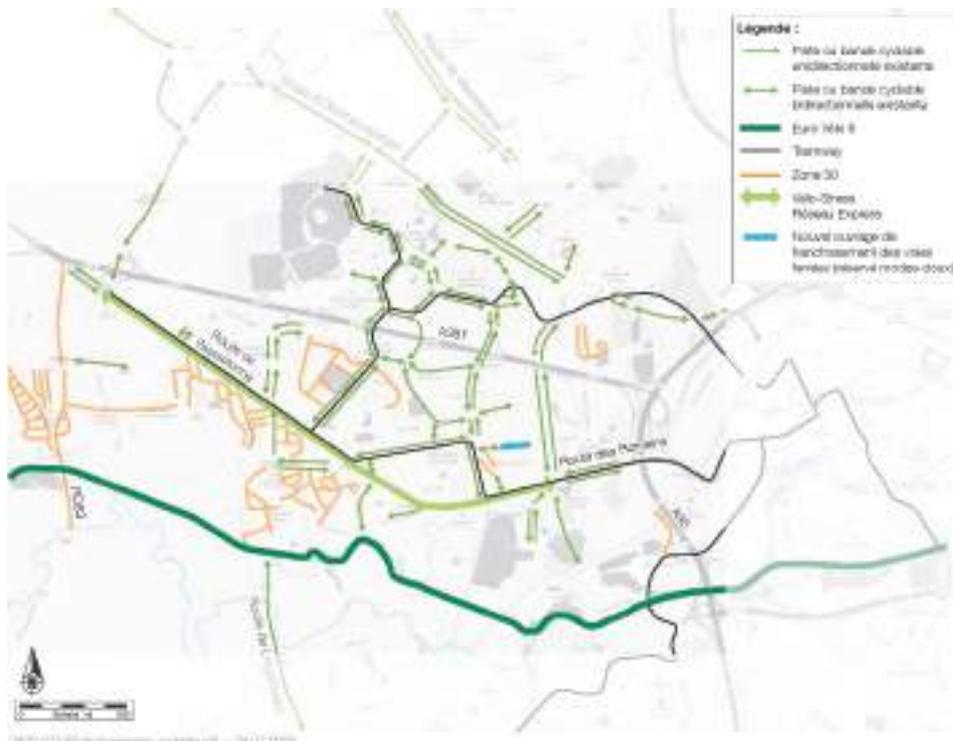
- Le carrefour Comtes/Schnokeloch est à saturation le matin et le soir. En cause, le fonctionnement complexe de cette baïonnette, couplée à un site mixte, qui impose un fonctionnement en 4 phases. Des pistes de solutions sont envisageables et précisées par la suite, dans le chapitre dédié au fonctionnement des carrefours régulés.

4.3. Les vélos

Conformément aux orientations du PAMA et de la loi LOM, de nombreux aménagements cyclables ont été créés ou modifiés sur le secteur d'étude.

- Bien évidemment, la création/maintien, d'un aménagement cyclable continu sur l'ensemble du linéaire de l'extension
- La création d'une piste cyclable bidirectionnelle structurante le long de la route des Romains, depuis le terminus actuel « Comtes » jusqu'au terminus futur « Wolfisheim », s'intégrant au réseau express « VéloStras ». Il s'agit, sur le périmètre d'intervention, d'établir une piste cyclable bidirectionnelle, sur le sud de l'axe Wasselonne/Romains, de Wolfisheim à l'allée des Comtes. Si un aménagement de ce type existe déjà sur la route de Wasselonne, le projet sera l'occasion de supprimer les discontinuités aujourd'hui rencontrées sur cet itinéraire (basculement d'une chaussée à une autre par exemple).
- La création d'une liaison cyclable et piétonne interquartier au nord entre Koenigshoffen Ouest et Est, reliant la rue Virgile et la rue du Rail via un nouvel ouvrage de traversée des voies ferrées, ce qui permettra un maillage assez régulier des traversées des voies ferrées : sur les 2 km de distance entre le canal de la Bruche et la M351, 4 traversées seront accessibles pour les cycles, dont :
 - deux réservées aux modes-doux (nouvel ouvrage et rue Paul Verlaine)
 - une avec du trafic automobile très fortement réduit voire supprimé (chemin de Groessroetig)
 - une avec un trafic qui restera significatif bien que fortement réduit, mais équipé d'une piste bidirectionnelle continue (pont des Romains).

Plan des aménagements cyclables à l'horizon de mise en service du tramway



4.4. Les piétons

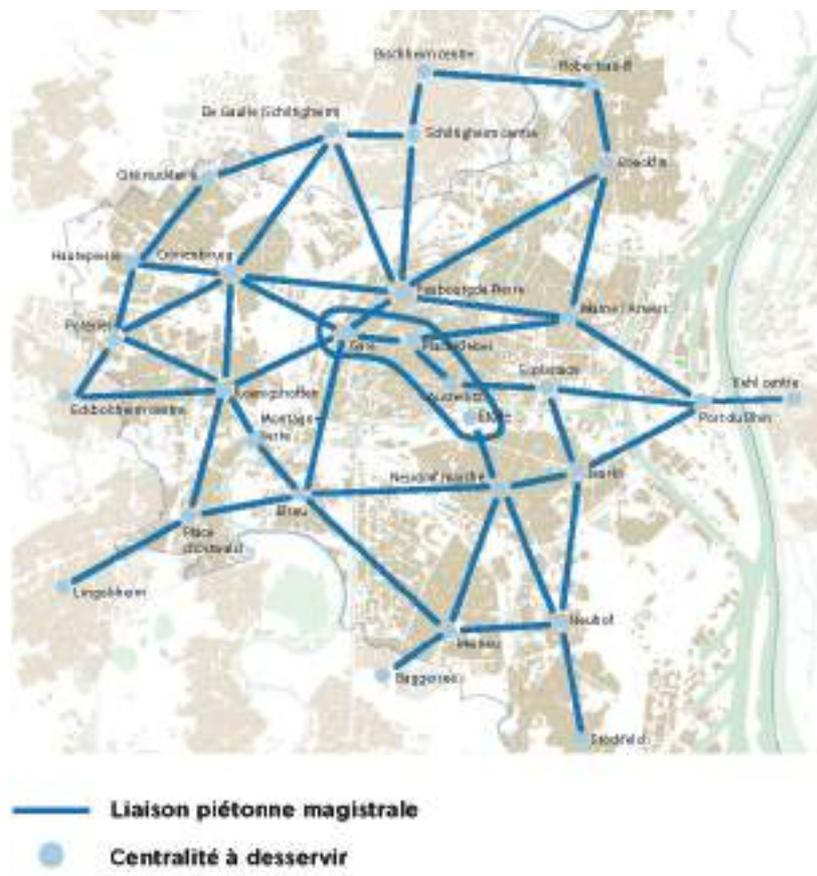
Le Plan d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA) de Mars 2019 de l'Eurométropole fait suite aux schémas directeurs vélo et vise à promouvoir de façon concomitante la pratique du vélo et de la marche. Les deux objectifs phares de ce document sont :

- Faire progresser la part modale de la marche de 33% en 2019 à 37% en 2030 ;
- Faire progresser la part modale du vélo de 8% en 2019 à 16% en 2030 ;

Et donc concomitamment de réduire la part modale automobile de 38% en 2019 à 30% en 2030.

Le projet d'extension de la ligne de tram F tient compte de ces orientations, dans la définition des aménagements cyclables et piétons. Sur le périmètre d'intervention, il s'agit donc de proposer des aménagements piétons conformes au degré d'ambition affiché dans le PAMA pour le réseau magistral pour les connexions entre Koenigshoffen et Eckbolsheim, ou encore la quartier Poteries.

Réseau piéton magistral source : PAMA 2019

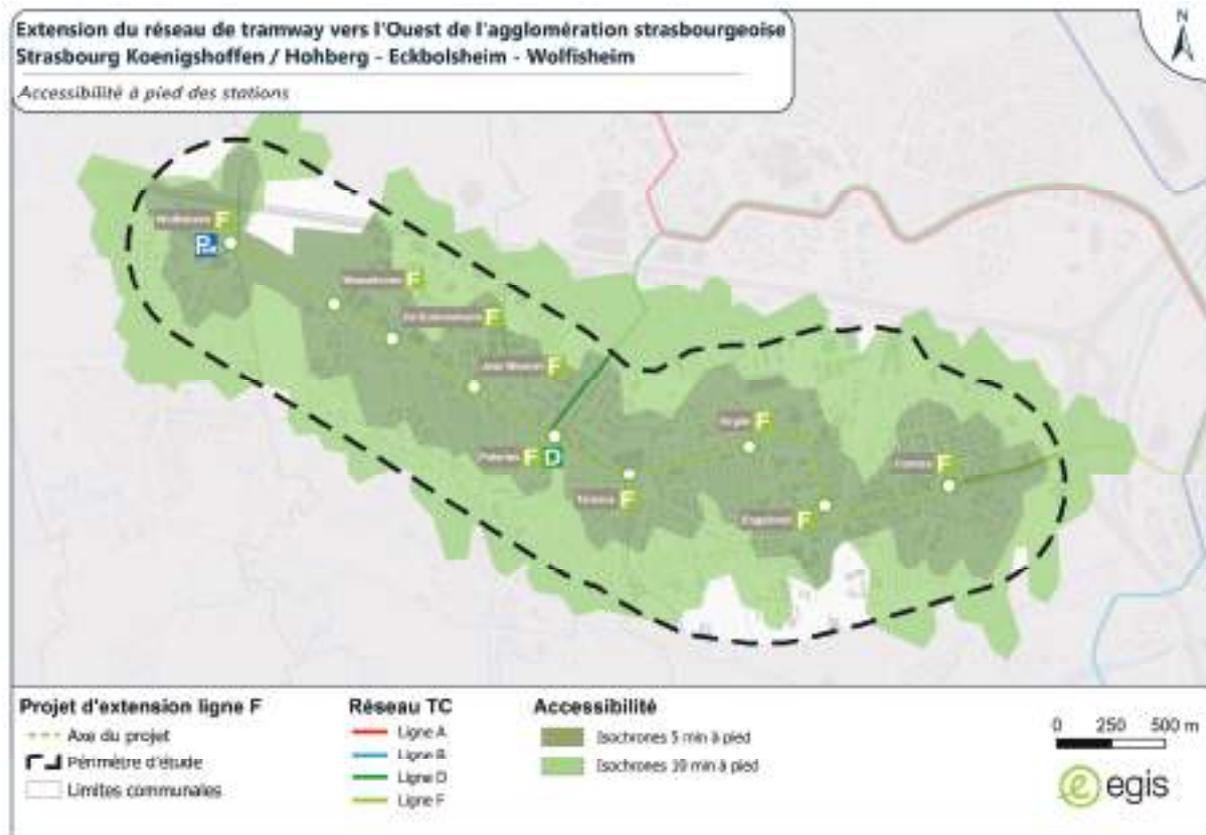


Le développement de la marche, par la réalisation d'aménagements piétons de qualité est un élément essentiel du projet puisqu'il permet :

- D'accompagner la maîtrise du trafic routier par le développement des pratiques alternatives à l'usage de l'automobile pour les déplacements de proximité (interne au quartier) ;
- De favoriser l'usage des transports collectifs (tramway en premier lieu mais également les bus) en facilitant l'accès aux stations. En effet, la carte suivante présente les secteurs situés à moins de 5 ou 10 minutes de marche d'une station de la ligne de tramway. On constate que le potentiel desservi est particulièrement significatif : l'ensemble du quartier du Hohberg, la ZA d'Eckbolsheim, l'ensemble de la route des Romains, ou encore le secteur Capucins. A ce titre, les abords de stations seront traités avec attention, pour sécuriser les accès et offrir autant que possible un dimensionnement confortable des trottoirs aux abords des quais.

Enfin, une dernière liaison a été intégrée aux réflexions puisque l'amorce a été incluse dans l'emprise du projet, il s'agit de la connexion entre la station « ZA Eckbolsheim » et le Zenith, offrant ainsi à cet équipement une option supplémentaire de desserte en transports collectifs.

Accessibilité piétonne aux stations



4.5. Le stationnement de proximité

L'analyse de l'offre de stationnement actuelle a été réalisée sur les relevés d'offre de et a été présentée dans le diagnostic.

Sur la quasi-totalité du périmètre, l'offre sur voirie est non réglementée (gratuite et non limitée dans le temps). Une exception : le parking de la mairie annexe de Koenigshoffen, le long de la route des Romains, sur lequel environ la moitié des places est réglementée en zone bleue. Le secteur pris en compte totalise environ 420 places (dont 9 places de livraisons/transport de fonds, 7 places PMR et 2 places taxis), dont deux poches de stationnement public de 14 et 35 places.

Les impacts du projet sur l'offre en stationnement, au stade AVP, sont détaillés dans le tableau suivant.

	Etat actuel (nb de places)	Projet (nb de places)	Bilan
Route des Romains (entre Mitterrand et Virgile)	33	13 (courte durée) +1PMR	20 places en moins, + nouvelle gestion
Route des Romains (entre Virgile et Engelbreit)	159 + 6 livraisons + 3 PMR	7 livraisons + 15 courte durée/PMR	147 places en moins + nouvelle gestion Fonctions spéciales restituées
Route des Romains (entre Engelbreit et Comtes)	25 +3 livraisons	6 livraisons	Suppression totale de l'offre « classique » Fonctions spéciales améliorées
Route des Romains – parking mairie annexe	35 dont 19 « zone bleue » + 2PMR	26 dont 19 « zones bleue » + 2 PMR	9 places en moins, gestion maintenue Fonctions spéciales maintenues
Rue Lothaire (sud de la rue)	7	0	7 places supprimées
Rue de l'Engelbreit	82 + 2PMR + 2 taxis	26 +2 taxis +2 livraisons	56 places en moins Taxis restitués 1 livraison ajoutée 1 PMR supprimée
Rue de l'Engelbreit - parking rue du Chemin de Fer	14 + 1PMR	12 +1PMR	2 places supprimées Fonctions spéciales restituées
Rue Virgile (entre Terence et Cicéron)	32	0	Suppression totale de l'offre
Rue Virgile (Cicéron et Engelbreit)	29	0	Suppression totale de l'offre
TOTAL	420	101	319 places supprimées

Quelques points particuliers du bilan à noter :

- D'une manière générale, toutes les fonctions « spéciales » (emplacements livraison, transport de fonds, taxis, PMR) ont été restituées, voire ajoutées sur certains secteurs. Si sur certains tronçons, un déficit e places PMR devait être observé, une bascule entre des places « classique » ou des places « livraisons » vers la fonction « PMR » sera envisageable.
- Sur certaines zones, une gestion en courte durée est prévue afin de garantir de la rotation et donc des places libres régulièrement pour les visiteurs des commerces, mais surtout des cabinets médicaux du secteur. En première approche, une gestion de type zone bleue est envisagée.

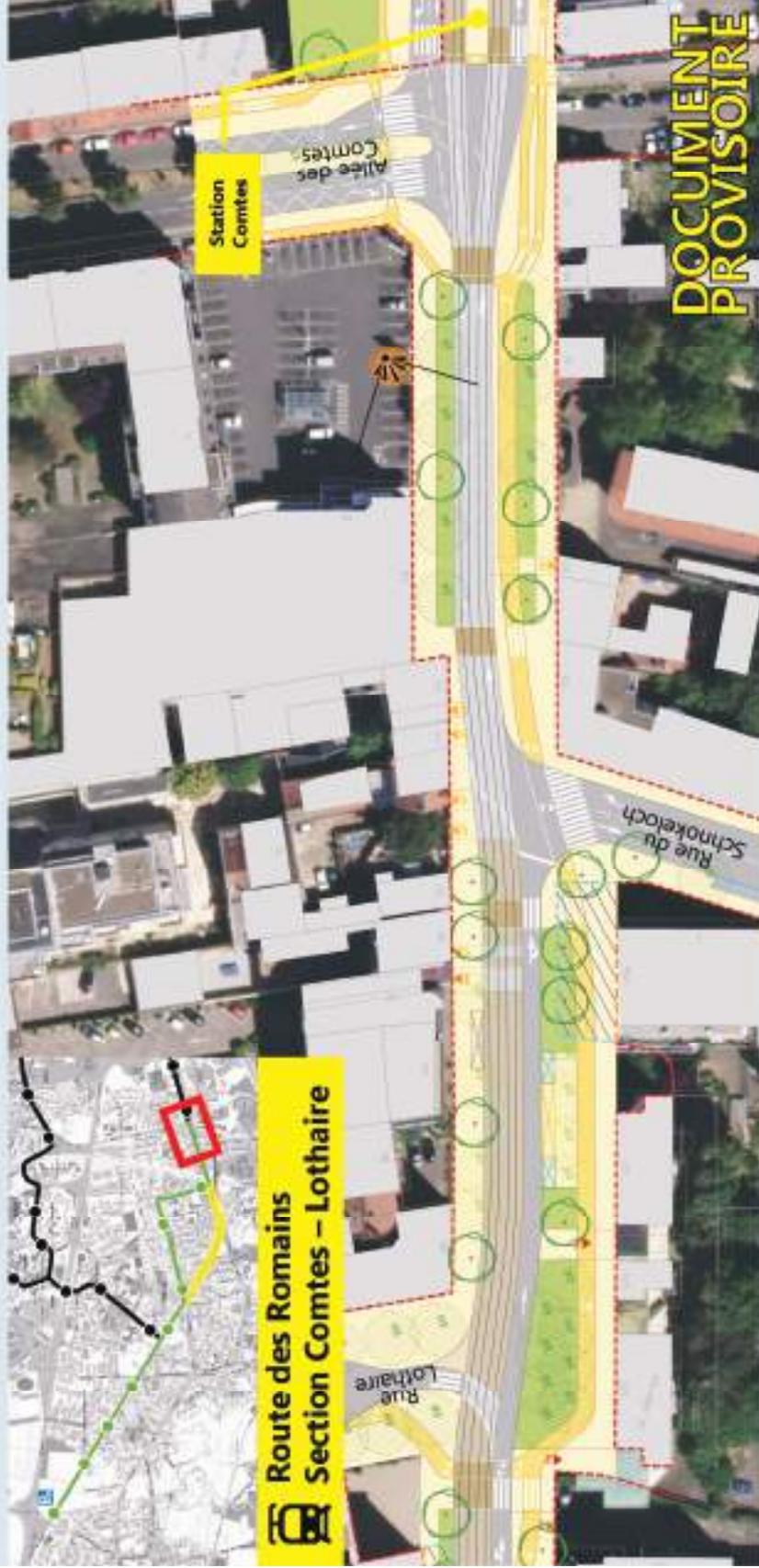
Annexe
Plans d'insertion du projet d'extension du réseau de tramway
vers l'Ouest de l'agglomération au stade avant-projet

Plans d'aménagement > Légende

	Stimovment		Limite public / privé		Angle de vue des photographes
	P+R		Limite des aménagements réservés		Localisation des places
	Passerelles enrobées générales		Limite des aménagements tramway		
	Chaussées en enrobé		Seuls stations et ses rapprochements P+R		
	Passerelles tramway mises en service par dernier		Accès privé		
	Passerelles tramway unique en béton coloré ou pavé ?		Accès parking privé		
	Trottoirs colorés et cycles sur (différence en béton)		Accès parking public		
	Passerelles engazonnées		Accès complais		
	Esplanades		Signalisation de stationnement spécifique Livraison / Déposer-Mieux / Taxis & Transport de Fonds / Conduits		
	Trottoirs en pavé béton		Track GLD		
	Vests enrobés en pavés béton		Arbre existant abatru		
	Passes cyclistes en enrobé		Arbre existant remplacé		
	Quais tramway en dalle granite		Arbre existant conservé		
	Place Virage en béton coloré et en pavés		Arbre planté		
	Message au sol				



 **Route des Romains
Section Comtes – Lothaire**

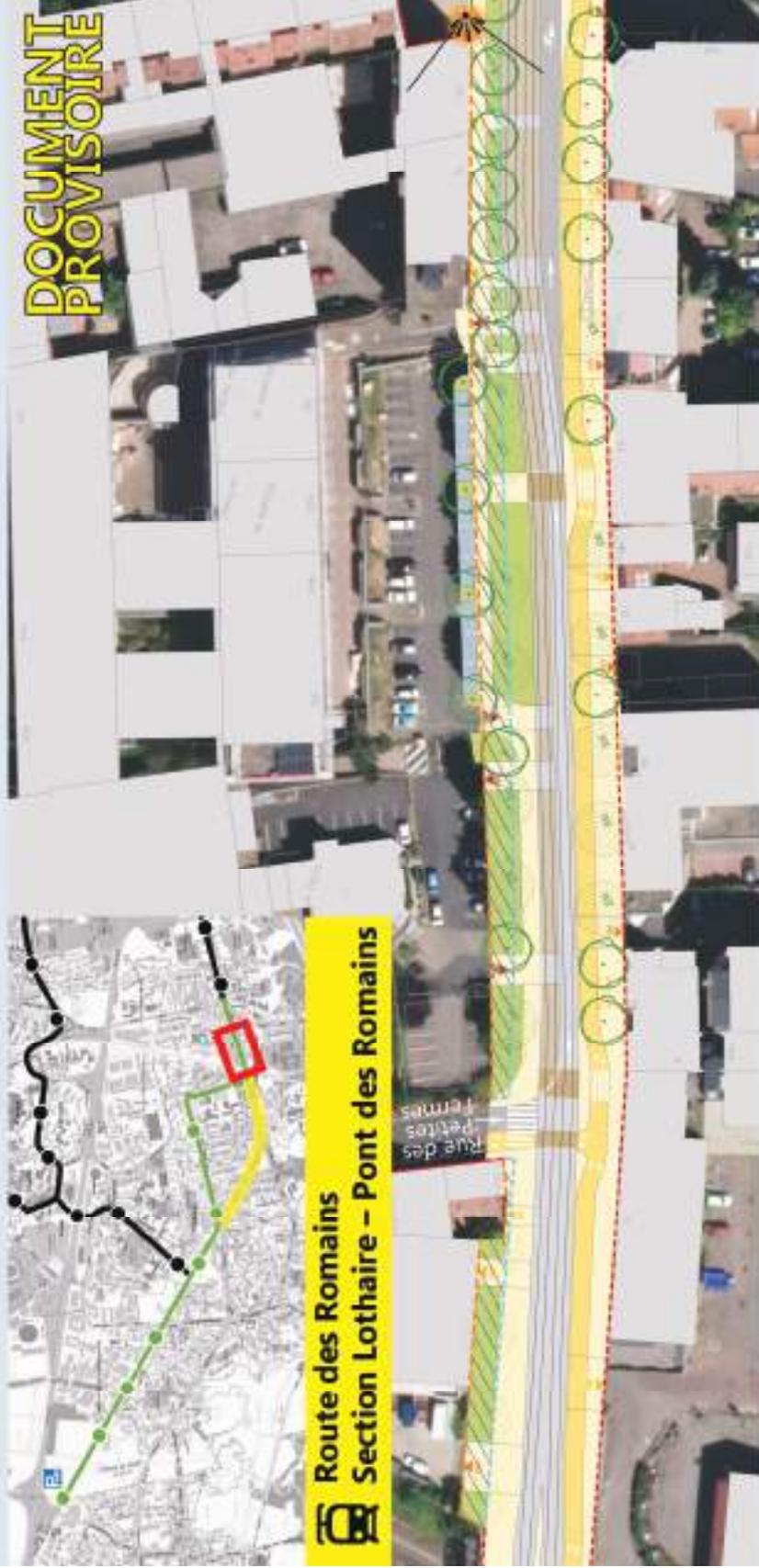


**DOCUMENT
PROVISOIRE**



 **Route des Romains
Section Lothaire – Pont des Romains**

**DOCUMENT
PROVISOIRE**





**DOCUMENT
PROVISOIRE**

 **Carrefour Romains – Engelbreit
Section Engelbreit Sud**









Rue Virgile 
Section CSC C. Claus – Horace



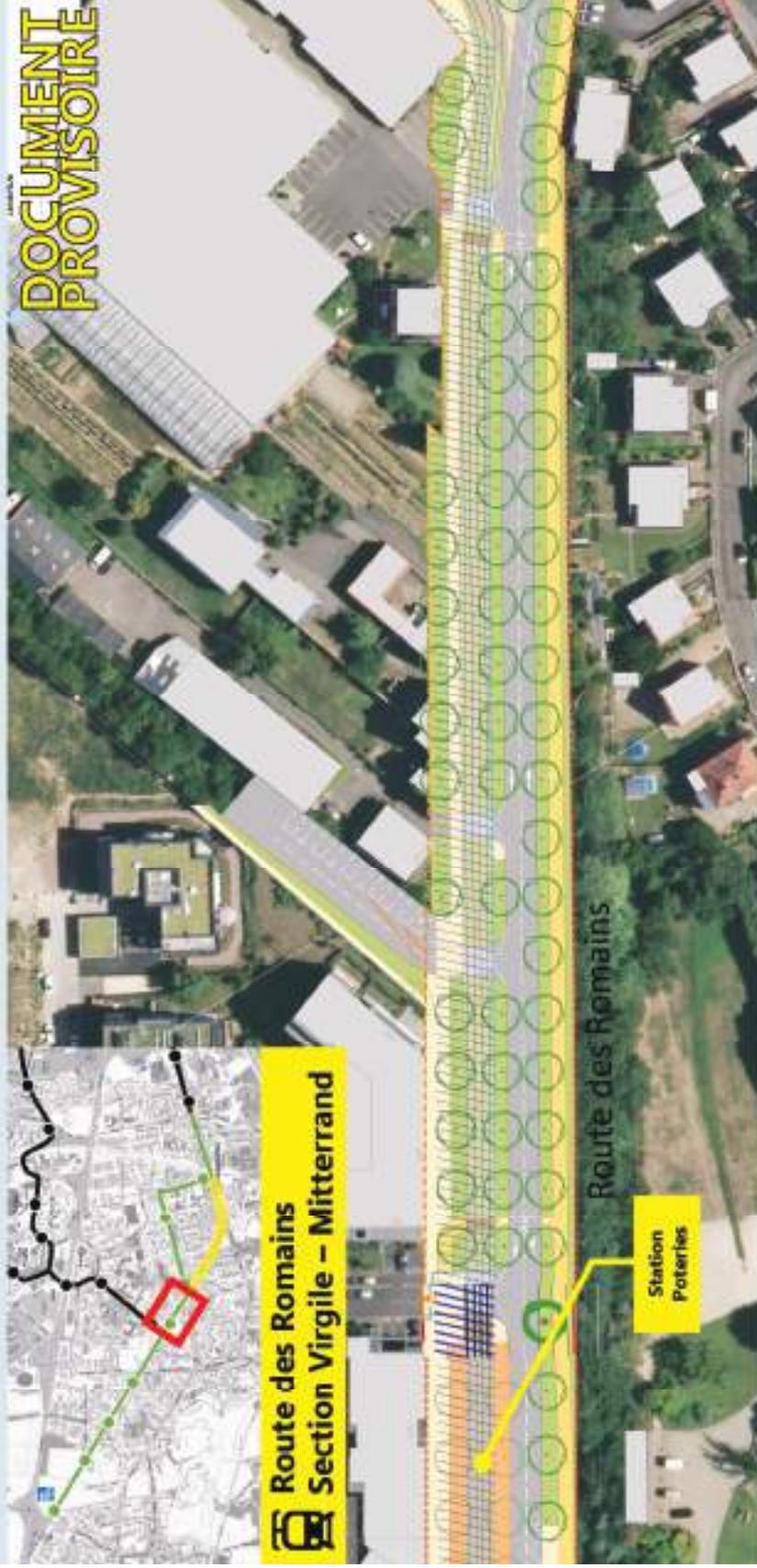
**DOCUMENT
PROVISOIRE**





DOCUMENT
PROVISOIRE

 Route des Romains
Section Virgile – Mitterrand

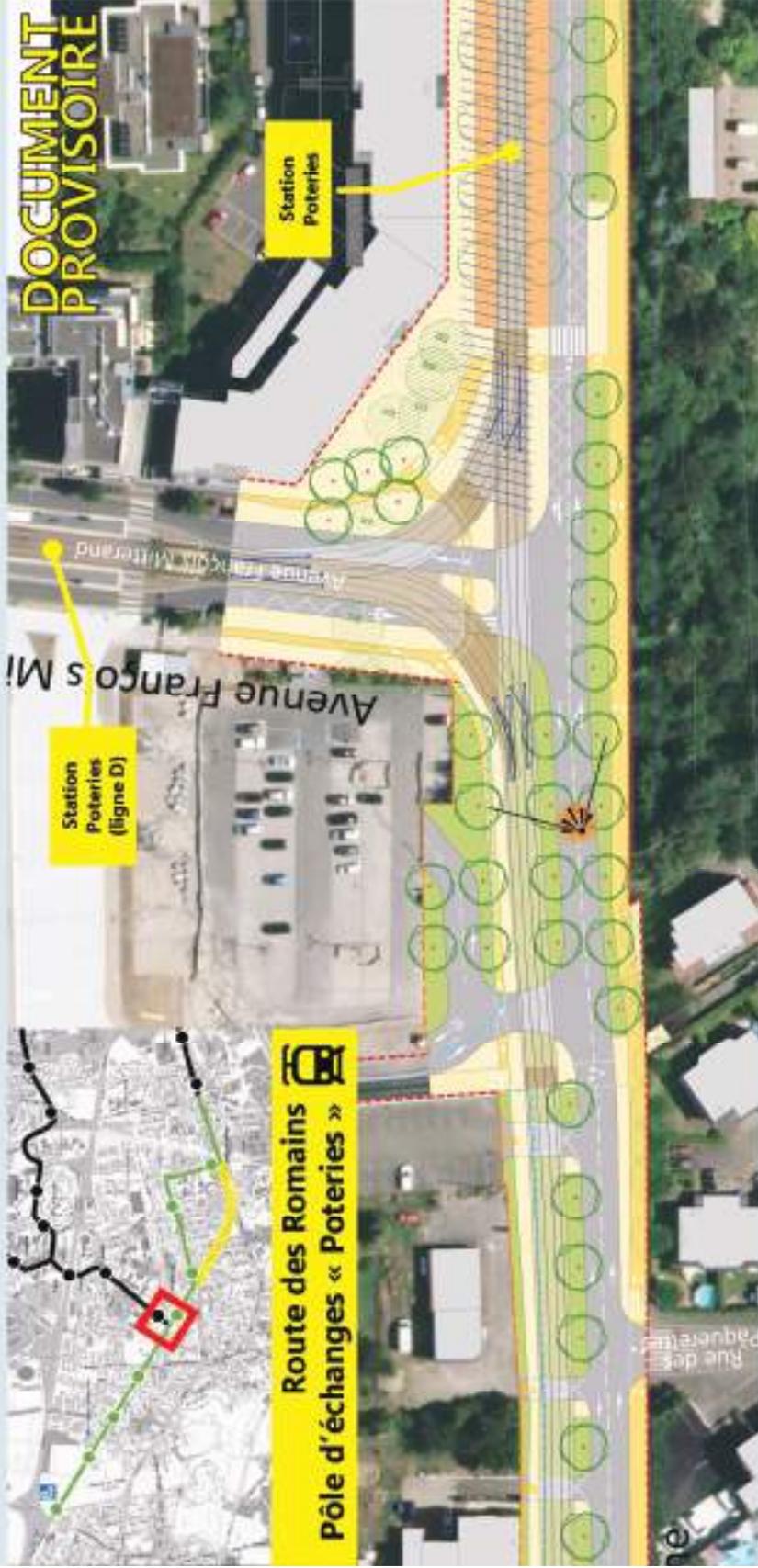


Route des Romains

Station
Poteries



**Route des Romains
Pôle d'échanges « Poteries »**





Route de Wasselonne
Section Mitterrand – Monnet



DOCUMENT
PROVISOIRE



Route de Wasselonne
Section Monnet – Mathis



**DOCUMENT
PROVISOIRE**



Réaménagement de la route des Romains (section à double sens)

Strasbourg.eu
la métropole



Route des Romains Section Engelbreit - C. Julien



**DOCUMENT
PROVISOIRE**

Réaménagement de la route des Romains (section à sens unique)

Strasbourg.eu
Métropole

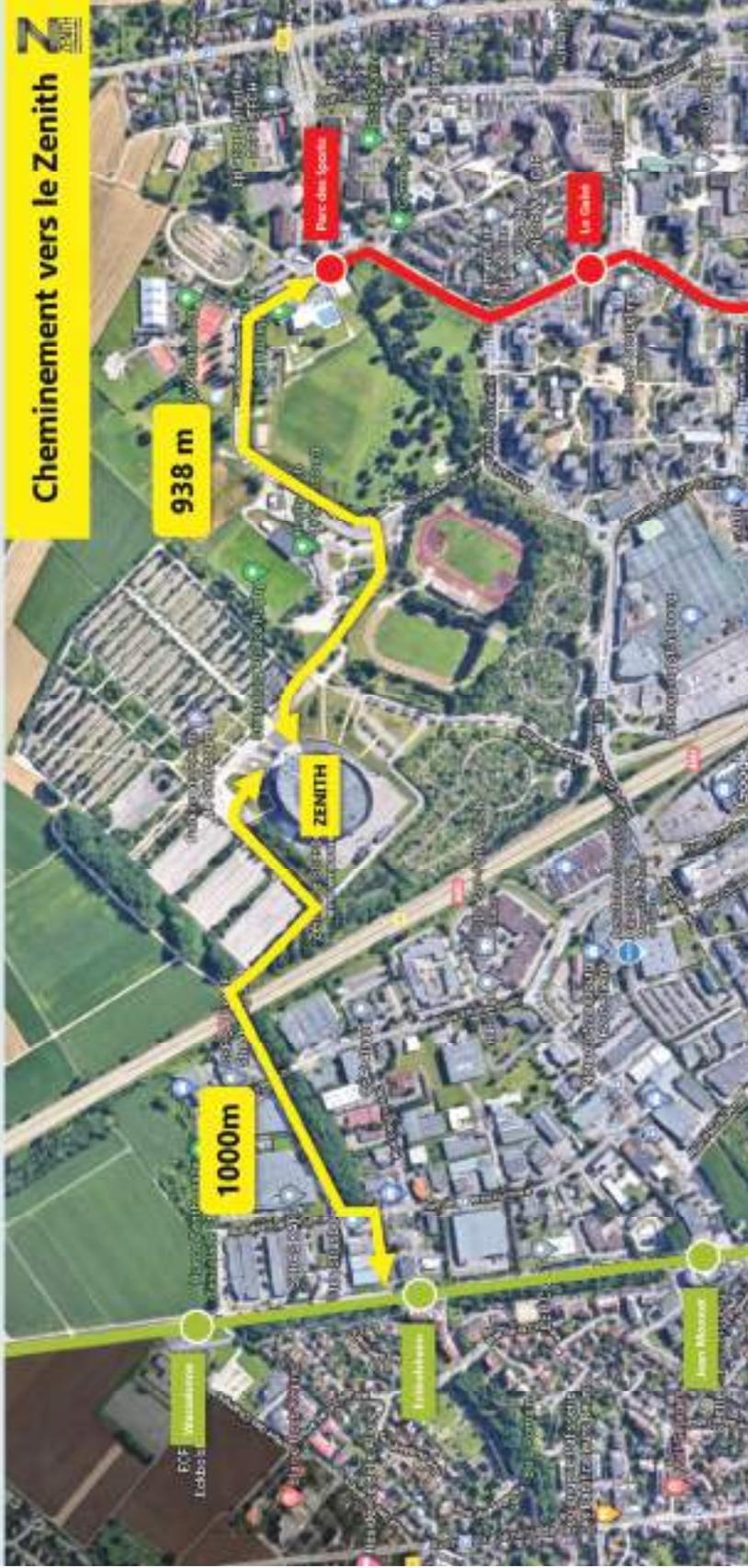


Route des Romains Section C. Julien – Térance

**DOCUMENT
PROVISOIRE**

Cheminement vers le Zénith

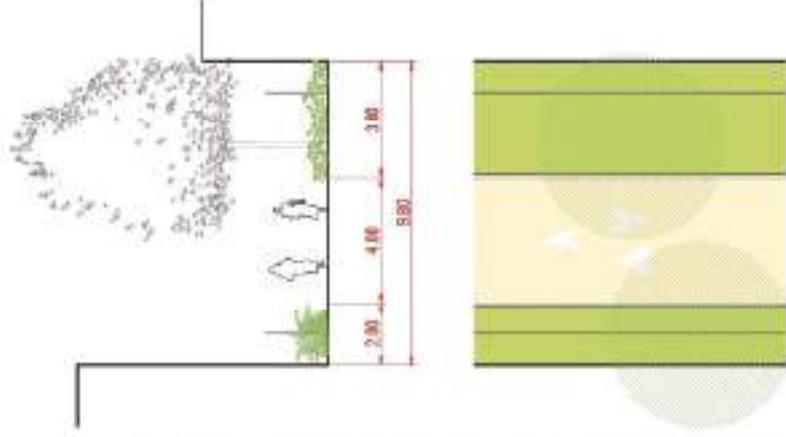
Strasbourg.eu
la métropole



Cheminement vers le Zenith



**DOCUMENT
PROVISOIRE**



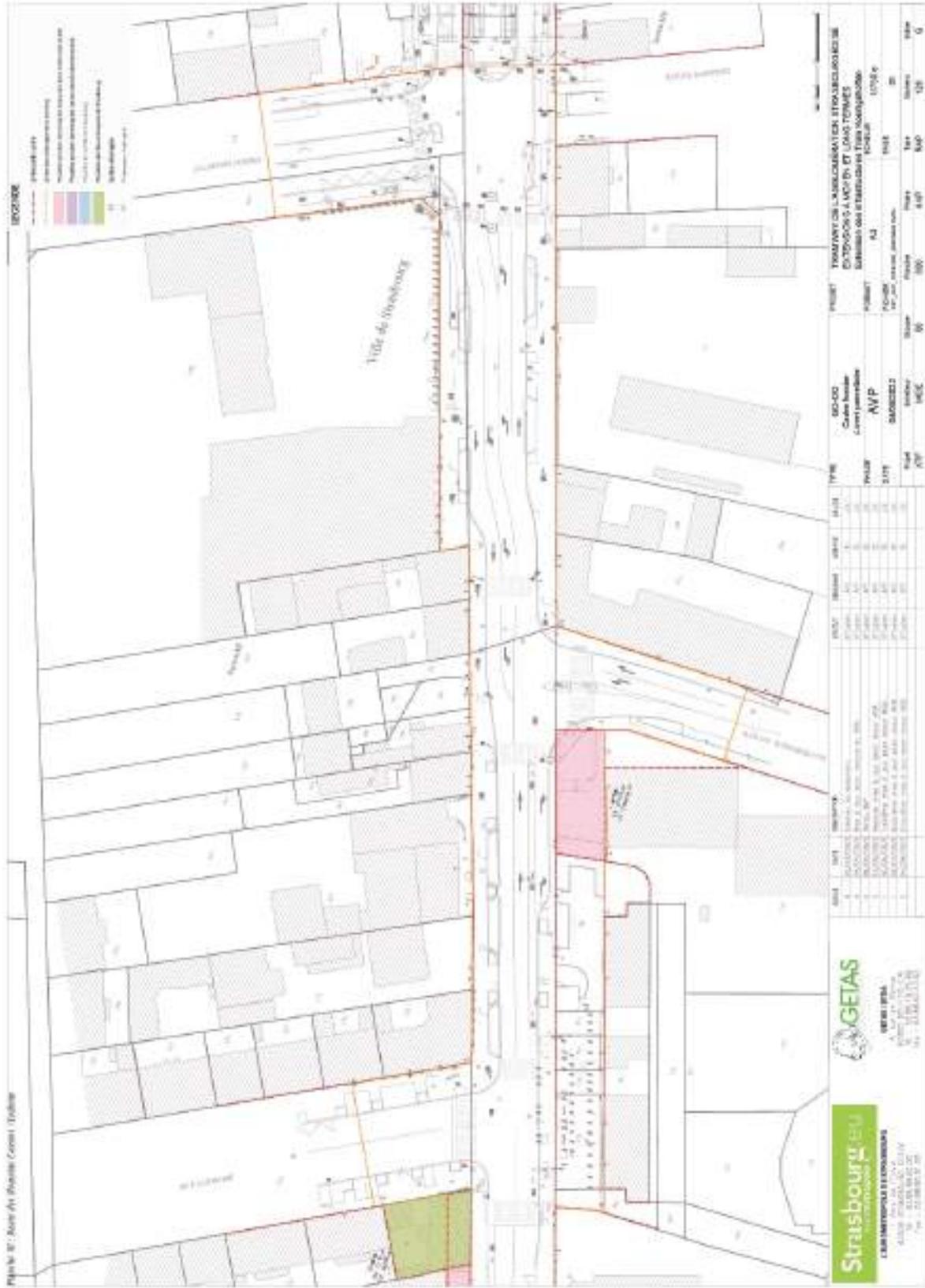
Cheminement vers le Zénith



Annexe 3

**Plans et états parcellaires
Avis du Evaluation de la Direction
de l'Immobilier de l'État**

Figure 17: Base Aerial Photo with Color Coding



DECISION

- Agriculture
- Residential
- Commercial
- Industrial

Strasbourg inc.
 COMMUNITY DEVELOPMENT
 4400 PRINCE OF GEORGE ST.
 STRASBOURG, ONT. N0G 1S0

GETAS
 CONSULTANTS
 1000 BAYVIEW AVE. #100
 SCARBOROUGH, ONT. M1B 2Y5

NO.	DATE	DESCRIPTION
1	2014.01.15	INITIAL DESIGN
2	2014.02.15	REVISED DESIGN
3	2014.03.15	FINAL DESIGN
4	2014.04.15	CONSTRUCTION
5	2014.05.15	COMPLETION

NO.	DATE	DESCRIPTION
1	2014.01.15	INITIAL DESIGN
2	2014.02.15	REVISED DESIGN
3	2014.03.15	FINAL DESIGN
4	2014.04.15	CONSTRUCTION
5	2014.05.15	COMPLETION

NO.	DATE	DESCRIPTION
1	2014.01.15	INITIAL DESIGN
2	2014.02.15	REVISED DESIGN
3	2014.03.15	FINAL DESIGN
4	2014.04.15	CONSTRUCTION
5	2014.05.15	COMPLETION

PROJECT: TOWNHOMES DEVELOPMENT
 DIVISION: LAND USE & DEVELOPMENT
 SECTION: SUBDIVISION PLAN DEVELOPMENT



Plan No. 0754/000/000/000/000

Strasbourg EST
 COMMERCIAL TECHNOLOGIES
 4400 UNIVERSITY BLVD
 SUITE 100
 ST. LOUIS, MO 63110
 TEL: 314.380.0000

GETAS
 10000 W. 110th St.
 Overland Park, MO 66213
 TEL: 913.241.1100

NO.	DATE	REVISION
1	01/15/10	ISSUED FOR PERMIT
2	02/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS
3	03/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS
4	04/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS
5	05/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS
6	06/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS

NO.	DATE	REVISION
1	01/15/10	ISSUED FOR PERMIT
2	02/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS
3	03/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS
4	04/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS
5	05/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS
6	06/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS

NO.	DATE	REVISION
1	01/15/10	ISSUED FOR PERMIT
2	02/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS
3	03/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS
4	04/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS
5	05/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS
6	06/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS

NO.	DATE	REVISION
1	01/15/10	ISSUED FOR PERMIT
2	02/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS
3	03/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS
4	04/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS
5	05/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS
6	06/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS

NO.	DATE	REVISION
1	01/15/10	ISSUED FOR PERMIT
2	02/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS
3	03/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS
4	04/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS
5	05/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS
6	06/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS

NO.	DATE	REVISION
1	01/15/10	ISSUED FOR PERMIT
2	02/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS
3	03/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS
4	04/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS
5	05/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS
6	06/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS

NO.	DATE	REVISION	BY	CHKD	DATE	NO.	DATE	REVISION	BY	CHKD	DATE
1	01/15/10	ISSUED FOR PERMIT	JK	JK	01/15/10	1	01/15/10	ISSUED FOR PERMIT	JK	JK	01/15/10
2	02/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS	JK	JK	02/10/10	2	02/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS	JK	JK	02/10/10
3	03/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS	JK	JK	03/10/10	3	03/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS	JK	JK	03/10/10
4	04/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS	JK	JK	04/10/10	4	04/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS	JK	JK	04/10/10
5	05/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS	JK	JK	05/10/10	5	05/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS	JK	JK	05/10/10
6	06/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS	JK	JK	06/10/10	6	06/10/10	REVISED PER CITY COMMENTS	JK	JK	06/10/10

PROPERTY OF: KOKOMO ENTERPRISES, INC.
 20750 S. LINDEN BLVD. #100
 OVERLAND PARK, MO 66213
 TEL: 913.241.1100

PROJECT: 10000 W. 110th St.
 OVERLAND PARK, MO 66213
 TEL: 913.241.1100

DESIGNER: STRASBOURG COMMERCIAL TECHNOLOGIES
 4400 UNIVERSITY BLVD, SUITE 100
 ST. LOUIS, MO 63110
 TEL: 314.380.0000

DATE: 06/10/10
 TIME: 10:00 AM
 SCALE: AS SHOWN

PROJECT NO.: 10000 W. 110th St.
 OVERLAND PARK, MO 66213
 TEL: 913.241.1100

PROJECT NO.: 10000 W. 110th St.
 OVERLAND PARK, MO 66213
 TEL: 913.241.1100

PROJECT NO.: 10000 W. 110th St.
 OVERLAND PARK, MO 66213
 TEL: 913.241.1100

PROJECT NO.: 10000 W. 110th St.
 OVERLAND PARK, MO 66213
 TEL: 913.241.1100

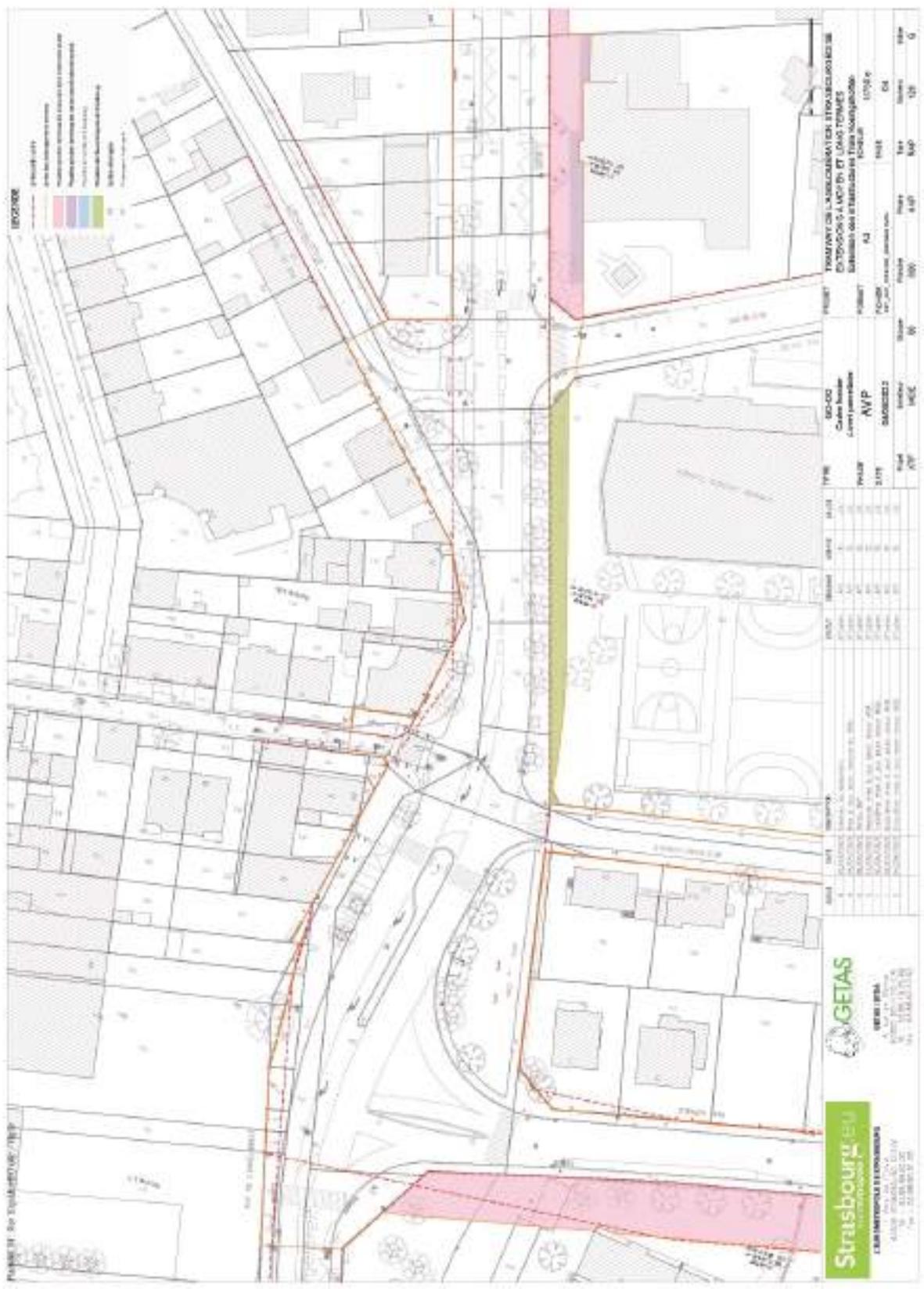
PROJECT NO.: 10000 W. 110th St.
 OVERLAND PARK, MO 66213
 TEL: 913.241.1100

PROJECT NO.: 10000 W. 110th St.
 OVERLAND PARK, MO 66213
 TEL: 913.241.1100

PROJECT NO.: 10000 W. 110th St.
 OVERLAND PARK, MO 66213
 TEL: 913.241.1100

PROJECT NO.: 10000 W. 110th St.
 OVERLAND PARK, MO 66213
 TEL: 913.241.1100

PROJECT NO.: 10000 W. 110th St.
 OVERLAND PARK, MO 66213
 TEL: 913.241.1100



LEGENDA

■ Zona de dezvoltare rezidențială
■ Zona de dezvoltare comercială
■ Zona de dezvoltare industrială
■ Zona de dezvoltare de servicii
■ Zona de dezvoltare de servicii de înaltă tehnologie
■ Zona de dezvoltare de servicii de mediu
■ Zona de dezvoltare de servicii de mediu de înaltă tehnologie
■ Zona de dezvoltare de servicii de mediu de înaltă tehnologie
■ Zona de dezvoltare de servicii de mediu de înaltă tehnologie
■ Zona de dezvoltare de servicii de mediu de înaltă tehnologie

PROIECT DE DOCUMENTAȚIE STUDIU DE ÎNCADRARE ÎN MEDIUL ÎMPREJURĂTORII
DEZVOLTAREA ZONELOR DE ÎNCADRARE
 Situația zonelor de dezvoltare în cartier

PROIECT / **SC-00**
NUMERUL / **NUMERUL**
DATA / **DATA**
PROIECTANT / **PROIECTANT**
PROIECTANT / **PROIECTANT**

PROIECTANT / **PROIECTANT**
PROIECTANT / **PROIECTANT**
PROIECTANT / **PROIECTANT**
PROIECTANT / **PROIECTANT**

PROIECTANT / **PROIECTANT**
PROIECTANT / **PROIECTANT**
PROIECTANT / **PROIECTANT**
PROIECTANT / **PROIECTANT**

PROIECTANT / **PROIECTANT**
PROIECTANT / **PROIECTANT**
PROIECTANT / **PROIECTANT**
PROIECTANT / **PROIECTANT**

PROIECTANT / **PROIECTANT**
PROIECTANT / **PROIECTANT**
PROIECTANT / **PROIECTANT**
PROIECTANT / **PROIECTANT**

PROIECTANT / **PROIECTANT**
PROIECTANT / **PROIECTANT**
PROIECTANT / **PROIECTANT**
PROIECTANT / **PROIECTANT**

Strasbourg
 CONSULTANȚĂ ÎN PROIECTARE
 ÎN ARHITECTURĂ ȘI ÎN ÎNCADRARE ÎN MEDIUL ÎMPREJURĂTORII

GETAS
 ÎN PROIECTARE ȘI ÎN ÎNCADRARE ÎN MEDIUL ÎMPREJURĂTORII

STRASBOURG
 ÎN PROIECTARE ȘI ÎN ÎNCADRARE ÎN MEDIUL ÎMPREJURĂTORII

Figure 01: New Public Closet (180 sq ft)



Strasbourg LLP
 CIVIL ENGINEERING TECHNOLOGISTS
 4400 UNIVERSITY BLVD
 SUITE 100
 STRASBOURG, PA 17576-1000
 TEL: 717.683.9100

GETAS
 WATER SYSTEMS
 1000 W. MARKET ST.
 SUITE 100
 STRASBOURG, PA 17576-1000
 TEL: 717.683.9100

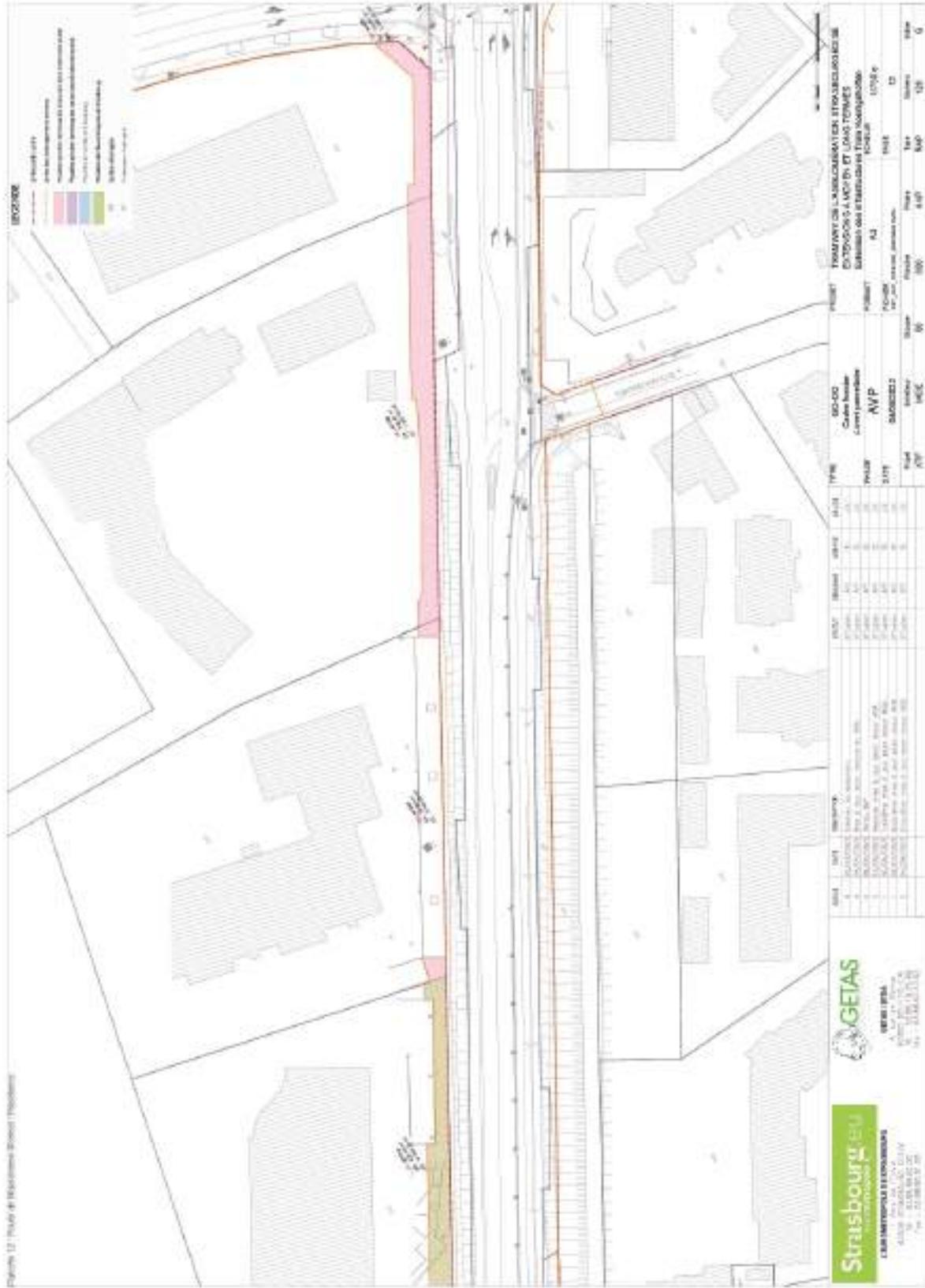
NO.	DATE	REVISION
1	01/15/2024	ISSUE FOR PERMIT
2	01/15/2024	REVISED PER CITY COMMENTS
3	01/15/2024	REVISED PER CITY COMMENTS
4	01/15/2024	REVISED PER CITY COMMENTS
5	01/15/2024	REVISED PER CITY COMMENTS
6	01/15/2024	REVISED PER CITY COMMENTS
7	01/15/2024	REVISED PER CITY COMMENTS
8	01/15/2024	REVISED PER CITY COMMENTS

NO.	DATE	REVISION
1	01/15/2024	ISSUE FOR PERMIT
2	01/15/2024	REVISED PER CITY COMMENTS
3	01/15/2024	REVISED PER CITY COMMENTS
4	01/15/2024	REVISED PER CITY COMMENTS
5	01/15/2024	REVISED PER CITY COMMENTS
6	01/15/2024	REVISED PER CITY COMMENTS
7	01/15/2024	REVISED PER CITY COMMENTS
8	01/15/2024	REVISED PER CITY COMMENTS

NO.	DATE	REVISION
1	01/15/2024	ISSUE FOR PERMIT
2	01/15/2024	REVISED PER CITY COMMENTS
3	01/15/2024	REVISED PER CITY COMMENTS
4	01/15/2024	REVISED PER CITY COMMENTS
5	01/15/2024	REVISED PER CITY COMMENTS
6	01/15/2024	REVISED PER CITY COMMENTS
7	01/15/2024	REVISED PER CITY COMMENTS
8	01/15/2024	REVISED PER CITY COMMENTS

PROJECT: TOWN OF STRASBOURG, PENNSYLVANIA
 DIVISION: LAND USE & DEVELOPMENT
 SUBDIVISION: STRASBOURG TOWN CENTER
 SHEET: 180
 DATE: 01/15/2024

Figure 17: Study of Interference Signal Propagation

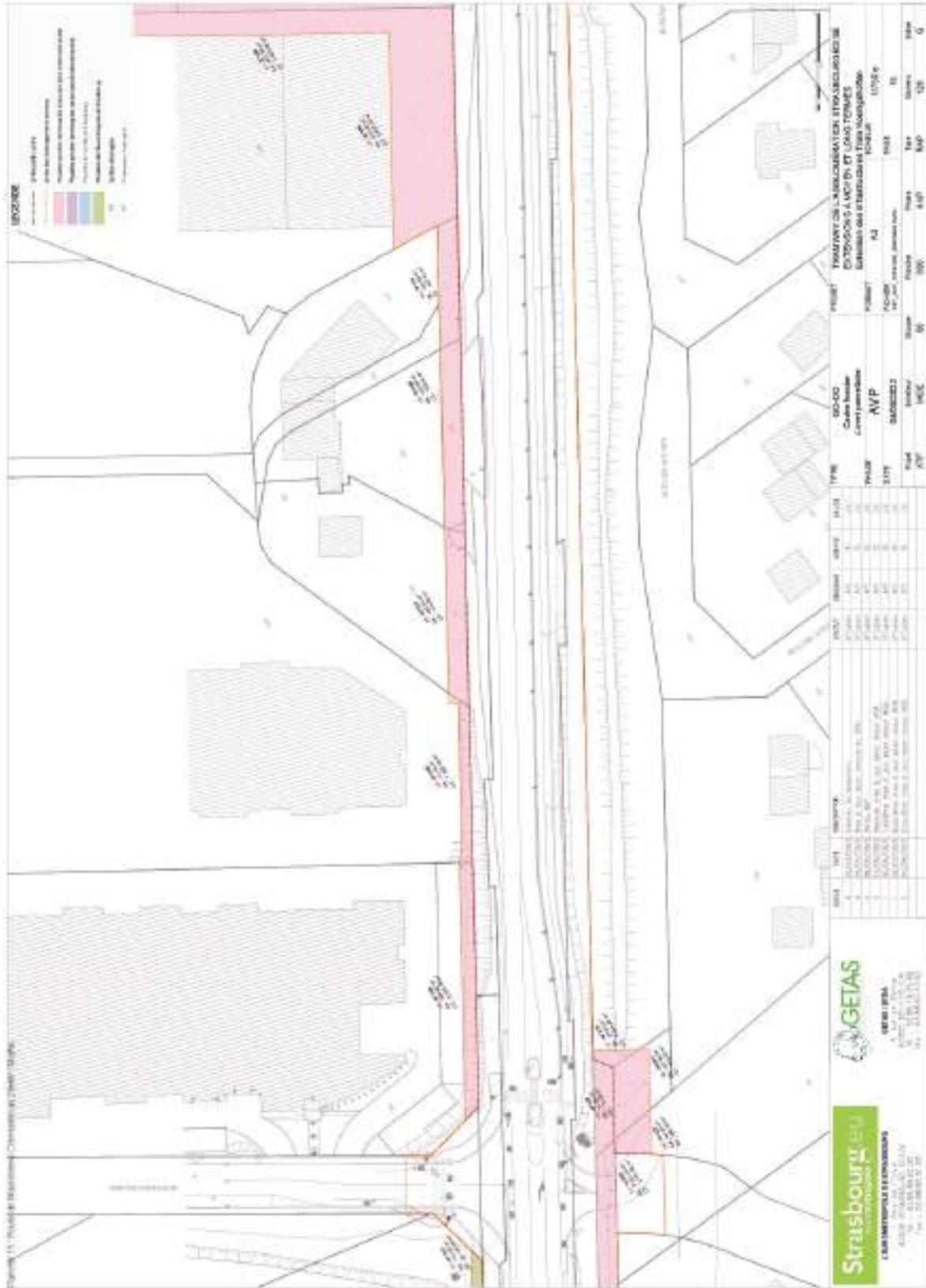


LEGENDA

- 400MHz
- 450MHz
- 500MHz
- 550MHz
- 600MHz
- 650MHz

 Strasbourg.eu LES INTERMUNICIPALES		 GETAS GÉOMATIQUE ET TÉLÉCOMS	
43000 STRASBOURG CEDEX 2 TEL : 03 88 31 10 00		10000 STRASBOURG CEDEX 1 TEL : 03 88 31 10 00	
PROJET	PROJET DE LOCALISATION ET D'INSTALLATION	PROJET	PROJET DE LOCALISATION ET D'INSTALLATION
CLIENT	LES INTERMUNICIPALES	CLIENT	LES INTERMUNICIPALES
DATE	10/05/2011	DATE	10/05/2011
PROJET	PROJET DE LOCALISATION ET D'INSTALLATION	PROJET	PROJET DE LOCALISATION ET D'INSTALLATION
CLIENT	LES INTERMUNICIPALES	CLIENT	LES INTERMUNICIPALES
DATE	10/05/2011	DATE	10/05/2011
PROJET	PROJET DE LOCALISATION ET D'INSTALLATION	PROJET	PROJET DE LOCALISATION ET D'INSTALLATION
CLIENT	LES INTERMUNICIPALES	CLIENT	LES INTERMUNICIPALES
DATE	10/05/2011	DATE	10/05/2011

Figure 11: Public Infrastructure Contribution Sheet Map



Strasbourg city
URBAN COMMUNITY DEVELOPMENT
 4500 UNIVERSITY BLVD
 ST. LOUIS, MO 63105
 TEL: 314.987.3100

GETAS
GENERAL CONTRACTORS
 1000 N. GARDNER ST.
 ST. LOUIS, MO 63102
 TEL: 314.433.1111

NO.	DATE	REVISION	BY	CHKD	APP'D	DESCRIPTION
1	01/11/2011	1	J. B. BROWN	J. B. BROWN	J. B. BROWN	ISSUED FOR PERMITTING
2	01/11/2011	2	J. B. BROWN	J. B. BROWN	J. B. BROWN	REVISIONS TO PERMITTING
3	01/11/2011	3	J. B. BROWN	J. B. BROWN	J. B. BROWN	REVISIONS TO PERMITTING
4	01/11/2011	4	J. B. BROWN	J. B. BROWN	J. B. BROWN	REVISIONS TO PERMITTING
5	01/11/2011	5	J. B. BROWN	J. B. BROWN	J. B. BROWN	REVISIONS TO PERMITTING
6	01/11/2011	6	J. B. BROWN	J. B. BROWN	J. B. BROWN	REVISIONS TO PERMITTING
7	01/11/2011	7	J. B. BROWN	J. B. BROWN	J. B. BROWN	REVISIONS TO PERMITTING
8	01/11/2011	8	J. B. BROWN	J. B. BROWN	J. B. BROWN	REVISIONS TO PERMITTING
9	01/11/2011	9	J. B. BROWN	J. B. BROWN	J. B. BROWN	REVISIONS TO PERMITTING
10	01/11/2011	10	J. B. BROWN	J. B. BROWN	J. B. BROWN	REVISIONS TO PERMITTING

PROJECT INFORMATION
 PROJECT: **PROPOSED COMMERCIAL DEVELOPMENT**
 CLIENT: **STRASBOURG CITY**
 ADDRESS: **1000 N. GARDNER ST., ST. LOUIS, MO 63102**
 SHEET NO.: **11** OF **11**

DESIGNER
 NAME: **GETAS**
 ADDRESS: **1000 N. GARDNER ST., ST. LOUIS, MO 63102**
 PHONE: **314.433.1111**
 FAX: **314.433.1112**

DATE
 DATE: **01/11/2011**

SCALE
 SCALE: **AS SHOWN**

NOTES
 1. ALL DIMENSIONS ARE IN FEET AND INCHES.
 2. ALL DIMENSIONS ARE TO FACE UNLESS OTHERWISE NOTED.
 3. ALL DIMENSIONS ARE TO CENTERLINE UNLESS OTHERWISE NOTED.
 4. ALL DIMENSIONS ARE TO CENTERLINE UNLESS OTHERWISE NOTED.
 5. ALL DIMENSIONS ARE TO CENTERLINE UNLESS OTHERWISE NOTED.
 6. ALL DIMENSIONS ARE TO CENTERLINE UNLESS OTHERWISE NOTED.
 7. ALL DIMENSIONS ARE TO CENTERLINE UNLESS OTHERWISE NOTED.
 8. ALL DIMENSIONS ARE TO CENTERLINE UNLESS OTHERWISE NOTED.
 9. ALL DIMENSIONS ARE TO CENTERLINE UNLESS OTHERWISE NOTED.
 10. ALL DIMENSIONS ARE TO CENTERLINE UNLESS OTHERWISE NOTED.

Plan No. 27 - Area of Existing City Block - 28-ONE



Strasbourg ESTABLISHED 1878

COMMERCIAL TECHNOLOGIES

4400 PARKWAY DRIVE
ST. LOUIS, MO 63110
PH: 314.863.0100

GETAS

1000 N. 10TH ST.
ST. LOUIS, MO 63103
PH: 314.863.0100

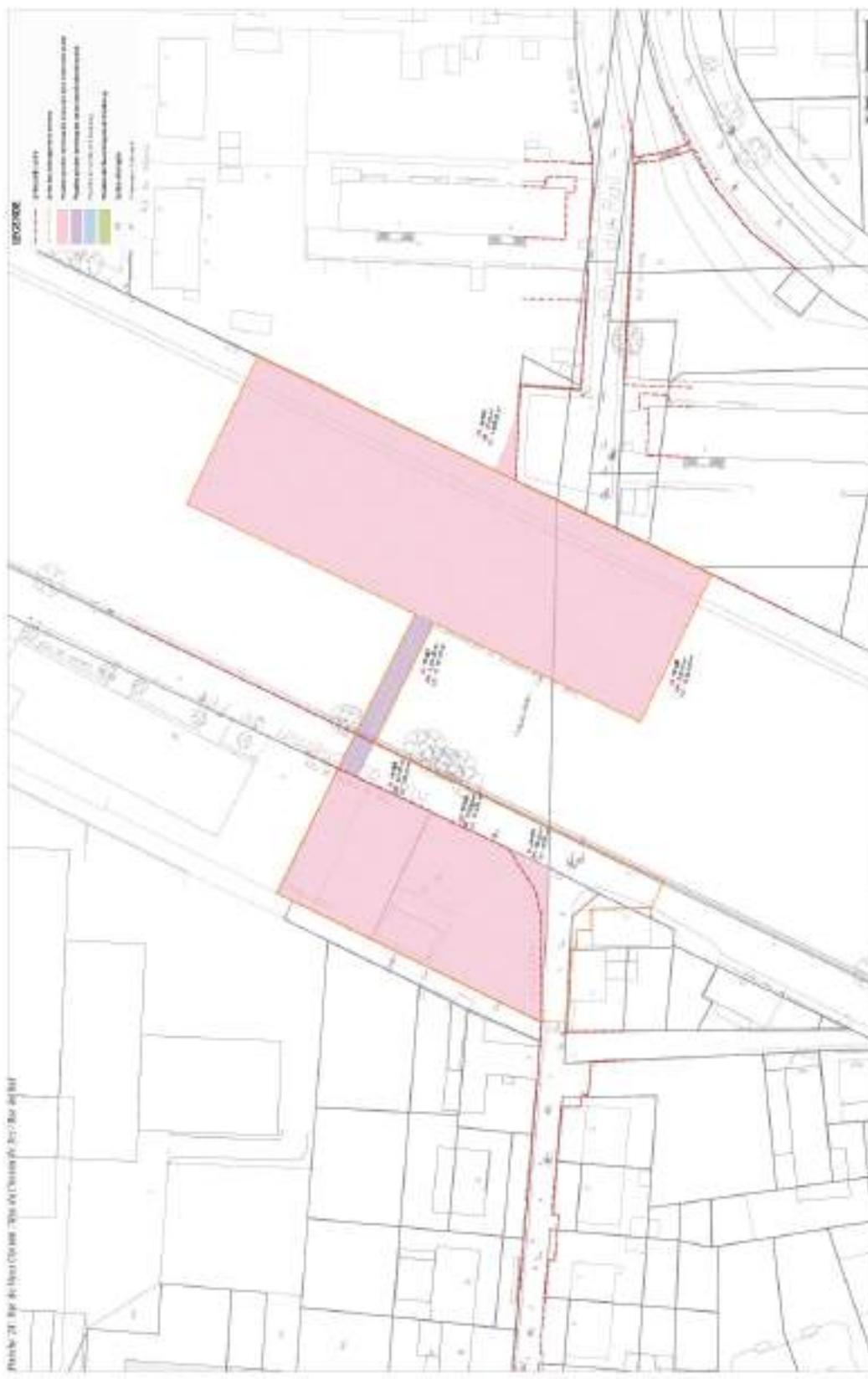
NO.	DATE	REVISION
1	01/15/10	ISSUED FOR PERMITS
2	02/10/10	REVISED TO ADD NOTES
3	03/10/10	REVISED TO ADD NOTES
4	04/10/10	REVISED TO ADD NOTES
5	05/10/10	REVISED TO ADD NOTES
6	06/10/10	REVISED TO ADD NOTES
7	07/10/10	REVISED TO ADD NOTES
8	08/10/10	REVISED TO ADD NOTES
9	09/10/10	REVISED TO ADD NOTES
10	10/10/10	REVISED TO ADD NOTES
11	11/10/10	REVISED TO ADD NOTES
12	12/10/10	REVISED TO ADD NOTES

NO.	DATE	REVISION
1	01/15/10	ISSUED FOR PERMITS
2	02/10/10	REVISED TO ADD NOTES
3	03/10/10	REVISED TO ADD NOTES
4	04/10/10	REVISED TO ADD NOTES
5	05/10/10	REVISED TO ADD NOTES
6	06/10/10	REVISED TO ADD NOTES
7	07/10/10	REVISED TO ADD NOTES
8	08/10/10	REVISED TO ADD NOTES
9	09/10/10	REVISED TO ADD NOTES
10	10/10/10	REVISED TO ADD NOTES
11	11/10/10	REVISED TO ADD NOTES
12	12/10/10	REVISED TO ADD NOTES

NO.	DATE	REVISION
1	01/15/10	ISSUED FOR PERMITS
2	02/10/10	REVISED TO ADD NOTES
3	03/10/10	REVISED TO ADD NOTES
4	04/10/10	REVISED TO ADD NOTES
5	05/10/10	REVISED TO ADD NOTES
6	06/10/10	REVISED TO ADD NOTES
7	07/10/10	REVISED TO ADD NOTES
8	08/10/10	REVISED TO ADD NOTES
9	09/10/10	REVISED TO ADD NOTES
10	10/10/10	REVISED TO ADD NOTES
11	11/10/10	REVISED TO ADD NOTES
12	12/10/10	REVISED TO ADD NOTES

NO.	DATE	REVISION
1	01/15/10	ISSUED FOR PERMITS
2	02/10/10	REVISED TO ADD NOTES
3	03/10/10	REVISED TO ADD NOTES
4	04/10/10	REVISED TO ADD NOTES
5	05/10/10	REVISED TO ADD NOTES
6	06/10/10	REVISED TO ADD NOTES
7	07/10/10	REVISED TO ADD NOTES
8	08/10/10	REVISED TO ADD NOTES
9	09/10/10	REVISED TO ADD NOTES
10	10/10/10	REVISED TO ADD NOTES
11	11/10/10	REVISED TO ADD NOTES
12	12/10/10	REVISED TO ADD NOTES

Planche 201 - Rue de la Chapelle - 75018 Paris (Chapelle de St-Jacques de la Chapelle)



Strasbourg
 LES INSTITUTIONS
 41000 STRASBOURG
 TEL : 03 88 31 31 31

GETAS
 100000 STRASBOURG
 TEL : 03 88 31 31 31

NO	DATE	DESCRIPTION	PROJET	PROJET DE LA COMMUNITE D'ETABLISSEMENT
1	01/01/2011	PROJET DE LA COMMUNITE D'ETABLISSEMENT	PROJET DE LA COMMUNITE D'ETABLISSEMENT	PROJET DE LA COMMUNITE D'ETABLISSEMENT
2	01/01/2011	PROJET DE LA COMMUNITE D'ETABLISSEMENT	PROJET DE LA COMMUNITE D'ETABLISSEMENT	PROJET DE LA COMMUNITE D'ETABLISSEMENT
3	01/01/2011	PROJET DE LA COMMUNITE D'ETABLISSEMENT	PROJET DE LA COMMUNITE D'ETABLISSEMENT	PROJET DE LA COMMUNITE D'ETABLISSEMENT
4	01/01/2011	PROJET DE LA COMMUNITE D'ETABLISSEMENT	PROJET DE LA COMMUNITE D'ETABLISSEMENT	PROJET DE LA COMMUNITE D'ETABLISSEMENT
5	01/01/2011	PROJET DE LA COMMUNITE D'ETABLISSEMENT	PROJET DE LA COMMUNITE D'ETABLISSEMENT	PROJET DE LA COMMUNITE D'ETABLISSEMENT
6	01/01/2011	PROJET DE LA COMMUNITE D'ETABLISSEMENT	PROJET DE LA COMMUNITE D'ETABLISSEMENT	PROJET DE LA COMMUNITE D'ETABLISSEMENT
7	01/01/2011	PROJET DE LA COMMUNITE D'ETABLISSEMENT	PROJET DE LA COMMUNITE D'ETABLISSEMENT	PROJET DE LA COMMUNITE D'ETABLISSEMENT
8	01/01/2011	PROJET DE LA COMMUNITE D'ETABLISSEMENT	PROJET DE LA COMMUNITE D'ETABLISSEMENT	PROJET DE LA COMMUNITE D'ETABLISSEMENT
9	01/01/2011	PROJET DE LA COMMUNITE D'ETABLISSEMENT	PROJET DE LA COMMUNITE D'ETABLISSEMENT	PROJET DE LA COMMUNITE D'ETABLISSEMENT
10	01/01/2011	PROJET DE LA COMMUNITE D'ETABLISSEMENT	PROJET DE LA COMMUNITE D'ETABLISSEMENT	PROJET DE LA COMMUNITE D'ETABLISSEMENT

Strasbourg, le 27/07/2022

Direction régionale des Finances publiques du
Grand Est et du département du Bas-Rhin
Pôle pilotage des missions et animation du réseau
Division du Domaine – Pôle d'évaluation domaniale
4, place de la République CS 51002
67070 STRASBOURG Cedex
Téléphone : 03 88 10 35 00
Mél. : dir.pole7pole-evaluation@dgfip.finances.gouv.fr

Le Directeur régional des Finances publiques de la région
Grand Est et du département du Bas Rhin

à

EUROMETROPOLE DE STRASBOURG

Affaire suivie par : Gabriëlle DREYER
gabrielle.dreyer@dgfip.finances.gouv.fr
Téléphone : 03 88 10 35 02 - 06 21 99 79 44
RÉF.DS : 8898124
RÉF.ES : 2022-67118-43767

AVIS DU DOMAINE ESTIMATION SOMMAIRE ET GLOBALE

*La charte de Réévaluation du Domaine, élaborée avec l'Association des Maires de France, est disponible sur le site
collectivites-locales.gouv.fr*

Désignation des biens : Diverses parcelles

Commune : ECKBOLSHEIM

DÉPENSES PRÉVISIONNELLES :

- Indemnités totales de dépossession : **1 722 443 € HT**, soit :
- 1 445 752 € HT concernant les indemnités principales
- 119 691 € HT concernant les indemnités de emploi
- 157 000 € HT concernant les aléas.

*Cette estimation sommaire et globale ne peut servir de base à des négociations qui ne pourront être menées
qu'au vu des seules évaluations détaillées.*

1 – Service Consultant :

EUROMETROPOLE DE STRASBOURG

Affaire suivie par : Mme MERTZ Elisabeth et/ou M. SCHNEIDER Pierre, opérateurs fonciers – tél. 03 68 98 63 82
elisabeth.mertz@strasbourg.eu

Vos références : Extension Ouest tram F phase 2 – commune d'Eckbolsheim ESG

2 – Dates :

Date de consultation :	01/06/2022
Date de réception :	01/06/2022
Date du délai négocié avec le consultant pour émettre l'avis :	29/07/2022
Date de constitution du dossier en état :	14/06/2022

3 – Opération soumise à l'avis du Domaine – description du projet envisagé

Projet d'extension de la ligne F du tramway à l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise depuis le terminus actuel allée des Comtes à Strasbourg - Koenigshoffen jusqu'à Wolfisheim (rond-point du MacDonald). Trois communes sont concernées par le projet : Strasbourg, Eckbolsheim et Wolfisheim.

4 – Description des immeubles dans le périmètre de l'opération

4.1. Références Cadastreales

L'immeuble sous expertise figure au cadastre d'ECKBOLSHEIM en annexe n° 1 (état parcellaire) jointe au présent rapport.

4.2. Descriptif - Situation particulière (environnement, accessibilité, voirie et réseau)





Les parcelles à acquérir sont situées dans le périmètre du projet de l'extension du tram de la ligne F reliant le terminus actuel allée des Comtes à Strasbourg - Koenigshoffen jusqu'à Wolfisheim.

L'inventaire exhaustif des parcelles non bâties comprises dans l'opération est répertorié en annexe 1.

Les parcelles qui sont frappées par des emplacements réservés, des droits de passage et/ou des servitudes y sont mentionnées.

5 – Situation juridique

5.1. Propriété de l'immeuble

Divers propriétaires (cf. annexe 1).

5.2. Conditions d'occupation actuelles

Non communiquées

6 – Urbanisme

Les parcelles sont situées en zones A, IAUA, IAUB, IAUXb2 IIAU, IIAUX, UB4, UCA3, UC82 et UX85 du PLU de l'Eurométropole, dont la dernière modification a été approuvée le 25 juin 2021.

Les zones A sont des zones agricoles dont les secteurs sont à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles.

Dans le secteur de zone A1 sont admises les installations légères d'une superficie maximale de 20 m² à condition d'être liées et nécessaires à une exploitation agricole ou forestière.

Qualification des parcelles :

Les parcelles n'ont pas la qualification de terrain à bâtir au sens de l'article L 322-3 du Code de l'expropriation, car non équipées ni desservies par les réseaux en l'état actuel pour la zone A.

Les zones IAUA et IAUB sont des zones d'urbanisation future, à vocation mixte (habitat, commerces, services, activités diverses, d'équipements publics et/ou d'intérêt collectif).

Qualification des parcelles :

Les parcelles considérées ne reçoivent pas la qualification de terrain à bâtir au sens de l'article L 322-3 du Code de l'expropriation, car elles ne sont pas encore situées en zone constructible.

Les zones IAUXb2 sont des futures zones d'activités industrielles et artisanales ne relevant pas de la directive SEVESO, non viabilisée non aménagées. Les constructions et installations doivent être destinées à l'entrepôt, des commerces de gros en entreprises, de restaurants, d'hébergements hôteliers et de bureaux.

Qualification des parcelles :

Les parcelles n'ont pas la qualification de terrain à bâtir au sens de l'article L 322-3 du Code de l'expropriation.

Les zones IIAU sont des futures zones à urbaniser. Elles nécessitent une opération d'ensemble et une modification du PLU.

Qualification des parcelles :

Les emprises en zone IIAU ne sont pas considérées comme des terrains à bâtir, au sens de l'article L 322-3 du Code de l'expropriation.

Les zones IIAUX sont des futures zones d'activités à urbaniser. Elles nécessitent une opération d'ensemble et une modification du PLU.

Qualification des parcelles :

Les emprises en zone IIAUX ne sont pas considérées comme des terrains à bâtir, au sens de l'article L 322-3 du Code de l'expropriation.

Les zones UB4 sont des zones urbaines équipées à vocation mixte (habitat, commerces, services, activités diverses, d'équipements publics et/ou d'intérêt collectif), elles identifient des tissus bâtis hétérogènes tant par la forme du parcellaire que des volumes et des modes d'implantation. L'emprise au sol ne peut excéder 50 % et la hauteur maximale des constructions est limitée à 5 mètres.

Qualification des parcelles :

Les emprises en zone UB4 sont considérées comme des terrains à bâtir, au sens de l'article L 322-3 du Code de l'expropriation.

Les zones UCA3 sont des zones urbaines équipées à vocation principalement résidentielle à dominante d'habitat individuel. L'emprise au sol des bâtiments ne peut excéder 40 %.

Qualification des parcelles :

Les emprises en zone UCA3 sont considérées comme des terrains à bâtir, au sens de l'article L 322-3 du Code de l'expropriation.

Les zones UCB2 sont des zones urbaines équipées à vocation principalement résidentielle sous forme d'immeubles collectifs. L'emprise au sol des bâtiments ne peut excéder 40 %.

Qualification des parcelles :

Les emprises en zone UCB2 sont considérées comme des terrains à bâtir, au sens de l'article L 322-3 du Code de l'expropriation.

Les zones UXB5 sont des zones urbaines spécifiques, destinées aux activités économiques, ne relevant pas de la directive SEVESO. Les constructions et installations doivent être destinées à de l'entrepôt, du commerce de gros aux entreprises, de bureaux, de restaurants, d'hébergement hôtelier et d'activités de sport et de loisirs. L'extension de l'existant à vocation commerciale ne doit pas excéder 1 500 m² de surface de plancher totale.

Qualification des parcelles :

Les emprises en zone UXB5 sont considérées comme des terrains à bâtir, au sens de l'article L 322-3 du Code de l'expropriation.

7 – Méthode d'évaluation

La présente évaluation sommaire et globale intervient dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique qui sera engagée par le consultant.

Les emprises à acquérir pour la réalisation de l'opération projetée devront être indemnisées à hauteur du préjudice direct, matériel et certain subi par les actuels propriétaires. Pour calculer l'indemnité principale, qui correspond à leur valeur vénale, il est fait application de la méthode d'évaluation par comparaison avec les prix relevés sur le marché immobilier local, pour des cessions récentes de biens présentant des caractéristiques similaires.

À ce stade de la procédure, l'estimation des biens dont l'acquisition est nécessaire à la réalisation de l'opération est demandée pour la production au dossier de l'enquête préalable à la DUP.

8 – Estimation prévisionnelle de la dépense

⇒ LE TABLEAU DÉTAILLANT LES INDEMNITÉS DUES AUX PROPRIÉTAIRES FIGURE EN ANNEXE N°2

• Au titre de l'indemnité principale : 1 445 752 € HT .

• Au titre des indemnités accessoires :

→ Indemnité de rempli :

L'indemnité de rempli est destinée à couvrir les dépenses que l'exproprié sera amené à exposer normalement lors du rachat d'un bien similaire à celui qui est exproprié. Elle est calculée sur la base de l'indemnité principale selon barème ci-dessous :

- 20 % jusqu'à 5 000 € du montant de la valeur vénale
- 15 % de 5 000 à 15 000 €
- 10 % pour le surplus
- 5 % pour les collectivités (taux réduit)

Par application du barème précédent, l'indemnité de rempli est arrêtée à : **119 691 € HT.**

→ **Marge et aléas divers (en pourcentage de l'indemnité totale de dépossession)**

Il permet de prendre en compte les incertitudes liées au montant des indemnités à verser in fine, notamment éviction et accessoires (déménagement, réquisition totale, dépréciation du surplus, etc...). Il est souvent compris dans une fourchette de 10 à 15 %, (exceptionnellement 20 % sur des opérations longues et potentiellement conflictuelles, voire au-delà si des indemnités d'éviction doivent y être intégrées). Compte tenu du présent projet, la **marge aléatoire est fixée à 10 %**, ce qui représente un montant égal à 156 544 €, arrondi à **157 000 €**, soit 1 445 752 € HT + 119 691 € HT = 1 565 443 € HT * 10 %.

Cette estimation globale et sommaire ne peut servir de base à des négociations qui ne pourront être menées qu'au vu des seules évaluations détaillées.

Pour la suite de la procédure d'expropriation il est précisé que pour le Conseil d'Etat, il résulte de l'article R.132-23 du code de l'expropriation et de l'article 7 du décret du 4 janvier 1955 (aujourd'hui les articles R. 132-1 à R. 132-3 du code de l'expropriation) que lorsqu'un arrêté de cessibilité déclare cessibles des parties de parcelles, ce qui implique de modifier les limites des terrains concernés, **un document d'arpentage doit être préalablement réalisé**. L'objectif est que l'arrêté de cessibilité désigne les parcelles concernées conformément à leur numérotation issue de ce document.

L'obtention du document d'arpentage ne doit donc pas être oubliée, sous peine de fragiliser l'ensemble de la procédure d'expropriation.

Pour information, les valeurs HT à l'are arrêtées pour les parcelles impactées sont récapitulées ci-dessous :

Valeur HT à l'are retenue

Commune	Zone A	IAUA-IAUB	IAUXb2	IIAU-IIAUx	UB-UCA-UCB	UXB
Eckbolsheim	180 €	9 100 €	2 500 €	3 000 €	28 000 €	5 300 €

9 – Durée de validité

Cet avis a une durée de validité de 18 mois.

10 – Observations particulières

Il n'est pas tenu compte dans la présente évaluation des surcoûts éventuels liés à la recherche d'archéologie préventive, de présence d'amiante, de termites et des risques liés au saturnisme, de plomb ou de pollution des sols.

Une nouvelle consultation du Pôle d'Évaluation Domaniale serait nécessaire si l'opération n'était pas réalisée dans le délai ci-dessus, ou si les règles d'urbanisme, notamment celles de constructibilité, ou les conditions du projet étaient appelées à changer.

L'enregistrement de votre demande a fait l'objet d'un traitement informatique. Le droit d'accès et de rectification, prévu par la loi n° 78-17 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, s'exerce auprès des directions territorialement compétentes de la Direction Générale des Finances Publiques.

Pour le Directeur régional,
le Directeur du pôle pilotage des missions
et animation du réseau

Jean-Yves MAY

L'enregistrement de votre demande a fait l'objet d'un traitement informatique. Le droit d'accès et de rectification, prévu par la loi n° 78-17 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, s'exerce auprès des directions territorialement compétentes de la Direction Générale des Finances Publiques.

Section	Parcellules	Superficie (ares)	Superficie à acquies (ares)	Zonage PLU	Propriétaires	Ancien état	Indemnité principale	Indemnité annexes	Base de calcul	200%	15%	10%	5%
28	556	0,15	0,73	UB4	SCI OCTOUBES	terrain encombres/valor pleine - 40%	20 440 €	3 044 €	20 440 €	1 000 €	1 500 €	544 €	
28	554	4,37	5,14	UB4	SCI OCTOUBES	terrain encombres/valor pleine - 50%	1 900 €	300 €	1 900 €	300 €	8 €	0 €	0 €
28	555	11,57	0,47	UB4 (20%) + UB4 (80%)	SOCIETE JH7	terrain encombres/valor pleine - 50%	6 734 €	1 000 €	6 734 €	1 000 €	8 €	0 €	0 €
28	302	17,71	0,88	UB4 (50%) + UB4 (50%)	SOCIETE JH7	terrain encombres/valor pleine - 40%	7 585 €	1 385 €	7 585 €	1 000 €	385 €	0 €	0 €
28	183	17,01	0,88	UB4	SOCIETE JH7	terrain encombres/valor pleine - 40%	8 854 €	721 €	8 854 €	721 €	8 €	0 €	0 €
28	579	5,29	1,09	UB4	IMM 3 RUE DE WASSILLONNE	terrain encombres/valor pleine - 40%	16 372 €	2 972 €	16 372 €	1 000 €	1 900 €	57 €	0 €
28	257	5,13	0,83	UB4	SARLUT GABRIELLE GERMAINE	terrain encombres/valor pleine - 40%	13 944 €	2 340 €	13 944 €	1 000 €	1 342 €	0 €	0 €
5	181	5,26	0,83	UCAL3	DOMAL PHISA	terrain encombres/valor pleine - 40%	849 €	183 €	849 €	166 €	8 €	0 €	0 €
28	333	4,13	0,0	UB4	SARLUT GABRIELLE GERMAINE	terrain encombres/valor pleine - 40%	15 800 €	2 600 €	15 800 €	1 000 €	1 200 €	160 €	0 €
5	173	0,77	0,08	UB4	COMMUNE D'ICKOLSHEIM	terrain encombres/valor pleine - 50%	840 €	43 €	840 €	840 €	0 €	0 €	42 €
28	371	1,6	1,6	UB4	EUROMETROPOLE DE STRASBOURG	terrain encombres/valor pleine - 40%	7 462 €	1 869 €	7 462 €	1 000 €	369 €	0 €	0 €
28	370	9,23	0,83	UB4	IMM JEANNE MIE KROCH	terrain encombres/valor pleine - 50%	5 380 €	1 027 €	5 380 €	1 000 €	27 €	0 €	0 €
5	258	1,65	0,17	UB4	FRYFRIET LOUW	terrain encombres/valor pleine - 50%	3 190 €	700 €	3 190 €	700 €	5 €	0 €	0 €
28	337	6,95	0,21	UB4	IMM JEANNE MIE KROCH	terrain encombres/valor pleine - 50%	34 €	0 €	34 €	0 €	6 €	0 €	0 €
28	330	0,01	0,01	A	ETAT - MINISTRE DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS	terrain encombres/valor pleine - 40%	5 880 €	1 12 €	5 880 €	1 000 €	12 €	0 €	0 €
28	332	0,08	0,18	UB4	EUROMETROPOLE DE STRASBOURG	terrain encombres/valor pleine - 40%	7 462 €	1 869 €	7 462 €	1 000 €	369 €	0 €	0 €
28	339	8,16	0,33	UB4	IMM JEANNE MIE KROCH	terrain encombres/valor pleine - 40%	7 462 €	1 869 €	7 462 €	1 000 €	369 €	0 €	0 €
28	338	0,37	0,37	UB4	EUROMETROPOLE DE STRASBOURG	terrain encombres/valor pleine - 40%	7 462 €	1 869 €	7 462 €	1 000 €	369 €	0 €	0 €
28	336	0,19	0,38	UB4	EUROMETROPOLE DE STRASBOURG	terrain encombres/valor pleine - 40%	7 462 €	1 869 €	7 462 €	1 000 €	369 €	0 €	0 €
28	334	0,17	0,17	UB4	EUROMETROPOLE DE STRASBOURG	terrain encombres/valor pleine - 40%	7 462 €	1 869 €	7 462 €	1 000 €	369 €	0 €	0 €
28	332	0,30	0,38	UB4	EUROMETROPOLE DE STRASBOURG	terrain encombres/valor pleine - 40%	7 462 €	1 869 €	7 462 €	1 000 €	369 €	0 €	0 €
28	330	0,25	0,21	UB4	EUROMETROPOLE DE STRASBOURG	terrain encombres/valor pleine - 40%	7 462 €	1 869 €	7 462 €	1 000 €	369 €	0 €	0 €
28	194	0,30	0,31	UB4	EUROMETROPOLE DE STRASBOURG	terrain encombres/valor pleine - 40%	7 462 €	1 869 €	7 462 €	1 000 €	369 €	0 €	0 €
28	196	0,25	0,21	UB4	EUROMETROPOLE DE STRASBOURG	terrain encombres/valor pleine - 40%	7 462 €	1 869 €	7 462 €	1 000 €	369 €	0 €	0 €
28	374	0,33	0,33	UB4	EUROMETROPOLE DE STRASBOURG	terrain encombres/valor pleine - 40%	7 462 €	1 869 €	7 462 €	1 000 €	369 €	0 €	0 €
5	240	3,72	1,81	UB4	NELOCH-REHABILT HERDES NEE HAYTER	terrain encombres/valor pleine - 50%	25 340 €	3 534 €	25 340 €	1 000 €	1 500 €	1 034 €	0 €
5	242	1,64	1,64	UB4	NELOCH-REHABILT HERDES NEE HAYTER	terrain encombres/valor pleine - 50%	22 960 €	3 280 €	22 960 €	1 000 €	1 500 €	796 €	0 €
33	36	1,6	1,6	UCB3	ASSOCIATION TORCIBRE D'ICKOLSHEIM	terrain encombres/valor pleine - 40%	22 400 €	1 200 €	22 400 €	1 000 €	1 200 €	0 €	1 120 €
33	301	35,38	1,25	UBA2	AURAPA	terrain encombres/valor pleine - 40%	7 371 €	1 366 €	7 371 €	1 000 €	356 €	0 €	0 €
33	30	26,2	26,2	UCAL3 (50%) + UCAL3 (50%)	ASSOCIATION TORCIBRE D'ICKOLSHEIM	terrain encombres/valor pleine - 50%	388 800 €	19 340 €	388 800 €	268 800 €	10 880 €	834 €	0 €
33	149	72,82	3,28	UBB5	IMM TAT RUE DES FRERES LUPHERE	terrain encombres/valor pleine - 40%	10 880 €	1 800 €	10 880 €	1 000 €	834 €	0 €	0 €
33	275	85,99	0,38	UBB5	IMM RUE TORCIBRE D'ICKOLSHEIM	terrain encombres/valor pleine - 40%	1 146 €	258 €	1 146 €	258 €	5 €	0 €	0 €
33	276	80,31	3,24	UBB5	EUROMETROPOLE DE STRASBOURG	terrain encombres/valor pleine - 40%	7 462 €	1 869 €	7 462 €	1 000 €	369 €	0 €	0 €
33	240	2,26	0,24	UBB5	IMM 3 RUE DES FRERES LUPHERE	terrain encombres/valor pleine - 40%	15 583 €	2 558 €	15 583 €	1 000 €	1 200 €	58 €	0 €
33	275	7,65	1,02	UBB5	IMM 3 RUE DES FRERES LUPHERE	terrain encombres/valor pleine - 40%	7 922 €	1 315 €	7 922 €	1 000 €	305 €	0 €	0 €
33	274	123,14	4,9	UBB5	STABLO INTERNATIONAL GMBH	terrain encombres/valor pleine - 40%	2 822 €	572 €	2 822 €	572 €	5 €	0 €	0 €
33	260	9,65	1,34	UBB5	SC FERMIN FIBEL ET FILS	terrain encombres/valor pleine - 40%	1 800 €	1 800 €	1 800 €	1 800 €	849 €	0 €	0 €
28	399	63,10	0,89	UCB2	SC RATIURE	terrain encombres/valor pleine - 40%	11 583 €	1 969 €	11 583 €	1 000 €	849 €	0 €	0 €
33	226	15,29	3,17	UBB5	SOCIETE DAUBERACH IMPRIMERIE	terrain encombres/valor pleine - 40%	11 583 €	1 969 €	11 583 €	1 000 €	849 €	0 €	0 €
33	202	15,32	3,18	UBB5	SC FERMIN FIBEL ET FILS	terrain encombres/valor pleine - 40%	8 427 €	1 314 €	8 427 €	1 000 €	574 €	0 €	0 €
33	201	13,9	2,28	UBB5	SC FERMIN FIBEL ET FILS	terrain encombres/valor pleine - 40%	7 987 €	1 328 €	7 987 €	1 000 €	328 €	0 €	0 €
33	168	36,32	6,28	UBB5	SC FERMIN FIBEL ET FILS	terrain encombres/valor pleine - 40%	30 275 €	2 027 €	30 275 €	1 000 €	1 200 €	427 €	0 €
33	115	1,07	1,07	UBB5	SC FERMIN FIBEL ET FILS	terrain encombres/valor pleine - 40%	3 483 €	681 €	3 483 €	681 €	8 €	0 €	0 €
33	308	1,62	1,62	UBB5	SC B5 2	terrain encombres/valor pleine - 50%	4 283 €	850 €	4 283 €	850 €	35 €	0 €	0 €

Feuille 2

33	207	1,45	1,45	0,85	LES COMMUNES DE LA REGION DE LA SERRA DE LA SERRA	0,85	1,45	3 843 €	709 €	5 643 €	709 €	0,4	0,4		
33	208	75	0,74	0,85	LES COMMUNES DE LA REGION DE LA SERRA DE LA SERRA	0,85	0,74	2 353 €	471 €	2 824 €	471 €	0,4	0,4		
33	209	46,34	1,44	0,85	LES COMMUNES DE LA REGION DE LA SERRA DE LA SERRA	0,85	1,44	4 379 €	816 €	4 579 €	816 €	0,4	0,4		
33	210	34,07	34,07	0,85	LES COMMUNES DE LA REGION DE LA SERRA DE LA SERRA	0,85	34,07	388 683 €	15 034 €	388 683 €	15 034 €		15 034 €		
33	211	33,34	3,27	0,85	LES COMMUNES DE LA REGION DE LA SERRA DE LA SERRA	0,85	3,27	2 340 €	147 €	2 487 €	147 €		147 €		
33	212	1,7	1,7	0,85	LES COMMUNES DE LA REGION DE LA SERRA DE LA SERRA	0,85	1,7	23 800 €	1 790 €	25 590 €	1 790 €		1 790 €		
33	213	0,71	0,71	0,85	LES COMMUNES DE LA REGION DE LA SERRA DE LA SERRA	0,85	0,71	9 940 €	407 €	10 347 €	407 €		10 347 €		
33	214	3,8	0,43	0,85	LES COMMUNES DE LA REGION DE LA SERRA DE LA SERRA	0,85	0,43	8 300 €	1 793 €	6 507 €	1 793 €	305 €	305 €		
33	215	15,96	15,48	0,85	LES COMMUNES DE LA REGION DE LA SERRA DE LA SERRA	0,85	15,48	176 098 €	5 803 €	176 098 €	5 803 €		5 803 €		
33	216	301,36	3,75	0,85	LES COMMUNES DE LA REGION DE LA SERRA DE LA SERRA	0,85	3,75	7	0 €	7	0 €		7		
33	217	21,81	21,81	0,85	LES COMMUNES DE LA REGION DE LA SERRA DE LA SERRA	0,85	21,81	86 415 €	4 321 €	86 415 €	4 321 €		4 321 €		
33	218	10,40	10,40	0,85	LES COMMUNES DE LA REGION DE LA SERRA DE LA SERRA	0,85	10,40	15 343 €	767 €	15 343 €	767 €		767 €		
33	219	13,07	1,13	0,85	LES COMMUNES DE LA REGION DE LA SERRA DE LA SERRA	0,85	1,13	3 380 €	678 €	3 380 €	678 €	0,4	0,4		
33	220	31,71	3,31	0,85	LES COMMUNES DE LA REGION DE LA SERRA DE LA SERRA	0,85	3,31	5 730 €	1 170 €	5 730 €	1 170 €	10,4	10,4		
33	221	17,41	8,25	0,85	LES COMMUNES DE LA REGION DE LA SERRA DE LA SERRA	0,85	8,25	1 520 €	305 €	1 520 €	305 €	0,4	0,4		
33	222	45,33	1,49	0,85	LES COMMUNES DE LA REGION DE LA SERRA DE LA SERRA	0,85	1,49	4 470 €	894 €	4 470 €	894 €	0,4	0,4		
33	223	27,82	0,84	0,85	LES COMMUNES DE LA REGION DE LA SERRA DE LA SERRA	0,85	0,84	7	0 €	7	0 €		7		
33	224	4,31	0,31	0,85	LES COMMUNES DE LA REGION DE LA SERRA DE LA SERRA	0,85	0,31	7	0 €	7	0 €		7		
33	225	15,13	0,47	0,85	LES COMMUNES DE LA REGION DE LA SERRA DE LA SERRA	0,85	0,47	7	0 €	7	0 €		7		
33	226	48,71	3,78	0,85	LES COMMUNES DE LA REGION DE LA SERRA DE LA SERRA	0,85	3,78	7	0 €	7	0 €		7		
33	227	33,52	1,8	0,85	LES COMMUNES DE LA REGION DE LA SERRA DE LA SERRA	0,85	1,8	7	0 €	7	0 €		7		
33	228	35,13	0,33	0,85	LES COMMUNES DE LA REGION DE LA SERRA DE LA SERRA	0,85	0,33	7	0 €	7	0 €		7		
33	229	43,33	43,33	0,85	LES COMMUNES DE LA REGION DE LA SERRA DE LA SERRA	0,85	43,33	191 408 €	28 149 €	191 408 €	28 149 €	1 000 €	1 000 €		
33	230	22,44	22,44	0,85	LES COMMUNES DE LA REGION DE LA SERRA DE LA SERRA	0,85	22,44	7	0 €	7	0 €		7		
33	231	15,33	0,48	0,85	LES COMMUNES DE LA REGION DE LA SERRA DE LA SERRA	0,85	0,48	7	0 €	7	0 €		7		
TOTAL :															
									1 443 732 €	139 885 €	1 443 732 €	32 462 €	18 928 €	21 820 €	47 288 €

Strasbourg, le 27/07/2022

Direction régionale des Finances publiques du
Grand Est et du département du Bas-Rhin
Pôle pilotage des missions et animation du réseau
Division du Domaine – Pôle d'évaluation domaniale
4, place de la République CS 51002
67070 STRASBOURG Cedex
Téléphone : 03 88 10 35 00
Mét. : dir067pote-evaluation@dgfip.finances.gouv.fr

Le Directeur régional des Finances publiques de la
région Grand Est et du département du Bas Rhin

Affaire suivie par : Gabriëlle DREYER
gabrielle.dreyer@dgfip.finances.gouv.fr
Téléphone : 03 88 10 35 02 – 06 21 99 79 44
Ref.DS : 7995896
Ref.DS1 : 2022-67482-99702

2
EUROMETROPOLE DE STRASBOURG

AVIS DU DOMAINE ESTIMATION SOMMAIRE ET GLOBALE

*La charte de l'évaluation du Domaine, élaborée avec l'Association des Maires de France, est disponible sur le site
collectivites-locales.gouv.fr*

Désignation des biens : Diverses parcelles

Commune : STRASBOURG

DÉPENSES PRÉVISIONNELLES :

- Indemnités totales de dépossession : **8 194 096 € HT**, soit :
- 6 759 737 € HT concernant les indemnités principales
- 689 359 € ht concernant les indemnités de emploi
- 745 000 € ht concernant les aléas.

*Cette estimation sommaire et globale ne peut servir de base à des négociations qui ne pourront être menées
qu'au vu des seules évaluations détaillées.*

1 – Service Consultant :

EUROMETROPOLE DE STRASBOURG

Affaire suivie par : Mme MERTZ Elisabeth et/ou M. SCHNEIDER Pierre, opérateurs fonciers – tél. 03 68 98 63 82
elisabeth.mertz@strasbourg.eu

Vos références : Extension Ouest tram F phase 2 – commune de Strasbourg ESG

2 – Dates :

Date de consultation : 18/05/2022
Date de réception : 18/05/2022
Date du délai négocié avec le consultant pour émettre l'avis : 29/07/2022
Date de constitution du dossier en état : 14/06/2022

3 – Opération soumise à l'avis du Domaine – description du projet envisagé

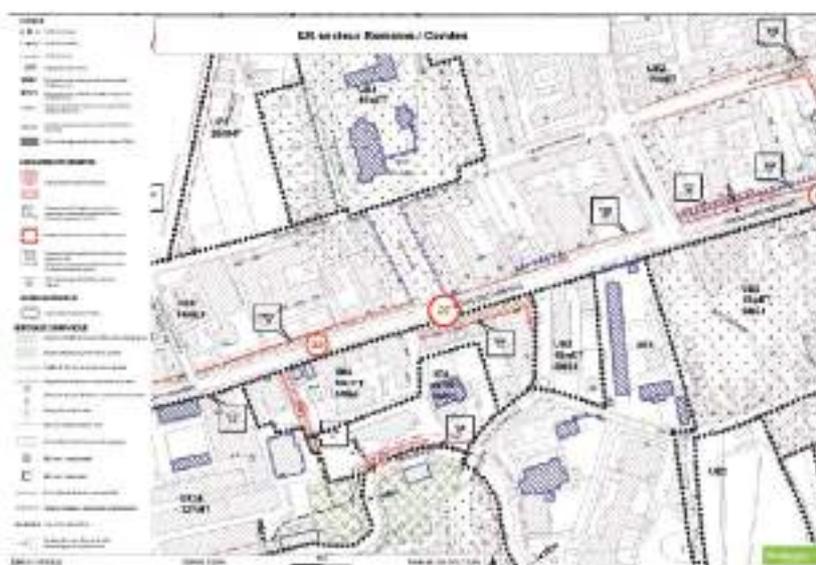
Projet d'extension de la ligne F du tramway à l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise depuis le terminus actuel allée des Comtes à Strasbourg - Koenigshoffen jusqu'à Wolfisheim (rond-point du MacDonald). Trois communes sont concernées par le projet : Strasbourg, Eckbolsheim et Wolfisheim.

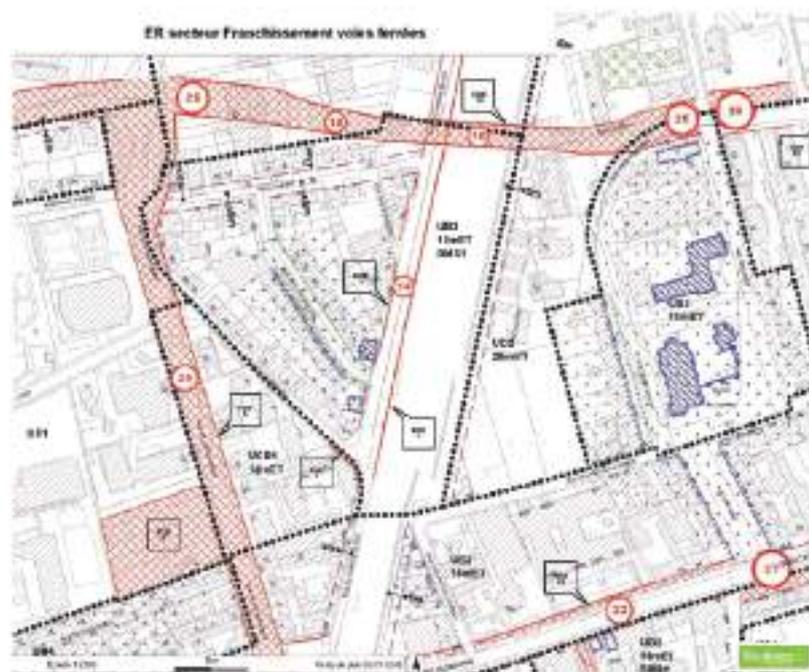
4 – Description des immeubles dans le périmètre de l'opération

4.1. Références Cadastreales

L'immeuble sous expertise figure au cadastre de STRASBOURG en annexe n° 1 (état parcellaire) jointe au présent rapport.

4.2. Descriptif - Situation particulière (environnement, accessibilité, voirie et réseau)







4.3 Surfaces du bâti (énoncées et retenues après vérification)

Les parcelles à acquérir sont situées dans le périmètre du projet de l'extension du tram de la ligne F reliant le terminus actuel allée des Comtes à Strasbourg - Koenigshoffen jusqu'à Wolfisheim.

Les parcelles qui sont frappées par des emplacements réservés, des droits de passage et/ou des servitudes sont mentionnées dans l'annexe 1.

I - Les emprises surbâties :

Parcelle	St	Adresse	Surface	Surface SDPHO	Zonage	Propriétaire	Maison	CR	Description sommaire	2018-12	2020-03
04	245	1 RUE MICHELLE YVES - 67000 STRASBOURG	5,69	95	MR	1 colonnes (R+1) en bois	PS	1976	habitation n°	186	186
MP	258	108 RUE DE LA	5,25	5,25	MR	1 colonnes (R+0) en bois	CR	1920	habitation n°	138	138
04	98	208 RUE DES YORPANS	10	222	MR	2 colonnes (R+0) en bois	PS	1928	habitation n°	138	226
04	008	220 RUE D'ALSACE	9,77	3	MR	2 colonnes	Immeuble habitation	1925	30 m ² de terrasse (R ¹) + 100 m ² de garage (R ⁰) + app (R ⁰) (2.50m x 5m) + app (R ⁰) + 10m ² + 20 m ²	186	
04	98	220 RUE D'ALSACE	9	1,99	MR	2 colonnes (R+0) en bois	Immeuble habitation	1925	100 m ² de terrasse (R ¹) + 100 m ² de garage (R ⁰) + app (R ⁰) (2.50m x 5m) + app (R ⁰) + 10m ² + 20 m ²	222	
12	202 202 202	108 RUE DE LA	1,65	14,26	MR	2 colonnes			terrain à bâtir (R+0)	44	

- 20 rue Virgile - Strasbourg - Parcelle section 04 n° 235



Parcelle de 5,69 ares, de forme carrée, surbâtie d'une maison d'habitation datant de 1976, d'emprise au sol de 95 m², de type R+1 développant une surface habitable de 106 m² (source VISUDGFIP) et une SDPHO de 186 m² (source VISUDGFIP).

- Rte des Romains - Strasbourg - Parcelle section MP n° 268



Parcelle de 6,95 ares de forme trapézoïdale, surbâtie d'un immeuble abritant 5 garages, d'une emprise d'environ de 150 m² au sol.

- 228 route des Romains – Strasbourg – Parcelle section OE n° 66



Parcelle de forme rectangulaire et longitudinale, d'une superficie de 10 ares dont 2,12 ares seront détachés. La maison d'habitation, datant de 1926, a une emprise au sol de 85 m², elle est de type R+1+combles+cave, et développe une surface habitable de 138 m² (source VISUDGFIP) et une SDPHO de 226 m² (source VISUDGFIP).

- 230 route des Romains – Strasbourg – Parcelle section OE n° 509



Parcelle de 3,77 ares de forme trapézoïdale, surbâtie d'un immeuble de rapport datant de 1931, édifié sur sous-sol, avec trois niveaux droits et combles aménagés. L'immeuble comporte actuellement 7 logements, développant une surface totale habitable de 355 m². Il sera détaché de cette parcelle une emprise de 2 ares.

- 232 route des Romains – Strasbourg – Parcelle section OE n° 68



Parcelle de forme rectangulaire et longitudinale, d'une superficie de 8 ares dont 1,97 ares seront détachés. L'immeuble de rapport datant de 1937 a une emprise au sol de 110 m², édifié sur sous-sol, deux niveaux droits et combles aménagés. L'immeuble comporte actuellement 3 logements, développant une surface totale habitable de 222 m² (VISUDGRIP).



La parcelle section LV n° 390, d'une superficie de 8,13 ares, de forme rectangulaire est surbâtie d'un entrepôt d'une superficie d'environ 44 m² (source Majic).

II – Les emprises NON BATIES

L'inventaire exhaustif des parcelles non bâties comprises dans l'opération est répertorié en annexe 1.

5 – Situation juridique

5.1. Propriété de l'immeuble

Divers propriétaires (cf. annexe 1).

5.2. Conditions d'occupation actuelles

Non communiquées

6 – Urbanisme

Les parcelles sont situées en zones UB2, UB3, UCA2, UCB1, UD2, UDz2, UE1, UE3, UXb1, UXb4 et UXg du PLUI de l'Eurométropole, dont la dernière modification a été approuvée le 25 juin 2021.

La zone **UB** est une zone urbaine à vocation mixte (habitat, commerces, services, activités, d'équipements publics et/ou d'intérêt collectif), elle identifie des tissus bâtis hétérogènes tant par la forme du parcellaire que des volumes et des modes d'implantation.

Qualification du terrain :

Les parcelles ont la qualification de terrains à bâtir au sens de l'article L322-3 du Code de l'expropriation car situées dans une zone déclarée constructible en l'état actuel du PLUI applicable et desservies par les réseaux.

La zone **UCA** est une zone urbaine à vocation principalement résidentielle à dominante d'habitat individuel.

Qualification du terrain :

Les parcelles ont la qualification de terrains à bâtir au sens de l'article L322-3 du Code de l'expropriation car situées dans une zone déclarée constructible en l'état actuel du PLUI applicable et desservies par les réseaux.

La zone **UCB** est une zone à vocation principalement résidentielle sous forme d'immeubles collectifs.

Qualification du terrain :

Les parcelles ont la qualification de terrains à bâtir au sens de l'article L322-3 du Code de l'expropriation car situées dans une zone déclarée constructible en l'état actuel du PLUI applicable et desservies par les réseaux.

La zone **UD** est une zone urbaine à vocation mixte (habitat, commerces, services, activités diverses, d'équipements publics et/ou d'intérêt collectif), elle identifie les grands ensembles d'immeubles collectifs, les secteurs de renouvellement urbain et/ou de grands projets.

Qualification du terrain :

Les parcelles ont la qualification de terrains à bâtir au sens de l'article L322-3 du Code de l'expropriation car situées dans une zone déclarée constructible en l'état actuel du PLUI applicable et desservies par les réseaux.

La zone UE est une zone urbaine spécifique, à vocation d'équipements publics ou d'intérêt collectif.

Qualification du terrain :

Les parcelles ont la qualification de terrains à bâtir au sens de l'article L322-3 du Code de l'expropriation car situées dans une zone déclarée constructible en l'état actuel du PLUI applicable et desservies par les réseaux.

La zone UX est une zone urbaine spécifique, destinée aux activités économiques.

Qualification du terrain :

Les parcelles ont la qualification de terrains à bâtir au sens de l'article L322-3 du Code de l'expropriation car situées dans une zone déclarée constructible en l'état actuel du PLUI applicable et desservies par les réseaux.

7 – Méthode d'évaluation

La présente évaluation sommaire et globale intervient dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique qui sera engagée par le consultant.

Les emprises à acquérir pour la réalisation de l'opération projetée devront être indemniées à hauteur du préjudice direct, matériel et certain subi par les actuels propriétaires. Pour calculer l'indemnité principale, qui correspond à leur valeur vénale, il est fait application de la méthode d'évaluation par comparaison avec les prix relevés sur le marché immobilier local, pour des cessions récentes de biens présentant des caractéristiques similaires.

À ce stade de la procédure, l'estimation des biens dont l'acquisition est nécessaire à la réalisation de l'opération est demandée pour la production au dossier de l'enquête préalable à la DUP.

8 – Estimation prévisionnelle de la dépense

⇒ **LE TABLEAU DÉTAILLANT LES INDEMNITÉS DUES AUX PROPRIÉTAIRES FIGURE EN ANNEXE N°2**

• **Au titre de l'indemnité principale : 6 759 737 € HT .**

• **Au titre des indemnités accessoires:**

→ **Indemnité de rempli :**

L'indemnité de rempli est destinée à couvrir les dépenses que l'exproprié sera amené à exposer normalement lors du rachat d'un bien similaire à celui qui est exproprié. Elle est calculée sur la base de l'indemnité principale selon barème ci-dessous :

- 20 % jusqu'à 5 000 € du montant de la valeur vénale
- 15 % de 5 000 à 15 000 €
- 10 % pour le surplus
- 5 % pour les collectivités (taux réduit)

Par application du barème précédent, l'indemnité de rempli est arrêtée à : **689 359 € HT.**

→ **Marge et aléas divers (en pourcentage de l'indemnité totale de dépossession)**

Il permet de prendre en compte les incertitudes liées au montant des indemnités à verser in fine, notamment éviction et accessoires (déménagement, réquisition totale, dépréciation du surplus, etc...). Il est souvent compris dans une fourchette de 10 à 15 %, (exceptionnellement 20 % sur des opérations longues et potentiellement conflictuelles, voire au-delà si des indemnités d'éviction doivent y être intégrées). Compte tenu du présent projet, la **marge aléatoire est fixée à 10 %**, ce qui représente un montant égal à 744 910 €, arrondi à **745 000 € HT**, soit **6 759 737€ HT + 689 359 € HT = 7 449 096 € HT * 10 %**.

Cette estimation globale et sommaire ne peut servir de base à des négociations qui ne pourront être menées qu'au vu des seules évaluations détaillées.

Pour la suite de la procédure d'expropriation il est précisé que, pour le Conseil d'Etat, il résulte de l'article R.132-23 du code de l'expropriation et de l'article 7 du décret du 4 janvier 1955 (aujourd'hui les articles R. 132-1 à R. 132-3 du code de l'expropriation) que lorsqu'un arrêté de cessibilité déclare cessibles des parties de parcelles, ce qui implique de modifier les limites des terrains concernés, **un document d'arpentage doit être préalablement réalisé**. L'objectif est que l'arrêté de cessibilité désigne les parcelles concernées conformément à leur numérotation issue de ce document.

L'obtention du document d'arpentage ne doit donc pas être oubliée, sous peine de fragiliser l'ensemble de la procédure d'expropriation.

Pour information, les valeurs HT à l'are qui ont été retenues pour la valorisation des différentes emprises non bâties en fonction de leur zonage sont les suivantes :

Valeur HT à l'are retenue

Commune	Zones UB-UC-UC-UD-UE	Zone UX
Strasbourg	42 400 €	13 000 €

S'agissant de l'estimation globale des emprises surbâties, cf. annexe 2.

9 - Durée de validité

Cet avis a une durée de validité de 18 mois.

10 - Observations particulières

Il n'est pas tenu compte dans la présente évaluation des surcoûts éventuels liés à la recherche d'archéologie préventive, de présence d'amiante, de termites et des risques liés au saturnisme, de plomb ou de pollution des sols.

Une nouvelle consultation du Pôle d'Évaluation Domaniale serait nécessaire si l'opération n'était pas réalisée dans le délai ci-dessus, ou si les règles d'urbanisme, notamment celles de constructibilité, ou les conditions du projet étaient appelées à changer.

L'enregistrement de votre demande a fait l'objet d'un traitement informatique. Le droit d'accès et de rectification, prévu par la loi n° 78-17 modifiée, relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, s'exerce auprès des directions territorialement compétentes de la Direction Générale des Finances Publiques.

Pour le Directeur régional,
le Directeur du pôle pilotage des missions
et animation du réseau



Jean-Yves MAY

L'enregistrement de votre demande a fait l'objet d'un traitement informatique. Le droit d'accès et de rectification, prévu par la loi n° 78-17 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, s'exerce auprès des directions territorialement compétentes de la Direction Générale des Finances Publiques.

Sac- Site	Pro- cote	Superficie / aera	Superficie / acquedotto	Zonage PLU	Proprietaires	Autre situation	Indemnité pénale	Base de calcul	30%	50%	80%	5%
HT	135	30,88	2,73	UR2	IMPIEGATA RTE DES ROMAINS ET 2,24 28 RTE DU SCHIMMOLLOCH	Fermin total encorchi/bâche pleine - 40 %	7 520 €	68 107 €	1 000 €	1 588 €	5 420 €	
PH	250	3,44	0,01	UR2	SOCIETE ALP	Fermin total encorchi/bâche pleine - 40 %	3 861 €	20 000 €	1 000 €	1 500 €	5 001 €	
PH	289	13,07	1,26	UR2	IMM MOBITE DES ROMAINS	Fermin total encorchi/bâche pleine - 40 %	4 204 €	32 024 €	1 000 €	1 500 €	1 703 €	
PH	285	40,26	0,63	UR2	IMM MOBIE DES PETITES TERRES	Fermin total encorchi/bâche pleine - 40 %	3 170 €	21 170 €	1 000 €	1 500 €	8 172 €	
PH	338	0,32	0,33	UR2	IMM MOBIE DES PETITES TERRES	Fermin total encorchi/bâche pleine - 40 %	1 698 €	1 698 €	1 000 €	1 500 €	6 04 €	
PH	328	26,69	1,28	UR2	SOCIETE PROTE	Fermin total encorchi/bâche pleine - 40 %	4 202 €	32 886 €	1 000 €	1 588 €	1 782 €	
PH	271	4,73	0,9	UR2	SOCIETE PROTE	Fermin total encorchi/bâche pleine - 40 %	4 816 €	28 160 €	1 000 €	1 588 €	2 376 €	
PH	73	3,28	0,13	UR2	SOCIETE QUATON / S.A. A. VOUGLLE	Fermin total encorchi/bâche pleine - 40 %	3 207 €	3 207 €	60 €	0 €	0 €	
HT	153	8,83	0,2	UR2A	ASSOCIATION SYNDICALE DE LA CITE INDUSTRIELLE GRUBER	Incendie/bâche pleine - 50 %	260 €	1 300 €	260 €	0 €	0 €	
HT	62	30,71	5,27	UR2 + UR2A +	Société nationale SNCI	5 % en UR2 + 45 % en UR2A - 51 % en UR2	765 008 €	765 008 €	1 000 €	1 588 €	15 001 €	
MS	125	4,32	0,04	UR2	SOCIETE GORROS	Fermin total encorchi/bâche pleine - 40 %	2 044 €	1 078 €	2 044 €	0 €	0 €	
ML	172	7,25	0,13	UR1	STRAUBOURG ELECTRICITE RESEAUX	Fermin total encorchi/bâche pleine - 40 %	601 €	3 507 €	601 €	0 €	0 €	
ML	383	7,95	0,21	UR1	COMPAGNE DE STRASBOURG	Incendie/bâche pleine - 50 %	4 412 €	4 412 €	0 €	0 €	0 €	223 €
ML	107	3,37	0,31	UR1	COMPAGNE DE STRASBOURG	Fermin total encorchi/bâche pleine - 40 %	7 884 €	7 884 €	0 €	0 €	0 €	204 €
ML	183	7,89	0,47	UR1	COMPAGNE DE STRASBOURG	Fermin total encorchi/bâche pleine - 40 %	9 664 €	19 028 €	0 €	0 €	0 €	686 €
ML	40	4,90	0,25	UR1	COMPAGNE DE STRASBOURG	Fermin total encorchi/bâche pleine - 40 %	10 000 €	10 000 €	0 €	0 €	0 €	530 €
ML	238	5,05	0,25	UR1	COMPAGNE DE STRASBOURG	Fermin total encorchi/bâche pleine - 40 %	5 000 €	5 000 €	0 €	0 €	0 €	530 €
ML	383	30,56	1,7	UR1	ODS RUE DE L'ENGLERBET	Incendie/bâche pleine - 50 %	1 000 €	1 000 €	1 000 €	0 €	0 €	
ML	382	30,56	1,7	UR1	SOCIETE NGUNOLA	Incendie/bâche pleine - 50 %	1 000 €	1 000 €	1 000 €	0 €	0 €	
ML	382	30,56	1,7	UR1	BEN GHANE MUMMED	Incendie/bâche pleine - 50 %	1 000 €	1 000 €	1 000 €	0 €	0 €	
ML	372	32,73	5,05	UR1	ST PAUL ABRAPPA DOMESCHOPREN	Fermin total encorchi/bâche pleine - 40 %	8 799 €	77 992 €	1 000 €	1 588 €	6 210 €	
ML	382	67,50	2,17	UR1	DIPLOMATIQUE DE STRASBOURG	Fermin total encorchi/bâche pleine - 40 %	1 000 €	1 000 €	1 000 €	0 €	0 €	
ML	387	291,72	22,05	UR2	IMM 17 RUE DE L'ENGLERBET	Fermin total encorchi/bâche pleine - 40 %	585 952 €	57 099 €	1 000 €	1 588 €	54 995 €	
OE	228	25,06	0,87	UCAZ	HABITAT DE LA ROCHER CATHOLIQUE ST ETIENNE ST JEAN MOISCO	Fermin total encorchi/bâche pleine - 40 %	22 130 €	22 130 €	1 000 €	1 588 €	7 114 €	
OE	180	16,06	0,66	UCAZ	HABITATION MODERNE	Fermin total encorchi/bâche pleine - 40 %	21 303 €	203 048 €	1 000 €	1 588 €	19 006 €	
OE	130	2,45	2,48	UCAZ	Vila de Strabone	Incendie/bâche pleine - 50 %	2 728 €	2 728 €	0 €	0 €	0 €	2 586 €
OE	278	24,23	3,65	UCAZ	Vila de Strabone	Fermin total encorchi/bâche pleine - 40 %	14 760 €	14 760 €	0 €	0 €	0 €	7 758 €
OE	279	2,35	2,25	UCAZ	Vila de Strabone	Fermin total encorchi/bâche pleine - 40 %	3 703 €	34 000 €	0 €	0 €	0 €	2 703 €
OE	344	6,34	1,45	UCAZ	Vila de Strabone	Fermin total encorchi/bâche pleine - 40 %	1 644 €	36 000 €	0 €	0 €	0 €	1 944 €
OE	348	1,46	1,46	UCAZ	Vila de Strabone	Incendie/bâche pleine - 50 %	1 800 €	32 376 €	0 €	0 €	0 €	1 500 €
OE	348	8,25	0,01	UCAZ	Vila de Strabone	Incendie/bâche pleine - 50 %	305 €	19 232 €	0 €	0 €	0 €	960 €
OE	343	17,72	6,65	UCAZ	Vila de Strabone	Fermin total encorchi/bâche pleine - 40 %	6 499 €	169 170 €	0 €	0 €	0 €	6 499 €
OE	112	6,38	3,46	UCAZ	Vila de Strabone	Fermin total encorchi/bâche pleine - 40 %	87 768 €	87 768 €	1 000 €	1 588 €	2 227 €	
OE	105	10,65	6,32	UCAZ	SOMCIS	Fermin total encorchi/bâche pleine - 40 %	169 381 €	160 286 €	1 000 €	1 588 €	14 578 €	
OE	94	1,18	0,3	UCAZ	HABITATION MODERNE	Fermin total encorchi/bâche pleine - 40 %	382 €	7 632 €	0 €	0 €	0 €	382 €
OE	346	10,88	3,12	UCAZ	Vila de Strabone	Fermin total encorchi/bâche pleine - 40 %	3 869 €	29 373 €	0 €	0 €	0 €	3 869 €
OE	346	11,06	3,9	UCAZ	HABITATION MODERNE	Fermin total encorchi/bâche pleine - 40 %	9 322 €	98 216 €	1 000 €	1 588 €	8 422 €	
OE	347	4,21	0,21	UCAZ	HABITATION MODERNE	Incendie/bâche pleine - 50 %	4 452 €	4 452 €	60 €	0 €	0 €	
MO	288	0,04	0,04	UCAZ	SOCIETE HORNBERG	Incendie/bâche pleine - 50 %	179 €	848 €	179 €	0 €	0 €	
MO	274	66,45	7,32	UCAZ	SOCIETE MOBILE	Fermin total encorchi/bâche pleine - 40 %	188 271 €	188 271 €	1 000 €	1 588 €	17 122 €	
OE	344	24,09	7,98	UCAZ	HABITATION MODERNE	Fermin total encorchi/bâche pleine - 40 %	203 500 €	203 500 €	1 000 €	1 588 €	18 750 €	
OE	182	100,50	6,44	UCAZ	HABITATION MODERNE	Fermin total encorchi/bâche pleine - 40 %	70 383 €	70 383 €	1 000 €	1 588 €	14 880 €	
OE	54	36,40	2,55	UCAZ	HABITATION MODERNE	Fermin total encorchi/bâche pleine - 40 %	7 482 €	64 872 €	1 000 €	1 588 €	4 987 €	

Cl	MS	ES	028	UR2	EDITION/UCR/ROBERT - SONNENRUCKER/RO- KUPFEL/MAIE HACHELINE - SONNENROCK/RELAUMENT	Fermin total* encours/bilvaeur pleins - 40 %	75 017 €	2 891 €	15 000 €	1 000 €	1 566 €	1 €
OE	348	5,29	5,5	UR2	GFA SOMMERBUCHER	incours/bilvaeur pleins - 50 %	74 200 €	8 420 €	74 200 €	1 000 €	1 566 €	5 920 €
OE	273	0,69	0,69	UR2	EBEL/OSPH ANTOINE	incours/bilvaeur pleins - 50 %	577 995 €	39 278 €	577 995 €	1 000 €	1 566 €	39 200 €
OE	272	0,09	0,08	UR2	EBEL/OSPH ANTOINE	incours/bilvaeur pleins - 50 %	287 €	75 €	287 €	100 €	156 €	8 €
MF	283	3,56	3,56	UR2	STRADH (SAC PENDEL)	incours/bilvaeur pleins - 50 %	100 944 €	76 034 €	100 944 €	1 000 €	1 566 €	13 504 €
MF	188	5,93	1,34	UR2	BACHELIERIC - BACHELANTONNE - BACHEL BAYMONDE NEE UTHMARDT	incours/bilvaeur pleins - 50 %	28 428 €	3 841 €	28 428 €	1 000 €	1 566 €	1 341 €
MF	1	11,84	4,7	UR2	BACHELIERIC - BACHELANTONNE - BACHEL BAYMONDE NEE UTHMARDT	incours/bilvaeur pleins - 50 %	799 292 €	20 928 €	799 292 €	1 000 €	1 566 €	18 428 €
MF	288	6,95	6,41	UR2	BACHELIERIC - BACHELANTONNE - BACHEL BAYMONDE NEE UTHMARDT	incours/bilvaeur pleins - 50 %	217 900 €	22 708 €	217 900 €	1 000 €	1 566 €	20 200 €
MF	69	4,52	6,2	UR2	BACHELIERIC - BACHELANTONNE - BACHEL BAYMONDE NEE UTHMARDT	incours/bilvaeur pleins - 50 %	3 098 €	1 073 €	3 098 €	1 000 €	1 566 €	13 €
OE	142	0,16	0,16	UR2	/	incours/bilvaeur pleins - 50 %	2 883 €	584 €	2 883 €	394 €	0 €	8 €
OE	143	0,46	0,46	UR2	/	incours/bilvaeur pleins - 50 %	3 883 €	584 €	2 883 €	394 €	0 €	8 €
OE	149	0,66	0,66	UR2	ASSOCIATION FONCIERE DES BOIS D'HEM	incours/bilvaeur pleins - 50 %	4 293 €	315 €	4 293 €	0 €	0 €	0 €
OE	233	15,69	1,55	UR2	GFA SOMMERBUCHER	incours/bilvaeur pleins - 50 %	12 068 €	2 500 €	12 068 €	1 000 €	1 566 €	9 €
OE	289	0,01	0,01	UR2	SONNENROCK/ROBERT - KUPFEL/MAIE HACHELINE	incours/bilvaeur pleins - 50 %	65 €	13 €	65 €	13 €	0 €	0 €
OE	388	9,78	0,06	UR2	GFA SOMMERBUCHER	incours/bilvaeur pleins - 50 %	7 470 €	1 362 €	7 470 €	1 000 €	342 €	8 €
OE	389	48,18	0,49	UR2	GFA SOMMERBUCHER	incours/bilvaeur pleins - 50 %	3 823 €	764 €	3 823 €	764 €	0 €	8 €
OE	389	9,05	3,97	UR2	SONNENROCK/ROBERT - KUPFEL/MAIE HACHELINE	incours/bilvaeur pleins - 50 %	30 865 €	4 097 €	30 865 €	1 000 €	1 566 €	1 997 €
OE	392	2,01	0,69	UR2	SONNENROCK/ROBERT - KUPFEL/MAIE HACHELINE	incours/bilvaeur pleins - 50 %	1 638 €	767 €	1 638 €	767 €	0 €	8 €
OE	283	13,34	4,22	UR2	EDITION/UCR/ROBERT - SONNENRUCKER/RO- KUPFEL/MAIE HACHELINE	incours/bilvaeur pleins - 50 %	27 430 €	3 743 €	27 430 €	1 000 €	1 566 €	1 343 €
OE	60	10,00	4,12	UR2	SONNENROCK/ROBERT - KUPFEL/MAIE HACHELINE	incours/bilvaeur pleins - 50 %	369 580 €	26 928 €	369 580 €	1 000 €	1 566 €	34 500 €
OE	548	3,77	2	UR2	SCI SANDVA	Maison de location	744 900 €	75 408 €	744 900 €	1 000 €	1 566 €	72 900 €
OE	69	8,00	1,97	UR2	BOLVINCHEMBO - LAMBIL/OLIVIER/ALTHEA	Maison de rapport	481 000 €	47 508 €	481 000 €	1 000 €	1 566 €	45 000 €
OE	588	1,11	1,11	UR2	EUROMETROPOLE DE STRASBOURG	incours/bilvaeur pleins - 50 %	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
OE	70	27,54	2,71	UR2	SCI EUROPA/BO	incours/bilvaeur pleins - 50 %	33 078 €	6 369 €	33 078 €	1 000 €	1 566 €	2 065 €
OE	395	0,21	0,21	UR2	EUROMETROPOLE DE STRASBOURG	incours/bilvaeur pleins - 50 %	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
OE	393	0,73	0,73	UR2	EUROMETROPOLE DE STRASBOURG	incours/bilvaeur pleins - 50 %	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
OE	549	27,68	2,13	UR2	HABITAT DE L'ALL	incours/bilvaeur pleins - 50 %	54 187 €	6 478 €	54 187 €	1 000 €	1 566 €	3 979 €
OE	527	11,82	0,21	UR2	HABITAT DE L'ALL	incours/bilvaeur pleins - 50 %	7 885 €	1 452 €	7 885 €	1 000 €	403 €	5 €
OE	591	6,65	6,65	UR2	HABITAT DE L'ALL	incours/bilvaeur pleins - 50 %	181 176 €	17 816 €	181 176 €	1 000 €	1 566 €	15 418 €
OE	591	6,65	6,65	UR2	HABITAT DE L'ALL	incours/bilvaeur pleins - 50 %	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
OE	538	11,71	11,71	UR2	EUROMETROPOLE DE STRASBOURG	incours/bilvaeur pleins - 50 %	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
OE	532	3,02	3,02	UR2	EUROMETROPOLE DE STRASBOURG	incours/bilvaeur pleins - 50 %	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
OE	544	67,73	67,73	UR2	EUROMETROPOLE DE STRASBOURG	incours/bilvaeur pleins - 50 %	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
IV	238	90	0,36	UR2	ICI MONDIEZ	incours/bilvaeur pleins - 50 %	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
IV	308	181	8,37	UR2	SOCIETE NATIONALE SNCF	incours/bilvaeur pleins - 50 %	8 198 €	1 458 €	8 198 €	1 000 €	408 €	8 €
IV	387	117	23,04	UR2 et UR3	SOCIETE NATIONALE SNCF	incours/bilvaeur pleins - 50 %	177 484 €	38 790 €	177 484 €	1 000 €	1 566 €	16 200 €
IV	399	3,43	5,43	UR01	SOCIETE NATIONALE SNCF	34 % de U001 + 6 % de UR3	349 592 €	35 098 €	349 592 €	1 000 €	1 566 €	32 599 €
IV	399	8,13	8,13	UR3	SOCIETE NATIONALE SNCF	incours/bilvaeur pleins - 50 %	70 390 €	6 099 €	70 390 €	1 000 €	1 566 €	5 539 €
IV	391	0,49	0,49	UR3	SOCIETE NATIONALE SNCF	incours/bilvaeur pleins - 50 %	239 790 €	24 078 €	239 790 €	1 000 €	1 566 €	21 570 €
IV	391	0,49	0,49	UR3	SOCIETE NATIONALE SNCF	incours/bilvaeur pleins - 50 %	10 288 €	1 807 €	10 288 €	1 000 €	807 €	8 €

Total: 6 750 737 € 680 359 € 6 759 737 € 52 061 € 59 582 € 544 014 € 33 923 €

Direction régionale des Finances publiques du
Grand Est et du département du Bas-Rhin
Pôle pilotage des missions et animation du réseau
Division du Domaine – Pôle d'évaluation domaniale
4, place de la République CS 51002
67070 STRASBOURG Cedex
Téléphone : 03 88 10 35 00
Mét. : dirf067pôle-evaluation@dgfip.finances.gouv.fr

Strasbourg, le 27/07/2022

Le Directeur régional des Finances publiques de la région
Grand Est et du département du Bas Rhin

Affaire suivie par : Gabriëlle DREYER
gabrielle.dreyer@dgfip.finances.gouv.fr
Téléphone : 03 88 10 35 02 – 06 21 99 79 44
Ref.DS : 8941672
Ref.DS1 : 2022-67551-48878

à
EUROMETROPOLE DE STRASBOURG

AVIS DU DOMAINE ESTIMATION SOMMAIRE ET GLOBALE

La charte de l'évaluation du Domaine, élaborée avec l'Association des Maires de France, est disponible sur le site collectivites-locales.gouv.fr

Désignation des biens : Diverses parcelles

Commune : WOLFISHEIM

DÉPENSES PRÉVISIONNELLES :

- Indemnités totales de dépossession : **15 716 € HT**, soit :
- 12 070 € HT concernant les indemnités principales
- 2 146 € HT concernant les indemnités de rempli
- 1 500 € HT concernant les aléas.

Cette estimation sommaire et globale ne peut servir de base à des négociations qui ne pourront être menées qu'au vu des seules évaluations détaillées.

1 – Service Consultant :

EUROMETROPOLE DE STRASBOURG

Affaire suivie par : Mme MERTZ Elisabeth et/ou M. SCHNEIDER Pierre, opérateurs fonciers – tél. 03 88 98 63 82
elisabeth.mertz@strasbourg.eu

Vos références : Extension Ouest tram F phase 2 – commune de Wolfisheim ESG

2 – Dates :

Date de consultation :	01/06/2022
Date de réception :	01/06/2022
Date du délai négocié avec le consultant pour émettre l'avis :	29/07/2022
Date de constitution du dossier en état :	14/06/2022

3 – Opération soumise à l'avis du Domaine – description du projet envisagé

Projet d'extension de la ligne F du tramway à l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise depuis le terminus actuel allée des Comtes à Strasbourg - Koenigshoffen jusqu'à Wolfisheim (rond-point du MacDonald). Trois communes sont concernées par le projet : Strasbourg, Eckbolsheim et Wolfisheim.

4 – Description des immeubles dans le périmètre de l'opération

4.1. Références Cadastreales

L'immeuble sous expertise figure au cadastre de WOLFISHEIM en annexe n° 1 (état parcellaire) jointe au présent rapport.

4.2. Descriptif - Situation particulière (environnement, accessibilité, voirie et réseau)



Les parcelles à acquérir sont situées dans le périmètre du projet de l'extension du tram de la ligne F reliant le terminus actuel allée des Comtes à Strasbourg - Koenigshoffen jusqu'à Wolfisheim.

L'inventaire exhaustif des parcelles non bâties comprises dans l'opération est répertorié en annexe 1.

Les parcelles qui sont frappées par des emplacements réservés, des droits de passage et/ou des servitudes y sont mentionnées.

5 – Situation juridique

5.1. Propriété de l'immeuble

Divers propriétaires (cf. annexe 1).

5.2. Conditions d'occupation actuelles

Non communiquées

6 – Urbanisme

Les parcelles sont situées en zones A1 et Uxd3a du PLUI de l'Eurométropole, dont la dernière modification a été approuvée le 25 juin 2021.

La zone UX est une zone urbaine spécifique, destinée aux activités économiques.

Dans le secteur Uxd3a sont admis les constructions et installations à vocation commerciale à condition que la surface de plancher soit supérieure à 500 m² et inférieure à 7 500 m². Par exception, les commerces d'une surface de plancher inférieure à 500 m² peuvent s'implanter dans les galeries marchandes.

Qualification du terrain :

Les parcelles ont la qualification de terrain à bâtir au sens de l'article L322-3 du Code de l'expropriation car situées dans une zone déclarée constructible en l'état actuel du PLUI applicable et desservies par les réseaux.

La zone A est une zone agricole dont les secteurs sont à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles.

Dans le secteur de zone A1 sont admises les installations légères d'une superficie maximale de 20 m² à condition d'être liées et nécessaires à une exploitation agricole ou forestière.

Qualification de la parcelle :

Les parcelles n'ont pas la qualification de terrain à bâtir au sens de l'article L 322-3 du Code de l'expropriation, car non équipées ni desservies par les réseaux en l'état actuel pour la zone A.

7 – Méthode d'évaluation

La présente évaluation sommaire et globale intervient dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique qui sera engagée par le consultant.

Les emprises à acquérir pour la réalisation de l'opération projetée devront être indemnisées à hauteur du préjudice direct, matériel et certain subi par les actuels propriétaires. Pour calculer l'indemnité principale, qui correspond à leur valeur vénale, il est fait application de la méthode d'évaluation par comparaison avec les prix relevés sur le marché immobilier local, pour des cessions récentes de biens présentant des caractéristiques similaires.

À ce stade de la procédure, l'estimation des biens dont l'acquisition est nécessaire à la réalisation de l'opération est demandée pour la production au dossier de l'enquête préalable à la DUP.

8 – Estimation prévisionnelle de la dépense

⇒ **LE TABLEAU DÉTAILLANT LES INDEMNITÉS DUES AUX PROPRIÉTAIRES FIGURE EN ANNEXE N°2**

• **Au titre de l'indemnité principale : 12 070 € HT .**

• **Au titre des indemnités accessoires :**

→ **Indemnité de remploi :**

L'indemnité de remploi est destinée à couvrir les dépenses que l'exproprié sera amené à exposer normalement lors du rachat d'un bien similaire à celui qui est exproprié. Elle est calculée sur la base de l'indemnité principale selon barème ci-dessous :

- 20 % jusqu'à 5 000 € du montant de la valeur vénale
- 15 % de 5 000 à 15 000 €
- 10 % pour le surplus
- 5 % pour les collectivités (taux réduit)

Par application du barème précédent, l'indemnité de remploi est arrêtée à : **2 146 € HT.**

→ **Indemnité pour éviction agricole :**

L'allocation et le paiement de ces indemnités d'éviction agricole sont réservés aux exploitants, propriétaires ou locataires qui justifient de cette qualité dans les conditions prévues par l'article R 323-2 du Code de l'Expropriation ou d'une attestation d'inscription des parcelles concernées à la Caisse de la Mutualité Sociale Agricole à la date du transfert de propriété.

Application de la convention conclue le 17.09.2001, entre les organismes représentatifs de la profession agricole et la Direction des Services Fiscaux du Bas-Rhin, valeurs actualisées au 01/07/2017.

- Perte de revenus, sur 5 ans (selon le dernier barème de la chambre d'Agriculture connu au 30 juin 2017) : 4760 €/are.

- Perte de fumures et arrières fumures (pour terres et parcs à bestiaux selon indice au 01/07/16) : 5,26 €/are.

N.B. : La convention signée en 2001 avec la Chambre d'Agriculture mentionne dans le chapitre 3 paragraphe 1 page 2, la possibilité pour tout agriculteur soumis de droit ou par option à un régime de bénéfice réel en matière d'impôt sur le revenu, de demander que le calcul de la marge brute soit effectué en ce qui le concerne, à partir des éléments de sa propre comptabilité, à condition qu'elle soit régulière et probante. Cette possibilité n'est cependant pas ouverte en cas de remembrement avec inclusion d'emprise.

-> Marge et aléas divers (en pourcentage de l'indemnité totale de dépossession)

Il permet de prendre en compte les incertitudes liées au montant des indemnités à verser in fine, notamment éviction et accessoires (déménagement, réquisition totale, dépréciation du surplus, etc...). Il est souvent compris dans une fourchette de 10 à 15 %, (exceptionnellement 20 % sur des opérations longues et potentiellement conflictuelles, voire au-delà si des indemnités d'éviction doivent y être intégrées). Compte tenu du présent projet, la **marge aléatoire est fixée à 10 %**, ce qui représente un montant égal à 1 422 €, arrondi à **1 500 €**, soit : 12 070 € HT + 2 146 € HT = 14 216 € HT + 10 %.

Cette estimation globale et sommaire ne peut servir de base à des négociations qui ne pourront être menées qu'au vu des seules évaluations détaillées.

Pour la suite de la procédure d'expropriation il est précisé que pour le Conseil d'Etat, il résulte de l'article R.132-23 du code de l'expropriation et de l'article 7 du décret du 4 janvier 1955 (aujourd'hui les articles R. 132-1 à R. 132-3 du code de l'expropriation) que lorsqu'un arrêté de cessibilité déclare cessibles des parties de parcelles, ce qui implique de modifier les limites des terrains concernés, **un document d'arpentage doit être préalablement réalisé**. L'objectif est que l'arrêté de cessibilité désigne les parcelles concernées conformément à leur numérotation issue de ce document.

L'obtention du document d'arpentage ne doit donc pas être oubliée, sous peine de fragiliser l'ensemble de la procédure d'expropriation.

Pour information, les valeurs HT à l'are arrêtées pour les parcelles impactées sont récapitulées ci-dessous :

Valeur HT à l'are retenue

Commune	Zone A	Zone UX
Wolfsheim	180 €	5 200 €

9 – Durée de validité

Cet avis a une durée de validité de 18 mois.

10 – Observations particulières

Il n'est pas tenu compte dans la présente évaluation des surcoûts éventuels liés à la recherche d'archéologie préventive, de présence d'amiante, de termites et des risques liés au saturnisme, de plomb ou de pollution des sols.

Une nouvelle consultation du Pôle d'Évaluation Domaniale serait nécessaire si l'opération n'était pas réalisée dans le délai ci-dessus, ou si les règles d'urbanisme, notamment celles de constructibilité, ou les conditions du projet étaient appelées à changer.

L'enregistrement de votre demande a fait l'objet d'un traitement informatique. Le droit d'accès et de rectification, prévu par la loi n° 78-17 modifiée, relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, s'exerce auprès des directions territorialement compétentes de la Direction Générale des Finances Publiques.

Pour le Directeur régional,
le Directeur du pôle pilotage des missions
et animation du réseau

Jean-Yves MAY

L'enregistrement de votre demande a fait l'objet d'un traitement informatique. Le droit d'accès et de rectification, prévu par la loi n° 78-17 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, s'exerce auprès des directions territorialement compétentes de la Direction Générale des Finances Publiques.

Annexe 4.1

**Convention de transfert de maîtrise d'ouvrage de la Ville
de Strasbourg à l'Eurométropole de Strasbourg**

**Projet d'extension du réseau de tramway
vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise**

**Convention de transfert de maîtrise d'ouvrage à
l'Eurométropole de Strasbourg**

(art. L. 2422-12 du Code de la commande publique)

Entre :

La Commune de Strasbourg (ci-après désignée Ville ou Ville de Strasbourg), ayant son siège au 1 parc de l'Étoile, 67076 Strasbourg Cedex, représentée par sa Maire, Mme Jeanne BARSEGHIAN, agissant en vertu de la délibération du conseil municipal en date du 26 septembre 2022,

Et :

L'Eurométropole de Strasbourg (ci-après désignée EMS), ayant son siège au 1 parc de l'Étoile, 67076 Strasbourg Cedex, représentée par sa Présidente, Mme Pia IMBS, agissant en vertu de la délibération du conseil de l'Eurométropole en date du 28 juin 2022,

PREAMBULE

Les travaux d'aménagement nécessaires pour la réalisation du projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise sur le ban communal de la Ville de Strasbourg, relèvent des maîtrises d'ouvrage de :

- la Ville de Strasbourg au titre des compétences Espaces Verts et Éclairage Public ;
- de l'Eurométropole de Strasbourg au titre des compétences Mobilité, Transports et Aménagement / Entretien des Voiries Métropolitaines.

Par délibérations en date du 26 septembre 2022 (Ville de Strasbourg) et en date du 30 septembre 2022 (Eurométropole de Strasbourg), les études d'avant-projet et le programme des travaux de cette opération ont été approuvés par les collectivités, chacune pour ce qui la concerne.

La Ville et l'EMS ont un intérêt à organiser une maîtrise d'ouvrage unique dans les objectifs suivants :

- une optimisation de la qualité des réalisations (conception et suivi par la même maîtrise d'œuvre, réalisation par les mêmes entreprises) ;
- une optimisation du coût des travaux (économies d'échelle notamment, meilleure définition des responsabilités respectives des entreprises) ;
- une optimisation du planning des travaux et une cohérence dans la réalisation des travaux (le prolongement du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération n'ayant d'intérêt qu'une fois inséré dans toutes les modalités de circulations et de thématiques d'aménagement).

Pour ce faire, afin de garantir une parfaite unité fonctionnelle et technique de l'aménagement à réaliser, il est proposé de transférer la maîtrise d'ouvrage totale du projet de prolongement du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération à l'Eurométropole de Strasbourg.

CECI EXPOSE, IL EST CONVENU CE QUI SUIT

ARTICLE 1 : OBJET DE LA CONVENTION

- 1.1 Dans les conditions et limites déterminées par la présente convention, la Ville de Strasbourg transfère à l'Eurométropole de Strasbourg, qui devient ainsi maître d'ouvrage unique, la maîtrise d'ouvrage des travaux d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération qui relèvent de sa seule compétence, tels que ces travaux sont définis à l'article 3.
- 1.2 La présente convention précise les conditions d'organisation du transfert de maîtrise d'ouvrage et en fixe le terme. Elle organise les conditions administratives, techniques et financières du transfert lors des phases études et travaux, jusqu'à la remise des ouvrages.
- 1.3 L'Eurométropole de Strasbourg, en sa qualité de maître d'ouvrage unique, est autorisée par la Ville de Strasbourg à confier, si elle le souhaite, la conception et la réalisation des travaux à la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS) dans le cadre de la concession conclue avec cette dernière. Dans ce cas, la CTS exerce la maîtrise d'ouvrage de l'opération dans les conditions définies par la convention de concession et par la convention particulière de travaux prise en son application.
- 1.4 Après leur réception, les ouvrages réalisés en application de la présente convention qui relèvent de la compétence de la Ville de Strasbourg, sont remis à cette dernière dans les conditions stipulées à l'article 6.

ARTICLE 2 : DESCRIPTION DU PROJET

Avant d'opérer un transfert de maîtrise d'ouvrage, les Parties sont convenues de leurs programmes de travaux respectifs repris dans les stipulations qui suivent.

2.1 TRACE DU PROJET ET OUVRAGES A REALISER

L'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise, depuis la station terminus provisoire « Comtes », emprunte le **corridor** suivant :

- la route des Romains jusqu'au carrefour avec la rue de l'Engelbreit ;
- la rue de l'Engelbreit jusqu'au carrefour avec la rue Virgile ;
- la rue Virgile jusqu'au carrefour avec la route des Romains ;
- la route des Romains jusqu'au carrefour avec l'avenue François Mitterrand ;
- la route de Wasselonne jusqu'au giratoire situé à l'entrée de la commune de Wolfisheim.

Le projet comporte la réalisation de 8 nouvelles stations tramway, dénommées provisoirement :

- « Engelbreit », au Sud de la rue éponyme ;
- « Virgile », dans la rue éponyme, à l'Est du carrefour avec la rue Ciceron ;
- « Téreence », à l'extrémité Ouest de la rue Virgile ;
- « Poteries », sur la route des Romains, à l'Est du carrefour avec l'avenue François Mitterrand ;
- « Jean Monnet », sur la route de Wasselonne, à l'Ouest du carrefour avec la rue Jean Monnet ;
- « ZA Eckbolsheim », sur la route de Wasselonne, au droit des n° 1,3 et 5 ;
- « Wasselonne », sur la route éponyme, à l'Ouest du carrefour avec la rue Émile Mathis ;
- « Wolfisheim », sur la route de Wasselonne, à proximité du giratoire d'entrée de la commune.

En outre, le projet comprend également :

- le réaménagement complet de la route des Romains sur le tronçon qui n'est pas emprunté par le tramway (entre les rues de l'Engelbreit et Virgile) ;

- la réalisation d'un ouvrage de franchissement des voies ferrées dédié aux modes actifs entre les rues strasbourgeoises du Rail et du Chemin de Fer ;
- la réalisation d'un cheminement dédié aux modes actifs depuis la future station tram « ZA Eckbolsheim » jusqu'au Zénith en traversée de la zone d'activité d'Eckbolsheim.

Le réaménagement des espaces publics et notamment des carrefours à feux, porte sur l'ensemble des rues et voies concernées par le projet, de façade à façade, selon le périmètre des travaux approuvé par le Conseil de l'EMS du 30/09/2022.

De même, sont définies les connexions avec le réseau urbain d'autobus, le réseau de tramway et les effets induits sur la circulation automobile de l'implantation de l'extension du tramway vers l'Ouest de l'agglomération. Les caractéristiques d'insertion urbaine des voies du tramway prolongé et des arrêts du réseau d'autobus associés, ainsi que les éléments définissant les fonctionnalités circulatoires (automobiles, vélos, piétons) sont représentés avec précision sur les plans d'avant-projet.

Les aménagements projetés au titre de ce projet sont conformes aux normes en vigueur en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, qu'il s'agisse des stations du tramway prolongé ou des aménagements de voirie et d'arrêts bus réalisés en conformité avec le schéma directeur d'accessibilité des transports et avec les textes réglementaires d'application des lois « HANDICAP » du 11 février 2005 et « AD'AP » du 5 août 2015.

En outre, le tramway circule en fonction des contraintes d'emprises et/ou de trafic en site propre intégral ou en site banalisé. Tous les franchissements des sites propres et banalisés par des voies de circulation sont sécurisés par feux.

2.3 ENVELOPPE FINANCIERE PREVISIONNELLE GLOBALE AU STADE AVANT-PROJET

A l'issue des études d'avant-projet, l'enveloppe financière globale du projet s'établit à 120 065 164 M€HT (valeur janvier 2022). Elle intègre la réalisation des voies de prolongement du tramway, y compris les déviations de réseaux, les acquisitions foncières, les libérations d'emprises, ainsi que les prestations intellectuelles (frais de maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre, assurance, etc.) pour un montant de 20 693 800 M€ HT et l'achat de 6 nouvelles rames de tramway pour un montant de 20 100 000 M€ HT.

Le coût prévisionnel des seuls « travaux » s'élève à **79 271 364 euros HT**, valeur janvier 2022 au stade avant-projet.

Montants exprimés hors taxes (avec aléas) Date de valeur : janvier 2022		Coût total (€ HT)	Quote-part Eurométropole de Strasbourg (€ HT)	Quote-part CTS (€ HT)	Quote-part Ville de Strasbourg (€ HT)	Quote-part commune d'Eckbolsheim (€ HT)	Quote-part commune de Wolfisheim (€ HT)
A	GO00 : prestations intellectuelles	8 943 800	1 843 800	7 100 000	/	/	/
-	- dont ingénierie sur infrastructure et équipements et missions de contrôle	7 100 000	/	7 100 000	/	/	/
-	- dont études de maîtrise d'œuvre	1 843 800	1 843 800	/	/	/	/
B	GO01 : déviations de réseaux	7 963 096	3 879 840	2 222 405	1 116 363	677 808	66 680
-	- dont archéologie	2 100 000	/	2 100 000	/	/	/
-	- dont eau potable	1 712 214	1 712 214	/	/	/	/
-	- dont assainissement	1 306 800	1 306 800	/	/	/	/
-	- dont signalisation	860 826	860 826	/	/	/	/
-	- dont éclairage public	1 983 256	/	122 405	1 116 363	677 808	66 680
C	GO02 : ouvrages d'art	8 190 000	8 190 000	/	/	/	/
D	GO03 : aménagements de surface	26 105 575	17 260 732	7 350 610	1 264 493	145 740	84 000
-	- dont voiries	18 836 643	15 571 611	3 265 032	/	/	/
-	- dont espaces verts	3 751 432	1 689 121	568 078	1 264 493	145 740	84 000
-	- dont gestion des barrières et frais divers	3 517 500	/	3 517 500	/	/	/
E	GO04 : stations	2 712 150	/	2 712 150	/	/	/
F	GO05 : locaux techniques						
GO07 : ligne aérienne de contact		14 101 401	1 916 145	12 185 256	/	/	/
GO08 : énergie							
GO09 : systèmes d'exploitation							
-	- dont signalisation dynamique aux carrefours	1 916 145	1 916 145	/	/	/	/
G	GO06 : voie et plateforme tram	19 254 142	/	19 254 142	/	/	/
H	GO10 : équipement de maintenance embarqué tram	945 000	/	945 000	/	/	/
I	Matériel roulant	20 100 000	/	20 100 000	/	/	/
J	Acquisitions foncières	10 000 000	10 000 000	/	/	/	/
K	Maîtrise d'ouvrage	2 400 000	/	2 400 000	/	/	/
L	Provisions pour sondages et reconnaissances, mesures compensatoires	200 000	200 000	/	/	/	/
M	Provision pour préjudices économiques	900 000	900 000	/	/	/	/
N	Communication, concertation	250 000	250 000	/	/	/	/
B à H	TOTAL TRAVAUX	79 271 364	31 246 717	44 669 563	2 380 856	823 548	150 680
A à N	TOTAL GENERAL	122 065 164	44 440 517	74 269 563	2 380 856	823 548	150 680

ARTICLE 3 : REPARTITION DU FINANCEMENT ET DES OUVRAGES ENTRE L'EUROMETROPOLE ET LA VILLE DE STRASBOURG

3.1 LES DEVIATIONS DE RESEAUX : GO1

Définition des catégories de réseaux :

- **Les réseaux appartenant à l'Eurométropole de Strasbourg sont les suivants :**

<i>Nom du Réseau</i>	<i>Concessionnaire du Réseau</i>
EAU POTABLE	EMS
ASSAINISSEMENT	EMS
SIGNALISATION	EMS

Les coûts réels de ces déviations de réseaux sont supportés en totalité par l'EMS, T.V.A. comprise.

- **Les réseaux dont l'Eurométropole de Strasbourg n'est pas propriétaire sont les suivants :**

<i>Nom du Réseau</i>	<i>Concessionnaire du Réseau</i>
ECLAIRAGE PUBLIC	VILLE DE STRASBOURG

Le montant prévisionnel des travaux pour l'éclairage public au stade avant-projet s'élève à **1 116 363 euros HT** (valeur janvier 2022).

Les coûts réels de ces travaux sont supportés en totalité par la Ville de Strasbourg, T.V.A. comprise.

3.2 LE GROUPE D'OUVRAGE VOIRIES : GO3

3.2.1 Sur la remise des biens

Resteront affectés à la CTS dans la mesure où il s'agit de biens concessifs :

- la plate-forme tramway et ses éventuels espaces verts ;
- les stations.

Resteront affectés à l'EMS :

- les travaux de signalisation définitive ;
- les fournitures et travaux de voirie ;
- les aménagements riverains éventuels.

Seront remis à la Ville de Strasbourg :

- Les travaux d'éclairage public ;
- Les espaces verts (gazon, plantations) à l'exception des espaces verts éventuellement inclus dans la plate-forme sont remis à la Ville de Strasbourg selon les modalités prévues au présent contrat.

3.2.2. Sur le financement des biens

Les travaux situés entièrement hors plate-forme sont clairement identifiés. Leur coût est supporté :

- Par l'Eurométropole de Strasbourg pour :
 - les travaux de libération d'emprise ;
 - les aménagements riverains.
- Par la Ville de Strasbourg pour les travaux d'espaces verts (hors plateforme).

Par ailleurs, certains travaux liés aux travaux de voirie sont répartis au prorata entre l'Eurométropole de Strasbourg et la Compagnie des Transports Strasbourgeois :

- Gestion des barrières de chantier ;
- Signalisation de chantier ;
- Bases vies.

Le coût prévisionnel du G03 s'élève à **26 105 575 euros HT** (valeur janvier 2022) au stade avant-projet, décomposés comme suit :

- Travaux de voirie : **18 836 643 euros HT** ;
- Travaux d'espaces verts : **3 751 432 euros HT** ;
- Gestion des barrières et frais divers : **3 517 500 euros HT**.

En conclusion, le coût total prévisionnel du G 03 se répartit de la façon suivante :

- à la charge de l'Eurométropole de Strasbourg :
 - Voiries : **15 571 611 euros HT** ;
 - Espaces verts (arbres d'alignements) : **1 689 121 euros HT** ;
- à la charge de la CTS :
 - Voiries (revêtements de plateforme) : **3 265 032 euros HT** ;
 - Espaces verts (plateforme) : **568 078 euros HT** ;
 - Gestion des barrières et frais divers : **3 517 500 euros HT**.
- à la charge de la Ville de Strasbourg pour la partie espaces verts (hors plateforme) : **1 264 493 euros HT** (valeur janvier 2022) au stade avant-projet ;

Le coût total prévisionnel des biens du G03 à remettre à l'Eurométropole de Strasbourg s'élève à **17 260 732 euros HT** (valeur janvier 2022) au stade avant-projet.

Le coût prévisionnel inclus des travaux relevant de la compétence « Espaces Verts » exercée par la Ville de Strasbourg s'élève à **1 264 493 euros HT** (valeur janvier 2022) au stade avant-projet.

3.3 MODALITES DE PAIEMENT DES OUVRAGES REALISES PAR LA CTS POUR LE COMPTE DE L'EMS ET DE LA VILLE DE STRASBOURG

L'Eurométropole de Strasbourg et la Ville de Strasbourg ne conservent la charge financière définitive que des prestations et des travaux relevant de leur compétence. L'Eurométropole fait l'avance et liquide la totalité des dépenses de l'opération dans son ensemble et sollicite auprès de la Ville le remboursement de la fraction incombant à cette dernière.

La Ville de Strasbourg rembourse à l'Eurométropole de Strasbourg les sommes réellement acquittées par cette dernière pour la réalisation des travaux et les prestations qui relèvent de la compétence de la Ville, dans la limite des montants prévisionnels prévus à la présente convention, soit :

- **1 109 119 euros HT** valeur janvier 2022 au stade avant-projet pour les ouvrages réalisés au titre de la compétence « Éclairage Public » exercée par la Ville de Strasbourg ;

- **1 264 493 euros HT** valeur janvier 2022 au stade avant-projet pour les ouvrages réalisés au titre de la compétence « Espaces Verts » exercée par la Ville de Strasbourg.

Ces montants seront actualisés en fin d'études de niveau « Projet » réalisées sous la maîtrise d'ouvrage de la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS).

Les sommes peuvent être ajustées au vu d'un état récapitulatif des dépenses exposées.

Toute prestation supplémentaire ou imprévue doit être soumise à l'acceptation de la Ville de Strasbourg avant demande de paiement complémentaire.

La Ville de Strasbourg mandate le paiement à l'EMS les sommes précitées au plus tard dans les 60 jours qui suivent la remise des ouvrages, sur présentation d'un récapitulatif des dépenses exposées accompagné des factures acquittées.

ARTICLE 4 : MISSIONS DU MAITRE D'OUVRAGE UNIQUE

L'EMS assure la maîtrise d'ouvrage unique de l'opération par transfert de la Ville de Strasbourg.

La CTS, à qui l'EMS peut confier la réalisation de l'opération en vertu de la convention de concession et de la convention particulière de travaux prise en son application, exerce dans ce cas la maîtrise d'ouvrage pour la totalité des travaux correspondant.

Les missions de maîtrise d'ouvrage unique peuvent donc être réparties entre l'EMS et la CTS de la manière suivante.

4.1 ELABORATION ET PASSATION DES MARCHES PUBLICS

L'EMS centralise les besoins des maîtres d'ouvrages.

Selon les modalités définies au contrat de concession, le concessionnaire doit :

- assurer la définition des conditions administratives et techniques selon lesquelles l'ouvrage est étudié et réalisé ;
- respecter et mettre en œuvre l'ensemble des procédures administratives ad hoc s'appliquant au présent programme, notamment les procédures d'urbanisme, de concertation environnementale, etc. ;
- effectuer la passation de l'ensemble des marchés publics nécessaires à la réalisation de l'opération, notamment la désignation des entrepreneurs en charge de la réalisation de l'opération, conformément au Code de la commande publique ;
- organiser et préparer les procédures d'attribution, ainsi que mettre en place les organes nécessaires (CAO...) dans le respect des règles de la commande publique ;
- conclure et notifier l'ensemble des marchés nécessaires à la réalisation de l'opération.

4.2 EXECUTION DES ETUDES ET TRAVAUX

Selon les modalités définies au contrat de concession, le concessionnaire doit :

- s'assurer de la bonne exécution des marchés et procéder au paiement des entreprises ;
- agréer les sous-traitants et, le cas échéant, procéder à leur paiement ;
- assurer la direction des travaux, leur suivi technique et administratif, et procéder à l'ensemble des actes d'exécution (avenants, ordres de service, résiliations..) ;

- veiller à garantir l'accès aux bâtiments pendant la période des travaux ;
- assurer la réception, éventuellement partielle, des ouvrages et le suivi des levées des réserves ;
- procéder à la levée des réserves mentionnées au procès-verbal de réception ;
- pour les ouvrages non remis, assurer, si nécessaire, la mise en œuvre des garanties ;
- engager toute action en justice et défendre dans le cadre de toute action intentée à l'occasion de la réalisation de l'opération ;
- d'une manière générale, assurer la gestion administrative, financière et comptable de l'opération ;
- s'assurer que la conception et la réalisation des ouvrages respectent les chartes d'aménagement de la Ville de Strasbourg ;
- prendre toute mesure nécessaire à l'exécution de l'opération.

L'EMS s'engage quant à elle à :

- procéder à la remise aux autres partenaires de leurs ouvrages respectifs et des dossiers des ouvrages exécutés selon les modalités prévues au présent contrat ;
- prendre toute mesure nécessaire à la bonne exécution de l'opération.

ARTICLE 5 : MODALITES DE RECEPTION DES TRAVAUX

La réception des travaux est préparée et prononcée par l'EMS, ou si l'EMS fait le choix de confier l'opération à la CTS, son concessionnaire, par ce dernier.

Dans cette hypothèse, la répartition des missions entre l'EMS et son concessionnaire est prévue par l'article 20 de la convention de concession et détaillée comme suit.

5.1 OPERATIONS PREALABLES A LA RECEPTION

L'article 20 de la convention de concession conclue entre l'EMS et la CTS stipule :

« Il [le Concessionnaire] invite l'Autorité concédante [l'EMS] à participer aux opérations préalables à la réception par lettre recommandée avec accusé de réception qui doit parvenir à l'Autorité concédante vingt jours francs au moins avant la date desdites opérations. Cette lettre est accompagnée d'un dossier décrivant les ouvrages.

[...]

L'ensemble des procès-verbaux des opérations préalables à la réception est adressé à l'Autorité concédante avant toute décision de réception »

Dans le cadre de ses missions définies à l'article 20 du contrat de concession et ci-dessus rappelées, l'EMS veille à engager toute action nécessaire à la sauvegarde des intérêts de la Ville de Strasbourg.

L'EMS informe cette dernière au minimum 15 jours avant la date à laquelle sont effectuées les opérations préalables à la réception relatives aux biens devant être remis à la Ville de Strasbourg afin que cette dernière puisse, si elle le souhaite, y assister. La Ville de Strasbourg ne peut toutefois, dans ce cadre, formuler d'observations à destination des participants à la réception, mais seulement formuler des remarques à l'attention du représentant de l'EMS, lequel a l'obligation de les mentionner aux participants à la réception s'il s'agit de réserves.

L'EMS transmet avant déroulement des opérations préalables à la réception des biens remis à la Ville de Strasbourg, l'ensemble des plans, notices techniques, etc. à celle-ci pour lui permettre de préparer cette réunion.

Une copie du procès-verbal de constat de la tenue des opérations préalables à la réception des biens en cause est adressée à la Ville de Strasbourg, dans le délai de 10 jours à compter de la tenue de ces opérations.

5.2 DECISION DE RECEPTION ET RESERVES

L'article 20 de la convention de concession conclue entre l'EMS et la CTS stipule :

« A l'occasion des opérations de réception, l'Autorité concédante [l'EMS] est en droit de demander toutes explications utiles et de formuler ses observations en demandant, le cas échéant, qu'elles soient consignées au procès-verbal dès lors que ces observations sont liées à une non-conformité contractuelle. »

« Lorsque les ouvrages présentent des non-façons ou malfaçons, des défauts ou des non-conformités, constatées contradictoirement à l'occasion de leur réception, des essais précédant leur mise en service ou lors de leur mise en service, l'Autorité concédante [l'EMS] notifie au Concessionnaire l'obligation d'exécuter les travaux nécessaires pour y remédier, par lettre recommandée avec accusé de réception.

Le concessionnaire réalise ces travaux dans un délai fixé d'un commun accord avec l'Autorité concédante, qui conserve le droit de réclamer la réfection ou la mise en conformité des ouvrages s'il [elle] estime que les défauts signalés au Concessionnaire subsistent en totalité ou en partie. »

Dans ce cadre, une fois les opérations préalables à la réception terminées, l'EMS transmet à la Ville de Strasbourg une copie de la décision de réception – avec ou sans réserves – des ouvrages devant lui être remis. Cette transmission intervient dans un délai de 10 jours à compter de la transmission du procès-verbal de cette décision par le concessionnaire.

Dans l'hypothèse où la réception a fait l'objet de réserves, l'EMS informe la Ville de Strasbourg de la teneur des réserves concernant les biens devant lui être remis. L'EMS informe par ailleurs la Ville de la tenue des opérations de levée des réserves portant sur ces biens afin que celle-ci puisse, si elle le souhaite, y participer. La Ville de Strasbourg ne peut toutefois, dans ce cadre, formuler aucune observation auprès des autres participants à l'opération de réception. Elle peut seulement formuler des remarques à l'attention du représentant de l'EMS.

Une copie du procès-verbal de constat de levée des réserves est adressée à la Ville de Strasbourg dans un délai de 10 jours à compter de sa date d'établissement par l'EMS ou de sa date de transmission à l'EMS par le concessionnaire.

À l'issue des opérations de réception et de levée des réserves relatives aux biens devant être remis à la Ville de Strasbourg, l'EMS adresse à la Ville une copie de l'ensemble des documents administratifs et techniques afférents à la passation et à l'exécution des différents marchés relatifs aux biens remis à la Ville conclus par le concessionnaire et par elle-même pour la réalisation de l'opération. L'EMS transmet ces documents à la Ville de Strasbourg au plus tard dans un délai de 40 jours à compter de leur transmission par le concessionnaire.

S'agissant des plantations relevant des travaux financés par l'Eurométropole de Strasbourg (arbres d'alignement) ou par la Ville de Strasbourg, la date de réception est automatiquement décalée au printemps de l'année suivant les plantations pour tenir compte de la période de confortement.

5.3 MODALITES DE RECEPTION PARTIELLE

L'EMS comme son concessionnaire peuvent effectuer une réception partielle d'au moins un secteur considéré, et délimité.

Cette réception partielle est alors effectuée selon la combinaison des formalités prévues par la présente convention (article 5.2) et par la convention de concession (article 20 notamment).

La réception partielle d'un ouvrage permet la remise de celui-ci au gestionnaire du ou des ouvrages dans les conditions prévues par l'article 6 de la présente convention.

ARTICLE 6 : MODALITES DE REMISE DES OUVRAGES

Les ouvrages réalisés en application de la présente convention qui relèvent des compétences de la Ville de Strasbourg sont remis à cette dernière :

- Soit à la date de notification à la Ville du procès-verbal de réception des travaux sans réserve ou de décision de levée des réserves signé par l'EMS en application de l'article 5 lorsque l'EMS réalise directement les travaux ;
- Soit à la date de signature par l'EMS du procès-verbal de remise des ouvrages, établi par le concessionnaire de l'EMS, lorsque les travaux sont réalisés par ce dernier ; dans ce cas, l'EMS, en qualité de maître d'ouvrage unique, signe les procès-verbaux de remise des biens réalisés pour elle-même et pour la Ville de Strasbourg qui lui transfère cette compétence par la présente convention.

L'EMS s'emploie à ce que les travaux nécessaires à la levée des réserves soient réalisés préalablement dans les meilleurs délais ;

Lors de la remise des ouvrages, sont transmis à l'EMS et à la Ville de Strasbourg le DOE (dossier des ouvrages exécutés) ainsi que le dossier de rétrocession complet.

En cas de réception partielle, la même procédure s'impose pour les parties d'ouvrages réceptionnées.

ARTICLE 7 : FORMALITES ENTRE LES CO-CONTRACTANTS

7.1 TRANSMISSION D'INFORMATIONS ET CONCERTATION

L'EMS informe la Ville de Strasbourg de l'évolution de l'opération de travaux. A la demande de la Ville, l'EMS transmet les comptes rendus des réunions et le planning des opérations et travaux.

La Ville de Strasbourg s'engage à désigner un ou plusieurs représentants pour suivre le projet, lesquels sont amenés à centraliser les correspondances échangées avec l'EMS, mais également à assister aux réunions, si nécessaire.

La Ville de Strasbourg peut solliciter l'EMS pour accéder au chantier, en vue de s'assurer du respect des stipulations de la présente convention et du bon déroulement des opérations.

Elle ne peut adresser d'éventuelles observations qu'aux représentants de l'EMS. Tout rejet de ces observations doit être motivé par l'EMS.

7.2 VALIDATION PREALABLE OU AVIS

L'EMS transmet à la Ville de Strasbourg, notamment pour validation et visas les plans et documents suivants lorsqu'ils portent sur les ouvrages remis à la Ville :

- le dossier de rétrocession complet ;

- les EXE (plans d'exécution) transmis par la CTS, avant démarrage des travaux de ces ouvrages ;
- tous les choix de matériaux.

La validation intervient dans un délai de 25 jours à compter de la réception des documents par la Ville de Strasbourg. Au-delà de ce délai, la Ville est réputée avoir validé le document concerné.

L'EMS transmet les DOE aux services gestionnaires de la Ville de Strasbourg sur les ouvrages qu'elle aura en gestion dans un délai de 20 jours après la remise des biens par la CTS.

ARTICLE 8 : TERME DE LA CONVENTION

8.1 TERME NORMAL

La présente convention prend fin à la date de remise des ouvrages stipulée à l'article 6.

8.2 RESILIATION AMIABLE

Les parties peuvent convenir d'un commun accord de mettre fin à la présente convention.

8.3 RESILIATION UNILATERALE DE LA VILLE DE STRASBOURG

En cas de faute grave imputable à l'EMS, la Ville de Strasbourg peut résilier unilatéralement la présente convention, sous réserve de respecter un préavis de trois mois. Cette résiliation est notifiée à l'Eurométropole de Strasbourg par courrier recommandé avec accusé de réception.

La Ville de Strasbourg règle, au prorata de son taux de répartition financier, les dépenses préalablement engagées par le maître d'ouvrage unique.

8.4 RESILIATION UNILATERALE POUR MOTIF D'INTERET GENERAL

Les parties peuvent résilier unilatéralement ladite convention, sur le fondement d'un motif d'intérêt général, sous réserve du respect d'un préavis de six mois. La résiliation est notifiée à l'autre partie par courrier recommandé avec accusé de réception.

En cas de résiliation unilatérale pour motif d'intérêt général de la Ville de Strasbourg, cette faculté est subordonnée au règlement financier des dépenses déjà effectuées, par application de son taux de répartition financier, ainsi que de l'indemnisation des éventuels préjudices subis par l'Eurométropole de Strasbourg, dans la limite de 3% du budget prévisionnel global.

L'EMS, en sa qualité de personne publique, peut également résilier unilatéralement la présente convention sur le fondement d'un motif d'intérêt général. Dans cette hypothèse, l'EMS indemnise la Ville de Strasbourg des éventuels préjudices subis, dans la limite de 3% du budget prévisionnel global.

ARTICLE 9 : EXERCICE DES RECOURS A L'ENCONTRE DES INTERVENANTS

9.1 DE LA PHASE POST AVANT-PROJET À LA REMISE DES OUVRAGES

L'EMS, en qualité de maître d'ouvrage unique, est seule compétente pour entreprendre toute action précontentieuse ou contentieuse, sur un fondement contractuel ou délictuel, à l'encontre des participants à l'opération de travaux.

Si l'EMS confie la réalisation de l'opération à la CTS par le biais de la convention de concession conclue entre elles, seul le concessionnaire est compétent pour initier toute action précontentieuse ou

contentieuse, sur un fondement contractuel ou délictuel, à l'encontre des participants à l'opération de travaux.

9.2 À COMPTER DE LA REMISE DES OUVRAGES

La Ville est seule compétente pour entreprendre toute action précontentieuse ou contentieuse fondée sur les garanties légales des constructeurs.

En qualité de maître d'ouvrage unique, et à la demande de la Ville, l'EMS peut initier ces actions pour l'ensemble des biens remis à la Ville de Strasbourg et à elle-même. Une convention fixe alors les modalités de ce mandat.

ARTICLE 10 : LITIGES ENTRE PARTIES

Les litiges susceptibles de naître à l'occasion de la présente convention font l'objet d'une procédure de négociation amiable avant toute procédure contentieuse. Il peut également être fait appel à une mission de conciliation du Tribunal Administratif de Strasbourg.

En cas d'échec de la conciliation, le Tribunal administratif de Strasbourg est la juridiction compétente pour tous les litiges susceptibles de naître à l'occasion de l'exécution de la présente convention.

La présente convention est établie en deux exemplaires originaux

Fait le,

<p>Pour la Ville de Strasbourg La Maire,</p> <p>Jeanne BARSEGHIAN</p>	<p>Pour l'Eurométropole de Strasbourg La Présidente,</p> <p>Pia IMBS</p>
---	--

Annexe 4.2

**Convention de transfert de maîtrise d'ouvrage de la
Commune d'Eckbolsheim à l'Eurométropole de
Strasbourg**

**Projet d'extension du réseau de tramway
vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise**

**Convention de transfert de maîtrise d'ouvrage à
l'Eurométropole de Strasbourg**

(art. L. 2422-12 du Code de la commande publique)

Entre :

La Commune d'Eckbolsheim (ci-après désignée Commune ou Comme d'Eckbolsheim), ayant son siège au 9 Rue du Général Leclerc, 67201 Eckbolsheim, représentée par son Maire, André LOBSTEIN, agissant en vertu de la délibération du conseil municipal en date du

Et :

L'Eurométropole de Strasbourg (ci-après désignée EMS), ayant son siège au 1 parc de l'Étoile, 67076 Strasbourg Cedex, représentée par sa Présidente, Mme Pia IMBS, agissant en vertu de la délibération du conseil de l'Eurométropole en date du 28 juin 2022,

PREAMBULE

Les travaux d'aménagement nécessaires pour la réalisation du projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise sur le ban communal de la Commune d'Eckbolsheim, relèvent des maîtrises d'ouvrage de :

- la Commune d'Eckbolsheim au titre des compétences Espaces Verts et Éclairage Public ;
- de l'Eurométropole de Strasbourg au titre des compétences Mobilité, Transports et Aménagement / Entretien des Voiries Métropolitaines.

Par délibération en date du 30 septembre 2022, les études d'avant-projet et le programme des travaux de cette opération ont été approuvés par l'Eurométropole de Strasbourg.

La Commune et l'EMS ont un intérêt à organiser une maîtrise d'ouvrage unique dans les objectifs suivants :

- une optimisation de la qualité des réalisations (conception et suivi par la même maîtrise d'œuvre, réalisation par les mêmes entreprises) ;
- une optimisation du coût des travaux (économies d'échelle notamment, meilleure définition des responsabilités respectives des entreprises) ;
- une optimisation du planning des travaux et une cohérence dans la réalisation des travaux (le prolongement du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération n'ayant d'intérêt qu'une fois inséré dans toutes les modalités de circulations et de thématiques d'aménagement).

Pour ce faire, afin de garantir une parfaite unité fonctionnelle et technique de l'aménagement à réaliser, il est proposé de transférer la maîtrise d'ouvrage totale du projet de prolongement du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération à l'Eurométropole de Strasbourg.

CECI EXPOSE, IL EST CONVENU CE QUI SUIT

ARTICLE 1 : OBJET DE LA CONVENTION

- 1.1 Dans les conditions et limites déterminées par la présente convention, la Commune d'Eckbolsheim transfère à l'Eurométropole de Strasbourg, qui devient ainsi maître d'ouvrage unique, la maîtrise d'ouvrage des travaux d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération qui relèvent de sa seule compétence, tels que ces travaux sont définis à l'article 3.
- 1.2 La présente convention précise les conditions d'organisation du transfert de maîtrise d'ouvrage et en fixe le terme. Elle organise les conditions administratives, techniques et financières du transfert lors des phases études et travaux, jusqu'à la remise des ouvrages.
- 1.3 L'Eurométropole de Strasbourg, en sa qualité de maître d'ouvrage unique, est autorisée par la Commune d'Eckbolsheim à confier, si elle le souhaite, la conception et la réalisation des travaux à la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS) dans le cadre de la concession conclue avec cette dernière. Dans ce cas, la CTS exerce la maîtrise d'ouvrage de l'opération dans les conditions définies par la convention de concession et par la convention particulière de travaux prise en son application.
- 1.4 Après leur réception, les ouvrages réalisés en application de la présente convention qui relèvent de la compétence de la Commune d'Eckbolsheim, sont remis à cette dernière dans les conditions stipulées à l'article 6.

ARTICLE 2 : DESCRIPTION DU PROJET

Avant d'opérer un transfert de maîtrise d'ouvrage, les Parties sont convenues de leurs programmes de travaux respectifs repris dans les stipulations qui suivent.

2.1 TRACE DU PROJET ET OUVRAGES A REALISER

L'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise, depuis la station terminus provisoire « Comtes », emprunte le **corridor** suivant :

- la route des Romains jusqu'au carrefour avec la rue de l'Engelbreit ;
- la rue de l'Engelbreit jusqu'au carrefour avec la rue Virgile ;
- la rue Virgile jusqu'au carrefour avec la route des Romains ;
- la route des Romains jusqu'au carrefour avec l'avenue François Mitterrand ;
- la route de Wasselonne jusqu'au giratoire situé à l'entrée de la commune de Wolfisheim.

Le projet comporte la réalisation de 8 nouvelles stations tramway, dénommées provisoirement :

- « Engelbreit », au Sud de la rue éponyme ;
- « Virgile », dans la rue éponyme, à l'Est du carrefour avec la rue Ciceron ;
- « Térence », à l'extrémité Ouest de la rue Virgile ;
- « Poteries », sur la route des Romains, à l'Est du carrefour avec l'avenue François Mitterrand ;
- « Jean Monnet », sur la route de Wasselonne, à l'Ouest du carrefour avec la rue Jean Monnet ;
- « ZA Eckbolsheim », sur la route de Wasselonne, au droit des n° 1,3 et 5 ;
- « Wasselonne », sur la route éponyme, à l'Ouest du carrefour avec la rue Émile Mathis ;
- « Wolfisheim », sur la route de Wasselonne, à proximité du giratoire d'entrée de la commune.

En outre, le projet comprend également :

- le réaménagement complet de la route des Romains sur le tronçon qui n'est pas emprunté par le tramway (entre les rues de l'Engelbreit et Virgile) ;

- la réalisation d'un ouvrage de franchissement des voies ferrées dédié aux modes actifs entre les rues strasbourgeoises du Rail et du Chemin de Fer ;
- la réalisation d'un cheminement dédié aux modes actifs depuis la future station tram « ZA Eckbolsheim » jusqu'au Zénith en traversée de la zone d'activité d'Eckbolsheim.

Le réaménagement des espaces publics et notamment des carrefours à feux, porte sur l'ensemble des rues et voies concernées par le projet, de façade à façade, selon le périmètre des travaux approuvé par le Conseil de l'EMS du 30/09/2022.

De même, sont définies les connexions avec le réseau urbain d'autobus, le réseau de tramway et les effets induits sur la circulation automobile de l'implantation de l'extension du tramway vers l'Ouest de l'agglomération. Les caractéristiques d'insertion urbaine des voies du tramway prolongé et des arrêts du réseau d'autobus associés, ainsi que les éléments définissant les fonctionnalités circulatoires (automobiles, vélos, piétons) sont représentés avec précision sur les plans d'avant-projet.

Les aménagements projetés au titre de ce projet sont conformes aux normes en vigueur en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, qu'il s'agisse des stations du tramway prolongé ou des aménagements de voirie et d'arrêts bus réalisés en conformité avec le schéma directeur d'accessibilité des transports et avec les textes réglementaires d'application des lois « HANDICAP » du 11 février 2005 et « AD'AP » du 5 août 2015.

En outre, le tramway circule en fonction des contraintes d'emprises et/ou de trafic en site propre intégral ou en site banalisé. Tous les franchissements des sites propres et banalisés par des voies de circulation sont sécurisés par feux.

2.3 ENVELOPPE FINANCIERE PREVISIONNELLE GLOBALE AU STADE AVANT-PROJET

A l'issue des études d'avant-projet, l'enveloppe financière globale du projet s'établit à 120 065 164 M€HT (valeur janvier 2022). Elle intègre la réalisation des voies de prolongement du tramway, y compris les déviations de réseaux, les acquisitions foncières, les libérations d'emprises, ainsi que les prestations intellectuelles (frais de maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre, assurance, etc.) pour un montant de 20 693 800 M€ HT et l'achat de 6 nouvelles rames de tramway pour un montant de 20 100 000 M€ HT.

Le coût prévisionnel des seuls « travaux » s'élève à **79 271 364 euros HT**, valeur janvier 2022 au stade avant-projet.

Montants exprimés hors taxes (avec aléas) Date de valeur : janvier 2022		Coût total (€ HT)	Quote-part Eurométropole de Strasbourg (€ HT)	Quote-part CTS (€ HT)	Quote-part Ville de Strasbourg (€ HT)	Quote-part commune d'Eckbolsheim (€ HT)	Quote-part commune de Wolfisheim (€ HT)
A	GO00 : prestations intellectuelles	8 943 800	1 843 800	7 100 000	/	/	/
-	dont ingénierie sur infrastructure et équipements et missions de contrôle	7 100 000	/	7 100 000	/	/	/
-	dont études de maîtrise d'œuvre	1 843 800	1 843 800	/	/	/	/
B	GO01 : déviations de réseaux	7 963 096	3 879 840	2 222 405	1 116 363	677 808	66 680
-	dont archéologie	2 100 000	/	2 100 000	/	/	/
-	dont eau potable	1 712 214	1 712 214	/	/	/	/
-	dont assainissement	1 306 800	1 306 800	/	/	/	/
-	dont signalisation	860 826	860 826	/	/	/	/
-	dont éclairage public	1 983 256	/	122 405	1 116 363	677 808	66 680
C	GO02 : ouvrages d'art	8 190 000	8 190 000	/	/	/	/
D	GO03 : aménagements de surface	26 105 575	17 260 732	7 350 610	1 264 493	145 740	84 000
-	dont voiries	18 836 643	15 571 611	3 265 032	/	/	/
-	dont espaces verts	3 751 432	1 689 121	568 078	1 264 493	145 740	84 000
-	dont gestion des barrières et frais divers	3 517 500	/	3 517 500	/	/	/
E	GO04 : stations	2 712 150	/	2 712 150	/	/	/
F	GO05 : locaux techniques						
GO07 : ligne aérienne de contact		14 101 401	1 916 145	12 185 256	/	/	/
GO08 : énergie							
GO09 : systèmes d'exploitation							
-	dont signalisation dynamique aux carrefours	1 916 145	1 916 145	/	/	/	/
G	GO06 : voie et plateforme tram	19 254 142	/	19 254 142	/	/	/
H	GO10 : équipement de maintenance embarqué tram	945 000	/	945 000	/	/	/
I	Matériel roulant	20 100 000	/	20 100 000	/	/	/
J	Acquisitions foncières	10 000 000	10 000 000	/	/	/	/
K	Maîtrise d'ouvrage	2 400 000	/	2 400 000	/	/	/
L	Provisions pour sondages et reconnaissances, mesures compensatoires	200 000	200 000	/	/	/	/
M	Provision pour préjudices économiques	900 000	900 000	/	/	/	/
N	Communication, concertation	250 000	250 000	/	/	/	/
B à H	TOTAL TRAVAUX	79 271 364	31 246 717	44 669 563	2 380 856	823 548	150 680
A à N	TOTAL GENERAL	122 065 164	44 440 517	74 269 563	2 380 856	823 548	150 680

ARTICLE 3 : REPARTITION DU FINANCEMENT ET DES OUVRAGES ENTRE L'EUROMETROPOLE ET LA COMMUNE D'ECKBOLSHEIM

3.1 LES DEVIATIONS DE RESEAUX : GO1

Définition des catégories de réseaux :

- **Les réseaux appartenant à l'Eurométropole de Strasbourg sont les suivants :**

<i>Nom du Réseau</i>	<i>Concessionnaire du Réseau</i>
EAU POTABLE	EMS
ASSAINISSEMENT	EMS
SIGNALISATION	EMS

Les coûts réels de ces déviations de réseaux sont supportés en totalité par l'EMS, T.V.A. comprise.

- **Les réseaux dont l'Eurométropole de Strasbourg n'est pas propriétaire sont les suivants :**

<i>Nom du Réseau</i>	<i>Concessionnaire du Réseau</i>
ECLAIRAGE PUBLIC	COMMUNE D'ECKBOLSHEIM

Le montant prévisionnel des travaux pour l'éclairage public au stade avant-projet s'élève à **677 808 euros HT** (valeur janvier 2022).

Les coûts réels de ces travaux sont supportés en totalité par la Commune d'Eckbolsheim, T.V.A. comprise.

3.2 LE GROUPE D'OUVRAGE VOIRIES : GO3

3.2.1 Sur la remise des biens

Resteront affectés à la CTS dans la mesure où il s'agit de biens concessifs :

- la plate-forme tramway et ses éventuels espaces verts ;
- les stations.

Resteront affectés à l'EMS :

- les travaux de signalisation définitive ;
- les fournitures et travaux de voirie ;
- les aménagements riverains éventuels.

Seront remis à la Commune d'Eckbolsheim :

- Les travaux d'éclairage public ;
- Les espaces verts (gazon, plantations) à l'exception des espaces verts éventuellement inclus dans la plate-forme sont remis à la Commune d'Eckbolsheim selon les modalités prévues au présent contrat.

3.2.2. Sur le financement des biens

Les travaux situés entièrement hors plate-forme sont clairement identifiés. Leur coût est supporté :

- Par l'Eurométropole de Strasbourg pour :
 - les travaux de libération d'emprise ;
 - les aménagements riverains.
- Par la Commune d'Eckbolsheim pour les travaux d'espaces verts (hors plateforme).

Par ailleurs, certains travaux liés aux travaux de voirie sont répartis au prorata entre l'Eurométropole de Strasbourg et la Compagnie des Transports Strasbourgeois :

- Gestion des barrières de chantier ;
- Signalisation de chantier ;
- Bases vies.

Le coût prévisionnel du G03 s'élève à **26 105 575 euros HT** (valeur janvier 2022) au stade avant-projet, décomposés comme suit :

- Travaux de voirie : **18 836 643 euros HT** ;
- Travaux d'espaces verts : **3 751 432 euros HT** ;
- Gestion des barrières et frais divers : **3 517 500 euros HT**.

En conclusion, le coût total prévisionnel du G 03 se répartit de la façon suivante :

- à la charge de l'Eurométropole de Strasbourg :
 - Voiries : **15 571 611 euros HT** ;
 - Espaces verts (arbres d'alignements) : **1 689 121 euros HT** ;
- à la charge de la CTS :
 - Voiries (revêtements de plateforme) : **3 265 032 euros HT** ;
 - Espaces verts (plateforme) : **568 078 euros HT** ;
 - Gestion des barrières et frais divers : **3 517 500 euros HT**.
- à la charge de la Commune d'Eckbolsheim pour la partie espaces verts (hors plateforme) : **145 740 euros HT** (valeur janvier 2022) au stade avant-projet ;

Le coût total prévisionnel des biens du G03 à remettre à l'Eurométropole de Strasbourg s'élève à **145 740 euros HT** (valeur janvier 2022) au stade avant-projet.

Le coût prévisionnel inclus des travaux relevant de la compétence « Espaces Verts » exercée par la Commune d'Eckbolsheim s'élève à **145 740 euros HT** (valeur janvier 2022) au stade avant-projet.

3.3 MODALITES DE PAIEMENT DES OUVRAGES REALISES PAR LA CTS POUR LE COMPTE DE L'EMS ET DE LA COMMUNE D'ECKBOLSHEIM

L'Eurométropole de Strasbourg et la Commune d'Eckbolsheim ne conservent la charge financière définitive que des prestations et des travaux relevant de leur compétence. L'Eurométropole fait l'avance et liquide la totalité des dépenses de l'opération dans son ensemble et sollicite auprès de la Commune le remboursement de la fraction incombant à cette dernière.

La Commune d'Eckbolsheim rembourse à l'Eurométropole de Strasbourg les sommes réellement acquittées par cette dernière pour la réalisation des travaux et les prestations qui relèvent de la compétence de la Ville, dans la limite des montants prévisionnels prévus à la présente convention, soit :

- **677 808 euros HT** valeur janvier 2022 au stade avant-projet pour les ouvrages réalisés au titre de la compétence « Éclairage Public » exercée par la Commune d'Eckbolsheim ;

- **145 740 euros HT** valeur janvier 2022 au stade avant-projet pour les ouvrages réalisés au titre de la compétence « Espaces Verts » exercée par la Commune d'Eckbolsheim.

Ces montants seront actualisés en fin d'études de niveau « Projet » réalisées sous la maîtrise d'ouvrage de la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS).

Les sommes peuvent être ajustées au vu d'un état récapitulatif des dépenses exposées.

Toute prestation supplémentaire ou imprévue doit être soumise à l'acceptation de la Commune d'Eckbolsheim avant demande de paiement complémentaire.

La Commune d'Eckbolsheim mandate le paiement à l'EMS les sommes précitées au plus tard dans les 60 jours qui suivent la remise des ouvrages, sur présentation d'un récapitulatif des dépenses exposées accompagné des factures acquittées.

ARTICLE 4 : MISSIONS DU MAITRE D'OUVRAGE UNIQUE

L'EMS assure la maîtrise d'ouvrage unique de l'opération par transfert de la Commune d'Eckbolsheim.

La CTS, à qui l'EMS peut confier la réalisation de l'opération en vertu de la convention de concession et de la convention particulière de travaux prise en son application, exerce dans ce cas la maîtrise d'ouvrage pour la totalité des travaux correspondant.

Les missions de maîtrise d'ouvrage unique peuvent donc être réparties entre l'EMS et la CTS de la manière suivante.

4.1 ELABORATION ET PASSATION DES MARCHES PUBLICS

L'EMS centralise les besoins des maîtres d'ouvrages.

Selon les modalités définies au contrat de concession, le concessionnaire doit :

- assurer la définition des conditions administratives et techniques selon lesquelles l'ouvrage est étudié et réalisé ;
- respecter et mettre en œuvre l'ensemble des procédures administratives ad hoc s'appliquant au présent programme, notamment les procédures d'urbanisme, de concertation environnementale, etc. ;
- effectuer la passation de l'ensemble des marchés publics nécessaires à la réalisation de l'opération, notamment la désignation des entrepreneurs en charge de la réalisation de l'opération, conformément au Code de la commande publique ;
- organiser et préparer les procédures d'attribution, ainsi que mettre en place les organes nécessaires (CAO...) dans le respect des règles de la commande publique ;
- conclure et notifier l'ensemble des marchés nécessaires à la réalisation de l'opération.

4.2 EXECUTION DES ETUDES ET TRAVAUX

Selon les modalités définies au contrat de concession, le concessionnaire doit :

- s'assurer de la bonne exécution des marchés et procéder au paiement des entreprises ;
- agréer les sous-traitants et, le cas échéant, procéder à leur paiement ;
- assurer la direction des travaux, leur suivi technique et administratif, et procéder à l'ensemble des actes d'exécution (avenants, ordres de service, résiliations..) ;

- veiller à garantir l'accès aux bâtiments pendant la période des travaux ;
- assurer la réception, éventuellement partielle, des ouvrages et le suivi des levées des réserves ;
- procéder à la levée des réserves mentionnées au procès-verbal de réception ;
- pour les ouvrages non remis, assurer, si nécessaire, la mise en œuvre des garanties ;
- engager toute action en justice et défendre dans le cadre de toute action intentée à l'occasion de la réalisation de l'opération ;
- d'une manière générale, assurer la gestion administrative, financière et comptable de l'opération ;
- prendre toute mesure nécessaire à l'exécution de l'opération.

L'EMS s'engage quant à elle à :

- procéder à la remise aux autres partenaires de leurs ouvrages respectifs et des dossiers des ouvrages exécutés selon les modalités prévues au présent contrat ;
- prendre toute mesure nécessaire à la bonne exécution de l'opération.

Les coûts annoncés étant étudiés au stade avant-projet, ils seront actualisés en fin d'études de niveau « Projet » réalisées sous la maîtrise d'ouvrage de la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS). Il est précisé que, selon les résultats des études de niveau projet, la Commune se réserve la possibilité de réalisation en régie de certains équipements de sa compétence, notamment pour les aménagements d'espaces verts. Les modalités techniques et financières de mise en œuvre de ce dispositif feront l'objet, le cas échéant, d'un avenant à la présente convention.

ARTICLE 5 : MODALITES DE RECEPTION DES TRAVAUX

La réception des travaux est préparée et prononcée par l'EMS, ou si l'EMS fait le choix de confier l'opération à la CTS, son concessionnaire, par ce dernier.

Dans cette hypothèse, la répartition des missions entre l'EMS et son concessionnaire est prévue par l'article 20 de la convention de concession et détaillée comme suit.

5.1 OPERATIONS PREALABLES A LA RECEPTION

L'article 20 de la convention de concession conclue entre l'EMS et la CTS stipule :

« Il [le Concessionnaire] invite l'Autorité concédante [l'EMS] à participer aux opérations préalables à la réception par lettre recommandée avec accusé de réception qui doit parvenir à l'Autorité concédante vingt jours francs au moins avant la date desdites opérations. Cette lettre est accompagnée d'un dossier décrivant les ouvrages.

[...]

L'ensemble des procès-verbaux des opérations préalables à la réception est adressé à l'Autorité concédante avant toute décision de réception »

Dans le cadre de ses missions définies à l'article 20 du contrat de concession et ci-dessus rappelées, l'EMS veille à engager toute action nécessaire à la sauvegarde des intérêts de la Commune d'Eckbolsheim.

L'EMS informe cette dernière au minimum 15 jours avant la date à laquelle sont effectuées les opérations préalables à la réception relatives aux biens devant être remis à la Commune d'Eckbolsheim afin que cette dernière puisse, si elle le souhaite, y assister. La Commune d'Eckbolsheim ne peut toutefois, dans ce cadre, formuler d'observations à destination des participants à la réception, mais

seulement formuler des remarques à l'attention du représentant de l'EMS, lequel a l'obligation de les mentionner aux participants à la réception s'il s'agit de réserves.

L'EMS transmet avant déroulement des opérations préalables à la réception des biens remis à la Commune d'Eckbolsheim, l'ensemble des plans, notices techniques, etc. à celle-ci pour lui permettre de préparer cette réunion.

Une copie du procès-verbal de constat de la tenue des opérations préalables à la réception des biens en cause est adressée à la Commune d'Eckbolsheim, dans le délai de 10 jours à compter de la tenue de ces opérations.

5.2 DECISION DE RECEPTION ET RESERVES

L'article 20 de la convention de concession conclue entre l'EMS et la CTS stipule :

« A l'occasion des opérations de réception, l'Autorité concédante [l'EMS] est en droit de demander toutes explications utiles et de formuler ses observations en demandant, le cas échéant, qu'elles soient consignées au procès-verbal dès lors que ces observations sont liées à une non-conformité contractuelle. »

« Lorsque les ouvrages présentent des non-façons ou malfaçons, des défauts ou des non-conformités, constatées contradictoirement à l'occasion de leur réception, des essais précédant leur mise en service ou lors de leur mise en service, l'Autorité concédante [l'EMS] notifie au Concessionnaire l'obligation d'exécuter les travaux nécessaires pour y remédier, par lettre recommandée avec accusé de réception.

Le concessionnaire réalise ces travaux dans un délai fixé d'un commun accord avec l'Autorité concédante, qui conserve le droit de réclamer la réfection ou la mise en conformité des ouvrages s'il [elle] estime que les défauts signalés au Concessionnaire subsistent en totalité ou en partie. »

Dans ce cadre, une fois les opérations préalables à la réception terminées, l'EMS transmet à la Commune d'Eckbolsheim une copie de la décision de réception – avec ou sans réserves – des ouvrages devant lui être remis. Cette transmission intervient dans un délai de 10 jours à compter de la transmission du procès-verbal de cette décision par le concessionnaire.

Dans l'hypothèse où la réception a fait l'objet de réserves, l'EMS informe la Commune d'Eckbolsheim de la teneur des réserves concernant les biens devant lui être remis. L'EMS informe par ailleurs la Commune de la tenue des opérations de levée des réserves portant sur ces biens afin que celle-ci puisse, si elle le souhaite, y participer. La Commune d'Eckbolsheim ne peut toutefois, dans ce cadre, formuler aucune observation auprès des autres participants à l'opération de réception. Elle peut seulement formuler des remarques à l'attention du représentant de l'EMS.

Une copie du procès-verbal de constat de levée des réserves est adressée à la Commune d'Eckbolsheim dans un délai de 10 jours à compter de sa date d'établissement par l'EMS ou de sa date de transmission à l'EMS par le concessionnaire.

À l'issue des opérations de réception et de levée des réserves relatives aux biens devant être remis à la Commune d'Eckbolsheim, l'EMS adresse à la Commune une copie de l'ensemble des documents administratifs et techniques afférents à la passation et à l'exécution des différents marchés relatifs aux biens remis à la Commune conclus par le concessionnaire et par elle-même pour la réalisation de l'opération. L'EMS transmet ces documents à la Commune d'Eckbolsheim au plus tard dans un délai de 40 jours à compter de leur transmission par le concessionnaire.

S'agissant des plantations relevant des travaux financés par l'Eurométropole de Strasbourg (arbres d'alignement) ou par la Commune d'Eckbolsheim, la date de réception est automatiquement décalée au printemps de l'année suivant les plantations pour tenir compte de la période de confortement.

5.3 MODALITES DE RECEPTION PARTIELLE

L'EMS comme son concessionnaire peuvent effectuer une réception partielle d'au moins un secteur considéré, et délimité.

Cette réception partielle est alors effectuée selon la combinaison des formalités prévues par la présente convention (article 5.2) et par la convention de concession (article 20 notamment).

La réception partielle d'un ouvrage permet la remise de celui-ci au gestionnaire du ou des ouvrages dans les conditions prévues par l'article 6 de la présente convention.

ARTICLE 6 : MODALITES DE REMISE DES OUVRAGES

Les ouvrages réalisés en application de la présente convention qui relèvent des compétences de la Commune d'Eckbolsheim sont remis à cette dernière :

- Soit à la date de notification à la Commune du procès-verbal de réception des travaux sans réserve ou de décision de levée des réserves signé par l'EMS en application de l'article 5 lorsque l'EMS réalise directement les travaux ;
- Soit à la date de signature par l'EMS du procès-verbal de remise des ouvrages, établi par le concessionnaire de l'EMS, lorsque les travaux sont réalisés par ce dernier ; dans ce cas, l'EMS, en qualité de maître d'ouvrage unique, signe les procès-verbaux de remise des biens réalisés pour elle-même et pour la Commune d'Eckbolsheim qui lui transfère cette compétence par la présente convention.

L'EMS s'emploie à ce que les travaux nécessaires à la levée des réserves soient réalisés préalablement dans les meilleurs délais ;

Lors de la remise des ouvrages, sont transmis à l'EMS et à la Commune d'Eckbolsheim le DOE (dossier des ouvrages exécutés) ainsi que le dossier de rétrocession complet.

En cas de réception partielle, la même procédure s'impose pour les parties d'ouvrages réceptionnées.

ARTICLE 7 : FORMALITES ENTRE LES CO-CONTRACTANTS

7.1 TRANSMISSION D'INFORMATIONS ET CONCERTATION

L'EMS informe la Commune d'Eckbolsheim de l'évolution de l'opération de travaux. A la demande de la Commune, l'EMS transmet les comptes rendus des réunions et le planning des opérations et travaux.

La Commune d'Eckbolsheim s'engage à désigner un ou plusieurs représentants pour suivre le projet, lesquels sont amenés à centraliser les correspondances échangées avec l'EMS, mais également à assister aux réunions, si nécessaire.

La Commune d'Eckbolsheim peut solliciter l'EMS pour accéder au chantier, en vue de s'assurer du respect des stipulations de la présente convention et du bon déroulement des opérations.

Elle ne peut adresser d'éventuelles observations qu'aux représentants de l'EMS. Tout rejet de ces observations doit être motivé par l'EMS.

7.2 VALIDATION PREALABLE OU AVIS

L'EMS transmet à la Commune d'Eckbolsheim, notamment pour validation et visas les plans et documents suivants lorsqu'ils portent sur les ouvrages remis à la Commune :

- le dossier de rétrocession complet ;
- les EXE (plans d'exécution) transmis par la CTS, avant démarrage des travaux de ces ouvrages ;
- tous les choix de matériaux.

La validation intervient dans un délai de 25 jours à compter de la réception des documents par la Commune d'Eckbolsheim. Au-delà de ce délai, la Commune est réputée avoir validé le document concerné.

L'EMS transmet les DOE aux services gestionnaires de la Commune d'Eckbolsheim sur les ouvrages qu'elle aura en gestion dans un délai de 20 jours après la remise des biens par la CTS.

ARTICLE 8 : TERME DE LA CONVENTION

8.1 TERME NORMAL

La présente convention prend fin à la date de remise des ouvrages stipulée à l'article 6.

8.2 RESILIATION AMIABLE

Les parties peuvent convenir d'un commun accord de mettre fin à la présente convention.

8.3 RESILIATION UNILATERALE DE LA COMMUNE D'ECKBOLSHEIM

En cas de faute grave imputable à l'EMS, la Commune d'Eckbolsheim peut résilier unilatéralement la présente convention, sous réserve de respecter un préavis de trois mois. Cette résiliation est notifiée à l'Eurométropole de Strasbourg par courrier recommandé avec accusé de réception.

La Commune d'Eckbolsheim règle, au prorata de son taux de répartition financier, les dépenses préalablement engagées par le maître d'ouvrage unique.

8.4 RESILIATION UNILATERALE POUR MOTIF D'INTERET GENERAL

Les parties peuvent résilier unilatéralement ladite convention, sur le fondement d'un motif d'intérêt général, sous réserve du respect d'un préavis de six mois. La résiliation est notifiée à l'autre partie par courrier recommandé avec accusé de réception.

En cas de résiliation unilatérale pour motif d'intérêt général de la Commune d'Eckbolsheim, cette faculté est subordonnée au règlement financier des dépenses déjà effectuées, par application de son taux de répartition financier, ainsi que de l'indemnisation des éventuels préjudices subis par l'Eurométropole de Strasbourg, dans la limite de 3% du budget prévisionnel global.

L'EMS, en sa qualité de personne publique, peut également résilier unilatéralement la présente convention sur le fondement d'un motif d'intérêt général. Dans cette hypothèse, l'EMS indemnise la Commune d'Eckbolsheim des éventuels préjudices subis, dans la limite de 3% du budget prévisionnel global.

ARTICLE 9 : EXERCICE DES RECOURS A L'ENCONTRE DES INTERVENANTS

9.1 DE LA PHASE POST AVANT-PROJET À LA REMISE DES OUVRAGES

L'EMS, en qualité de maître d'ouvrage unique, est seule compétente pour entreprendre toute action précontentieuse ou contentieuse, sur un fondement contractuel ou délictuel, à l'encontre des participants à l'opération de travaux.

Si l'EMS confie la réalisation de l'opération à la CTS par le biais de la convention de concession conclue entre elles, seul le concessionnaire est compétent pour initier toute action précontentieuse ou contentieuse, sur un fondement contractuel ou délictuel, à l'encontre des participants à l'opération de travaux.

9.2 À COMPTER DE LA REMISE DES OUVRAGES

La Commune est seule compétente pour entreprendre toute action précontentieuse ou contentieuse fondée sur les garanties légales des constructeurs.

En qualité de maître d'ouvrage unique, et à la demande de la Commune, l'EMS peut initier ces actions pour l'ensemble des biens remis à la Commune d'Eckbolsheim et à elle-même. Une convention fixe alors les modalités de ce mandat.

ARTICLE 10 : LITIGES ENTRE PARTIES

Les litiges susceptibles de naître à l'occasion de la présente convention font l'objet d'une procédure de négociation amiable avant toute procédure contentieuse. Il peut également être fait appel à une mission de conciliation du Tribunal Administratif de Strasbourg.

En cas d'échec de la conciliation, le Tribunal administratif de Strasbourg est la juridiction compétente pour tous les litiges susceptibles de naître à l'occasion de l'exécution de la présente convention.

La présente convention est établie en deux exemplaires originaux

Fait le,

<p>Pour la Commune d'Eckbolsheim Le Maire,</p> <p>André LOBSTEIN</p>	<p>Pour l'Eurométropole de Strasbourg La Présidente,</p> <p>Pia IMBS</p>
--	--

Annexe 4.2

**Convention de transfert de maîtrise d'ouvrage de la
Commune de Wolfisheim à l'Eurométropole de
Strasbourg**

**Projet d'extension du réseau de tramway
vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise**

**Convention de transfert de maîtrise d'ouvrage à
l'Eurométropole de Strasbourg**

(art. L. 2422-12 du Code de la commande publique)

Entre :

La Commune de Wolfisheim (ci-après désignée Commune ou Comme de Wolfisheim), ayant son siège au 19 Rue du Moulin, 67202 Wolfisheim, représentée par son Maire, Eric AMIET, agissant en vertu de la délibération du conseil municipal en date du

Et :

L'Eurométropole de Strasbourg (ci-après désignée EMS), ayant son siège au 1 parc de l'Étoile, 67076 Strasbourg Cedex, représentée par sa Présidente, Mme Pia IMBS, agissant en vertu de la délibération du conseil de l'Eurométropole en date du 28 juin 2022,

PREAMBULE

Les travaux d'aménagement nécessaires pour la réalisation du projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise sur le ban communal de la Commune de Wolfisheim, relèvent des maîtrises d'ouvrage de :

- la Commune de Wolfisheim au titre des compétences Espaces Verts et Éclairage Public ;
- de l'Eurométropole de Strasbourg au titre des compétences Mobilité, Transports et Aménagement / Entretien des Voiries Métropolitaines.

Par délibération en date du 30 septembre 2022, les études d'avant-projet et le programme des travaux de cette opération ont été approuvés par l'Eurométropole de Strasbourg.

La Commune et l'EMS ont un intérêt à organiser une maîtrise d'ouvrage unique dans les objectifs suivants :

- une optimisation de la qualité des réalisations (conception et suivi par la même maîtrise d'œuvre, réalisation par les mêmes entreprises) ;
- une optimisation du coût des travaux (économies d'échelle notamment, meilleure définition des responsabilités respectives des entreprises) ;
- une optimisation du planning des travaux et une cohérence dans la réalisation des travaux (le prolongement du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération n'ayant d'intérêt qu'une fois inséré dans toutes les modalités de circulations et de thématiques d'aménagement).

Pour ce faire, afin de garantir une parfaite unité fonctionnelle et technique de l'aménagement à réaliser, il est proposé de transférer la maîtrise d'ouvrage totale du projet de prolongement du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération à l'Eurométropole de Strasbourg.

CECI EXPOSE, IL EST CONVENU CE QUI SUIT

ARTICLE 1 : OBJET DE LA CONVENTION

- 1.1 Dans les conditions et limites déterminées par la présente convention, la Commune de Wolfisheim transfère à l'Eurométropole de Strasbourg, qui devient ainsi maître d'ouvrage unique, la maîtrise d'ouvrage des travaux d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération qui relèvent de sa seule compétence, tels que ces travaux sont définis à l'article 3.
- 1.2 La présente convention précise les conditions d'organisation du transfert de maîtrise d'ouvrage et en fixe le terme. Elle organise les conditions administratives, techniques et financières du transfert lors des phases études et travaux, jusqu'à la remise des ouvrages.
- 1.3 L'Eurométropole de Strasbourg, en sa qualité de maître d'ouvrage unique, est autorisée par la Commune de Wolfisheim à confier, si elle le souhaite, la conception et la réalisation des travaux à la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS) dans le cadre de la concession conclue avec cette dernière. Dans ce cas, la CTS exerce la maîtrise d'ouvrage de l'opération dans les conditions définies par la convention de concession et par la convention particulière de travaux prise en son application.
- 1.4 Après leur réception, les ouvrages réalisés en application de la présente convention qui relèvent de la compétence de la Commune de Wolfisheim, sont remis à cette dernière dans les conditions stipulées à l'article 6.

ARTICLE 2 : DESCRIPTION DU PROJET

Avant d'opérer un transfert de maîtrise d'ouvrage, les Parties sont convenues de leurs programmes de travaux respectifs repris dans les stipulations qui suivent.

2.1 TRACE DU PROJET ET OUVRAGES A REALISER

L'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise, depuis la station terminus provisoire « Comtes », emprunte le **corridor** suivant :

- la route des Romains jusqu'au carrefour avec la rue de l'Engelbreit ;
- la rue de l'Engelbreit jusqu'au carrefour avec la rue Virgile ;
- la rue Virgile jusqu'au carrefour avec la route des Romains ;
- la route des Romains jusqu'au carrefour avec l'avenue François Mitterrand ;
- la route de Wasselonne jusqu'au giratoire situé à l'entrée de la commune de Wolfisheim.

Le projet comporte la réalisation de 8 nouvelles stations tramway, dénommées provisoirement :

- « Engelbreit », au Sud de la rue éponyme ;
- « Virgile », dans la rue éponyme, à l'Est du carrefour avec la rue Ciceron ;
- « Térencia », à l'extrémité Ouest de la rue Virgile ;
- « Poteries », sur la route des Romains, à l'Est du carrefour avec l'avenue François Mitterrand ;
- « Jean Monnet », sur la route de Wasselonne, à l'Ouest du carrefour avec la rue Jean Monnet ;
- « ZA Wolfisheim », sur la route de Wasselonne, au droit des n° 1,3 et 5 ;
- « Wasselonne », sur la route éponyme, à l'Ouest du carrefour avec la rue Émile Mathis ;
- « Wolfisheim », sur la route de Wasselonne, à proximité du giratoire d'entrée de la commune.

En outre, le projet comprend également :

- le réaménagement complet de la route des Romains sur le tronçon qui n'est pas emprunté par le tramway (entre les rues de l'Engelbreit et Virgile) ;

- la réalisation d'un ouvrage de franchissement des voies ferrées dédié aux modes actifs entre les rues strasbourgeoises du Rail et du Chemin de Fer ;
- la réalisation d'un cheminement dédié aux modes actifs depuis la future station tram « ZA Wolfisheim » jusqu'au Zénith en traversée de la zone d'activité de Wolfisheim.

Le réaménagement des espaces publics et notamment des carrefours à feux, porte sur l'ensemble des rues et voies concernées par le projet, de façade à façade, selon le périmètre des travaux approuvé par le Conseil de l'EMS du 30/09/2022.

De même, sont définies les connexions avec le réseau urbain d'autobus, le réseau de tramway et les effets induits sur la circulation automobile de l'implantation de l'extension du tramway vers l'Ouest de l'agglomération. Les caractéristiques d'insertion urbaine des voies du tramway prolongé et des arrêts du réseau d'autobus associés, ainsi que les éléments définissant les fonctionnalités circulatoires (automobiles, vélos, piétons) sont représentés avec précision sur les plans d'avant-projet.

Les aménagements projetés au titre de ce projet sont conformes aux normes en vigueur en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, qu'il s'agisse des stations du tramway prolongé ou des aménagements de voirie et d'arrêts bus réalisés en conformité avec le schéma directeur d'accessibilité des transports et avec les textes réglementaires d'application des lois « HANDICAP » du 11 février 2005 et « AD'AP » du 5 août 2015.

En outre, le tramway circule en fonction des contraintes d'emprises et/ou de trafic en site propre intégral ou en site banalisé. Tous les franchissements des sites propres et banalisés par des voies de circulation sont sécurisés par feux.

2.3 ENVELOPPE FINANCIERE PREVISIONNELLE GLOBALE AU STADE AVANT-PROJET

A l'issue des études d'avant-projet, l'enveloppe financière globale du projet s'établit à 120 065 164 M€HT (valeur janvier 2022). Elle intègre la réalisation des voies de prolongement du tramway, y compris les déviations de réseaux, les acquisitions foncières, les libérations d'emprises, ainsi que les prestations intellectuelles (frais de maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre, assurance, etc.) pour un montant de 20 693 800 M€ HT et l'achat de 6 nouvelles rames de tramway pour un montant de 20 100 000 M€ HT.

Le coût prévisionnel des seuls « travaux » s'élève à **79 271 364 euros HT**, valeur janvier 2022 au stade avant-projet.

Montants exprimés hors taxes (avec aléas) Date de valeur : janvier 2022		Coût total (€ HT)	Quote-part Eurométropole de Strasbourg (€ HT)	Quote-part CTS (€ HT)	Quote-part Ville de Strasbourg (€ HT)	Quote-part commune de Wolfisheim (€ HT)	Quote-part commune de Wolfisheim (€ HT)
A	GO00 : prestations intellectuelles	8 943 800	1 843 800	7 100 000	/	/	/
-	dont ingénierie sur infrastructure et équipements et missions de contrôle	7 100 000	/	7 100 000	/	/	/
-	dont études de maîtrise d'œuvre	1 843 800	1 843 800	/	/	/	/
B	GO01 : déviations de réseaux	7 963 096	3 879 840	2 222 405	1 116 363	677 808	66 680
-	dont archéologie	2 100 000	/	2 100 000	/	/	/
-	dont eau potable	1 712 214	1 712 214	/	/	/	/
-	dont assainissement	1 306 800	1 306 800	/	/	/	/
-	dont signalisation	860 826	860 826	/	/	/	/
-	dont éclairage public	1 983 256	/	122 405	1 116 363	677 808	66 680
C	GO02 : ouvrages d'art	8 190 000	8 190 000	/	/	/	/
D	GO03 : aménagements de surface	26 105 575	17 260 732	7 350 610	1 264 493	145 740	84 000
-	dont voiries	18 836 643	15 571 611	3 265 032	/	/	/
-	dont espaces verts	3 751 432	1 689 121	568 078	1 264 493	145 740	84 000
-	dont gestion des barrières et frais divers	3 517 500	/	3 517 500	/	/	/
E	GO04 : stations	2 712 150	/	2 712 150	/	/	/
F	GO05 : locaux techniques						
GO07 : ligne aérienne de contact		14 101 401	1 916 145	12 185 256	/	/	/
GO08 : énergie							
GO09 : systèmes d'exploitation							
-	dont signalisation dynamique aux carrefours	1 916 145	1 916 145	/	/	/	/
G	GO06 : voie et plateforme tram	19 254 142	/	19 254 142	/	/	/
H	GO10 : équipement de maintenance embarqué tram	945 000	/	945 000	/	/	/
I	Matériel roulant	20 100 000	/	20 100 000	/	/	/
J	Acquisitions foncières	10 000 000	10 000 000	/	/	/	/
K	Maîtrise d'ouvrage	2 400 000	/	2 400 000	/	/	/
L	Provisions pour sondages et reconnaissances, mesures compensatoires	200 000	200 000	/	/	/	/
M	Provision pour préjudices économiques	900 000	900 000	/	/	/	/
N	Communication, concertation	250 000	250 000	/	/	/	/
B à H	TOTAL TRAVAUX	79 271 364	31 246 717	44 669 563	2 380 856	823 548	150 680
A à N	TOTAL GENERAL	122 065 164	44 440 517	74 269 563	2 380 856	823 548	150 680

ARTICLE 3 : REPARTITION DU FINANCEMENT ET DES OUVRAGES ENTRE L'EUROMETROPOLE ET LA COMMUNE DE WOLFISHEIM

3.1 LES DEVIATIONS DE RESEAUX : GO1

Définition des catégories de réseaux :

- **Les réseaux appartenant à l'Eurométropole de Strasbourg sont les suivants :**

<i>Nom du Réseau</i>	<i>Concessionnaire du Réseau</i>
EAU POTABLE	EMS
ASSAINISSEMENT	EMS
SIGNALISATION	EMS

Les coûts réels de ces déviations de réseaux sont supportés en totalité par l'EMS, T.V.A. comprise.

- **Les réseaux dont l'Eurométropole de Strasbourg n'est pas propriétaire sont les suivants :**

<i>Nom du Réseau</i>	<i>Concessionnaire du Réseau</i>
ECLAIRAGE PUBLIC	COMMUNE DE WOLFISHEIM

Le montant prévisionnel des travaux pour l'éclairage public au stade avant-projet s'élève à **66 680 euros HT** (valeur janvier 2022).

Les coûts réels de ces travaux sont supportés en totalité par la Commune de Wolfisheim, T.V.A. comprise.

3.2 LE GROUPE D'OUVRAGE VOIRIES : GO3

3.2.1 Sur la remise des biens

Resteront affectés à la CTS dans la mesure où il s'agit de biens concessifs :

- la plate-forme tramway et ses éventuels espaces verts ;
- les stations.

Resteront affectés à l'EMS :

- les travaux de signalisation définitive ;
- les fournitures et travaux de voirie ;
- les aménagements riverains éventuels.

Seront remis à la Commune de Wolfisheim :

- Les travaux d'éclairage public ;
- Les espaces verts (gazon, plantations) à l'exception des espaces verts éventuellement inclus dans la plate-forme sont remis à la Commune de Wolfisheim selon les modalités prévues au présent contrat.

3.2.2. Sur le financement des biens

Les travaux situés entièrement hors plate-forme sont clairement identifiés. Leur coût est supporté :

- Par l'Eurométropole de Strasbourg pour :
 - les travaux de libération d'emprise ;
 - les aménagements riverains.
- Par la Commune de Wolfisheim pour les travaux d'espaces verts (hors plateforme).

Par ailleurs, certains travaux liés aux travaux de voirie sont répartis au prorata entre l'Eurométropole de Strasbourg et la Compagnie des Transports Strasbourgeois :

- Gestion des barrières de chantier ;
- Signalisation de chantier ;
- Bases vies.

Le coût prévisionnel du G03 s'élève à **26 105 575 euros HT** (valeur janvier 2022) au stade avant-projet, décomposés comme suit :

- Travaux de voirie : **18 836 643 euros HT** ;
- Travaux d'espaces verts : **3 751 432 euros HT** ;
- Gestion des barrières et frais divers : **3 517 500 euros HT**.

En conclusion, le coût total prévisionnel du G 03 se répartit de la façon suivante :

- à la charge de l'Eurométropole de Strasbourg :
 - Voiries : **15 571 611 euros HT** ;
 - Espaces verts (arbres d'alignements) : **1 689 121 euros HT** ;
- à la charge de la CTS :
 - Voiries (revêtements de plateforme) : **3 265 032 euros HT** ;
 - Espaces verts (plateforme) : **568 078 euros HT** ;
 - Gestion des barrières et frais divers : **3 517 500 euros HT**.
- à la charge de la Commune de Wolfisheim pour la partie espaces verts (hors plateforme) : **84 000 euros HT** (valeur janvier 2022) au stade avant-projet ;

Le coût total prévisionnel des biens du G03 à remettre à l'Eurométropole de Strasbourg s'élève à **84 000 euros HT** (valeur janvier 2022) au stade avant-projet.

Le coût prévisionnel inclus des travaux relevant de la compétence « Espaces Verts » exercée par la Commune de Wolfisheim s'élève à **84 000 euros HT** (valeur janvier 2022) au stade avant-projet.

3.3 MODALITES DE PAIEMENT DES OUVRAGES REALISES PAR LA CTS POUR LE COMPTE DE L'EMS ET DE LA COMMUNE DE WOLFISHEIM

L'Eurométropole de Strasbourg et la Commune de Wolfisheim ne conservent la charge financière définitive que des prestations et des travaux relevant de leur compétence. L'Eurométropole fait l'avance et liquide la totalité des dépenses de l'opération dans son ensemble et sollicite auprès de la Commune le remboursement de la fraction incombant à cette dernière.

La Commune de Wolfisheim rembourse à l'Eurométropole de Strasbourg les sommes réellement acquittées par cette dernière pour la réalisation des travaux et les prestations qui relèvent de la compétence de la Ville, dans la limite des montants prévisionnels prévus à la présente convention, soit :

- **66 680 euros HT** valeur janvier 2022 au stade avant-projet pour les ouvrages réalisés au titre de la compétence « Éclairage Public » exercée par la Commune de Wolfisheim ;

- **84 000 euros HT** valeur janvier 2022 au stade avant-projet pour les ouvrages réalisés au titre de la compétence « Espaces Verts » exercée par la Commune de Wolfisheim.

Ces montants seront actualisés en fin d'études de niveau « Projet » réalisées sous la maîtrise d'ouvrage de la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS).

Les sommes peuvent être ajustées au vu d'un état récapitulatif des dépenses exposées.

Toute prestation supplémentaire ou imprévue doit être soumise à l'acceptation de la Commune de Wolfisheim avant demande de paiement complémentaire.

La Commune de Wolfisheim mandate le paiement à l'EMS les sommes précitées au plus tard dans les 60 jours qui suivent la remise des ouvrages, sur présentation d'un récapitulatif des dépenses exposées accompagné des factures acquittées.

ARTICLE 4 : MISSIONS DU MAITRE D'OUVRAGE UNIQUE

L'EMS assure la maîtrise d'ouvrage unique de l'opération par transfert de la Commune de Wolfisheim.

La CTS, à qui l'EMS peut confier la réalisation de l'opération en vertu de la convention de concession et de la convention particulière de travaux prise en son application, exerce dans ce cas la maîtrise d'ouvrage pour la totalité des travaux correspondant.

Les missions de maîtrise d'ouvrage unique peuvent donc être réparties entre l'EMS et la CTS de la manière suivante.

4.1 ELABORATION ET PASSATION DES MARCHES PUBLICS

L'EMS centralise les besoins des maîtres d'ouvrages.

Selon les modalités définies au contrat de concession, le concessionnaire doit :

- assurer la définition des conditions administratives et techniques selon lesquelles l'ouvrage est étudié et réalisé ;
- respecter et mettre en œuvre l'ensemble des procédures administratives ad hoc s'appliquant au présent programme, notamment les procédures d'urbanisme, de concertation environnementale, etc. ;
- effectuer la passation de l'ensemble des marchés publics nécessaires à la réalisation de l'opération, notamment la désignation des entrepreneurs en charge de la réalisation de l'opération, conformément au Code de la commande publique ;
- organiser et préparer les procédures d'attribution, ainsi que mettre en place les organes nécessaires (CAO...) dans le respect des règles de la commande publique ;
- conclure et notifier l'ensemble des marchés nécessaires à la réalisation de l'opération.

4.2 EXECUTION DES ETUDES ET TRAVAUX

Selon les modalités définies au contrat de concession, le concessionnaire doit :

- s'assurer de la bonne exécution des marchés et procéder au paiement des entreprises ;
- agréer les sous-traitants et, le cas échéant, procéder à leur paiement ;
- assurer la direction des travaux, leur suivi technique et administratif, et procéder à l'ensemble des actes d'exécution (avenants, ordres de service, résiliations..) ;

- veiller à garantir l'accès aux bâtiments pendant la période des travaux ;
- assurer la réception, éventuellement partielle, des ouvrages et le suivi des levées des réserves ;
- procéder à la levée des réserves mentionnées au procès-verbal de réception ;
- pour les ouvrages non remis, assurer, si nécessaire, la mise en œuvre des garanties ;
- engager toute action en justice et défendre dans le cadre de toute action intentée à l'occasion de la réalisation de l'opération ;
- d'une manière générale, assurer la gestion administrative, financière et comptable de l'opération ;
- prendre toute mesure nécessaire à l'exécution de l'opération.

L'EMS s'engage quant à elle à :

- procéder à la remise aux autres partenaires de leurs ouvrages respectifs et des dossiers des ouvrages exécutés selon les modalités prévues au présent contrat ;
- prendre toute mesure nécessaire à la bonne exécution de l'opération.

Les coûts annoncés étant étudiés au stade avant-projet, ils seront actualisés en fin d'études de niveau « Projet » réalisées sous la maîtrise d'ouvrage de la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS). Il est précisé que, selon les résultats des études de niveau projet, la Commune se réserve la possibilité de réalisation en régie de certains équipements de sa compétence, notamment pour les aménagements d'espaces verts. Les modalités techniques et financières de mise en œuvre de ce dispositif feront l'objet, le cas échéant, d'un avenant à la présente convention.

ARTICLE 5 : MODALITES DE RECEPTION DES TRAVAUX

La réception des travaux est préparée et prononcée par l'EMS, ou si l'EMS fait le choix de confier l'opération à la CTS, son concessionnaire, par ce dernier.

Dans cette hypothèse, la répartition des missions entre l'EMS et son concessionnaire est prévue par l'article 20 de la convention de concession et détaillée comme suit.

5.1 OPERATIONS PREALABLES A LA RECEPTION

L'article 20 de la convention de concession conclue entre l'EMS et la CTS stipule :

« Il [le Concessionnaire] invite l'Autorité concédante [l'EMS] à participer aux opérations préalables à la réception par lettre recommandée avec accusé de réception qui doit parvenir à l'Autorité concédante vingt jours francs au moins avant la date desdites opérations. Cette lettre est accompagnée d'un dossier décrivant les ouvrages.

[...]

L'ensemble des procès-verbaux des opérations préalables à la réception est adressé à l'Autorité concédante avant toute décision de réception »

Dans le cadre de ses missions définies à l'article 20 du contrat de concession et ci-dessus rappelées, l'EMS veille à engager toute action nécessaire à la sauvegarde des intérêts de la Commune de Wolfisheim.

L'EMS informe cette dernière au minimum 15 jours avant la date à laquelle sont effectuées les opérations préalables à la réception relatives aux biens devant être remis à la Commune de Wolfisheim afin que cette dernière puisse, si elle le souhaite, y assister. La Commune de Wolfisheim ne peut toutefois, dans ce cadre, formuler d'observations à destination des participants à la réception, mais

seulement formuler des remarques à l'attention du représentant de l'EMS, lequel a l'obligation de les mentionner aux participants à la réception s'il s'agit de réserves.

L'EMS transmet avant déroulement des opérations préalables à la réception des biens remis à la Commune de Wolfisheim, l'ensemble des plans, notices techniques, etc. à celle-ci pour lui permettre de préparer cette réunion.

Une copie du procès-verbal de constat de la tenue des opérations préalables à la réception des biens en cause est adressée à la Commune de Wolfisheim, dans le délai de 10 jours à compter de la tenue de ces opérations.

5.2 DECISION DE RECEPTION ET RESERVES

L'article 20 de la convention de concession conclue entre l'EMS et la CTS stipule :

« A l'occasion des opérations de réception, l'Autorité concédante [l'EMS] est en droit de demander toutes explications utiles et de formuler ses observations en demandant, le cas échéant, qu'elles soient consignées au procès-verbal dès lors que ces observations sont liées à une non-conformité contractuelle. »

« Lorsque les ouvrages présentent des non-façons ou malfaçons, des défauts ou des non-conformités, constatées contradictoirement à l'occasion de leur réception, des essais précédant leur mise en service ou lors de leur mise en service, l'Autorité concédante [l'EMS] notifie au Concessionnaire l'obligation d'exécuter les travaux nécessaires pour y remédier, par lettre recommandée avec accusé de réception.

Le concessionnaire réalise ces travaux dans un délai fixé d'un commun accord avec l'Autorité concédante, qui conserve le droit de réclamer la réfection ou la mise en conformité des ouvrages s'il [elle] estime que les défauts signalés au Concessionnaire subsistent en totalité ou en partie. »

Dans ce cadre, une fois les opérations préalables à la réception terminées, l'EMS transmet à la Commune de Wolfisheim une copie de la décision de réception – avec ou sans réserves – des ouvrages devant lui être remis. Cette transmission intervient dans un délai de 10 jours à compter de la transmission du procès-verbal de cette décision par le concessionnaire.

Dans l'hypothèse où la réception a fait l'objet de réserves, l'EMS informe la Commune de Wolfisheim de la teneur des réserves concernant les biens devant lui être remis. L'EMS informe par ailleurs la Commune de la tenue des opérations de levée des réserves portant sur ces biens afin que celle-ci puisse, si elle le souhaite, y participer. La Commune de Wolfisheim ne peut toutefois, dans ce cadre, formuler aucune observation auprès des autres participants à l'opération de réception. Elle peut seulement formuler des remarques à l'attention du représentant de l'EMS.

Une copie du procès-verbal de constat de levée des réserves est adressée à la Commune de Wolfisheim dans un délai de 10 jours à compter de sa date d'établissement par l'EMS ou de sa date de transmission à l'EMS par le concessionnaire.

À l'issue des opérations de réception et de levée des réserves relatives aux biens devant être remis à la Commune de Wolfisheim, l'EMS adresse à la Commune une copie de l'ensemble des documents administratifs et techniques afférents à la passation et à l'exécution des différents marchés relatifs aux biens remis à la Commune conclus par le concessionnaire et par elle-même pour la réalisation de l'opération. L'EMS transmet ces documents à la Commune de Wolfisheim au plus tard dans un délai de 40 jours à compter de leur transmission par le concessionnaire.

S'agissant des plantations relevant des travaux financés par l'Eurométropole de Strasbourg (arbres d'alignement) ou par la Commune de Wolfisheim, la date de réception est automatiquement décalée au printemps de l'année suivant les plantations pour tenir compte de la période de confortement.

5.3 MODALITES DE RECEPTION PARTIELLE

L'EMS comme son concessionnaire peuvent effectuer une réception partielle d'au moins un secteur considéré, et délimité.

Cette réception partielle est alors effectuée selon la combinaison des formalités prévues par la présente convention (article 5.2) et par la convention de concession (article 20 notamment).

La réception partielle d'un ouvrage permet la remise de celui-ci au gestionnaire du ou des ouvrages dans les conditions prévues par l'article 6 de la présente convention.

ARTICLE 6 : MODALITES DE REMISE DES OUVRAGES

Les ouvrages réalisés en application de la présente convention qui relèvent des compétences de la Commune de Wolfisheim sont remis à cette dernière :

- Soit à la date de notification à la Commune du procès-verbal de réception des travaux sans réserve ou de décision de levée des réserves signé par l'EMS en application de l'article 5 lorsque l'EMS réalise directement les travaux ;
- Soit à la date de signature par l'EMS du procès-verbal de remise des ouvrages, établi par le concessionnaire de l'EMS, lorsque les travaux sont réalisés par ce dernier ; dans ce cas, l'EMS, en qualité de maître d'ouvrage unique, signe les procès-verbaux de remise des biens réalisés pour elle-même et pour la Commune de Wolfisheim qui lui transfère cette compétence par la présente convention.

L'EMS s'emploie à ce que les travaux nécessaires à la levée des réserves soient réalisés préalablement dans les meilleurs délais ;

Lors de la remise des ouvrages, sont transmis à l'EMS et à la Commune de Wolfisheim le DOE (dossier des ouvrages exécutés) ainsi que le dossier de rétrocession complet.

En cas de réception partielle, la même procédure s'impose pour les parties d'ouvrages réceptionnées.

ARTICLE 7 : FORMALITES ENTRE LES CO-CONTRACTANTS

7.1 TRANSMISSION D'INFORMATIONS ET CONCERTATION

L'EMS informe la Commune de Wolfisheim de l'évolution de l'opération de travaux. A la demande de la Commune, l'EMS transmet les comptes rendus des réunions et le planning des opérations et travaux.

La Commune de Wolfisheim s'engage à désigner un ou plusieurs représentants pour suivre le projet, lesquels sont amenés à centraliser les correspondances échangées avec l'EMS, mais également à assister aux réunions, si nécessaire.

La Commune de Wolfisheim peut solliciter l'EMS pour accéder au chantier, en vue de s'assurer du respect des stipulations de la présente convention et du bon déroulement des opérations.

Elle ne peut adresser d'éventuelles observations qu'aux représentants de l'EMS. Tout rejet de ces observations doit être motivé par l'EMS.

7.2 VALIDATION PREALABLE OU AVIS

L'EMS transmet à la Commune de Wolfisheim, notamment pour validation et visas les plans et documents suivants lorsqu'ils portent sur les ouvrages remis à la Commune :

- le dossier de rétrocession complet ;
- les EXE (plans d'exécution) transmis par la CTS, avant démarrage des travaux de ces ouvrages ;
- tous les choix de matériaux.

La validation intervient dans un délai de 25 jours à compter de la réception des documents par la Commune de Wolfisheim. Au-delà de ce délai, la Commune est réputée avoir validé le document concerné.

L'EMS transmet les DOE aux services gestionnaires de la Commune de Wolfisheim sur les ouvrages qu'elle aura en gestion dans un délai de 20 jours après la remise des biens par la CTS.

ARTICLE 8 : TERME DE LA CONVENTION

8.1 TERME NORMAL

La présente convention prend fin à la date de remise des ouvrages stipulée à l'article 6.

8.2 RESILIATION AMIABLE

Les parties peuvent convenir d'un commun accord de mettre fin à la présente convention.

8.3 RESILIATION UNILATERALE DE LA COMMUNE DE WOLFISHEIM

En cas de faute grave imputable à l'EMS, la Commune de Wolfisheim peut résilier unilatéralement la présente convention, sous réserve de respecter un préavis de trois mois. Cette résiliation est notifiée à l'Eurométropole de Strasbourg par courrier recommandé avec accusé de réception.

La Commune de Wolfisheim règle, au prorata de son taux de répartition financier, les dépenses préalablement engagées par le maître d'ouvrage unique.

8.4 RESILIATION UNILATERALE POUR MOTIF D'INTERET GENERAL

Les parties peuvent résilier unilatéralement ladite convention, sur le fondement d'un motif d'intérêt général, sous réserve du respect d'un préavis de six mois. La résiliation est notifiée à l'autre partie par courrier recommandé avec accusé de réception.

En cas de résiliation unilatérale pour motif d'intérêt général de la Commune de Wolfisheim, cette faculté est subordonnée au règlement financier des dépenses déjà effectuées, par application de son taux de répartition financier, ainsi que de l'indemnisation des éventuels préjudices subis par l'Eurométropole de Strasbourg, dans la limite de 3% du budget prévisionnel global.

L'EMS, en sa qualité de personne publique, peut également résilier unilatéralement la présente convention sur le fondement d'un motif d'intérêt général. Dans cette hypothèse, l'EMS indemnise la Commune de Wolfisheim des éventuels préjudices subis, dans la limite de 3% du budget prévisionnel global.

ARTICLE 9 : EXERCICE DES RECOURS A L'ENCONTRE DES INTERVENANTS

9.1 DE LA PHASE POST AVANT-PROJET À LA REMISE DES OUVRAGES

L'EMS, en qualité de maître d'ouvrage unique, est seule compétente pour entreprendre toute action précontentieuse ou contentieuse, sur un fondement contractuel ou délictuel, à l'encontre des participants à l'opération de travaux.

Si l'EMS confie la réalisation de l'opération à la CTS par le biais de la convention de concession conclue entre elles, seul le concessionnaire est compétent pour initier toute action précontentieuse ou contentieuse, sur un fondement contractuel ou délictuel, à l'encontre des participants à l'opération de travaux.

9.2 À COMPTER DE LA REMISE DES OUVRAGES

La Commune est seule compétente pour entreprendre toute action précontentieuse ou contentieuse fondée sur les garanties légales des constructeurs.

En qualité de maître d'ouvrage unique, et à la demande de la Commune, l'EMS peut initier ces actions pour l'ensemble des biens remis à la Commune de Wolfisheim et à elle-même. Une convention fixe alors les modalités de ce mandat.

ARTICLE 10 : LITIGES ENTRE PARTIES

Les litiges susceptibles de naître à l'occasion de la présente convention font l'objet d'une procédure de négociation amiable avant toute procédure contentieuse. Il peut également être fait appel à une mission de conciliation du Tribunal Administratif de Strasbourg.

En cas d'échec de la conciliation, le Tribunal administratif de Strasbourg est la juridiction compétente pour tous les litiges susceptibles de naître à l'occasion de l'exécution de la présente convention.

La présente convention est établie en deux exemplaires originaux

Fait le,

<p>Pour la Commune de Wolfisheim Le Maire,</p> <p>Eric AMIET</p>	<p>Pour l'Eurométropole de Strasbourg La Présidente,</p> <p>Pia IMBS</p>
--	--

Annexe 5

**Projet de convention particulière de travaux pour
l'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de
l'agglomération strasbourgeoise**

CONVENTION PARTICULIERE DE TRAVAUX L'EXTENSION DU RESEAU DE TRAMWAY VERS L'OUEST DE L'AGGLOMERATION STRASBOURGEOISE

Entre :

L'EUROMETROLE DE STRASBOURG, Autorité Organisatrice de la Mobilité sise au 1 Parc de l'Etoile à 67076 STRASBOURG Cedex, représentée par sa Présidente, Pia IMBS, agissant en exécution d'une délibération du Conseil de l'Eurométropole prise en date du 24/09/2021.

Ci-après dénommée l' « EMS »

Et :

La COMPAGNIE DES TRANSPORTS STRASBOURGEOIS, Société Publique Locale, au capital de 5 millions d'euros, dont le siège social est sis au 14 rue de la Gare aux Marchandises, CS 15002, 67035 STRASBOURG CEDEX

Représentée par Monsieur Emmanuel AUNEAU, Directeur Général, agissant en exécution d'une délibération du Conseil d'Administration de la CTS en date du 17/02/2021.

Ci-après dénommée la « CTS »

PREAMBULE

L'Eurométropole de Strasbourg, Autorité organisatrice de la Mobilité (AOM) en application de l'article L. 1231-1 et suivants du Code des Transports, exerce de plein droit la compétence d'organisation des mobilités dans son ressort territorial.

Par délibération en date du 19 décembre 2018, elle a acté la décision de transformer la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS), société d'économie mixte locale, en société publique locale au sens des dispositions de l'article L. 1531-1 du Code général des Collectivités territoriales.

L'Eurométropole de Strasbourg a décidé, à l'échéance du précédent Traité de concession relatif à la réalisation des infrastructures de transports en commun et à l'exploitation du réseau urbain et non urbain de transports en commun de l'Eurométropole de Strasbourg, qui avait été conclu le 27 décembre 1990 avec la CTS, de confier la gestion d'un système de transport à la CTS par une délibération en date du 19 décembre 2018.

Le Contrat de concession en vigueur a été attribué directement à la CTS par l'Eurométropole (Autorité concédante) conformément aux dispositions de l'article 5 du règlement (UE) n°1370/2007 du Parlement et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route modifié par le règlement (UE) 2016/2338 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016. Il a pris effet le 1^{er} janvier 2021 pour une durée de dix ans.

Le Contrat de concession a pour objet de confier au Concessionnaire, dans le ressort territorial de l'Autorité concédante, l'exploitation d'un service public de transport de voyageurs. À ce titre le Concessionnaire assure l'exploitation du réseau de transport urbain de tramway dont une ligne en direction de la ville de Kehl, et du réseau de bus urbains comprenant des lignes à haut niveau de service.

Le Concessionnaire assure également l'ensemble des aménagements de premier investissement, de maintenance, de rénovation et de renouvellement relatifs aux infrastructures et équipements ainsi que l'acquisition et la maintenance des matériels roulants, nécessaires à l'accomplissement des missions d'exploitation qui lui sont confiées.

Selon l'article 19 du contrat de concession concernant les travaux neufs, le Concessionnaire assure la pleine et entière maîtrise d'ouvrage des travaux neufs. L'Autorité concédante reconnaît au Concessionnaire le droit exclusif de réaliser l'infrastructure et d'acquérir les matériels roulants pour ce qui concerne les lignes de tramway et de bus à haut niveau de service.

Les travaux neufs programmés lors de la signature du Contrat de concession ont été définis dans le programme des travaux à réaliser qui constitue le volet 2 du Plan Pluriannuel d'Investissement (annexe E5).

Par avenant N°1 au contrat de concession en vigueur, approuvé par le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg le 17 décembre 2021, le Plan Pluriannuel d'Investissement a été mis à jour, afin notamment d'intégrer les coûts d'investissement prévisionnels pour les projets d'extension de lignes de tramway vers le Nord de l'Eurométropole et vers Wolfisheim, ainsi que le prolongement de la ligne G de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) vers Etoile/Danube et la refonte de la zone de manœuvre aux abords du Stade de la Meinau.

Concernant le projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise, la procédure de concertation réglementaire a été mise en œuvre en janvier-février 2021, dont le bilan a été arrêté par l'EMS le 7 mai 2021 qui a également approuvé le lancement des études d'avant-projet d'extension du tram vers l'Ouest. La concertation s'est ensuite prolongée en parallèle des études d'avant-projet entre septembre 2021 et juillet 2022 sur les thématiques suivantes :

- Le réaménagement de la route des Romains,
- Le réaménagement du parvis du Centre socio-culturel Camille Claus,
- La réalisation d'un nouveau franchissement des voies ferrées dédié aux piétons et aux cyclistes à Koenigshoffen,
- L'aménagement du futur terminus à Wolfisheim.

Le groupement de maîtrise d'œuvre GETAS a réalisé les études d'avant-projet afférentes à la mise en œuvre de l'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise. Dans le cadre du contrat de concession en vigueur, le contrat du groupement de maîtrise d'œuvre est par ailleurs transféré à la CTS afin de réaliser les études post – avant-projet.

Ceci exposé, il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1 : OBJET

La présente convention répond aux principaux objectifs suivants :
Confier à la CTS les études post-avant-projet, le financement, la réalisation, l'entretien et l'exploitation de l'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise.

ARTICLE 2 : CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU PROJET

2.1. Tracé, stations et aménagements

Le projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise constitue un prolongement de 4 km de longueur de la ligne F à partir de la station terminus actuelle « Comtes », doté de 8 nouvelles stations tout au long du tracé.

Tronçon route des Romains entre l'allée des Comtes et la rue de l'Engelbreit

Le terminus de la ligne F est actuellement implanté sur la route des Romains, au carrefour avec l'allée des Comtes.

La plateforme tram sera prolongée en direction de l'Ouest, sur la route des Romains en site central jusqu'au carrefour avec la rue du Schnokeloch, puis en site latéral Nord jusqu'au numéro 100 et enfin en site central jusqu'au carrefour avec la rue de l'Engelbreit. Sur ce tronçon, le tramway circulera en site banalisé avec les véhicules particuliers sur les tronçons compris entre :

- l'allée des Comtes et la rue du Schnokeloch ;
- le n°100 route des Romains et la rue de l'Engelbreit.

Sur ce tronçon, les alignements d'arbres situés côtés pair et impair de la route des Romains seront complétés.

Une piste cyclable bidirectionnelle d'une largeur de 3m sera implantée le long du trottoir Sud de la route des Romains, étant précisé qu'elle sera raccordée aux pistes cyclables unidirectionnelles existante de part et d'autre de la station tram « Comtes ». Cette piste cyclable bidirectionnelle sera également connectée aux aménagements existants sur les rues adjacentes.

Tronçon rue de l'Engelbreit entre la route des Romains et la rue Virgile

La future plateforme tram quittera la route des Romains pour s'engager sur la rue de l'Engelbreit. Sur la totalité de la longueur, l'infrastructure sera implantée en site central. Une première station tram « Engelbreit » sera aménagée en partie Sud de la rue, entre les rues des Malteurs et des Brasseurs. Celle-ci comportera un quai central, non planté d'arbres. La circulation des tramways se fera en site propre sur l'intégralité de la rue de l'Engelbreit, excepté au carrefour avec la route des Romains et dans la future station « Engelbreit » où la circulation des véhicules particuliers se fera en site banalisé sur la plateforme tram.

Sur ce tronçon, les alignements d'arbres situés côtés pair et impair de la rue de l'Engelbreit seront complétés.

Une piste cyclable bidirectionnelle d'une largeur de 3m sera implantée le long du trottoir Ouest de la rue de l'Engelbreit et sera connectée aux aménagements existants sur les rues adjacentes. L'aménagement de cette piste cyclable bidirectionnelle sera prolongé le long du trottoir Ouest de la rue de l'Engelbreit jusqu'à la rue Madeleine Reberieux.

Tronçon rue Virgile entre la rue de l'Engelbreit et la route des Romains

La future plateforme tram quittera la rue de l'Engelbreit pour s'engager sur la rue Virgile sur laquelle elle sera implantée en site latéral Sud.

Le tramway circulera :

- en site propre entre les rue de l'Engelbreit et Ciceron, excepté dans la future station tram « Virgile » dans laquelle la circulation sera banalisée ;
- en site banalisé entre les rues Ciceron et Tite-Live ;
- en site propre partiel entre les rues Tite-Live et Horace ;
- en site banalisé entre les rues Horace et Téreence ;
- en site mixte dans la future station tram « Téreence », à quais latéraux plantés d'arbres, qui sera implantée à l'extrémité Ouest de la rue Virgile, au droit des serres Tropix. Seuls les bus de substitution seront autorisés à circuler sur ce court tronçon de plateforme.

Une piste cyclable bidirectionnelle d'une largeur de 3m sera implantée le long du trottoir Nord de la rue Virgile et sera connectée aux aménagements existants et à venir sur les rues adjacentes. Au droit de la station « Téreence », cette piste cyclable bidirectionnelle sera aménagée en bordure Sud de la rue Virgile afin de permettre sa connexion avec la future piste cyclable bidirectionnelle aménagée sur la route des Romains.

Ce secteur est également concerné par le réaménagement de la rue Marc Aurèle entre les rues de l'Engelbreit et des Antonins. Une connexion nouvelle avec la rue Virgile sera réalisée au droit de la rue des Antonins. Les alignements d'arbres existants sur la rue Marc Aurèle seront complétés :

- Création d'un nouvel alignement sur le trottoir Nord entre la rue de l'Engelbreit et la rue Suetone ;
- Création d'un nouvel alignement sur le trottoir Sud entre les rues Suetone et Valerien, en complément de l'alignement existant sur le trottoir Nord ;
- Maintien de l'alignement existant entre les rues Valerien et des Antonins.

La place située entre le Centre Socio-culturel Camille Claus et le centre cultuel, rue Virgile, sera également réaménagée. Le nouvel aménagement comportera d'Ouest en Est :

- Le parvis du Centre Socio-culturel Camille Claus ;
- Le square ombragé ;
- Le plateau traversant (prolongement de la rue Cesar Julien) ;
- Le jardin du centre culturel.

Les arbres existants seront conservés et des plantations nouvelles seront réalisées.

La rue Térance sera également réaménagée en cohérence avec les aménagements de la rue Virgile. Il s'agira principalement de réorganiser le stationnement existant afin d'implanter une piste cyclable bidirectionnelle sur le trottoir Ouest de cette rue et de la connecter à celle qui sera implantée sur la route des Romains. Les arbres existants seront conservés.

Tronçon route des Romains entre la rue Virgile et l'avenue François Mitterrand

La future plateforme tram quittera la rue Virgile en direction de la route des Romains sur laquelle elle sera implantée en site latéral Nord et en site propre intégral. Une station tram « Poteries », à quais latéraux plantés d'arbres, sera implantée sur l'actuelle zone de stationnements devant le n°244 route des Romains. En compensation des places de stationnement supprimés, une nouvelle aire de stationnement sera aménagée à l'Est du n°236 route des Romains.

La nouvelle infrastructure tram sera connectée à l'infrastructure existante sur l'extrémité Sud de l'avenue François Mitterrand desservis par les services de la ligne D du tramway. Ainsi, à terme, un nouveau triangle ferroviaire permettra d'ajuster des services commerciaux et d'apporter au réseau tram une souplesse d'exploitation supplémentaire.

Une piste cyclable bidirectionnelle d'une largeur de 3m sera implantée du côté Sud de la route des Romains et sera connectée aux aménagements existants sur les rues adjacentes, notamment aux pistes cyclables unidirectionnelles de l'avenue François Mitterrand et à la voie verte raccordant à la rue Marcelle Cahn.

Un trottoir sera aménagé uniquement côté Nord de la route des Romains, le côté Sud étant dépourvu d'entrées cochères.

Ce tronçon comportera 3 alignements d'arbres, côtés Nord et Sud de la route des Romains, ainsi qu'en site central entre la plateforme tram et les voies de circulation.

Tronçon route de Wasselonne entre l'avenue François Mitterrand et le futur terminus

La future plateforme tram sera prolongée sur la route de Wasselonne jusqu'au futur terminus à Wolfisheim, en site latéral Nord et en site propre intégral. Ce tronçon sera doté de 3 stations tram :

- La station « Jean Monnet », à quais latéraux plantés d'arbres, sera implantée au carrefour avec la rue éponyme ;
- La station « ZA Eckbolsheim », à quais latéraux plantés d'arbres, sera implantée au droit des n°1,3 et 5 route de Wasselonne ;
- La station « Wasselonne », à quais latéraux plantés d'arbres, sera implantée au carrefour avec la rue Émile Mathis ;
- La station terminus « Wolfisheim », à quai central planté d'arbres, sera implantée au droit du carrefour giratoire d'entrée de ville.

Une piste cyclable bidirectionnelle d'une largeur de 3m sera implantée du côté Sud de la route de Wasselonne et sera connectée aux aménagements existants sur les rues adjacentes.

Les alignements d'arbres existants seront complétés sur ce tronçon :

- Création d'un nouvel alignement planté entre la plateforme tram et la chaussée, sur le tronçon compris entre l'avenue François Mitterrand et la rue Jean Monnet ;
- Création d'un triple alignement d'arbres sur le tronçon entre la rue Jean Monnet et le terminus « Wolfisheim », côtés Nord et Sud de la route de Wasselonne et entre la plateforme tram et les voies de circulation.

Ce secteur est également concerné par la création d'une nouvelle percée dans la zone d'activités d'Eckbolsheim, dédiée aux piétons et aux cyclistes, qui sera implantée entre les entreprises Fritec et

Engie puis sur le trottoir Nord de la rue des Frères Lumière avant de longer le petit bois sur le chemin qui sera réaménagé jusqu'à la rue des Fortins. Ce nouvel aménagement permettra une liaison piétons/cyclistes directe vers le Zenith.

Le secteur du futur terminus sera doté d'un pôle d'échanges comportant :

- La future station tram et les infrastructures de retournement et de battement des rames en arrière-gare ;
- Un P+R de 100 places implanté au Nord de la station tram et plantés d'arbres, connecté à la route de Wasselonne d'une part, et à la bretelle d'accès à la M351 d'autre part ;
- Un ou plusieurs arrêts de bus afin d'assurer les éventuelles correspondances avec les lignes urbaines et interurbaines d'une part, et la mise en place des bus de substitution tram.
- Les connexions nécessaires avec le réseau cyclable de ce secteur, en direction d'Eckbolsheim vers l'Est et de Wolfisheim vers le Sud.

Le projet comportera également le réaménagement du giratoire de Wolfisheim, par son équipement par feux tricolore, afin d'assurer une régulation efficace de la circulation, ainsi que la création d'une piste cyclable autour de celui-ci en vue de son raccordement au réseau cyclable existant.

2.2. Réaménagement de la route des Romains sur le tronçon entre la rue Virgile et la rue de l'Engelbreit

Le projet prévoit le réaménagement de la route des Romains sur son tronçon non concerné par la présence de la plateforme tramway, c'est-à-dire entre les rues Virgile et Engelbreit.

Une piste cyclable bidirectionnelle d'une largeur de 3m sera implantée du côté Sud de la route des Romains et sera connectée aux aménagements existants sur les rues adjacentes. Ainsi, une liaison cyclable continue, large, confortable et sécurisée sera créée entre l'entrée de la commune de Wolfisheim et le secteur « Comtes ».

Les alignements d'arbres présents (en faible proportion à ce jour) sur ce secteur seront complétés. Ainsi, à terme, ce tronçon de la route des Romains sera réaménagé avec 2 alignements d'arbres continus (côtés Nord et Sud), excepté entre les rues Cesar Julien et Engelbreit où un seul alignement d'arbre pourra être implanté (trottoir Sud).

Conformément au futur plan de circulation mis en place, ce tronçon de la route des Romains fera l'objet de mise d'une sens unique partiel. Ainsi 3 secteurs peuvent être distingués, d'Ouest en Est :

- Sur le tronçon compris entre les rues Virgile et Térance, la circulation sera maintenue à double sens ;
- Sur le tronçon entre les rues Térance et Cesar Julien, la circulation sera mise à sens unique vers l'Est. Une seule voie de circulation sera réaménagée, ce qui permettra une libération d'espace public en faveur des modes actifs de déplacement mais aussi en faveur de la végétalisation de la route des Romains ;
- Sur le tronçon entre les rues Cesar Julien et Engelbreit, la circulation sera maintenue à double sens.

2.3. Création d'une passerelle dédiée aux modes actifs de déplacement entre les rues du Rail et du Chemin de Fer à Koenigshoffen

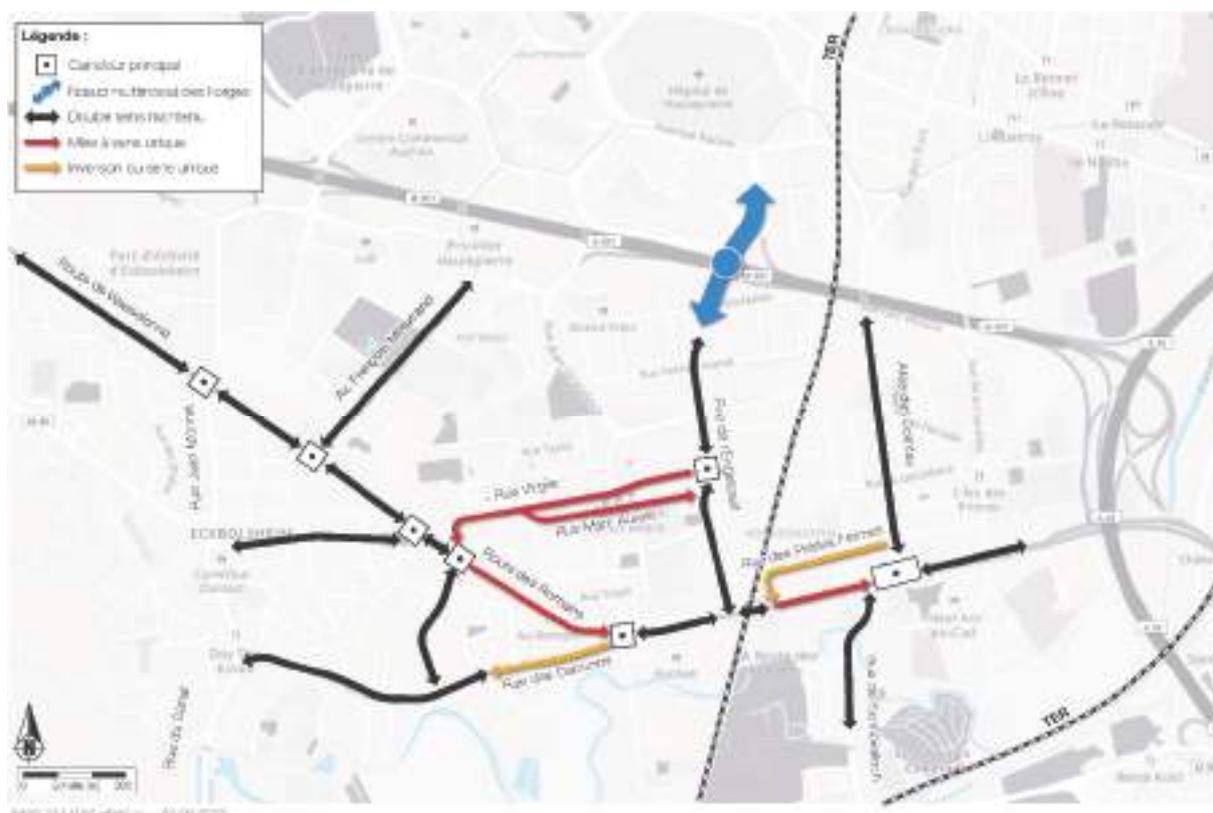
Le quartier de Koenigshoffen est caractérisé par la présence de voies ferrées qui le traversent du Nord au Sud. Cette rupture urbaine engendre des difficultés de liaisons entre l'Est et l'Ouest du quartier. Ainsi, il est apparu nécessaire de compléter le maillage en liaisons cyclable et piétonne par la réalisation d'un nouvel ouvrage franchissant ces voies ferrées implanté au niveau des rues du Rail et du Chemin de Fer.

Ce nouveau franchissement prendra la forme d'une passerelle de 4m de largeur associée à 2 rampes la raccordant aux rues adjacentes. Une attention particulière sera apportée :

- À l'intégration paysagère de ce nouvel ouvrage ;
- Au raccordement des futures rampes aux aménagements existants sur les rues adjacentes.

2.4. Circulation

La figure ci-dessous présente le futur plan de circulation sur le territoire de Strasbourg.



2.5. Stationnement

Les impacts du projet sur l'offre en stationnement, au stade AVP, sont détaillés dans le tableau suivant.

	Etat actuel (nb de places)	Projet (nb de places)	Bilan
Route des Romains (entre Mitterrand et Virgile)	33	13 (courte durée) +1PMR	20 places en moins, + nouvelle gestion
Route des Romains (entre Virgile et Engelbreit)	159 + 6 livraisons + 3 PMR	7 livraisons + 15 courte durée/PMR	147 places en moins + nouvelle gestion Fonctions spéciales restituées
Route des Romains (entre Engelbreit et Comtes)	25 +3 livraisons	6 livraisons	Suppression totale de l'offre « classique » Fonctions spéciales améliorées
Route des Romains – parking mairie annexe	35 dont 19 « zone bleue » + 2PMR	26 dont 19 « zones bleue » + 2 PMR	9 places en moins, gestion maintenue

			Fonctions spéciales maintenues
Rue Lothaire (sud de la rue)	7	0	7 places supprimées
Rue de l'Engelbreit	82 + 2PMR + 2 taxis	26 +2 taxis +2 livraisons	56 places en moins Taxis restitués 1 livraison ajoutée 1 PMR supprimée
Rue de l'Engelbreit - parking rue du Chemin de Fer	14 + 1PMR	12 +1PMR	2 places supprimées Fonctions spéciales restituées
Rue Virgile (entre Terence et Cicéron)	32	0	Suppression totale de l'offre
Rue Virgile (Cicéron et Engelbreit)	29	0	Suppression totale de l'offre
TOTAL	420	101	319 places supprimées

2.6. Planning

Ce projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise a été identifié comme prioritaire au cours de ce mandat au regard des enjeux d'interface et de maillage des infrastructures de transports urbaines et interurbaines à l'entrée Ouest de l'agglomération.

Le concessionnaire CTS s'engage à débiter les travaux dès le mois d'avril 2023, sous réserve de l'obtention des autorisations administratives. Les travaux préliminaires de libération d'emprise et de déviation minimale de réseau pourront être engagés parallèlement. Après une période de travaux de 2,5 ans, la mise en service de l'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise est prévue fin 2025.

ARTICLE 3 : COÛTS DU PROJET

Le dossier d'avant-projet précise en détail la décomposition des coûts d'investissement relatifs au projet d'extension Ouest du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise.

Montants exprimés hors taxes (avec aléas) Date de valeur : janvier 2022						
	Coût total (€ HT)	Quote-part Eurométropole de Strasbourg (€ HT)	Quote-part CTS (€ HT)	Quote-part Ville de Strasbourg (€ HT)	Quote-part commune d'Eckolshei m (€ HT)	Quote-part commune de Wolfisheim (€ HT)
A	GO00 : prestations intellectuelles	1 843 800	7 100 000	/	/	/
-	dont ingénierie sur infrastructure et équipements et missions de contrôle	/	7 100 000	/	/	/
-	dont études de maîtrise d'œuvre	1 843 800	/	/	/	/
B	GO01 : déviations de réseaux	3 879 840	2 222 405	1 116 363	677 808	66 680
-	dont archéologie	/	2 100 000	/	/	/
-	dont eau potable	1 712 214	/	/	/	/
-	dont assainissement	1 306 800	/	/	/	/
-	dont signalisation	860 826	/	/	/	/
-	dont éclairage public	1 983 256	122 405	1 116 363	677 808	66 680
C	GO02 : ouvrages d'art	8 190 000	/	/	/	/
D	GO03 : aménagements de surface	26 105 575	17 260 732	1 264 493	145 740	84 000
-	dont voiries	18 836 643	15 571 611	/	/	/
-	dont espaces verts	3 751 432	1 689 121	1 264 493	145 740	84 000
-	dont gestion des barrières et frais divers	3 517 500	/	/	/	/
E	GO04 : stations	2 712 150	/	/	/	/
F	GO05 : locaux techniques	/	/	/	/	/
	GO07 : ligne aérienne de contact	14 101 401	1 916 145	/	/	/
	GO08 : énergie	1 916 145	1 916 145	/	/	/
	GO09 : systèmes d'exploitation	/	/	/	/	/
-	dont signalisation dynamique aux carrefours	/	/	/	/	/
G	GO06 : voie et plateforme tram	19 254 142	/	/	/	/
H	GO10 : équipement de maintenance embarqué tram	945 000	/	/	/	/
I	Matériel roulant	20 100 000	/	/	/	/
J	Acquisitions foncières	10 000 000	10 000 000	/	/	/
K	Maîtrise d'ouvrage	2 400 000	/	/	/	/
L	Provisions pour sondages et reconnaissances, mesures compensatoires	200 000	200 000	/	/	/
M	Provision pour préjudices économiques	900 000	900 000	/	/	/
N	Communication, concertation	250 000	250 000	/	/	/
B à H	TOTAL TRAVAUX	79 271 364	31 246 717	2 380 856	823 548	150 680
A à N	TOTAL GENERAL	122 065 164	44 440 517	2 380 856	823 548	150 680

ARTICLE 4 : FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS

Au stade des études d'avant-projet, le coût « travaux » de l'opération est estimé à 79 271 364 €HT (valeur janvier 2022).

La quote-part du montant d'investissement incombant à :

- la Ville de Strasbourg est estimée à 2 373 612 €HT (valeur janvier 2022).
- la commune d'Eckbolsheim est estimée à 823 548 €HT (valeur janvier 2022).
- la commune de Wolfisheim est estimée à 150 680 €HT (valeur janvier 2022).

Ces montants seront actualisés en fin d'études de niveau « Projet » réalisées sous la maîtrise d'ouvrage de la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS).

Les divers types de subventions qui ont été annoncées à l'Eurométropole de Strasbourg, ou qui seront attendues par elle, sont les suivants :

- Subvention allouée par l'État dans le cadre du 4^{ème} appel à projet « transports collectifs en site propre » et relative à la réalisation du projet tramway : 15 120 000 €
- Subvention allouée par l'État dans le cadre de l'appel à projet « fonds mobilités actives – continuités cyclables » et relative à la réalisation du nouvel ouvrage de franchissement des voies ferrées à Strasbourg/Koenigshoffen : 350 000 €
- Subvention allouée par l'Agence de l'Eau Rhin-Meuse relative aux études d'avant-projet (volet gestion intégrée des eaux pluviales) : 112 840 €

Selon les règles de financement établies dans le cadre du contrat de concession Eurométropole / CTS, la part financée par l'Eurométropole correspond :

- d'une part, au montant des biens de retour ;
- d'autre part, au montant des subventions obtenues par l'Eurométropole à due proportion de la contribution des investissements CTS.

De ce fait, l'Eurométropole de Strasbourg versera à la CTS une contribution de 17,800 M€ (hors TVA), selon le calendrier suivant :

Année 2023	Année 2024	Année 2025	Année 2026
1,680 M€	5,740 M€	5,340 M€	5,040 M€

ARTICLE 4 : EXPLOITATION COMMERCIALE

Les fréquences actuelles de la ligne F du tramway seront maintenues jusqu'à la station terminus « Wolfisheim ».

L'exploitation commerciale de l'extension des services de la ligne F jusqu'à la station « Wolfisheim » nécessitera la mise en ligne de 6 rames supplémentaires, dont l'acquisition est assurée directement par la CTS au titre du contrat de concession.

ARTICLE 5 : PRINCIPE DE REMISE DE BIENS A L'EMS

Aux termes du contrat de concession, la CTS remettra à l'Eurométropole de Strasbourg deux catégories de biens :

⇒ Les déviations de réseaux dans leur totalité (GO 01)

⇒ Les ouvrages d'art et d'infrastructures de voirie, réalisés dans le cadre du projet, mais non utiles pour l'exploitation exclusive des transports en commun, biens constitués par :

1. les ouvrages d'art non spécifiques au tramway (GO 02) ;
2. les voiries et les trottoirs (GO 03) ;
3. les équipements routiers des carrefours et principalement les feux tricolores (GO 09).

5.1 : LES DEVIATIONS DE RESEAUX

5.1.1 : Définition des catégories de réseaux

- Les réseaux appartenant à l'Eurométropole de Strasbourg et qui sont les suivants :

Nom du Réseau	Concessionnaire du Réseau
EAU POTABLE	EMS
ASSAINISSEMENT	EMS
SIGNALISATION	EMS

Les coûts réels de ces déviations de réseaux seront facturés en totalité par la CTS à l'EMS, T.V.A. comprise.

- Les réseaux de concessionnaires tiers publics ou privés dont l'Eurométropole de Strasbourg n'est pas propriétaire et qui sont les suivants :

Nom du Réseau	Concessionnaire du Réseau
ECLAIRAGE PUBLIC	VILLE DE STRASBOURG COMMUNE D'ECKBOLSHEIM COMMUNE DE WOLFISHEIM

5.1.2 : Montant prévisionnel des déviations de réseaux EMS

Le montant prévisionnel s'élève à **3 879 840,00** euros HT au stade AVP (valeur janvier 2022).

- Assainissement	1 306 800,00 € HT
- Eau Potable	1 712 214,00 € HT
- Signalisation	<u>860 826,00 € HT</u>
	3 879 840,00 € HT

5.1.3 : Montant des déviations de réseaux tiers

Ville de Strasbourg : le montant prévisionnel s'élève à **1 116 363,00** euros HT au stade AVP (valeur janvier 2022).

- Éclairage public Strasbourg	1 116 363,00 € HT
-------------------------------	--------------------------

Commune d'Eckbolsheim : le montant prévisionnel s'élève à **677 808,00** euros HT au stade AVP (valeur janvier 2022).

- Éclairage public Eckbolsheim	677 808,00 € HT
--------------------------------	------------------------

Commune de Wolfisheim : le montant prévisionnel s'élève à **66 680,00** euros HT au stade AVP (valeur janvier 2022).

- Éclairage public Wolfisheim	66 680,00 € HT
-------------------------------	-----------------------

5.2 : LES OUVRAGES D'ART ET INFRASTRUCTURES DE VOIRIE

5.2.1. Principes énoncés dans le contrat de concession

Selon le Contrat de concession et son cahier des charges relatif à la construction des lignes de tramway et des lignes de bus à haut niveau de service, la CTS est autorisée à implanter des ouvrages dans le domaine public et à « occuper » le domaine public.

La CTS est donc affectataire et gestionnaire des ouvrages qu'elle construit, nécessaires au bon fonctionnement du service public et constitutifs d'aménagements indispensables à l'exercice

des missions de ce service dont elle a la charge. À ce titre, ces biens sont conservés à l'actif de son bilan (ils constituent des biens de retour au profit du concédant).

Il est donc nécessaire de distinguer entre aménagements de voirie qui seront remis à l'EMS, à leur achèvement, et les autres ouvrages qui resteront affectés à la CTS, bénéficiant d'une autorisation d'occuper le domaine public et inclus au bilan de la CTS (et amortis).

5.2.2. Autres principes généraux adoptés

- 1) L'ensemble des ouvrages et travaux non utilisés exclusivement pour l'exploitation des transports en commun ne sera pas comptabilisé au bilan de la concession mais sera remis à l'EMS ;
- 2) Il est décidé par les parties qu'en cas d'ouvrage d'art utilisé conjointement par la voirie et les transports en commun, celui-ci sera remis en totalité au concédant, à l'exclusion des infrastructures propres aux transports en commun ;
- 3) Il est également décidé que la plate-forme du tramway resteront systématiquement affectées au concessionnaire et gérées par lui. Par plate-forme du tramway, il est entendu les voies qui lui sont strictement réservées ;
- 4) Concernant les ouvrages et travaux rentrant dans les groupes d'ouvrages n°2, 3 et 9 (Ouvrages d'Art, voiries, signalisation et équipements), il est décidé de remettre les biens détaillés dans les articles ci-après.

5.3 : GROUPE D'OUVRAGE N°2 - OUVRAGES D'ART

L'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise ne comprend pas la construction d'ouvrages d'art exclusivement réservés aux transports en commun. En revanche, le projet comporte la réalisation d'un nouvel ouvrage de franchissement des voies ferrées à Strasbourg/Koenigshoffen, dédié exclusivement aux piétons et aux cyclistes.

Eurométropole de Strasbourg : le montant prévisionnel de construction de cet ouvrage s'élève à **8 190 000,00** euros HT au stade AVP (valeur janvier 2022).

- Éclairage public Strasbourg **8 190 000,00 € HT**

5.4 : GROUPE D'OUVRAGE N°3 - VOIRIES

Les principes adoptés et précisés dans l'article 4 sont les suivants :

5.4.1. Resteront affectés à la CTS

- la plate-forme tramway telle que définie au 5.2.2 alinéa 3) ;
- les stations.

5.4.2. Les biens à remettre seront les suivants :

- les espaces verts (gazon, plantations) à l'exception des espaces verts éventuellement inclus dans la plate-forme ;
- les travaux de signalisation définitive ;
- les fournitures et travaux de voirie ;
- les aménagements riverains éventuels.

5.4.3. Valorisation des ouvrages communs

Le montant prévisionnel du GO 03 s'élève à **26 105 575** euros HT au stade AVP (valeur janvier 2022).

Le montant prévisionnel du GO 06 s'élève à **19 254 142** euros HT au stade AVP (valeur janvier 2022).

Le montant prévisionnel des travaux de voirie s'élève à **18 836 643,00** euros HT au stade AVP (valeur janvier 2022).

Les autres travaux situés entièrement hors plate-forme seront clairement identifiés et seront refacturés à 100 % à l'Eurométropole de Strasbourg Il s'agit :

- * des travaux de libération d'emprise
- * des travaux d'espaces verts (hors plateforme)
- * des aménagements riverains

Par ailleurs, certains travaux liés aux travaux de voirie seront à répartir au prorata et se décomposent de la manière suivante :

- * Gestion des barrières de chantier
- * Signalisation de chantier
- * Bases vies

De manière prévisionnelle le montant total du GO 03 se répartit de la façon suivante :

* à la charge de l'Eurométropole de Strasbourg	17 260 732,00 € HT
* à la charge de la Ville de Strasbourg (espaces verts)	1 264 493,00 € HT
* à la charge de la Commune d'Eckbolsheim (espaces verts)	145 740,00 € HT
* à la charge de la Commune de Wolfisheim (espaces verts)	84 000,00 € HT
* à la charge de la CTS	7 350 610,00 € HT

Le montant prévisionnel total des biens du G03 à remettre à l'Eurométropole de Strasbourg s'élève à **18 754 965,00** euros HT au stade AVP (valeur janvier 2022).

5.5 : GROUPE D'OUVRAGE N°9 – SIGNALISATION ROUTIERE ET EQUIPEMENTS DE CARREFOURS

Le montant prévisionnel du GO 09 s'élève à 6 539 748,00 euros HT au stade AVP (valeur janvier 2022).

Selon les principes adoptés et précisés dans l'article 4, les biens remis à l'Eurométropole de Strasbourg sont tous ceux liés à la signalisation routière et aux équipements de carrefours. Il s'agit de factures individuelles, prises en compte à 100 %.

- * Quote-part CTS : 4 623 603,00 € HT
- * **Quote-part EMS : 1 916 145,00 € HT**

Le montant prévisionnel des biens du GO 09 à remettre à l'Eurométropole de Strasbourg s'élève à **1 916 145,00** euros HT au stade AVP (valeur janvier 2022).

5.6 : COUT TOTAL DES BIENS A REMETTRE

Le montant prévisionnel total des biens à remettre se décompose ainsi :

- Déviations de réseaux EMS	3 879 840,00 € HT
- Déviations de réseaux Ville de Strasbourg	1 116 363,00 € HT
- Déviations de réseaux Commune d'Eckbolsheim	677 808,00 € HT
- Déviations de réseaux Commune de Wolfisheim	<u>66 680,00 € HT</u>
Sous-total GO 01	5 740 691,00 € HT
- GO 02	8 190 000 € HT
- GO 03 Eurométropole de Strasbourg	17 260 732,00 € HT
- GO 03 Ville de Strasbourg	1 264 493,00 € HT
- GO 03 Commune d'Eckbolsheim	145 740,00 € HT
- GO 03 Commune de Wolfisheim	84 000,00 € HT
- GO 09	<u>1 916 145,00 € HT</u>

Sous-total autres GO	28 861 110,00 € HT
TOTAL HT des biens à remettre	34 601 801,00 € HT

Ce coût sera mis au point en phase d'étude de niveau PROJET, sous maîtrise d'ouvrage de la CTS.

Il sera arrêté par une convention de remise de biens de l'opération d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise. Pour les factures qui seraient présentées postérieurement à cette date, un avenant ultérieur à cette future convention, soldant les comptes, sera établi.

5.7 : PRESTATIONS INTELLECTUELLES AFFECTEES AUX BIENS REMIS

Pour les groupes d'ouvrage, il conviendra de distinguer entre :

- les frais financiers intercalaires : il n'y aura pas lieu d'en affecter aux biens à remettre, ceux-ci étant financés pour leur montant hors taxes par la part équilibrant l'investissement de la contribution versée par l'EMS
- les autres prestations intellectuelles : il s'agit des coûts de maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre, etc... D'un commun accord entre les parties, il est décidé que l'ensemble de ces coûts sera immobilisé dans le bilan de la CTS ou comptabilisés en « charges d'investissement » dans les comptes de celle-ci.

5.8 – PAIEMENT DES BIENS A REMETTRE

Conformément au cahier des charges relatif à la construction des lignes de tramway et de BHNS du traité de concession du 1^{er} janvier 2021, le montant toutes taxes comprises des biens à remettre à l'Eurométropole de Strasbourg (hors GO O1) sera financé par des avances versées par l'Eurométropole de Strasbourg dans le cadre de la contribution aux investissements tramway et BHNS. La future convention de remise des biens actera le montant des biens à rétrocéder à l'EMS.

Le montant (hors GO O1), arrêté par la future convention de remise de biens et correspondant au solde éventuellement non encore couvert par le montant des avances versées prévues, par la présente convention, sera versé par l'Eurométropole de Strasbourg dans un délai maximum de 30 jours à compter de la signature de la future convention de remise de biens. Dans le cas d'un solde négatif constitué de versements d'avances excédentaires par l'EMS, arrêté par la future convention, la CTS reversera le montant de ce solde négatif à l'EMS dans un délai maximum de 30 jours à compter de la signature de celle-ci.

ARTICLE 6 – MODIFICATIONS A LA PRESENTE CONVENTION

Toute modification à la présente convention fera l'objet d'un avenant.

ARTICLE 7 - LITIGES

En cas de contestation sur l'interprétation et sur l'exécution de l'une quelconque des dispositions de la présente convention, le Tribunal Administratif de STRASBOURG sera compétent pour connaître du litige.

Toutefois, avant de faire appel à cette juridiction, les parties contractantes s'engagent à recourir à une conciliation amiable.

Fait à Strasbourg et signé en deux exemplaires originaux le

Pour la Compagnie des Transports Strasbourgeois	Pour l'Eurométropole de Strasbourg
Le Directeur Général Emmanuel AUNEAU	La Présidente Pia IMBS

PROJET

Annexe 6

**Mise en place de servitudes d'ancrages en façades :
délibération du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg
du 28 juin 2019 et convention type**

Délibération au Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du vendredi 28 juin 2019

Tramway - Ancrages en façade pour la ligne aérienne de contact - Mise en œuvre de l'article L.173-1 du Code de la Voirie Routière sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg.

La mise en œuvre de projets de tramway sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, dont le projet de prolongement de la ligne F du tramway vers Koenigshoffen actuellement en cours de réalisation, peut nécessiter la pose de supports d'ancrages pour la Ligne aérienne de contact (LAC) en façades de bâtiment privés. En effet, dans certaines configurations, il est difficile de positionner des mâts sur le domaine public, soit en raison de la gêne occasionnée aux cheminements des usagers des modes actifs (piétons, vélos, ...), et surtout des personnes à mobilité réduite, soit parce que les caractéristiques et/ou l'occupation des sols et sous-sols concernés ne permettent pas techniquement l'implantation de ces émergences.

La procédure d'ancrage en façade est prévue par le code de la voirie routière (articles L. 171-2 à L. 171-11). En outre, l'article L. 173-1 du code de la voirie routière, précise que « les articles L. 171-2 à L. 171-22 sont applicables, sur délibération de leur assemblée, [...] aux établissements publics de coopération intercommunale [...] compétents en matière [...] de transports en commun ».

Ainsi, et alors même que selon décret n° 98-687 du 30 juillet 1998 ces dispositions ont déjà été élargies à la ville de Strasbourg, la loi 2007-1787 du 20 décembre 2007 a, par son article 23, modifié l'article L. 173-1 du Code de la Voirie routière, pour préciser que les articles visés ci-dessus (L. 171-2 à L. 171-11) sont applicables, sur délibération de leur assemblée, aux communes et aux établissements publics de coopération intercommunale « compétents en matière de voirie, d'éclairage public, de transport en commun ». Il convient par conséquent de prendre une délibération permettant d'appliquer les dispositions du code de la voirie routière relatives à l'établissement et à l'entretien des câbles électriques pour les transports en commun à l'Eurométropole de Strasbourg, autorité exécutive propriétaire des voiries et compétente en matière de transports en commun, étant entendu que les accords amiables seront recherchés en priorité.

Il est précisé que les articles L. 171-2 à L. 171-11 traitent notamment de la possibilité d'établir des ancrages sur des immeubles riverains donnant sur la voie publique (L. 171-4), soit suite à une autorisation amiable des propriétaires, soit suite à une autorisation administrative (L. 171-8) prise à la suite d'une enquête publique (L. 171-7). Sauf dépossession définitive, aucune indemnité n'est due pour l'établissement de

cette servitude. Toutefois les propriétaires dont l'immeuble y est soumis peuvent être indemnisés pour des dégâts consécutifs à l'installation ou à l'entretien des supports. (L. 171-10 et L. 171-11).

Concernant les négociations amiables pour l'instauration des servitudes d'appui-accrochage nécessaires à l'implantation des dispositifs supports de la ligne aérienne de contact du tramway, il est ici précisé qu'à l'instar des projets de tramway déjà réalisés, c'est la CTS, en sa qualité d'opérateur de transports, qui conduit les négociations amiables et signe en son nom et pour son compte les conventions amiables pour l'instauration de la servitude. Un modèle de convention est joint à la présente délibération.

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

*Le Conseil,
vu l'avis de la Commission thématique
sur proposition de la Commission plénière
vu la procédure prévue par le code de la Voirie Routière
après en avoir délibéré
décide*

- *d'appliquer au territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, pour les projets de transports en commun actuels et à venir, les dispositions L. 171-2 à L. 171-11 du code de la voirie routière relatives à l'installation de supports en façades privées des ancrages pour les lignes aériennes de contact de l'alimentation électrique du tramway, en application de l'article L. 171-3 du code de la voirie routière ;*
 - *de confier à la CTS la conduite des négociations amiables et la signature en son nom et pour son compte de conventions amiables dont un modèle est joint à la présente délibération, pour l'instauration des servitudes d'ancrages nécessaires à la pose de supports d'ancrages pour la ligne aérienne de contact du tramway.*
1. *le Président ou son-sa représentant-e, à mettre en œuvre des procédures d'enquête publique relatives à la servitude d'ancrage sur certains immeubles pour permettre la pose de supports d'ancrages pour la ligne aérienne de contact du tramway .*
 2. *le Président ou son-sa représentant-e à effectuer toutes les démarches et à signer tout document utile à la bonne exécution de la présente délibération, notamment après enquête publique, des arrêtés de servitude d'ancrage au profit de l'Eurométropole de Strasbourg.*

Adopté le 28 juin 2019 par le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg

**Rendu exécutoire après
transmission au Contrôle de Légimité préfectoral
et affichage au Centre Administratif
Le 2 juillet 2019**

**CONVENTION DE SERVITUDE D'ANCRAGES
POUR LA LIGNE AERIENNE DE CONTACT DU TRAMWAY SUR LES
FACADES D'IMMEUBLES PRIVES**

Entre :

La Compagnie des Transports Strasbourgeois, agissant en sa qualité de concessionnaire et d'exploitant des réseaux de tramway, de bus urbains et des parkings relais, représentée par son Directeur Général, ou son représentant,

D'une part,

Et :

- 1) M. (ou Mme) ou M. et Mme XXX, propriétaires (en communauté de biens) de l'immeuble XXXXXXXX

OU

- 2) M. XXXX
M. XXXXX
Mme XXXX
co-indivisaires de l'immeuble XXXXXXXXXXXX

OU

- 3) Le syndicat de copropriétaires de l'immeuble situé au XXXXX, représenté par l'agence immobilière ou M Mme XXXX sise XXXX 67 000 STRASBOURG, agissant en qualité de syndic et dûment mandaté-e pour la signature de la présente convention.

D'autre part,

PRÉAMBULE

La mise en œuvre d'un projet de tramway peut nécessiter la pose de supports d'ancrages pour l'alimentation électrique du tramway en façades de bâtiments privés, plutôt que de positionner des mâts sur le domaine public, afin d'éviter d'occasionner des gênes et obstacles aux cheminements des usagers des modes actifs (piétons et cyclistes) ou parce que l'occupation des sols et sous-sols concernés ne permettent pas techniquement l'implantation de ces émergences.

Dans ce cadre, la CTS sollicite, auprès des propriétaires, co-indivisaires ou syndics de copropriété, l'autorisation d'implanter, en façades des immeubles concernés, les ancrages pour la ligne aérienne de contact du tramway.

Il est rappelé qu'en cas de refus du propriétaire (le cas échéant des co-indivisaire ou du syndic de copropriété) de signer la convention, l'Eurométropole de Strasbourg, en sa qualité d'autorité organisatrice des transports en commun, pourra mettre en œuvre la procédure de servitudes

telle que prévue par le Code de la voirie routière (articles L. 171-2 à L. 171-11), selon délibération du conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du 28 juin 2019.

la Compagnie des Transports Strasbourgeois et (1) ou (2) ou (3) ont décidé d'un commun accord, de conclure la présente convention.

ARTICLE 1 – OBJET

Par la présente convention, (1) ou (2) ou (3) accepte de grever la façade de (son) ou (leur) immeuble

Commune de Strasbourg
Section XX n° XXX
XX rue XXXXX
67000 STRASBOURG

conformément à la fiche jointe en annexe

d'une servitude d'ancrage en façade au profit de la Compagnie des Transports Strasbourgeois, en vue de permettre à cette dernière d'implanter à titre gratuit un dispositif d'ancrage en façade, ci-après décrit dans l'article 3 de la présente convention.

ARTICLE 2 – DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention est conclue pour la durée de fonctionnement de l'infrastructure tramway.

ARTICLE 3 – ÉQUIPEMENTS TECHNIQUES

3-1 – Descriptif technique des équipements à implanter

Ancrage en façade d'un ancrage, pose de câble ... (à compléter).

3-2 – Modification éventuelles des équipements implantés

Les équipements mentionnés dans l'article 3-1 seront susceptibles d'être remplacés ou modifiés par la Compagnie des Transports Strasbourgeois au cours de la convention pour des motifs d'entretien.

- Les modifications non-substantielles feront l'objet d'une information auprès de (1) (2) ou (3), par courrier recommandé quinze jours avant la date d'intervention, sauf intervention d'urgence.

- Toute modification substantielle des équipements (changement de nature, augmentation ostensible du volume des équipements) devra être préalablement autorisée par écrit par (1) (2) ou (3) de l'immeuble. La CTS devra solliciter ledit accord écrit par courrier recommandé au moins deux mois avant intervention.

L'absence de réponse dans le délai de deux mois à réception de la demande vaudra accord tacite.

Toutefois, ce délai pourra être prolongé à la demande du (3) en cas de difficulté ou d'impossibilité dûment justifiée de réunir rapidement une Assemblée Générale des copropriétaires. Dans ce cas, les deux parties conviennent ensemble d'un délai rapide de réunion d'une Assemblée Générale des copropriétaires.

ARTICLE 4 – ENGAGEMENTS DE LA COMPAGNIE DES TRANSPORTS STRASBOURGEOIS

4-1 – Installation

La Compagnie des Transports Strasbourgeois ou toute personne dûment mandatée par elle, procédera à ses frais à l'installation des équipements ci-dessus visés dans l'article 3 de la présente convention. Un état des lieux contradictoire sera réalisé avant les travaux d'installation du dispositif.

4-2 – Entretien

La Compagnie des Transports Strasbourgeois, ou toute personne dûment mandatée par elle, s'assurera du bon fonctionnement de ces équipements techniques et en assumera l'entretien, la maintenance, les réparations et l'éventuel remplacement.

4.3 Droit des propriétaires de l'immeuble

La pose d'ancrage en façade ne fait pas obstacle au droit des propriétaires d'effectuer des travaux en face de leur propriété/copropriété – cela sans engendrer de frais supplémentaires.

Les propriétaires doivent, un mois au plus tard avant d'entreprendre les travaux de démolition, réparations, surélévation ou clôture, prévenir la Compagnie des Transports Strasbourgeois. Celle-ci déposera ou déplacera à sa charge les équipements présents sur la façade pour permettre le bon déroulement des travaux.

4-4 – Dispositions générales

Dans tous les cas du présent article 4, les interventions devront être effectuées dans les normes techniques, les règles de l'art, et les règles relatives à l'hygiène et à la sécurité, aux frais de la Compagnie des Transports Strasbourgeois et sous sa responsabilité. Elle s'engage à ce que les lieux soient remis en leur état initial après toute intervention de sa part.

ARTICLE 5 : INDEMNISATION

La présente servitude est accordée à titre gratuit compte tenu de la nature et de l'utilité publique des travaux réalisés.

ARTICLE 6 - RESPONSABILITE – ASSURANCES

La Compagnie des Transports Strasbourgeois sera responsable de tout dommage qui pourrait survenir à l'occasion de l'installation, du fonctionnement, de l'entretien ou de la dépose des installations visées à l'article 3 de la présente convention.

ARTICLE 7- OPPOSABILITE DE LA CONVENTION

(1) (2) ou (3) s'engage dès maintenant à porter la présente convention à la connaissance des personnes qui ont ou qui acquièrent des droits sur l'immeuble et notamment en cas de transfert de propriété.

Il s'engage en outre à faire reporter dans tout acte relatif à l'immeuble concerné les termes de la présente convention.

ARTICLE 8 – MODIFICATION - RESILIATION DE LA CONVENTION

8-1 – Modification

Toute modification substantielle de la présente convention devra faire l'objet d'un avenant (excepté en ce qui concerne les modifications des équipements techniques, régies par l'article 3-1 de la présente convention).

8-2 – Résiliation

La présente convention sera résiliée pour permettre la démolition de l'immeuble.

Dans ce cas, la Compagnie des Transports Strasbourgeois procédera à ses frais au retrait des équipements implantés par elle et assurera en tant que de besoin la remise en état de l'emprise sur laquelle ont été ancrés les équipements de support.

ARTICLE 9 – LITIGES

Dans le cas de litige entre les parties sur l'interprétation ou l'exécution de la présente convention, les parties conviennent de rechercher un règlement amiable, à défaut d'accord, le litige sera soumis au tribunal compétent du lieu de situation de l'immeuble.

ARTICLE 10 - ENTREE EN VIGUEUR

La présente convention prend effet à compter de sa signature par les parties.

(1) (2) ou (3) autorise la Compagnie des Transports Strasbourgeois à commencer les travaux dès après signature.

ARTICLE 11 – ENREGISTREMENT

La présente convention est exonérée des formalités de l'enregistrement, sauf si l'une ou l'autre des parties requiert la conclusion d'une convention en la forme authentique. Les éventuels droits d'enregistrement seront alors à la charge de la partie qui le requiert.

Fait en trois exemplaires, à Strasbourg, le XX/XX/XX

Pour l'immeuble XXX	Pour la Compagnie des Transports Strasbourgeois
M. (ou Mme) ou M. et Mme XXXX Propriétaire OU M. XXXX co-indivisaire M. XXX co-indivisaire OU Syndic (dûment mandaté)	XXXXXX Directeur Général (ou son représentant)

Annexes :

- fiche technique
- Extrait du plan cadastral