

**PROJET D'EXTENSION "EST"  
DE LA LIGNE DE TRAM D  
VERS STRASBOURG / PORT DU RHIN  
ET KEHL / BAHNHOF**



**MÉMOIRE EN RÉPONSE À LA COMMISSION D'ENQUÊTE  
CHARGÉE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE  
MENÉE DU 27 MAI AU 5 JUILLET 2013**

**Cyril Fenech**      **Gilles Brochard**  
**Chef de projet**    **Chef de service**

Direction de la Mobilité et des Transports  
Service Conduite de Projets de Transport

**4 SEPTEMBRE 2013**



Communauté urbaine de Strasbourg  
1 Parc de l'Etoile  
67076 STRASBOURG CEDEX

**PROJET D'EXTENSION "EST" DE LA LIGNE TRAM D  
VERS STRASBOURG / PORT DU RHIN  
ET KEHL / BAHNHOF**

**MEMOIRE EN REPONSE A LA COMMISSION D'ENQUETE  
CHARGEE DE L'ENQUETE PUBLIQUE  
MENEES DU 27 MAI AU 5 JUILLET 2013**

---

*Direction de la Mobilité et des Transports  
Service Conduite de Projets Transports*

Gilles BROCHARD  
Chef de Service

Cyril FENECH  
Chef de projet

**Ont contribué à la rédaction de ce mémoire en réponse pour la CUS :**

- **Direction de la Mobilité et des Transports :** Bruno JANSEM, Directeur
- **Direction de la Mobilité et des Transports, Service Conduite de Projets de Transports :**
  - o Eve HOERTH-DE SREBNICKI, Chargée de communication
  - o Anne-Aymone JUNGMANN, Chargée de communication
  - o Elisabeth MERTZ, Chargée des acquisitions foncières
- **Direction de l'Urbanisme, de l'Aménagement et de l'Habitat :**
  - o Direction de projet Danube – Deux Rives : Carine LAMBERT-DUPONT, Directrice de projet  
Sébastien BRUXER, Chef de projet
  - o Service de la Prospective et de la Planification Territoriale : Cathy MULLER, Chargée d'études
- **Direction des Espaces Publics et Naturels,  
Service Aménagement Espace Public Strasbourg :** Guillaume GENOYER, Chef de service
- **Direction des Affaires Juridiques et des Assemblées :** Jean-Claude ROUGES, Directeur adjoint

**Services extérieurs également consultés et associés à la rédaction de ce mémoire en réponse :**

- **Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS) :**
  - o Direction des Etudes, Projets et Systèmes Informatiques : Alain GIESI, Directeur
  - o Direction Marketing : Xavier DESCAMPS, Responsable de la définition de l'offre
- **Port Autonome de Strasbourg :**
  - o Direction Technique : Pascale FOURNAISE, Directeur
  - o Direction de la Valorisation du Domaine : Nicolas TEINTURIER, Directeur



## TABLE DES MATIERES

	<b>PAGE</b>
<b>1. PRESENTATION GENERALE</b>	<b>7</b>
1.1. Modalités de présentation du projet au public.....	8
1.2. Modalités de communication mises en œuvre.....	9
1.3. Modalités d'expression du public.....	9
1.4. Après l'enquête publique.....	10
<b>2. PROCES VERBAL DE SYNTHESE ET QUESTIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE</b>	<b>13</b>
<b>3. REPONSES ARGUMENTEES DE LA CUS AUX OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS DU PUBLIC SYNTHETISEES PAR LA COMMISSION SOUS FORME DE PROCES VERBAL</b>	<b>35</b>
3.1. Questions relatives au projet.....	36
3.2. Questions relatives au tracé.....	84
3.3. Questions relatives aux ouvrages d'art.....	102
3.4. Questions relatives aux aménagements.....	119
3.5. Questions diverses.....	122
<b>4. REPONSES ARGUMENTEES DE LA CUS AUX QUESTIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE</b>	<b>123</b>
<b>5. ANNEXES</b>	<b>169</b>
Annexe 1 : accord de l'Etat français pour le cofinancement du projet tramway vers Kehl.....	170
Annexe 2 : les contraintes de l'activité industrielle (Schéma Directeur des Deux Rives).....	172
Annexe 3 : accord franco-allemand portant sur la construction d'un pont frontière sur le Rhin.....	173
Annexe 4 : Projets urbains autour de l'axe de l'extension de la ligne D du tram.....	178
Annexe 5 : ZAC "Deux Rives" : projets extérieurs.....	179
Annexe 6 : ZAC "Deux Rives" : phasage, dates de livraison.....	180
Annexe 7 : délibération CUS du 29 septembre 2011 relative au Schéma Directeur des Deux Rives.....	181

Annexe 8 :	délibération CUS du 24 février 2012 relative à la ZAC "Deux Rives" .....	186
Annexe 9 :	la future passerelle tram, piétons, cyclistes franchissant le bassin Vauban et l'ancien viaduc Churchill .....	194
Annexe 10 :	le futur pôle d'échange "Port du Rhin" .....	195
Annexe 11 :	l'extension tram D vers l'Est : zone de desserte .....	196
Annexe 12 :	le Schéma Directeur des Transports Collectifs à l'horizon 2025 .....	197
Annexe 13 :	analyse du carrefour "tram – route du Petit Rhin" avant et après la mise en service de la rue du Péage réaménagée .....	198
Annexe 14 :	coupe transversale sur le cadre fermée franchissement tram / rue du Péage .....	199
Annexe 15 :	insertion du tracé tram le long de l'avenue du Rhin entre le pont Vauban et le pont Dessaix .....	200
Annexe 16 :	possibilité d'accolement d'un nouveau pont routier au futur pont tram (long terme) .....	201
Annexe 17 :	plan de réaménagement de la rue du Péage (principe) .....	202
Annexe 18 :	tracé des différentes solutions d'extensions et maillages des lignes tram D et F .....	203
Annexe 19 :	ZAC "Deux Rives" : espaces publics, Schéma Directeur des Deux Rives : la trame verte .....	204
Annexe 20 :	le stationnement dans le quartier du Port du Rhin .....	205
Annexe 21 :	rues Coulaux et Migneret : état existant .....	207
Annexe 22 :	rues Coulaux et Migneret : état projeté .....	208
Annexe 23 :	traversées piétonnes de la rue François Epailly : état existant .....	210
Annexe 24 :	traversées piétonnes de la rue François Epailly : état projeté à l'issue du projet du pôle médical .....	211
Annexe 25 :	PLU communautaire : schéma de principe des orientations d'aménagement (document de travail) .....	212

**1**

## PRESENTATION GENERALE

Suite à l'arrêté d'ouverture d'enquête signé le 17 avril 2013 par le Préfet du Bas-Rhin, Préfet de la Région Alsace, l'enquête publique relative au projet d'extension Est de la ligne tram D vers le quartier strasbourgeois du Port du Rhin et la gare de Kehl s'est déroulée du lundi 27 mai au vendredi 5 juillet 2013.

Cette enquête publique a été menée en préalable à :

- la déclaration d'utilité publique,
- la mise en compatibilité du POS de Strasbourg,
- l'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

## 1.1. MODALITES DE PRESENTATION DU PROJET AU PUBLIC

Le public a pu prendre connaissance des caractéristiques du projet mis à l'enquête sur le site internet de la Communauté urbaine de Strasbourg (CUS) ainsi que sur deux lieux d'expositions organisées, respectivement, au Centre Administratif de la CUS (1 Parc de l'Etoile – Strasbourg) accessible du lundi au vendredi de 8h à 17h30 et le samedi de 8h30 à 12h00, et au local d'exposition du Port du Rhin (75 route du Rhin – Strasbourg) accessible du lundi au jeudi de 14h à 18h.

Sur chacun de ces lieux d'exposition étaient mis à la disposition du public :

- la plaquette de présentation du projet (12 pages au format A4) en français et en allemand ;
- le dossier d'enquête publique (4 volumes au format A3) :
  - o Volume 1 (400 pages), constitué des pièces suivantes :
    - Préambule
    - Pièce A : désignation du demandeur
    - Pièce B : plan de situation
    - Pièce C : insertion de l'enquête dans les procédures administratives relatives au projet
    - Pièce D : notice explicative
    - Pièce E : plan général des travaux
    - Pièce F : caractéristiques des ouvrages les plus importants
    - Pièce G : appréciation sommaire des dépenses
    - Pièce H : évaluation socio-économique du projet jusqu'à Kehl Bahnhof
    - Pièce J : évaluation des incidences sur Natura 2000
    - Pièce L : avis de l'autorité environnementale
    - Pièce M : bilan de la concertation
  - o Volume 2 : pièce I (372 pages) : étude d'impact
  - o Volume 3 : pièce K (34 pages) : dossier de mise en compatibilité du POS de Strasbourg
  - o Volume 4 : dossier de demande d'autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants du Code de l'environnement (110 pages).
- 10 panneaux d'exposition, au format A0 dans leur version française et A3 dans leur version allemande, reprenant le contenu de la plaquette de présentation ;
- 1 film de 5 minutes environ présentant les caractéristiques techniques du projet, en versions française et allemande.

En outre, une maquette représentant la situation urbaine des quartiers qui seront traversés par la future extension de la ligne D du tram était à disposition du public au local du Port du Rhin. Une exposition du projet (10 panneaux en langue allemande) a également été organisée à la Sparkasse (Caisse d'épargne) à Kehl.

Enfin, une réunion publique organisée le 6 juin 2013 à 19h00 à l'Ecole du Rhin (170 route du Rhin à Strasbourg) à l'initiative de la Commission d'enquête a permis au maître d'ouvrage CUS de présenter le projet au public.

## 1.2. MODALITES DE COMMUNICATION MISES EN OEUVRE

La communication de l'enquête a été réalisée via plusieurs supports :

- La distribution de 6 000 invitations dans les secteurs d'Aristide Briand et du Port du Rhin,
- La pose de 200 affiches sur les entrées d'immeubles dans ces mêmes secteurs,
- L'emailing et le publipostage de 1 000 invitations à un listing de forces vives avec notamment toutes les entreprises du Port Autonome de Strasbourg,
- 6 Affiches MUPI mobiles disposées à des endroits stratégiques le long du tracé, visibles des piétons, des cyclistes et des voitures,
- Deux actualités ont été publiées sur le site [www.strasbourg.eu](http://www.strasbourg.eu), l'une présentant l'enquête publique (en ligne pendant toute la durée de l'enquête), l'autre rappelant la date de la réunion publique,
- Deux actualités ont été publiées sur la page officielle facebook de la Ville de Strasbourg, l'une présentant l'enquête publique, l'autre rappelant la date de réunion publique,
- Du 5 mai au 5 juillet 2013 :
  - o l'affichage de l'arrêté réglementaire prescrivant l'enquête publique au Centre administratif de la CUS, 1, parc de l'Etoile à Strasbourg et à l'Hôtel Formule 1 à Strasbourg Port du Rhin,
  - o l'affichage de l'avis d'enquête publique sur panneau réglementaire jaune à la station de tram Aristide Briand à Strasbourg/Neudorf et à l'Ecole du Rhin à Strasbourg/Port du Rhin,
- Une ligne téléphonique (03.88.60.98.60) ouverte pendant toute la durée de l'enquête, afin de renseigner les personnes sur les modalités de l'enquête et sur le projet.

## 1.3. MODALITES D'EXPRESSION DU PUBLIC

Un registre permettant aux personnes intéressées de consigner leurs avis, observations ou propositions relatives soit au projet lui-même, soit à la mise en compatibilité du POS de Strasbourg ou la demande d'autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants du Code de l'environnement, était également disponible sur chacun des deux lieux d'exposition.

Les observations du public pouvaient également être transmises :

- par courriel (courrier@strasbourg.eu), en précisant dans l'objet : "Enquête publique extension de la ligne D à l'Est",
- par courrier : à l'attention du Président de la Commission d'enquête, M. Jean ANNAHEIM, Communauté urbaine de Strasbourg, Direction de la Mobilité et des Transports, Service Conduite de Projets de Transports – 1 parc de l'Etoile – 67076 Strasbourg Cedex, en précisant dans l'objet : "Enquête publique extension de la ligne D à l'Est".

Une réunion publique organisée le 6 juin 2013 à 19h00 à l'Ecole du Rhin (170 route du Rhin à Strasbourg) à l'initiative de la Commission d'enquête a permis au public de formuler ses observations et de questionner le maître d'ouvrage CUS sur le projet.

Enfin, la Commission d'Enquête s'est tenue à la disposition du public à l'occasion de 8 permanences, selon les modalités précisées dans le tableau ci-après. Pour répondre au mieux aux interrogations des personnes qu'elle rencontrait la Commission disposait aussi du plan général des travaux (EGIS).

<b>Dates des permanences de la Commission d'Enquête</b>	<b>Lieux et horaires des permanences</b>	
	<b>Centre Administratif de la CUS</b>	<b>Local du Port du Rhin</b>
Lundi 27 mai 2013	9h – 12h	
Mercredi 12 juin 2013	14h – 17h	
Lundi 24 juin 2013	15h – 18h	
Samedi 29 juin 2013	9h – 12h	
Lundi 03 juin 2013		15h – 18h
Samedi 15 juin 2013		9h – 12h
Mercredi 19 juin 2013		15h à 18h
Vendredi 5 juillet 2013		16h – 19h

## 1.4. APRES L'ENQUÊTE PUBLIQUE

A l'issue de cette enquête publique la Commission a enregistré 67 observations au total, qu'elle a retranscrites dans un recueil de 108 pages :

- 51 observations exploitables ont été enregistrées dans les 2 registres d'enquête (mis à disposition au Centre administratif de la CUS et au local du Port du Rhin),
- 11 courriers ont été adressés au Président de la Commission d'enquête,
- 5 courriels ont été adressés au Président de la Commission d'enquête.

Après analyse des observations écrites et compte tenu de la teneur de ses entretiens avec les différentes personnes et représentants associatifs qu'elle a rencontrés au cours de ses permanences, la Commission d'Enquête a demandé au service "Conduite de Projets Transport" – représentant de la maîtrise d'ouvrage "CUS"–, de répondre :

- d'une part, aux interrogations, observations et propositions formulées par le public que la Commission d'enquête a synthétisées sous forme d'un procès verbal (conformément à l'article R. 123-18 du code de l'environnement),
- d'autre part, aux 15 questions émanant de la Commission elle-même.

Le présent "mémoire en réponse" de la CUS répond à cette demande et comprend deux parties dont le contenu est précisé ci-après :

1. Réponses aux observations du public synthétisées par la Commission d'enquête publique sous forme d'un procès-verbal (chapitre 3).
2. Réponses de la CUS aux 15 questions de la Commission d'Enquête (chapitre 4).

Chacun des visuels intégrés à ce mémoire est repris en annexe afin d'en permettre une meilleure lisibilité.



2

**PROCES-VERBAL DE SYNTHESE ET  
QUESTIONS DE LA COMMISSION  
D'ENQUETE**

A Sélestat, le 11 juillet 2013

Monsieur Jean ANNAHEIM  
Président de la commission d'enquête  
11, rue Wimpfeling  
67600 SELESTAT

à

Monsieur Cyril FENECH  
Chef de Projet  
Direction de la Mobilité et des Transports  
Ville et Communauté urbaine  
67076 STRASBOURG CEDEX

- Objet : Procès verbal de synthèse et demande de mémoire en réponse.
- Référence : Enquête publique relative à la déclaration d'utilité publique du projet d'extension Est de la ligne D du tramway vers Kehl.
- Annexe 1 : Synthèse des observations du public.
- Annexe 2 : Questions de la commission d'enquête.
- Pièce jointe : CD ROM comportant l'intégralité des observations du public (registres, courriers et courriels).

Monsieur,

Les consultations de l'enquête publique citée en référence se sont achevées le 05 juillet 2013 à 19 h 00. Durant la période de cette enquête publique, 51 observations exploitables ont été enregistrées dans les 2 registres d'enquête, 11 courriers et 5 courriels ont été adressés au président de la commission d'enquête. Les observations émises par le public qui ciblent différents aspects du projet, sont répertoriées par thèmes et font l'objet de la synthèse jointe en annexe 1. Les questions présentées par la commission d'enquête (demande de mémoire en réponse) figurent en annexe 2.

Afin de permettre à la commission d'enquête de porter ses conclusions et son avis motivé sur le projet, j'ai l'honneur, de vous demander de bien vouloir vous prononcer sur ces observations et de me fournir sous 15 jours, le mémoire en réponse afférent.

Veillez agréer, Monsieur Cyril FENECH, l'expression de ma parfaite considération.

Jean ANNAHEIM  
Président de commission d'enquête



## ANNEXE 1

### PROCES VERBAL DE SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC (Conformément à l'article R.123-18 du code de l'environnement)

**Les observations du public (registres, courriers et courriels) figurent intégralement dans le CD ROM joint au présent PV de synthèse.**

#### 1. LE PROJET

##### 1.1. M. LALEURE (registre CUS)

Dès lors qu'une délibération finale a entériné le projet, est-il possible qu'une autre équipe municipale revienne sur le projet tel que voté pour l'annuler ?  
Le risque existe-t-il ?

##### 1.2. M. Pierre-Antoine DEETJEN - Chargé de Projets Direction de l'Aménagement du Territoire CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin (courriel 1 du 11/6/2013)

En page 175 de la pièce I/Etude d'impact du dossier soumis actuellement à l'enquête publique, il est écrit que la modification de la rue du péage « *sera analysée dans la suite de la présente étude* ». Pouvez-vous m'indiquer à quoi il est fait référence ? Où se situe cette analyse dans le dossier ? Pouvez-vous m'en indiquer les pages ? Par ailleurs, je vous saurais gré de bien vouloir me fournir les éléments en votre possession avant le 14 juin, si cela vous est possible.

#### Réponse apportée par M. Guy MULLER - Ingénieur en chef - CUS

Cette phrase est peut être un peu « lapidaire » ... le rédacteur a surtout voulu indiquer que les divers aspects fonctionnels liés à cette opération routière (connexe au projet TRAM) sont traités après la page 175.

C'est ainsi que vous trouverez les divers éléments suivants :

- page 177 : gestion des carrefours
- page 178 : charges de trafic
- page 180 : pistes cyclables
- page 186 : pôles d'échanges

Tout comme vous avez pu trouver :

- page 119 : effets sur les milieux physiques
- page 122 : effets faune/flore, etc...

##### 1.3. M. Claude M. - ANISSA, SILVA UNAL - Nassim Anis Ben - Soraya - M. LALEURE (registres PdR et CUS) Mme Michèle WENDLING (registre PdR) M. MUHLENTHALER (registre PdR) M. MEYER résident allemand à Kehl (registre PdR) Gérant du restaurant Général Desaix (registre PdR) BOIBELIERE (registre PdR) M. Patrice PAUL Président de FNAUT Alsace. (registre CUS)

Très favorables à ce projet transfrontalier qui de plus désenclavera et valorisera le quartier Port du Rhin sans impacter le restaurant Général Desaix. Projet amplement

justifié par l'augmentation de la fréquentation de la ligne 21. En tant que symbole fort du quartier, demande le maintien du char positionné devant l'Ecole du Port du Rhin.

1.4. M. Joseph CHUCRI Président de l'APEK (lettre n°7 comportant un tract qui a été distribué lors de la réunion publique du 6 juin 2013 au Port du Rhin)

Notre association milite pour que le vrai tram (sur fer) desserve enfin Koenigshoffen, près de 37000 habitants attendent entre la Porte Blanche et Eckbolsheim. Ce projet était annoncé comme prioritaire par tous les candidats à l'élection municipale, il avait fait l'objet de concertations et de votes avant d'être simplement annulé et remplacé par un tram sur pneus vers Vendenheim à l'initiative de la CTS, projet dont personne ne veut.

Nous précisons que nous sommes absolument convaincus qu'il faut desservir le Port du Rhin qui est vraiment enclavé et qu'il faut améliorer les transports en commun entre Strasbourg et Kehl pour renforcer encore plus les liens et la coopération des peuples français et allemands. Mais ce que nous dénonçons dans ce projet, c'est la méthode et le coût, qui sera supporté pour l'essentiel par les strasbourgeois.

• Le dossier d'enquête

Trop épais et trop dense pour pouvoir être examiné sérieusement par les citoyens "de base"

• Le tracé

Le choix du tracé fait par la CUS est fortement sujet à caution, si ce n'est proprement aberrant. Au vu des chiffres annoncés en page 191, dénonce le ratio de 2170 personnes par km qui n'est jamais atteint par la CUS. Aucune précision sur l'urbanisation des sites autres que Citadelle, Starlette, Coopérative, Sud du Port du Rhin, rives du Rhin, ni sur le futur complexe médicale.

Le POS ne permet pas de construire des logements. De plus, ni les terrains pollués Starlette, ni les alentours de la chaufferie ne pourront accueillir de l'habitat.

Projet excessivement coûteux et lourdement dommageable (propos partagé par une observation anonyme dans le registre CUS). Ces "bulles" obligent à construire un pont sur le Bassin Vauban et un passage souterrain sous les voies ferrées de la zone portuaire pour un coût de 15,5 millions €. Le pont qui va être construit traversera en son milieu le beau plan d'eau du Bassin Vauban et dénaturera totalement ce site préservé.

Une solution bien plus cohérente, infiniment plus économique et respectueuse de ce site naturel serait de simplement longer la RN4.

La technologie du BHNS écartée au profit du tram fer pour des raisons non convaincantes.

• La desserte de Kehl

Nous considérons que le prolongement du tram, qui concerne vraiment la liaison transfrontalière commence à la dernière station de tram sur le territoire de Strasbourg, c'est à dire à la station "Port du Rhin", située face à la rue Coulaux.

Les impôts des strasbourgeois et le versement transport des entreprises de la CUS n'ont pas à financer la moitié de ce pont sur le Rhin chiffré à 25, 5 millions €. Cette

largesse de la CUS est inacceptable au moment où l'on prétend refuser de construire un 2<sup>ème</sup> pont sur les voies ferrées pour le tram de Koenigshoffen ! Il y a là une grossière erreur d'appréciation des priorités budgétaires de la CUS.

S'il faut contribuer aux transports transfrontaliers, il ne faut pas ponctionner le budget affecté aux transports. Il faut chercher des fonds spécifiquement dédiés aux projets transfrontaliers, auprès de l'Etat, de la Région, qui n'apparaît pas au plan de financement, du Conseil Général et des Institutions Européennes.

Le coût de ce projet est énorme : 97 millions pour 2,5 km de tram + 17 millions pour la voirie de déviation du Péage = 114 millions € hors taxe, en valeur 2010 (d'après le dossier d'enquête). Sur ces 114 millions, la ville de Kehl paiera 23 millions, en ayant paraît-il de fortes subventions de l'Etat allemand. Les strasbourgeois paieront donc 91 millions (hors taxe) pour un prolongement de moins de 2 km qui les concernent vraiment !

• Autres éléments du dossier qui suscitent l'étonnement

- Interrogations sur le fonctionnement des programmes d'extension de la ligne D.
- Interrogations sur la fréquence totalement inadaptée de la desserte de Kehl.
- interrogations sur l'échec annoncé de l'impact du tram sur le trafic routier avec dégradation de l'environnement urbain.
- interrogation sur la méthode appliquée pour le calcul prévisionnel du trafic.

La rentabilité sociale, économique et environnementale de ce projet ne nous paraît pas assurée. Le projet présenté résulte d'une erreur manifeste d'appréciation par la CUS.

1.5. M. A. Guerber Honsellstr.8 - 77694 Kehl (Courriel 2)

Dans son projet actuel le tram ne semble être qu'un remplaçant sur rails de l'actuelle ligne de bus 21, ce qui est en soit une grande avancée notamment en raison des problèmes de circulation route du Rhin. Cependant je me pose la question de l'utilité de l'onéreuse arrivée de ce moyen de transport pour un habitant de Kehl hormis le fait de vouloir aller faire une excursion à Strasbourg.

Dans la configuration telle qu'elle nous est proposée, j'ai du mal à croire qu'un habitant de Kehl prendra le tram pour se rendre d'un point à un autre de la ville (de Kehl). A y regarder seuls les riverains proches de la mairie (Rathaus) désirant se rendre à la gare pourraient y voir un intérêt. Il n'y a pas vraiment de bassin de population autour de la future station Am Lager qui de surcroît a été prévue Grossherzog Friedrichstrasse ce qui l'éloigne des zones commerciales du CCK et de la Königsbergerstrasse. En outre il est assez illusoire de penser, vu la distance, que les éventuels étudiants venant en train et arrivant à la gare de Kehl emprunteront le tram pour aller à la Volkshochschule par un chemin détourné et pour une seule station.

La station Rathaus qui peut bien entendu sembler symbolique pour la municipalité de Kehl ne semble pas offrir un arrêt logique aux Français arrivant de Strasbourg pour faire leurs achats à Kehl. La plupart descendront à la station Bahnhof juste après le pont de l'Europe et emprunteront à pied la Hauptstrasse. La question est donc de savoir à qui s'adressent les stations Am Lager et Rathaus si ce n'est ni à la population locale de Kehl ni aux Français de visite ?

Aussi si je peux me permettre de vous exprimer mon opinion de résident, je me pose la question de savoir pourquoi il n'a pas été envisagé de faire circuler le tram sur une voie simple entre la station Bahnhof et Rathaus? Cette solution aurait permis de créer une boucle desservant un nombre bien plus important de population à Kehl et surtout aurait permis d'emprunter la rue commerciale très fréquentée de la Hauptstrasse.

En outre le déplacement de la station Rathaus vers le centre du plateau piétonnier sur la place du marché serait certainement bien plus pertinent à la fois pour la population de Kehl que pour la clientèle venue de France souhaitant repartir vers Strasbourg.

Dans cette configuration rien n'empêcherait également une extension ultérieure du réseau vers le sud de la ville et Sundheim. Ayant habité Schubertstrasse dans le sud de Kehl pendant 5 ans, je peux vous assurer que j'aurais apprécié pouvoir prendre le tram pour aller à Strasbourg mais aussi pour aller dans le centre de Kehl ou à la gare.

#### 1.6. M. A. Guerber Honsellstr.8 - 77694 Kehl (Courriel 3)

Rectification du courriel 2 dans lequel j'émettais la possibilité de scinder la double voie de tram au sortir du pont traversant le Rhin. Toutefois, le tram circulant comme les automobiles sur la voie de droite, le plan que je vous avais envoyé en pièce jointe était erroné.

Il y a peu de probabilité que les voyageurs arrivant de Strasbourg, ne décident de s'arrêter à la gare de Kehl pour y prendre un train. S'arrêter au milieu de la Strassburgerstrasse pose deux problèmes. Celui de la sécurité des piétons et l'impact sur le trafic automobile lié à la mise en place de feux tricolores.

Aussi, il me semble que s'il était envisagé que les voies du tram pouvaient être séparées en arrivant sur le territoire de Kehl, il serait intéressant de faire emprunter la Hauptstrasse au tram en provenance de Strasbourg pour qu'il puisse s'arrêter au cœur du plateau piétonnier sur la place du marché "Am Markt". Il continuerait ensuite en ligne droite vers la mairie (Rathaus) qui serait le terminus (provisoire).

Depuis la station Rathaus, les Kehlois résidant dans un rayon suffisamment proche de la mairie de Kehl, pourrait alors emprunter le tram depuis ce terminus afin de se rendre à la gare via la Grossherzog Friedrichstrasse et la station Am Läger.

Réduite à une seule voie ferrée le tram pourrait en outre emprunter la rue "Am Läger" ce qui permettrait de déplacer la station éponyme au plus près du City Center de Kehl et du futur bâtiment à vocation culturelle qui sera prochainement réalisé dans l'ancienne école Tulla. Ce parcours réduirait en outre la distance parcourue par la voie de tram au sol et serait plus en adéquation avec les attentes des usagers.

Toujours réduite à un seul de sens de circulation, la voie unique de tram réemprunterait ensuite la B28 pour arriver directement sur le parvis de la gare ce qui éviterait les problèmes de sécurité pour les piétons posés par une station au milieu de la B28 et réduirait la distance pédestre avec les équipements.

La voie filerait ensuite de nouveau vers le Rhin afin d'emprunter le nouveau pont créé où elle rejoindrait la voie de circulation inverse.

L'arrivée du tram doit être pensée à la fois pour les échanges entre les deux villes voisines mais aussi pour faciliter la circulation à l'intérieur même de la ville de Kehl.

Faire circuler à Kehl deux voies de tram parallèles en direction du carrefour Grossherzog-Friedrichstrasse / Strassburger-Strasse, me semble ne répondre ni aux voyageurs venant de Strasbourg ni à ceux circulant à l'intérieur même de Kehl.

1.7. Mme Anne SCHUMAN Conseillère municipale et communautaire (lettre n° 2)

Rappel du bilan des deux concertations. Le nouveau tracé arrêté en avril 2011 s'inscrit à contrario du tracé initial. Il a donc pour fondement les urbanisations prévues par le schéma directeur des 2 Rives à des horizons lointains.

Dénonce l'absence d'information portant sur des éléments de comparaison relatifs :

- aux caractéristiques des aménagements de l'infrastructure tram et de l'espace public ainsi que des ouvrages d'art,
- aux coûts des aménagements (différence entre les deux solutions),
- aux impacts des aménagements en matière d'environnement ou de plan de circulation,
- au service rendu à la mise en service et aussi à court, moyen et long terme,
- à l'acquisition de la maîtrise foncière.

Dénonce des omissions constatées dans le dossier d'enquête :

- évaluation de la population supplémentaire desservie par le tracé initial,
- absence de comparaison des impacts des solutions en terme environnementaux, paysagers, urbanistique etc...

Dénonce, dans le dossier d'enquête, de nombreuses affirmations non démontrées :

- création de nombreux conflits de circulation (à quels endroits ?)
- complexité de l'insertion au carrefour des Routes du Rhin et du Petit Rhin,
- ambiance non sereine pour l'implantation des circulations douces,
- mauvaise qualité de l'ambiance paysagère,
- démolition plus importante que dans la deuxième solution.

Autres carences de comparaisons :

- coût de réaménagement du Pont de l'Europe et le coût du nouveau franchissement proposé,
- le coût et la nécessité - ou non - d'aménagement de la rue du Péage,
- le coût de tous les honoraires,
- le coût du franchissement inférieur des voies ferrées fret du Port Autonome,
- les coûts de franchissement du bassin Vauban,
- le lézard des murailles n'est cité dans la notice explicative que pour dossier initial.

L'opération de rehaussement de la ligne HT n'est pas incluse dans le programme. En conséquence, demande au président de la commission de solliciter la CUS afin que le public puisse disposer du dossier d'avant projet relatif au tracé initial réalisé par le groupement GETAS en 2009/2010.

1.8. Mme Anne SCHUMAN Conseillère municipale et communautaire (lettre n° 5)

S'interroge sur la légalité de la procédure d'enquête publique mise en œuvre par la CUS qui n'est plus maître d'ouvrage de cette opération. Estime qu'il appartient donc à la CTS de porter cette procédure d'enquête.

S'interroge sur l'achèvement de la procédure Franco-allemande d'accord pour la réalisation d'un pont frontière sur le Rhin.

Estime nécessaire une comparaison objective des projets alternatifs. A ce titre, il apparaît indispensable que la commission d'enquête puisse apporter les éléments de réponse appropriés aux comparaisons légitimes des différentes solutions envisageables, sur la base de critères d'analyse comparatives identiques en prolongeant l'enquête.

Dénonce l'absence d'évaluation du programme d'ensemble dont relève l'opération tramway. Aussi, dans l'attente des éléments de réponse apportés par le maître d'ouvrage concernant l'évaluation économique et sociale du programme, demande une suspension de l'enquête.

Divers éléments de contexte justifiant un approfondissement des analyses et évaluations présentes dans le dossier d'enquête :

- déficit d'exploitation dans l'attente de l'urbanisation,
- caractéristiques techniques et financières de la ZAC ne sont pas connues à ce jour, de fait, elle n'a aucune existence juridique,
- l'adaptation au développement urbain du tracé 2 n'est pas démontrée,
- il paraît légitime de considérer qu'une partie des infrastructures (rue du Péage) soit imputé au bilan de la ZAC,
- contradiction entre les objectifs du tram (nécessaire à l'urbanisation) et le POS de Strasbourg qui interdit toute construction autre que des bâtiments industriels,
- présentations contradictoires dans le dossier d'enquête concernant les caractéristiques du Pont Vauban,
- les stations non ouvertes dans l'immédiat neutralisent l'intérêt du projet,
- les sols pollués à traiter vont renchérir les coûts de commercialisation des urbanisations,
- la non utilisation du Pont de l'Europe n'est pas démontré,
- le dossier d'enquête ne présente pas le coût total du programme,
- informations contradictoires concernant le potentiel de desserte.

Incertitudes quant à la réalisation effective du tronçon tram relevant de la ville de Kehl.

Propose d'établir des indicateurs de rentabilité des différentes solutions alternatives.

1.9. Mme Fabienne KELLER Conseillère municipale et communautaire Sénatrice du Bas-Rhin (lettre n° 6)

Résolument favorable à une liaison tramway entre Strasbourg et Kehl, mais défavorable au tracé retenu.

Alerte la commission sur les points suivants :

- Un nouveau Pont CHURCHILL qui se contente de relier un archipel "d'îlots d'habitation",
  - le tracé retenu est inefficace en termes d'urbanisation et de construction de futurs espaces de vie durables,
  - le tracé retenu ne permet pas d'ouvrir les futurs quartiers les uns sur les autres et de créer du lien et de la cohérence urbaine,
  - la construction d'un viaduc qui coupera le terrain Starlette en deux sans le desservir, constituera une cicatrice et une entrave urbaine.
- Un tracé aux surcoûts inutiles et déraisonnables aux regards du bon emploi des deniers publics,
- Un projet qui engagera durablement notre agglomération et mérite la plus grande transparence,
- Deux tracés alternatifs respectueux de l'urbanisation du secteur et sobres en dépense publique,
- Le dossier d'enquête ne présente pas au public les variantes de tracé et se limite à comparer les corridors de desserte,
- Le maître d'ouvrage a amélioré artificiellement les performances de l'étude socio-économique du tracé retenu en n'incluant pas les coûts des aménagements de la rue du Péage.

1.10. M. François GIORDANI - Président de l'Association des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise (registre CUS)

- L'association se félicite de l'aménagement des pistes cyclables et trottoir suffisamment dimensionnés de façon à éviter tout risque de conflit.
- Elle adhère au tracé qui est en cohérence avec le projet urbain des Deux Rives.
- Elle s'interroge et demande des compléments d'information sur les deux fréquences prévues :
  - 8 minutes jusqu'à la station "Port du Rhin",
  - 12 minutes jusqu'à la station "Kehl Bahnhof".
- Elle propose un prolongement de la ligne de bus n° 2 jusqu'à l'auberge de jeunesse du Jardin des Deux Rives.
- Elle demande une tarification unique quel que soit le mode de transport (tram, bus, TER) au sein de la CUS et à Kehl.

1.11. M. Roland NIKLAUS (registre CUS)

- Projet cohérent dans l'ensemble pour la desserte du Port du Rhin.

- Difficile d'oublier ce qui avait été dit et publié pour "déconstruire les 900 m du viaduc Churchill... simple similitude au-dessus du terrain Starlette.
  - Revoir la répartition des stations vu les distances à parcourir à pieds. Il faudrait créer une station Starlette proche du viaduc et une station ancienne Coop pour être au plus près des emplois - habitations - services à venir. Que des réservations soient mises en ouvre pour être réalisées ultérieurement.
  - Opportunité tram-train : Strasbourg- Offenbourg. Ménager future connexion devant la Gare de Kehl vers Appenweiser. Pouvoir être exploité avec du matériel Tram Allemand (idem Karlsruhe 15000 V/750V) cela éviterait une troisième tension en l'occurrence 2500V SNCF, et serai conforme au discours de M. le Maire Roland RIES.
  - Mesures conservatoires : prévoir des gabarits Tram de 2,65 m. Pour mémoire, EUROTRAM et CITADIS : gabarit largeur de 2,40 m.
- 1.12. M. Gilles HUGUET Président de l'Association "Piéton 67" et Président de l'Association des Résidents et Amis de Neudorf (registre CUS)
- Très favorable au projet et que le tracé retenu desserve "par avance" les futurs secteurs à urbaniser et que la ligne 21 soit remplacée par le tram.
- 1.13. M. Gilles HUGUET Président de l'Association "Piéton 67" (registre CUS)  
Mme Florence LECOMTE Présidente de "Garten/Jardin" (registre CUS)
- Approuve le principe des cheminements piétons/cyclistes. Souhaite cependant qu'ils soient physiquement distincts, en particulier au niveau des franchissements du Bassin Vauban et du Rhin pour éviter tout conflit (piétons/cyclistes).
  - Demande que le prolongement vers le centre de Kehl se fasse le plus rapidement possible.
- 1.14. M. Gilles HUGUET Président de l'Association "Piéton 67" (registre CUS)
- Demande la mise en place de bancs publics sur les tronçons des franchissements du Bassin Vauban et du Rhin.
  - Demande des cheminements piétons bien aménagés entre la station Port du Rhin et le Jardin des deux Rives, d'une part par la rue Jean Monnet, et d'autre part par la berge du Rhin, tous deux permettant de ne pas franchir à niveau l'avenue du Pont du Rhin.
- 1.15. Mme Florence LECOMTE Présidente de "Garten/Jardin" (registre CUS)
- Demande la construction d'une passerelle entre le môle Citadelle et le parc Citadelle permettant d'avoir un bon itinéraire cyclable entre le Jardin des deux Rives et le parc Citadelle.

1.16. Monsieur Frédéric LE JEHAN (courriel 3)

Le projet soumis à l'enquête publique souffre de trois discordances majeures dans ses implications en lien avec la densité urbaine, le réseau de transport futur comme au regard de ses coûts.

**Inversion des priorités en termes de densité urbaine :**

La zone du Port du Rhin reste certes riche en emplois, mais bien peu peuplée (1300 habitants). Il est évidemment paradoxal de lancer l'extension alors que d'autres secteurs beaucoup plus denses de l'agglomération demeurent peu ou mal desservis.

La collectivité ne dispose pas de la maîtrise foncière de l'ensemble des "bulles" et leur éventuelle urbanisation dépend d'opérations non encore lancées pour la plupart. Il faudra peut être 10 ou 20 ans, avant que toutes ces bulles ne se remplissent.

**Oubli du futur tram-train susceptible d'être prolongé un jour de la place d'Islande (actuel terminus de la ligne F construit dans cet optique) vers Kehl et Offenbourg**  
Moyennant un rebranchement de ce tramway vers sur la voie ferrée Strasbourg - Kehl dans le secteur du Port du Rhin, les synergies et complémentarités possibles avec ce tram-train apparaissent totalement négligées dans les choix proposés par cette présente extension.

Le simple principe d'un prolongement direct futur du tram train sur la rue du Port du Rhin garantirait une desserte excellente à terme de la "bulle Coop" comme du nord de la "bulle Starlette", ce qui rendrait inutile le coûteux déport de la ligne D jusque vers le site de l'improbable station Starcoop.

**Inconséquence des surcoûts : le détournement dispendieux vers le nord du tracé de l'extension initialement programmé le long de l'axe Pont Vauban / Route du Rhin entre Neudorf et le quartier du Port du Rhin.**

Le choix de déporter vers le nord cette ligne D moyennant une grande courbe que justifierait la théorie des "bulles d'urbanisation future" se traduit d'abord par un brusque renchérissement du projet et par la réalisation d'ouvrages d'art longs et complexes qu'un renforcement du Pont Vauban beaucoup plus court permettait d'éviter. Le nouveau tracé 2 s'avère plus cher de 20 M€ HT pour l'investissement auxquels s'ajouteront 300 K€ de dépense récurrente en fonctionnement.

La CUS a de plus justifié son choix via des arguments douteux tel qu'un "paysage sans attrait" le long de l'ex-RN4 (tracé 1 rejeté).

Aucune réflexion ne porte sur l'implantation des constructions industrielles existantes au sein desdites bulles que l'axe de la nouvelle ligne ignore tout simplement, aucune autre solution que leur démolition pure et simple n'étant envisagée à l'exception remarquable du cas de la "Villa Fischer". Les talus et autres dénivelés sur les abords de ligne D que le nouveau tracé 2 impose n'apparaissent pas davantage.

En ces périodes d'argent public rare et de pression fiscale élevée, il serait bien plus sage de s'en tenir au tracé 1 Pont Vauban / Route du Rhin bien moins coûteux.

Le tracé d'origine offrirait l'opportunité économique de mutualiser la réalisation d'une station sur le Pont Vauban en desservant un site supplémentaire d'urbanisation future, celui du Rhin Napoléon.

**Ces trois faiblesses du projet n'empêchent pas en soi la réalisation de l'extension, mais militent fortement pour le choix du tracé initialement prévu (tracé 1 "Avenue du Rhin"), plus modeste, plus prudent, et aussi à terme plus cohérent dans le développement futur du tram-train comme dans la continuité des espaces à réaménager.**

1.17. Monsieur Robert BAUER 16, rue Foch 67000 Strasbourg (Courriel 5)

Souligne le travail préparatoire considérable effectué pour les besoins de l'enquête. Relève toutefois des erreurs grossières (Avenue des Vosges, au lieu de, Avenue de la Forêt Noire). Regrette également le peu d'intérêt porté par le public à l'enquête.

Porte une préférence au présent projet par rapport à celui présenté en 2009 et 2010 et approuve l'emplacement judicieux des stations.

Compte tenu de l'absence d'urbanisation actuelle des secteurs Citadelle et Starlette, une ligne de tramway pour desservir 1400 habitants ne se justifie en aucune façon. Koenigshoffen avec plus de 20.000 habitants à proximité immédiate du centre ville n'est pas desservi par un tram.

Le prolongement jusqu'à Kehl nécessite la construction d'un pont dont le coût de 25,1 M€ représente à lui seul 28% du coût des infrastructures de 89,6M. Le signal politique est fort et la nécessité d'approfondir les relations franco allemandes est vitale.

Néanmoins, au regard de la différence socio-économique entre les deux pays frontaliers, la main-d'œuvre et la consommation françaises se déplaceront vers l'Allemagne. Le contribuable français est le dindon de la farce. Il finance une infrastructure qui va augmenter les recettes fiscales et sociales coté allemand.

En conclusion pour la desserte jusqu'au Port du Rhin le projet est prématuré et pour la desserte vers Kehl il faudrait une participation substantielle des commerçants allemands.

1.18. M. Eric MATHON Société SOMES (lettre n° 9)  
Madame Régine ALOIRD Présidente GUP (lettre n° 10)

La société SOMES s'inquiète de l'impact de l'implantation du nouveau pont sur son activité ferroviaire. Le plan de construction va nécessairement générer des troubles dans l'acheminement des wagons. Dans l'étude des impacts de la réalisation de cet ouvrage, aucune remarque ne fait part des perturbations voire de l'arrêt, de la circulation ferroviaire. Or cela semble impératif, il y va de la pérennité de l'entreprise.

Le GUP dénonce :

- l'absence d'appréciation de l'impact de l'extension du tram D sur les déplacements routiers liés aux entreprises présentes sur la zone portuaire,

- l'absence d'appréciation de l'impact de l'extension du tram D sur l'activité des voies ferrées portuaires situées sur Starlette,

- l'absence de précisions quant au passage des convois exceptionnels

A défaut d'informations claires et précises de la part du maître d'ouvrage, nous demandons un avis défavorable à ce projet.

## **2. LE TRACE**

### **2.1. Une habitante de Neudorf (registre CUS)**

Bien sûr que le projet tram vers Kehl est attendu. Mais quel gaspillage d'argent public pour ce projet. La première mouture préconisée en 2009 me paraît beaucoup plus cohérente et alimenterait dans les futures 10 prochaines années au moins pour le secteur urbanisé ou en voie de l'être. On devrait utiliser la convivialité de l'avenue du Rhin le Pont Vauban comme prévu au départ et non pas construire ce viaduc (passerelle) qui pendant de longues années ne mènera à rien et ne desservira que très peu de stations. Projet pharaonique inutile pour un avenir proche. Ayons pitié des contribuables de Strasbourg et de la CUS.

### **2.2. R.ADAM (registre CUS)**

Bravo pour la poursuite du tram vers Kehl. Mais pourquoi ne pas avoir emprunté par la Route du Rhin depuis Aristide Briand et depuis la Place d'Islande pour faire la jonction des 2 lignes au Port du Rhin.

### **2.3. M. Micha ANDREIEFF et M. Michel MESSELIS (lettre n° 1)**

Compte tenu de la futur extension urbaine, il s'agit donc, sur toute la partie rive gauche du Rhin :

- d'inclure la ligne de tram dans une configuration urbaine et non à l'inverse la configuration urbaine suivant le tracé technique du tram,
- d'éviter par là même la séparation des fonctions des liaisons et donc réaliser "des rues des boulevards des avenues" et non des voies,
- de faire circuler le tram dans des rues au même titre que tous les autres modes de circulations et ainsi de ne pas répéter ce qui s'est fait dans les extensions urbaines des années 1960-1970 dans les terrains réputés "non occupés".

### **2.4. (Registre CUS)**

Est-il prévu un débranchement au niveau de la future station "Starcoop" depuis le quartier du Port du Rhin vers la Place d'Islande et la ligne F par la route du Petit Rhin ? Des réservations foncières devraient être envisagées. Par ailleurs, dans le but d'optimiser les coûts, n'est-il pas envisageable de construire la trémie P2 de la rue du Péage en même temps que la plateforme du tramway ? Enfin, il me semble nécessaire

de prendre toute les dispositions afin de conserver le maximum des grands arbres présents Route du Rhin aux abords de la future station "Port du Rhin".

2.5. M. POUILLON (Registre CUS)

Je suis pour cette ligne de tram. Néanmoins, je suis déçu par la partie Kehloise du tracé. Il me semble qu'on s'est arrêté au symbole du "trait d'union". Des Kehlois se demandent à quoi cette ligne pourra bien leur servir, je les comprend. Et combien de Strasbourgeois vont prendre leur train à la gare de Kehl, terminus du tram ? Positionner cette station entre les deux sens de circulation routière ne me convainc pas.

2.6. Monsieur Christophe ARMBRUSTER Président Directeur Général "Armbruster Grandes Cultures" (lettre n° 4)

Société qui exploite un silo de stockage et de séchage de céréales installée à la Minoterie au Port du Rhin. Ces céréales sont acheminées par voie routière (200 navettes/jour) via la rue du Petit Rhin et la rue du Port du Rhin.

Compte tenu du croisement à niveau de la ligne tram et de la route du Petit Rhin, cette société souhaite, pour des raisons de sécurité et de fonctionnement de ses activités, que la LIP3 soit réalisée avant la mise en place de l'extension de la ligne D.

Elle souligne également que ce nouvel accès doit prendre en compte le gabarit des véhicules et que les travaux futurs ne devront en aucun cas freiner ou interdire les flux des véhicules poids lourds et agricoles.

S'agissant de l'impact sur l'urbanisation induite par le projet, la société juge peu opportun d'orienter du foncier bord à eau. Par ailleurs, les entreprises en place génèrent des activités qui révéleraient être des nuisances (sonores, olfactives...)

Enfin, cette société émet des réserves quant au respect des distances règlementaires au regard des risques d'explosion des installations existantes.

2.7. M. Patrice PAUL Président de FNAUT Alsace. (registre CUS)

Le tracé envisagé nous paraît beaucoup plus convaincant que celui suivant la Route du Rhin, le long duquel il y aura moins d'habitat, d'emplois et de commerces que le long du tracé Citadelle. Toutefois une prolongation de la ligne de bus n° 2 jusqu'au Jardin des Deux Rives et à l'auberge de jeunesse pourrait bien se justifier.

2.8. Mme Clarise SIEFERT Présidente de l'Association "Pour Neudorf" (registre CUS)

Déplore que le tracé soit éloigné du Jardin des deux Rives, très fréquenté par les Strasbourgeois, et qui n'est pas desservi par les transports en commun.

2.9. Mme Nathalie MARSALA (registre PdR)

Plusieurs locataires du quartier déplorent que le terminus de la ligne de bus n° 2 ne sera plus au même endroit.

2.10. M. Denis DIEMER

Souhaite que la station tram soit positionnée devant l'école du port du Rhin et non à la place de l'Hippodrome.

2.11. M. Thomas GRENIER Gérant Société des ambulances de l'Orangerie (registre PdR)

En 1999 à l'arrivée du tram, nous avons dû quitter nos locaux, 15 avenue Jean Jaurès pour nous installer au port du Rhin où nous formons un groupe de 3 sociétés d'ambulances. Le port autonome nous a sérieusement encouragé à reprendre ces locaux pour redonner une vie économique à ce terrain abandonné et d'autant plus que notre activité n'était pas industrielle et donc non polluante. Notre adresse au port du Rhin est stratégique puisqu'elle se situe à côté du quartier de l'Orangerie (d'où le nom ambulances de l'orangerie) et à côté des quartiers denses du Neudorf, Neuhof (ambulances du Neudorf) et directement à côté du centre-ville et des principaux axes routiers.

Aujourd'hui nous apprenons que le tram vers Kehl passe exactement sur nos entreprises. Nous sommes extrêmement inquiets aux cotés de nos salariés pour les emplois, pour nos sociétés, pour notre investissement matériel et humain durant 21 ans. Pourquoi vouloir tuer une centaine d'emplois et raser 3 sociétés ? Nous vivons très difficilement cette nouvelle. Nous avons déjà été amenés à quitter l'avenue Jean Jaurès au Neudorf à l'époque de la venue du tram au Neudorf. Et voilà 14 ans après notre déménagement et après 21 années de labeur, nous nous retrouverons à la case départ. Que le TRAM cesse de rouler sur nos ambulances !!!

2.12. M. Pierre OZENNE (registre PdR)

Les argumentations développées par la CUS (choix du tracé) en faveur du nouveau tracé et ceux discriminant le tracé initial ne peuvent pas être retenues, notamment celle précisant que la construction du tram sur la Route du Rhin obligerait la destruction de la station service, ce qui est totalement faux. La CUS met en avant d'autres arguments discriminants le tracé initial :

- le nombre plus important de zone de conflits entre les circulations des trams et des automobiles,
- le potentiel de desserte du tracé modifié sera atteint plus rapidement que le tracé initial, ce qui n'est pas démontré.

S'agissant de la future urbanisation (Citadelle, Starlette et Coop), aucun contrat d'aménagement n'a été signé à ce jour. Le POS interdit actuellement la construction de logements collectifs dans les "bulles" qui sont classées UX. Or, depuis le 1er janvier 2009, il est impossible de réviser les POS. Ces derniers devant être en PLU intercommunal. La CUS vient seulement d'engager le PADD préalable à la réalisation du PLU. L'urbanisation de ces secteurs ne se fera donc pas avant 10 ans.

L'urbanisation devant s'adapter à l'implantation des stations, il est donc indéniable que le tracé le long de la Route du Rhin est plus économique. Le dossier d'enquête ne démonte pas que le tracé modifié avait une plus-value par rapport au tracé initial.

Au regard des prévisions de fréquence, il y a lieu de s'interroger quant aux dimensions de l'ouvrage à construire. Pour limiter les frais, un ouvrage à voie unique peut être suffisant.

Affirme qu'il est possible de mutualiser (trains et tram) l'exploitation du pont ferroviaire existant.

### **3. LES OUVRAGES D'ART**

#### **3.1. M. Bertrand MAURER (registre CUS)**

4 ponts l'un à côté de l'autre. Absence totale de vision stratégique. Strasbourg capitale de l'absurde.

#### **3.2. M. Micha ANDREIEFF et M. Michel MESSELIS (lettre n° 1)**

- **Franchissement du Pont Vauban**

Les grands ouvrages et le survol à 9 m au dessus du plan d'eau sont des freins à la continuité urbaine à rechercher. Le caractère spectaculaire est ressenti comme une rupture. Le maintien ici du gabarit rhénan pour le passage de bateaux de croisière devrait être remis en cause à deux titres :

- il facilite des usages occasionnels et de loisirs et pénalise des usages banaux et quotidiens des habitants à venir,
- les mesures de sécurité envisagées pour interdire le passage de ces bateaux de passagers par l'écluse Nord au profit de celle du Sud diminueront sensiblement la fréquence des passages.

Proposition : prévoir une partie mobile.

Il n'est pas envisageable de prévoir les supports de ces ouvrages en milieu urbain en forme de talus, comme il s'agit d'ouvrage de croisement à niveaux différents de voies routières, ferroviaires ou fluviales en pleine campagne. Les rampes d'accès doivent permettre des accès latéraux.

- **Trémie rue du Péage**

Pertinence de l'intersection en dénivelée du tram et de la rue du Péage ?

- **Franchissement du Rhin**

La création de ce troisième pont contraint considérablement les possibilités d'urbanisation de rives du Rhin. La réalisation d'un pont accolé au pont ferroviaire serait source d'économies et permettrait une urbanisation plus vaste et l'affirmation de la ville sur son fleuve.

#### **3.3. M. Jean-Luc HEIBURGER Président de la CCI Strasbourg et Bas-Rhin (lettre n° 3)**

La CCI demande à la commission de prononcer un avis favorable sous réserve que les contraintes générées par ce projet pour les emprises soient levées par le maître d'ouvrage. Les réserves portent sur deux points :

1. l'absence de coïncidence temporelle entre la mise en service du tram (opération n° 1) et l'ouverture à la circulation de la trémie de la rue du Péage (opération n° 2).

Le trafic routier actuel supporté par la route du Petit Rhin croisera (...) transitoirement l'infrastructure tram à un carrefour régulé par feux, le réaménagement de la rue du Péage n'intervenant qu'après mise en service du tram D.

Ce croisement à niveau via un carrefour régulé par feux dégradera nécessairement la situation actuelle qui permet à un véhicule de circuler rue du Petit Rhin sans arrêt et entraînera, notamment pour les 600 poids lourds empruntant quotidiennement cet axe, l'obligation de freiner, s'arrêter puis redémarrer. Ces manœuvres auront, pour les entreprises, des impacts opérationnels et des conséquences en termes de temps de transport, de coût et de risques.

La CCI estime que l'absence de coïncidence temporelle entre ces deux opérations et d'évaluation de ces impacts, fragilise le programme d'aménagement dans sa globalité. En conséquence, elle demande à la commission de solliciter auprès du maître d'ouvrage l'ensemble des éléments permettant de justifier :

- de la prise en compte des conséquences de cette situation pour les entreprises,
- des moyens mis en œuvre pour limiter cette période transitoire.

2. L'absence de garantie quant au passage des trains de marchandises circulant sur la voie ferrée longeant le site Starlette.

La CCI estime que le dossier d'enquête semble devoir être complété sur les points suivants :

- l'ouvrage d'art n° 1 qui enjambe la voie ferrée a-t-il été conçu de façon à permettre le passage des convois ferroviaires ?
- durant la phase de travaux de construction du Pont Citadelle, quelles mesures seront prises pour ne pas entraver la bonne circulation des trains de marchandises ?

La CCI s'interroge également sur le dimensionnement du parking de la gare de Kehl dans le cadre du report modale qu'il doit favoriser. Enfin, elle souligne le rôle et l'importance du Port Autonome en termes de plateforme logistique dont l'accessibilité tri modale doit être préservée.

### 3.4. (Registre CUS)

Architecture des ponts plus avérées que les futurs immeubles "bockhaus". Quid du passage hauteur des bateaux ? Trop de ponts.

Réflexions :

1. voie tram aéroport Entzheim - Strasbourg - Kehl pourrait s'inclure dans ce projet pharaonique (en prévoyant une jonction)
2. adapter le pont double bow-string en l'accolant à l'ancien pont du Rhin et en adaptant les arcs dédoublés sur l'ancien pont.

3.5. Monsieur Jean-Louis JEROME Directeur Général du PAS (lettre n° 11)

**Ouvrage d'art n° 1** (franchissement du Bassin Vauban)

- Demande la conservation d'un gabarit de navigation par rapport au plan d'eau normal (135.20m +NN) qui doit être de 9 mètres.
- Incertitude de l'impact éventuel de l'arche métallique sur les radars des bateaux.
- S'agissant de l'activité du faisceau ferroviaire situé sur la rive Est du Bassin Vauban, il est nécessaire de conserver un gabarit de sécurité (plan joint à la lettre n° 11).

**Ouvrage d'art n° 2** (trémie rue du Péage)

- Nécessité d'un gabarit routier de 4,50 m minimum sous l'ouvrage,
- L'aménagement des voiries et espaces publics de surface devra permettre le passage des convois exceptionnels.

**Ouvrage d'art n° 3** (tranchée cuvelée sous le pont de voie ferrée Sud du PAS)

- Nécessité de maintenir une voie en service pendant les travaux, la seconde étant réduite en tiroir le temps des travaux,
- S'agissant de la largeur de l'ouvrage, il est nécessaire de pouvoir implanter les deux ferrées, d'aménager une piste de circulation piétonne (pour le personnel de service) et prendre en compte l'encombrement des dispositifs de signalisation.

**Impact du calendrier de réalisation des ouvrages sur les fonctionnalités portuaires**

- Durant les travaux il est impératif que le trafic lié aux activités portuaires ne soit pas interrompu, ceci pour des raisons stratégiques et économiques,
- Demande une optimisation du calendrier des travaux afin d'assurer la continuité de l'activité des entreprises.

## 4. LES AMENAGEMENTS

4.1. ENEL MIKE (registre CUS)

Domage que les nouveaux bâtiments Route du Rhin soient si cubiques, droits, sans âme, vraiment dommage pour l'entrée de Strasbourg, du béton, du béton, du béton...

4.2. AUBEYS (registre CUS)

Projet globalement visionnaire. La "bulle Rhin Napoléon" doit pouvoir être reliée à pied ou vélo car elle est un lien de création et emplois (+100). Merci de prévoir des pistes ou chemins vers la station Starlette ou Coop ou Citadelle.

4.3. Mme DEPREZ (registre CUS)

Et l'aménagement de la route de Mittelhausbergen, si étroite, si dangereuse. Et les trottoirs larges pour permettre aux personnes âgées de se croiser sur le trottoir et non pas sur la rue. Quelles ruines ! Quel vieux quartier non aménagé où l'insécurité est permanente !

4.4. Mme Chantal GUILBERT NIGON résidente 5 rue du Péage (registre PdR)

S'interroge sur le devenir de sa rue, des bâtiments, de son environnement. Dénonce une incohérence entre la maquette, le film et le dossier d'enquête.

4.5. Monsieur Jean-Louis JEROME Directeur Général du PAS (lettre n° 11)

Attire l'attention sur le maintien de l'accès de la Villa Fischer et la conservation de ses fonctionnalités. Demande une sécurisation du flux piétons et cyclistes depuis la station Starlette, à la traversée des voies ferrées vers le futur quartier de la Coop afin de ne pas impacter le trafic ferroviaire et d'assurer la sécurité des usagers du tram.

**5. DIVERS**

5.1. Mme Clarisse SIEFERT Présidente de l'Association "Pour Neudorf" (registre CUS)

Souhaite l'implantation du PEX sur le secteur des Deux Rives au lieu du Wacken.

5.2. Mme DEPREZ (registre PdR)

Le montant des loyers et des charges ne correspondent pas à la qualité de vie des riverains.

## ANNEXE 2

### DEMANDE DE MEMOIRE EN REPONSE

1. Le dossier d'enquête n'apporte pas suffisamment d'informations permettant au public et à la commission d'enquête de disposer d'éléments de comparaison des solutions alternatives. La commission vous demande en conséquence de lui fournir (sous forme d'un tableau) les éléments de comparaison (avec un chiffrage argumenté, intégrant le coût de la rue du Péage) portant sur les coûts d'investissement et les indicateurs de rentabilité entre l'option présentée à l'enquête et l'option RN4.
2. Quelles sont les surfaces de planchers potentiellement urbanisables pour faire de l'habitat pour ces diverses hypothèses ?

De façon complémentaire, quels est le nombre des emplois desservis dans ces hypothèses ?

3. Quels sont les délais pour permettre ces urbanisations pour ces diverses hypothèses, en tenant compte des contraintes à lever en ce qui concerne notamment :
  - la révision des documents d'urbanisme
  - les acquisitions foncières,
  - la dépollution des zones à urbaniser,
  - la création de la voie de contournement de la rue du Péage,
4. Quelles sont les contraintes sur l'urbanisation imposées par la proximité d'installations classées ou susceptibles de générer des nuisances sonores ou olfactives telles que la chaufferie, les silos, la malterie... ?
5. Le tracé proposé traverse des zones UX actuellement non urbanisables pour l'habitat. Or ce tracé est justifié par une urbanisation future. Quelles sont les garanties de mise en œuvre du projet d'urbanisme justifiant le choix de l'itinéraire ?

Pour quelles raisons le dossier de mise en compatibilité du POS n'intègre-t-il pas la révision du zonage permettant d'urbaniser le secteur ?

6. Ne serait-il pas judicieux de mettre en place un franchissement provisoire du Rhin utilisant les ponts existants (voie unique éventuellement) dans l'attente d'une reconstruction du pont de l'Europe associant le franchissement routier et tramway ?

Les circulations en surface longeant la tranchée de la rue du Péage, permettront-ils le passage de convois exceptionnels éventuellement générés par des constructions dans le secteur nord du port.

Le gabarit du passage souterrain de la rue du péage est-il compatible avec la circulation et le croisement des énormes remorques agricoles hors gabarit PL, apportant le grain aux silos Armbruster (largeur et hauteur) ?

7. Les talus, supports des ponts, rampes d'accès, délaissés entre les voies ferrées et autres infrastructures vont réduire les surfaces urbanisables (autour du pont Starlette sur le bassin Vauban, du passage de la rue du péage en trémie, du passage sous les 2 voies ferrées, du pont sur le Rhin). Pouvez-vous chiffrer les surfaces perdues pour l'urbanisation ?
8. Les rampes, les grandes traversées en hauteur, les passages en souterrain vont rendre les circulations quotidiennes en modes doux difficiles. Comment comptez-vous réduire cet inconvénient pour les futurs usagers, principalement pour les modes doux ?
9. Quels sont les obstacles à la réalisation du pont sur le Rhin, coté allemand essentiellement ?
10. Suite aux affirmations de Madame Anne SCHUMANN, (lettre n° 5 du 30 juin 2013), la CUS est-elle légalement le maître d'ouvrage pour cette demande d'enquête publique ?
11. S'agissant du nombre de places de stationnement au quartier du Port du Rhin, les comptages effectués n'ont pris en compte que les places réglementaires. Aussi, la commission estime que le stationnement sauvage (non sanctionné dans le quartier) notamment sur le trottoir en face de l'école devrait entrer dans les décomptes.

Le stationnement sur le passage de la ligne 2 du bus rue "Migneret" et rue de "l'Île des Épis" (ou autre itinéraire) pourra-t-il être maintenu ?

Comment les places de stationnement perdues seront-elles compensées ?

12. Des cheminements piétons sécurisés devront permettre le trajet entre l'arrêt de tram Port-du-Rhin et les équipements médicosociaux et sanitaires situés de l'autre côté de la RN 4. De même, une sécurisation des flux piétons et cycles depuis la station Starlette devra être mise en place à la traversée des voies ferrées vers le futur quartier Coop (manœuvres fréquentes dans cette zone avec passage de trains pouvant aller jusqu'à 7 mn). A ce titre, quelles sont les dispositions envisagées pour garantir cette sécurité ?
13. L'ensemble du projet donne la priorité à une vision urbanistique à moyen et à long terme de cette partie de la ville. De nombreuses contributions du public à l'enquête estiment que le coût du projet est excessif. Les considérations économiques sont-elles compatibles avec ce dessein ?
14. Les propositions de MM. Andreieff et Messelis ont été présentées à des membres de la Municipalité et à des services techniques (Cf. [www.strasbourg.2030.com](http://www.strasbourg.2030.com)). Quels aspects de leur contribution ont-ils été jugés non pertinents et pour quels motifs ?
15. Dans quels termes figure le projet global (extension tramway, réaménagement de la rue du Péage et urbanisation) dans le PADD du PLU en préparation ?



**3**

**REPONSES ARGUMENTEES DE LA CUS  
AUX OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS  
DU PUBLIC SYNTHETISEES PAR LA  
COMMISSION D'ENQUETE SOUS FORME  
DE PROCES VERBAL**

## 3.1. QUESTIONS RELATIVES AU PROJET

### **Observation / Question 3.1.1 :**

*M. LALEURE (registre CUS)*

Dès lors qu'une délibération finale a entériné le projet, est-il possible qu'une autre équipe municipale revienne sur le projet tel que voté pour l'annuler ? Le risque existe-t-il ?

### **Réponse du maître d'ouvrage CUS :**

A l'issue de l'enquête publique, la Commission d'enquête remettra au maître d'ouvrage CUS un rapport et ses conclusions, ainsi que son avis motivé au regard des observations du public. Cet avis pourra être défavorable ou favorable assorti de réserves et/ou de recommandations éventuelles.

La CUS sera amenée à se prononcer par une "déclaration de projet" sur l'intérêt général de l'opération, en application des dispositions des articles L 126-1 du code de l'environnement et L 11-1-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et à transmettre cette "déclaration de projet" à l'autorité de l'Etat compétente pour décider de la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux d'extension Est de la ligne D du tramway vers Kehl/Bahnhof.

Au regard du planning actuel du projet, cette délibération est prévue pour le dernier trimestre 2013. Par arrêté préfectoral, le Préfet de la Région Alsace, Préfet du Bas-Rhin, déclarera le projet d'utilité publique, à l'horizon fin 2013. Rien ne s'opposera ensuite à la mise en œuvre du projet.

Suite aux élections municipales organisées en mars 2014, il appartiendra aux nouvelles équipes municipale et communautaire de décider des conditions de la poursuite ou non de l'opération. Il est précisé qu'un abandon de projet, ou la décision unilatérale de ne pas poursuivre un projet commun imputable à une partie peut entraîner des demandes indemnitaires, notamment occasionner une obligation de remboursements de certaines dépenses : cf art 14(4) 2 de la convention de coopération transfrontalière CUS/Kehl signée le 15 mars 2012.

### **Observation / Question 3.1.2 :**

*M. Pierre-Antoine DEETJEN - Chargé de Projets Direction de l'Aménagement du Territoire CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin (courriel 1 du 11/6/2013)*

En page 175 de la pièce I/Etude d'impact du dossier soumis actuellement à l'enquête publique, il est écrit que la modification de la rue du péage "*sera analysée dans la suite de la*

*présente étude*". Pouvez-vous m'indiquer à quoi il est fait référence ? Où se situe cette analyse dans le dossier ? Pouvez-vous m'en indiquer les pages ? Par ailleurs, je vous saurais gré de bien vouloir me fournir les éléments en votre possession avant le 14 juin, si cela vous est possible.

### Réponse du maître d'ouvrage CUS :

#### **Réponse formulée pendant l'enquête publique par le maître d'ouvrage CUS :**

*"Cette phrase est peut être un peu "lapidaire" ... Le rédacteur a surtout voulu indiquer que les divers aspects fonctionnels liés à cette opération routière (connexe au projet tram) sont traités après la page 175. C'est ainsi que vous trouverez les divers éléments suivants :*

- page 177 : gestion des carrefours,
- page 178 : charges de trafic,
- page 180 : pistes cyclables,
- page 186 : pôles d'échanges,

*Tout comme vous avez pu trouver :*

- page 119 : effets sur les milieux physiques,
- page 122 : effets faune/flore, etc... "

**Le maître d'ouvrage CUS souhaite ajouter dans le présent mémoire** que l'objet de l'enquête porte exclusivement sur l'opération 1 (extension du tram) et qu'outre la présentation générale du programme, les textes en vigueur n'exigent qu'une "appréciation des impacts du programme". La présentation détaillée de l'opération 2 (réaménagement de la rue du Péage) du programme sera développée dans le cadre d'une enquête publique distincte à l'automne 2013.

### Observation / Question 3.1.3 :

*M. Claude M. - ANISSA, SILVA UNAL - Nassim Anis Ben - Soraya - M. LALEURE (registres PdR et CUS)*

*Mme Michèle WENDLING (registre PdR)*

*M. MUHLENTHALER (registre PdR)*

*M. MEYER résident allemand à Kehl (registre PdR)*

*Gérant du restaurant Général Desaix (registre PdR)*

*BOIBELIERE (registre PdR)*

*M. Patrice PAUL Président de FNAUT Alsace. (registre CUS)*

Très favorables à ce projet transfrontalier qui de plus désenclavera et valorisera le quartier Port du Rhin sans impacter le restaurant Général Desaix. Projet amplement justifié par l'augmentation de la fréquentation de la ligne 21. En tant que symbole fort du quartier, demande le maintien du char positionné devant l'Ecole du Port du Rhin.

### Réponse du maître d'ouvrage CUS :

Le maître d'ouvrage CUS prend acte de cet avis très favorable au projet mis à l'enquête.

### **Observation / Question 3.1.4 :**

*M. Joseph CHUCRI Président de l'APEK (lettre n°7 comportant un tract qui a été distribué lors de la réunion publique du 6 juin 2013 au Port du Rhin)*

Notre association milite pour que le vrai tram (sur fer) desserve enfin Koenigshoffen, près de 37 000 habitants attendent entre la Porte Blanche et Eckbolsheim. Ce projet était annoncé comme prioritaire par tous les candidats à l'élection municipale, il avait fait l'objet de concertations et de votes avant d'être simplement annulé et remplacé par un tram sur pneus vers Vendenheim à l'initiative de la CTS, projet dont personne ne veut.

Nous précisons que nous sommes absolument convaincus qu'il faut desservir le Port du Rhin qui est vraiment enclavé et qu'il faut améliorer les transports en commun entre Strasbourg et Kehl pour renforcer encore plus les liens et la coopération des peuples français et allemands. Mais ce que nous dénonçons dans ce projet, c'est la méthode et le coût, qui sera supporté pour l'essentiel par les strasbourgeois.

#### - Le dossier d'enquête

Trop épais et trop dense pour pouvoir être examiné sérieusement par les citoyens "de base"

#### - Le tracé

Le choix du tracé fait par la CUS est fortement sujet à caution, si ce n'est proprement aberrant. Au vu des chiffres annoncés en page 191, dénonce le ratio de 2170 personnes par km qui n'est jamais atteint par la CUS. Aucune précision sur l'urbanisation des sites autres que Citadelle, Starlette, Coopérative, Sud du Port du Rhin, rives du Rhin, ni sur le futur complexe médicale.

Le POS ne permet pas de construire des logements. De plus, ni les terrains pollués Starlette, ni les alentours de la chaufferie ne pourront accueillir de l'habitat.

Projet excessivement coûteux et lourdement dommageable (propos partagé par une observation anonyme dans le registre CUS). Ces "bulles" obligent à construire un pont sur le Bassin Vauban et un passage souterrain sous les voies ferrées de la zone portuaire pour un coût de 15,5 millions €. Le pont qui va être construit traversera en son milieu le beau plan d'eau du Bassin Vauban et dénaturera totalement ce site préservé.

Une solution bien plus cohérente, infiniment plus économique et respectueuse de ce site naturel serait de simplement longer la RN4.

La technologie du BHNS écartée au profit du tram fer pour des raisons non convaincantes.

#### - La desserte de Kehl

Nous considérons que le prolongement du tram, qui concerne vraiment la liaison transfrontalière commence à la dernière station de tram sur le territoire se Strasbourg, c'est à dire à la station "Port du Rhin", située face à la rue Coulaux.

Les impôts des strasbourgeois et le versement transport des entreprises de la CUS n'ont pas à financer la moitié de ce pont sur le Rhin chiffré à 25, 5 millions €. Cette largesse de la CUS

est inacceptable au moment où l'on prétend refuser de construire un 2<sup>ème</sup> pont sur les voies ferrées pour le tram de Koenigshoffen ! Il y a là une grossière erreur d'appréciation des priorités budgétaires de la CUS.

S'il faut contribuer aux transports transfrontaliers, il ne faut pas ponctionner le budget affecté aux transports. Il faut chercher des fonds spécifiquement dédiés aux projets transfrontaliers, auprès de l'Etat, de la Région, qui n'apparaît pas au plan de financement, du Conseil Général et des Institutions Européennes.

Le coût de ce projet est énorme : 97 millions pour 2,5 km de tram + 17 millions pour la voirie de déviation du Péage = 114 millions € hors taxe, en valeur 2010 (d'après le dossier d'enquête). Sur ces 114 millions, la ville de Kehl paiera 23 millions, en ayant parait-il de fortes subventions de l'Etat allemand. Les strasbourgeois paieront donc 91 millions (hors taxe) pour un prolongement de moins de 2 km qui les concernent vraiment !

- Autres éléments du dossier qui suscitent l'étonnement

- Interrogations sur le fonctionnement des programmes d'extension de la ligne D.
- Interrogations sur la fréquence totalement inadaptée de la desserte de Kehl.
- Interrogations sur l'échec annoncé de l'impact du tram sur le trafic routier avec dégradation de l'environnement urbain.
- Interrogation sur la méthode appliquée pour le calcul prévisionnel du trafic.

La rentabilité sociale, économique et environnementale de ce projet ne nous paraît pas assurée. Le projet présenté résulte d'une erreur manifeste d'appréciation par la CUS.

## Réponse du maître d'ouvrage CUS :

### 1. Concernant le dossier d'enquête :

Le projet d'extension de la ligne D du tram vers la gare de Kehl a fait l'objet d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) et à la mise en compatibilité du plan d'occupation des sols (POS) de Strasbourg. Le projet fait également l'objet d'une demande d'autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants du Code de l'environnement. Pour ce faire, un dossier d'enquête a été mis à disposition des citoyens. Ce dossier, comportant au total 916 pages et dont le contenu est défini par le Code de l'environnement, a été découpé en 4 volumes distincts pour plus de clarté :

- Volume 1 (400 pages), constitué des pièces suivantes :
  - o Préambule
  - o Pièce A : désignation du demandeur
  - o Pièce B : plan de situation
  - o Pièce C : insertion de l'enquête dans les procédures administratives relatives au projet
  - o Pièce D : notice explicative
  - o Pièce E : plan général des travaux
  - o Pièce F : caractéristiques des ouvrages les plus importants
  - o Pièce G : appréciation sommaire des dépenses
  - o Pièce H : évaluation socio-économique du projet jusqu'à Kehl Bahnhof
  - o Pièce J : évaluation des incidences sur Natura 2000

- Pièce L : avis de l'autorité environnementale
- Pièce M : bilan de la concertation
- Volume 2 : pièce I (372 pages) : étude d'impact
- Volume 3 : pièce K (34 pages) : dossier de mise en compatibilité du POS de Strasbourg
- Volume 4 : dossier de demande d'autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants du Code de l'environnement (110 pages).

Le volume du dossier d'enquête est donc directement lié à la réglementation en vigueur. Il est précisé que chacun des volumes du dossier d'enquête publique étaient disponibles en téléchargement informatique sur le site internet de la CUS, permettant ainsi à chaque citoyen d'en examiner les détails. Le maître d'ouvrage CUS a également produit un film relatif au projet et organisé une réunion publique à la demande de la Commission d'enquête permettant une explication pédagogique du projet.

## **2. Concernant le tracé :**

- **Le contexte** dans lequel s'inscrit le projet, notamment la volonté de la Collectivité d'urbaniser les sites du Môle de la Citadelle, Starlette et Coopérative, ainsi que de restructurer et densifier le quartier du Port du Rhin, est détaillé en page 97 et suivantes de la notice explicative du projet (pièce D). La justification du corridor d'insertion d'une part, et du tracé retenu par le maître d'ouvrage d'autre part, sont également décrits en page 112 de cette même pièce. Ainsi, à l'issue de l'analyse multicritère, en particulier au regard du potentiel de desserte, des contraintes d'insertion, des coûts d'exploitation, des contraintes circulatoires, de la desserte piétonne et cyclable, de l'insertion paysagère (à l'horizon de l'urbanisation) et des enjeux environnementaux, le maître d'ouvrage a retenu le tracé "Citadelle". Le tableau inséré en réponse à la question 4.1 de la Commission d'enquête reprend l'analyse comparative des deux tracés "1-Avenue du Rhin" et "2-Citadelle".
- **Au sujet de la compatibilité du plan d'occupation des sols de Strasbourg** autour du tracé de l'extension de la ligne de tram, il est précisé que le volet POS du dossier d'enquête publique ne peut juridiquement porter que sur la mise en compatibilité du projet avec les documents de planification. En ce sens, il ne concerne que les changements directement apportés au POS par l'opération déclarée d'utilité publique ou ceux qui sont directement impliqués par elle.

Il est important de préciser que le SCoTERS opposable évoque l'extension du tram vers Kehl :

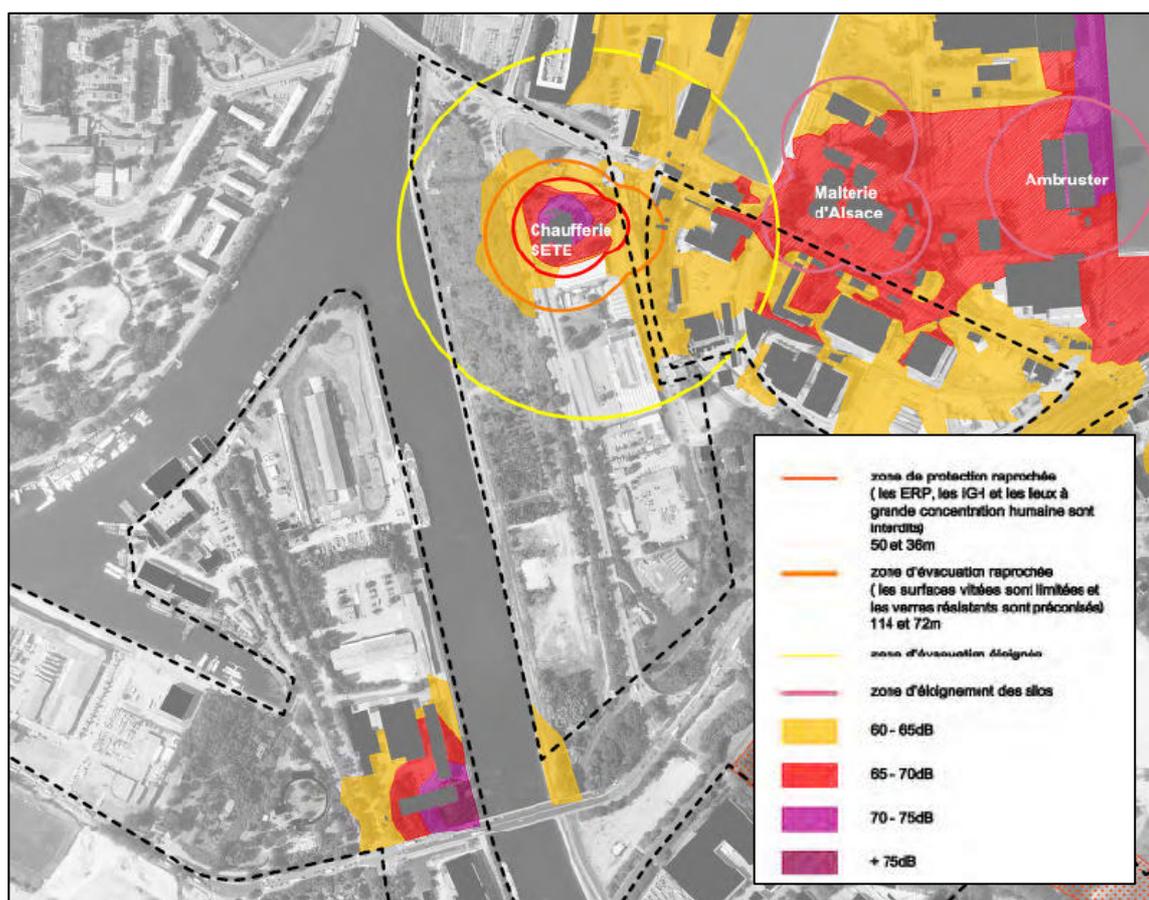
*"A l'intérieur de la Communauté urbaine de Strasbourg, le réseau de tramway sera étendu et maillé, afin de mieux desservir l'espace métropolitain. Il pourra à terme être prolongé vers la ville de Kehl"* (SCoTERS, DOG, p. 31).

*"Le réseau de tramway desservant l'espace métropolitain sera étendu ; les lignes seront prolongées vers Lingolsheim, le Neuhof, la Robertsau, Eckbolsheim, Ostwald et seront mises en correspondance ; le réseau sera également renforcé en direction de Kehl"* (SCoTERS, DOG, p. 49).

L'extension du tramway vers le secteur Est de Strasbourg trouve son fondement premier dans la construction d'une métropole transfrontalière Strasbourg-Kehl. Le tramway sera le symbole de cette agglomération tournée vers le Rhin, l'enjeu principal étant le resserrement des liens qui unissent déjà à ce jour ces deux villes. Le tracé précis de cette

extension du tramway est issue de la 2<sup>ème</sup> phase de concertation organisée en 2010, conjointe à la concertation relative au Schéma Directeur d'urbanisme des Deux Rives, et à l'issue de laquelle le maître d'ouvrage a saisi l'opportunité d'adapter les caractéristiques. Ainsi, la CUS permet l'engagement du processus d'urbanisation des secteurs du Môle de la Citadelle, Starlette et Coopérative (à court, moyen et long termes) tout en répondant aux besoins immédiats de desserte en transports en commun du quartier du Port du Rhin.

L'ouverture des terrains à l'urbanisation n'étant pas une conséquence directe du projet tram, la modification du POS de Strasbourg permettant l'urbanisation sera engagée dans le cadre de la future ZAC "Deux Rives" (phase de réalisation) et le futur PLU communautaire. Il en est de même pour le traitement des terres polluées : le projet tram comprend le traitement des terres excavées qu'il engendre ; la future ZAC prévoira le traitement des terres polluées sur son périmètre. La chaufferie, implantée au Nord du site Starlette fait l'objet de périmètres de protection rapprochés et éloignés (cf. carte ci-dessous extraite du Schéma Directeur d'urbanisme des Deux Rives). C'est pourquoi la programmation de la future ZAC prévoit l'urbanisation de ce "sous-secteur" du site Starlette à l'horizon 2025-2030 (moyen-long termes), parallèlement au déménagement de la chaufferie.



- **Le choix du mode** de transport est également justifié en page 108 et suivantes de la notice explicative (pièce D). L'analyse multicritère, notamment au regard de la capacité du mode et du respect de l'environnement, a conduit le maître d'ouvrage à écarter le mode BHNS.

### **3. Concernant la desserte à Kehl :**

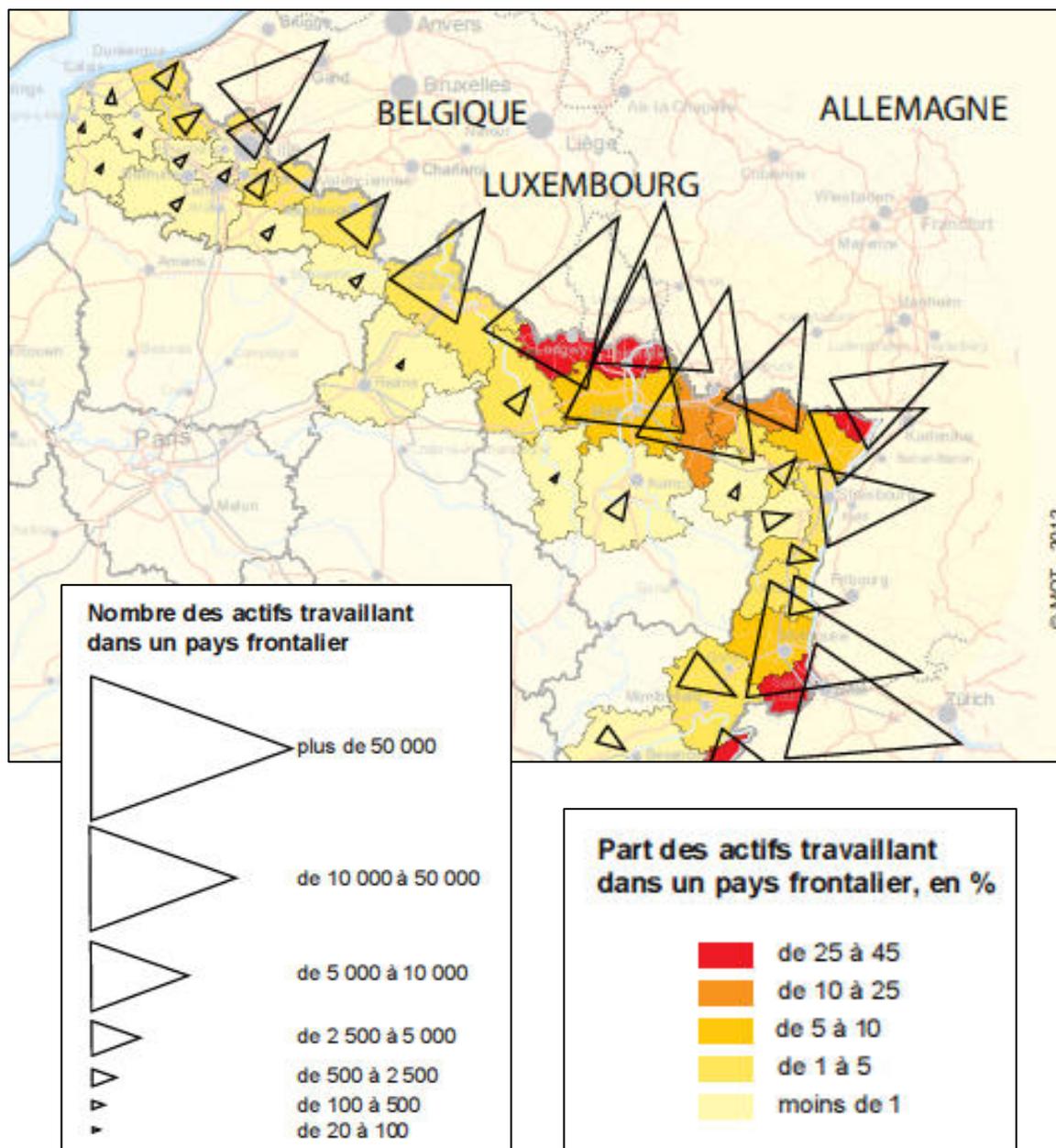
- **Les modalités de financement du projet ont fait l'objet de 2 protocoles d'accord signés entre la CUS et la Ville de Kehl :**
  - o Le protocole signé le 24 novembre 2009 définit les modalités de réalisation et de financement des études de définition et d'avant-projet du prolongement "Est" de la ligne tram "D" vers le Port du Rhin et Kehl,
  - o Le protocole d'accord signé le 15 mars 2012 définit les modalités de financement, de réalisation et d'exploitation de l'extension de la ligne D du réseau de tramway de l'agglomération de Strasbourg vers Kehl (Gare).

Considérant que cette extension transfrontalière servira autant les intérêts de la Communauté urbaine de Strasbourg que ceux de la Ville de Kehl, les 2 Collectivités se sont accordées sur un partage des coûts "travaux" à la frontière. Cette disposition démontre la volonté de construction d'une agglomération Strasbourg-Kehl unie et solidaire, au cœur de l'Eurodistrict.

#### **Quelques chiffres clés montrant les liens entre les communes de Strasbourg et Kehl :**

- **A Strasbourg et Kehl : 6 000 travailleurs transfrontaliers**
- **Coté kehlais :**
  - o 2000 Français habitent Kehl
  - o Commerces de Kehl fréquentés à 70% par les Français
- **Coté français :**
  - o Fréquentation par les Allemands des équipements culturels et de loisirs (opéra, vaisseau, zénith, marché de Noël, animations d'été,...)
- **Pont de l'Europe : 15 500 véhicules par jour depuis l'Allemagne vers la France (19 000 le samedi), dont :**
  - o 65% ayant pour 1<sup>er</sup> motif le "domicile" et 12% le "travail"
  - o 35% ayant pour 2<sup>ème</sup> motif les "loisirs, sorties et achats"
  - o 98% ne change pas de mode de transport
  - o 44% habitent à Strasbourg et 8% habitent à Kehl
- **Pont de l'Europe : environ 250 passages cyclistes par jour depuis l'Allemagne vers la France, dont 70% de Strasbourgeois**

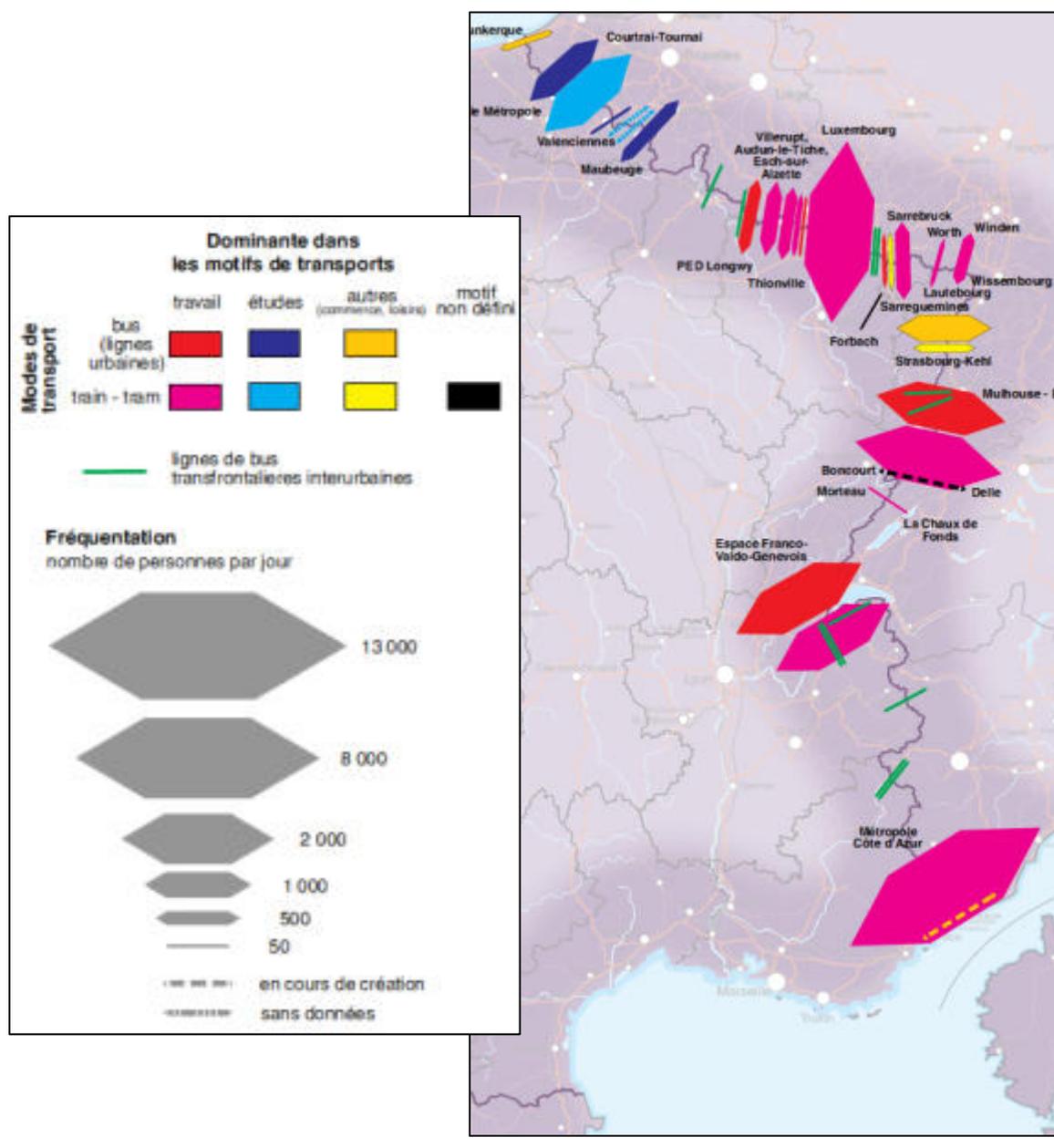
A l'occasion d'une étude réalisée en 2010, la MOT (Mission Opérationnelle Transfrontalière) a montré qu'au niveau national, la France compte plus de 340 000 travailleurs frontaliers sortants et 10 500 travailleurs frontaliers entrants. Par ailleurs, 10% des travailleurs frontaliers résident en France tout en continuant à travailler dans leur pays d'origine (Espagnols, Allemands, Britanniques...). C'est le cas également au niveau local, entre les villes de Strasbourg et Kehl (voir carte ci-dessous) entre lesquelles les échanges de travailleurs frontaliers sont importants



La même étude de la MOT a montré que des déplacements en transports collectifs entre les villes de Strasbourg et Kehl ont pour motifs principaux l'activité commerciale et les loisirs, ces déplacements s'effectuant par bus (voir carte ci-dessous).

A noter que les déplacements transfrontaliers des agglomérations équipées en transports collectifs de type tramway ont capté pour motif principal le travail. De ce fait, les villes de Strasbourg et Kehl espèrent renforcer ce motif de déplacement transfrontalier en réalisant l'extension de la ligne D du tram vers Kehl, limitant ainsi au maximum la part modale de l'automobile. Cet objectif participe pleinement à la création d'une métropole transfrontalière Strasbourg-Kehl et, au-delà, à l'amélioration des relations franco-allemandes.

### Modes et motifs de déplacement en transports collectifs transfrontaliers



- **Il est également précisé que la pièce G du dossier d'enquête publique (appréciation sommaire des dépenses) comporte le détail de la répartition des coûts du projet tram entre les 2 Collectivités : 70,40 M€HT (valeur 2010) à la charge de la CUS et 26,22 M€HT à la charge de la Ville de Kehl.**
  
- **Concernant les cofinancements du projet, côté strasbourgeois :**
  - o L'Etat français a accordé une subvention de 10 M€ à la CUS (pour un projet allant jusqu'au milieu du Rhin : voir annexe 1),
  - o Le Département du Bas-Rhin a accordé une subvention de 2,4 M€ à la CUS,
  - o Le programme européen INTERREG IV "Rhin supérieur" a accordé d'une part 1,25 M€ pour le cofinancement des études du tronçon transfrontalier et 2 M€ pour le cofinancement des travaux du tronçon transfrontalier, ces montants étant à partager à parts égales entre la CUS et la Ville de Kehl.
  
- Par ailleurs, le dossier d'enquête publique, en particulier la pièce H (évaluation socio-économique) démontre que la rentabilité à la gare de Kehl est satisfaisante (TRI=7,1%). En terme de rentabilité, la réalisation effective du tronçon Kehl/Gare – Kehl/Mairie ne conditionne pas la réalisation de l'extension depuis "Aristide Briand" jusqu'à la gare de Kehl, même si elle l'améliorerait sensiblement (TRI=15%, cf. page 256 du volume 1 du dossier d'enquête publique).

**Le maître d'ouvrage CUS précise enfin qu'au-delà des intérêts socio-économiques apportés par ce projet d'extension du tramway, les bénéfices de ce projet dépassent largement les seuls quartiers desservis de part et d'autre du Rhin. Le projet constitue également une importante valeur symbolique de la collaboration franco-allemande, qui ne peut se limiter à un bilan purement financier.**

#### **4. Concernant les points divers :**

- **S'agissant du lien entre le projet d'extensions Ouest de la ligne tram A (A1/Hautepierre et A2/Poteries) et du lien avec le projet d'extension de la ligne D vers Kehl**, il s'agit de distinguer le prolongement d'une infrastructure tram existante des modalités d'exploitation du nouveau réseau tramway à l'issue de ces diverses extensions. Ainsi, en 2009, était mis à l'enquête le projet d'extension de l'infrastructure tram dans les quartiers de Hautepierre (branche A1) et des Poteries (branche A2) à l'Ouest de Strasbourg. L'exploitation commerciale de ces 2 branches aurait pu prendre plusieurs formes :
  - o Branches A1 et A2 exploitées par une demie-fréquence de la ligne tram A,
  - o Branche A1 exploitée par la ligne A et branche A2 exploitée par une extension des services commerciaux de la ligne D depuis la station Rotonde,
  - o Branche A1 exploitée par une extension des services commerciaux de la ligne D depuis la station Rotonde et branche A2 exploitée par la ligne A,
  - o Branches A1 et A2 exploitées par une extension des services commerciaux de la ligne D depuis la station Rotonde.Les études "transports collectifs" menées par le groupement de maîtrise d'œuvre GETAS-PETER ont montré un fort intérêt pour l'exploitation de la branche A1 par les services de la ligne A et l'exploitation de la branche A2 par ceux de la ligne D,

mais à l'usage, en fonction des besoins en desserte réelle et de l'évolution globale de la structure du réseau tram, ce mode d'exploitation pourra être adapté.

Concernant la ligne D vers Kehl, il s'agit là encore d'une extension d'une infrastructure exploitée par les services commerciaux de la ligne D. Cette infrastructure, en particulier les systèmes, est d'ailleurs dimensionnée pour accueillir également d'éventuels services commerciaux supplémentaires, comme ceux de la ligne F depuis la Place d'Islande par exemple.

Il n'existe donc pas de lien fonctionnel entre les 2 projets tram (A/Ouest et D/Est). Ces 2 projets existent dans une temporalité qui leur est propre, c'est pourquoi ils ont fait l'objet de procédures séparées.

- **S'agissant des fréquences de desserte au Port du Rhin et à la gare de Kehl**, il convient d'abord de constater que l'actuelle ligne bus 21, exploitée à une fréquence de 11 minutes, est saturée, sa fréquentation ayant augmenté de 65 % entre 2007 et 2012.

**Evolution de l'exploitation de la ligne bus 21 entre 2001 et 2013 :**  
2001 : 1 300 voyages/jour en 2001  
2007 : 2 000 voyages/jour en 2007  
2012 : 3 200 voyages/jour en 2012  
2013 : 4 900 voyages/jour en 2013

L'exploitant CTS a d'ailleurs décidé d'en porter la fréquence à 9 minutes dès la rentrée de septembre 2013. Néanmoins, à court terme, cette ligne de bus ne sera plus en mesure de répondre aux besoins en déplacements de l'Est strasbourgeois qui fait déjà l'objet de développements urbains à ce jour. Son remplacement par une ligne de tramway est donc bien une nécessité dans ce contexte d'évolution urbaine forte. Par ailleurs, les études "transports collectifs" menées par le groupement de maîtrise d'œuvre GETAS-PETER ont montré qu'à l'horizon de mise en service (2016) une fréquence de desserte du quartier du Port du Rhin à 8 minutes répondrait à la demande en transport en commun de ce quartier, ainsi que la mise en place de services partiels à la gare de Kehl (fréquence de 12 min) serait un juste équilibre entre :

- o une desserte de qualité répondant à l'objectif d'un bon report modal,
- o un coût acceptable pour la Ville de Kehl puisque l'article 10(5)1 du protocole d'accord CUS-Kehl signé le 15 mars 2012 mentionne que "*l'exploitation commerciale de la section de ligne du tramway transfrontalier comprise entre la station "Gare de Kehl" et le milieu du Rhin incombe à la Ville de Kehl ou à l'exploitant désigné par l'autorité compétente côté allemand*".

Ces différences de fréquences seront techniquement possibles par la création d'une 3<sup>ème</sup> voie de retournement implantée après la future station tram "Port du Rhin", avant la rampe du futur pont sur le Rhin. Il est précisé que de façon analogue au projet d'extensions Ouest de la ligne tram A, les fréquences de dessertes du Port du Rhin et de la Ville de Kehl pourront être ajustées par l'exploitant en fonctions des besoins réels après la mise en service.

- **S'agissant de l'impact du projet tramway sur les conditions de circulation du secteur**, il convient de rappeler que l'extension du tram sur un tracé desservant de manière optimale les urbanisations futures des sites du Môle de la Citadelle, Starlette et Coopérative, est une des conditions permettant l'urbanisation de ces sites. Le tram est conçu comme une colonne vertébrale autour de laquelle l'urbanisation pourra s'organiser.

Dans un premier temps (2016), les services commerciaux de la ligne D à une fréquence de 8 minutes seront suffisants pour desservir le quartier du Port du Rhin en cours de développement actuellement. Rapidement, dès 2017-2018, l'urbanisation partielle du Môle de la Citadelle justifiera la mise en service d'une station tram supplémentaire, puis aux horizons 2018-2020 d'une nouvelle station desservant les sites Starlette et Coopérative. Les études "transports collectifs" menées par le groupement de maîtrise d'œuvre GETAS-PETER ont également démontré qu'à long terme (2025), le niveau d'urbanisation pourrait engendrer des besoins en déplacements plus élevés. Plusieurs leviers pourront être actionnés pour répondre à ces besoins, parmi lesquels une augmentation de la fréquence des services commerciaux de la ligne D (jusqu'à 6 min), l'extension de la ligne tram F depuis la place d'Islande et son interconnexion à la ligne D à la station "Starcoop", la création d'une halte TER dans le quartier du Port du Rhin, ainsi que le renforcement de l'offre bus. Ainsi, le report modal des usagers de l'automobile vers les transports en commun sera le plus optimal possible. La mise en service de l'extension Est de la ligne de tram D, accompagnée de l'amélioration du réseau bus, permettrait un report d'environ 10 000 véh./j. (soit 1 000 véh./h. aux heures de pointe) vers les transports en commun, au niveau du pont de l'Europe.

L'urbanisation entraînera néanmoins une augmentation de trafic sur les voiries existantes, en particulier les avenues du Rhin, du Pont de l'Europe et la Hafenstrasse, à hauteur d'environ 10 à 15%, comme indiqué dans l'étude d'impact du dossier d'enquête publique (pièce I). Ces augmentations, au regard de l'urbanisation et des possibilités de report vers les modes doux de déplacements et les transports en commun, peuvent être considérés acceptables au regard des enjeux suivants :

- la mise en œuvre d'une opération d'urbanisation de ce secteur, répondant aux objectifs de densification et de renouvellement urbain, en évitant donc l'étalement de la ville,
  - les objectifs du "plan climat" visant à éviter une trop forte augmentation du trafic routier et de la pollution sonore et atmosphérique engendrées par l'urbanisation future.
- **S'agissant de la fiabilité du calcul des prévisions de trafic résultant de l'urbanisation future**, les études de "circulation" ont été réalisées par le bureau d'études TRANSITEC, sous-traitant du groupement GETAS-PETER, maître d'œuvre du projet tramway depuis le début des années 1990, dont le savoir-faire a été démontré à l'occasion des extensions successives du réseau de tramway strasbourgeois.

**Observation / Question 3.1.5 :**

*M. A. Guerber Honsellstr.8 - 77694 Kehl (Courriel 2)*

Dans son projet actuel le tram ne semble être qu'un remplaçant sur rails de l'actuelle ligne de bus 21, ce qui est en soit une grande avancée notamment en raison des problèmes de circulation route du Rhin. Cependant je me pose la question de l'utilité de l'onéreuse arrivée de ce moyen de transport pour un habitant de Kehl hormis le fait de vouloir aller faire une excursion à Strasbourg.

Dans la configuration telle qu'elle nous est proposée, j'ai du mal à croire qu'un habitant de Kehl prendra le tram pour se rendre d'un point à un autre de la ville (de Kehl). A y regarder seuls les riverains proches de la mairie (Rathaus) désirant se rendre à la gare pourraient y voir un intérêt. Il n'y a pas vraiment de bassin de population autour de la future station Am Lager qui de surcroît a été prévue Grossherzog Friedrichstrasse ce qui l'éloigne des zones commerciales du CCK et de la Königsbergerstrasse. En outre il est assez illusoire de penser, vu la distance, que les éventuels étudiants venant en train et arrivant à la gare de Kehl emprunteront le tram pour aller à la Volkshochschule par un chemin détourné et pour une seule station.

La station Rathaus qui peut bien entendu sembler symbolique pour la municipalité de Kehl ne semble pas offrir un arrêt logique aux Français arrivant de Strasbourg pour faire leurs achats à Kehl. La plupart descendront à la station Bahnhof juste après le pont de l'Europe et emprunteront à pied la Hauptstrasse. La question est donc de savoir à qui s'adressent les stations Am Lager et Rathaus si ce n'est ni à la population locale de Kehl ni aux Français de visite ?

Aussi si je peux me permettre de vous exprimer mon opinion de résident, je me pose la question de savoir pourquoi il n'a pas été envisagé de faire circuler le tram sur une voie simple entre la station Bahnhof et Rathaus? Cette solution aurait permis de créer une boucle desservant un nombre bien plus important de population à Kehl et surtout aurait permis d'emprunter la rue commerciale très fréquentée de la Hauptstrasse.

En outre le déplacement de la station Rathaus vers le centre du plateau piétonnier sur la place du marché serait certainement bien plus pertinent à la fois pour la population de Kehl que pour la clientèle venue de France souhaitant repartir vers Strasbourg.

Dans cette configuration rien n'empêcherait également une extension ultérieure du réseau vers le sud de la ville et Sundheim. Ayant habité Schubertstrasse dans le sud de Kehl pendant 5 ans, je peux vous assurer que j'aurais apprécié pouvoir prendre le tram pour aller à Strasbourg mais aussi pour aller dans le centre de Kehl ou à la gare.

### **Réponse du maître d'ouvrage CUS :**

L'actuelle ligne bus 21, exploitée à une fréquence de 11 minutes, est saturée, sa fréquentation ayant augmenté de 65 % entre 2007 et 2012.

#### ***Evolution de l'exploitation de la ligne bus 21 entre 2001 et 2013 :***

***2001 : 1 300 voyages/jour en 2001***

***2007 : 2 000 voyages/jour en 2007***

***2012 : 3 200 voyages/jour en 2012***

***2013 : 4 900 voyages/jour en 2013***

L'exploitant CTS a d'ailleurs décidé d'en porter la fréquence à 9 minutes dès la rentrée de septembre 2013. Néanmoins, à court terme, cette ligne de bus ne sera plus en mesure de répondre aux besoins en déplacements de l'Est strasbourgeois qui fait déjà l'objet de développements urbains à ce jour. Son remplacement par une ligne de tramway le long de l'avenue du Rhin n'aurait répondu que partiellement aux enjeux de desserte à long terme. C'est pourquoi le tracé a été adapté en fonction des projets d'urbanisation des secteurs du Môle de

la Citadelle, Starlette et Coopérative. Par ailleurs, ce projet est conçu pour permettre une extension future vers la Mairie de Kehl.

A l'évidence, la question de ce citoyen kehlois porte plus sur la future extension de la ligne tram D depuis la station "Kehl Bahnhof" jusqu'à "Kehl Rathaus". Cette extension se fera sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Kehl, la CUS n'ayant pas compétence sur le territoire allemand. Il est néanmoins précisé que cette observation sera transmise par les services de la CUS à ceux de la Ville de Kehl qui pourra y répondre lors des études techniques et des procédures d'instruction des autorisations administratives allemandes. La CUS précise également que le dossier d'enquête publique, en particulier la pièce H (évaluation socio-économique) démontre que la réalisation effective du tronçon Kehl/Gare – Kehl/Mairie ne conditionne pas la réalisation de l'extension depuis "Aristide Briand" jusqu'à la gare de Kehl, même si elle l'améliorerait sensiblement (TRI=15%, cf. page 256 du volume 1 du dossier d'enquête publique).

### **Observation / Question 3.1.6 :**

*M. A. Guerber Honsellstr.8 - 77694 Kehl (Courriel 3)*

Rectification du courriel 2 dans lequel j'émettais la possibilité de scinder la double voie de tram au sortir du pont traversant le Rhin. Toutefois, le tram circulant comme les automobiles sur la voie de droite, le plan que je vous avais envoyé en pièce jointe était erroné.

Il y a peu de probabilité que les voyageurs arrivant de Strasbourg, ne décident de s'arrêter à la gare de Kehl pour y prendre un train. S'arrêter au milieu de la Strassburgerstrasse pose deux problèmes. Celui de la sécurité des piétons et l'impact sur le trafic automobile lié à la mise en place de feux tricolores.

Aussi, il me semble que s'il était envisagé que les voies du tram pouvaient être séparées en arrivant sur le territoire de Kehl, il serait intéressant de faire emprunter la Hauptstrasse au tram en provenance de Strasbourg pour qu'il puisse s'arrêter au cœur du plateau piétonnier sur la place du marché "Am Markt". Il continuerait ensuite en ligne droite vers la mairie (Rathaus) qui serait le terminus (provisoire).

Depuis la station Rathaus, les Kehlois résidant dans un rayon suffisamment proche de la mairie de Kehl, pourrait alors emprunter le tram depuis ce terminus afin de se rendre à la gare via la Grossherzog Friedrichstrasse et la station Am Läger.

Réduite à une seule voie ferrée le tram pourrait en outre emprunter la rue "Am Läger" ce qui permettrait de déplacer la station éponyme au plus près du City Center de Kehl et du futur bâtiment à vocation culturelle qui sera prochainement réalisé dans l'ancienne école Tulla. Ce parcours réduirait en outre la distance parcourue par la voie de tram au sol et serait plus en adéquation avec les attentes des usagers.

Toujours réduite à un seul de sens de circulation, la voie unique de tram réemprunterait ensuite la B28 pour arriver directement sur le parvis de la gare ce qui éviterait les problèmes de sécurité pour les piétons posés par une station au milieu de la B28 et réduirait la distance pédestre avec les équipements.

La voie filerait ensuite de nouveau vers le Rhin afin d'emprunter le nouveau pont créé où elle rejoindrait la voie de circulation inverse.

L'arrivée du tram doit être pensée à la fois pour les échanges entre les deux villes voisines mais aussi pour faciliter la circulation à l'intérieur même de la ville de Kehl. Faire circuler à Kehl deux voies de tram parallèles en direction du carrefour Grossherzog-Friedrichstrasse / Strassburger-Strasse, me semble ne répondre ni aux voyageurs venant de Strasbourg ni à ceux circulant à l'intérieur même de Kehl.

### Réponse du maître d'ouvrage CUS :

La réponse est sensiblement identique à la question précédente. L'extension de la ligne de tram depuis la gare de Kehl jusqu'à la Mairie se fera sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Kehl, la CUS n'ayant pas compétence sur le territoire allemand. Il est néanmoins précisé que cette observation sera transmise par les services de la CUS à ceux de la Ville de Kehl qui pourra y répondre lors des études techniques et des procédures d'instruction des autorisations administratives allemandes.

Concernant le terminus provisoire à la gare de Kehl, celui-ci a été conçu sur le terre-plein central de la B28 en raison du futur prolongement vers la Mairie de Kehl. En effet, une implantation de l'infrastructure tramway sur le parvis de la gare de Kehl aurait nécessité, dans le cadre de l'extension vers la Mairie, une restructuration complète de la gare routière et l'acquisition-démolition de l'hôtel situé en bordure Nord de la B28. Il a semblé opportun pour la Ville de Kehl de préserver ces deux équipements importants.

La CUS précise également que le dossier d'enquête publique, en particulier la pièce H (évaluation socio-économique) démontre que la réalisation effective du tronçon Kehl/Gare – Kehl/Mairie ne conditionne pas la réalisation de l'extension depuis "Aristide Briand" jusqu'à la gare de Kehl, même si elle l'améliorerait sensiblement (TRI=15%, cf. page 256 du volume 1 du dossier d'enquête publique).

### Observation / Question 3.1.7 :

*Mme Anne SCHUMAN Conseillère municipale et communautaire (lettre n° 2)*

Rappel du bilan des deux concertations. Le nouveau tracé arrêté en avril 2011 s'inscrit à contrario du tracé initial. Il a donc pour fondement les urbanisations prévues par le schéma directeur des 2 Rives à des horizons lointains.

Dénonce l'absence d'information portant sur des éléments de comparaison relatifs :

- aux caractéristiques des aménagements de l'infrastructure tram et de l'espace public ainsi que des ouvrages d'art,
- aux coûts des aménagements (différence entre les deux solutions),
- aux impacts des aménagements en matière d'environnement ou de plan de circulation,
- au service rendu à la mise en service et aussi à court, moyen et long terme,
- à l'acquisition de la maîtrise foncière.

Dénonce des omissions constatées dans le dossier d'enquête :

- évaluation de la population supplémentaire desservie par le tracé initial,
- absence de comparaison des impacts des solutions en terme environnementaux, paysagers, urbanistique etc...

Dénonce, dans le dossier d'enquête, de nombreuses affirmations non démontrées :

- création de nombreux conflits de circulation (à quels endroits ?)
- complexité de l'insertion au carrefour des Routes du Rhin et du Petit Rhin,
- ambiance non sereine pour l'implantation des circulations douces,
- mauvaise qualité de l'ambiance paysagère,
- démolition plus importante que dans la deuxième solution.

Autres carences de comparaisons :

- coût de réaménagement du Pont de l'Europe et le coût du nouveau franchissement proposé,
- le coût et la nécessité - ou non - d'aménagement de la rue du Péage,
- le coût de tous les honoraires,
- le coût du franchissement inférieur des voies ferrées fret du Port Autonome,
- les coûts de franchissement du bassin Vauban,
- le lézard des murailles n'est cité dans la notice explicative que pour dossier initial.

L'opération de rehaussement de la ligne HT n'est pas incluse dans le programme.

En conséquence, demande au président de la commission de solliciter la CUS afin que le public puisse disposer du dossier d'avant projet relatif au tracé initial réalisé par le groupement GETAS en 2009/2010.

Réponse du maître d'ouvrage CUS :

**1. Concernant les éléments de comparaison relatifs aux deux solutions de tracés (tracé 1- "avenue du Rhin et tracé 2- "Citadelle") :**

- **Le contexte** dans lequel s'inscrit le projet, notamment la volonté de la Collectivité d'urbaniser les sites du Môle de la Citadelle, Starlette et Coopérative, ainsi que de restructurer et densifier le quartier du Port du Rhin, est détaillé en page 97 et suivantes de la notice explicative du projet (pièce D).
- **La justification du corridor d'insertion d'une part, et du tracé retenu par le maître d'ouvrage, d'autre part,** sont également décrits en page 112 de cette même pièce. Ainsi, à l'issue de l'analyse multicritères, en particulier au regard du potentiel de desserte, des contraintes d'insertion, des coûts d'exploitation, des contraintes circulatoires, de la desserte piétonne et cyclable, de l'insertion paysagère (à l'horizon de l'urbanisation) et des enjeux environnementaux, le maître d'ouvrage a retenu le tracé "Citadelle". Le tableau inséré en réponse à la question 4.1 de la Commission d'enquête reprend l'analyse comparative des deux tracés "1-Avenue du Rhin" et "2-Citadelle".
- **Ce n'est qu'à l'issue du choix du tracé retenu par le maître d'ouvrage au regard de l'analyse multicritères que les impacts du projet sur le site sont analysés.** Cette analyse est rassemblée dans la pièce I (étude d'impact) du dossier d'enquête publique.

Aussi, l'objet de l'étude d'impact n'est pas d'analyser en détail les impacts des solutions écartées par le maître d'ouvrage.

- **Les potentiels de desserte des deux solutions de tracés (tracé 1-"avenue du Rhin" et tracé 2-"Citadelle")** sont analysés comparativement à la situation actuelle dans les pièces D (notice explicative) et I (étude d'impact) du dossier d'enquête publique, faisant référence aux études de définition du projet menée par le bureau d'étude TTK en 2008-2009 d'une part, et aux études d'avant-projet menées par le groupement de maîtrise d'œuvre GETAS-PETER en 2010-2011 d'autre part. Les informations suivantes peuvent être apportées :

		<b>Court terme (mise en service tram)</b>	<b>Long terme (urbanisation)</b>
<b>Extension de la ligne tram D jusqu'au terminus Kehl <u>Bahnhof</u></b> <i>Source : étude de définition (TTK 2010)</i>			
	<b>Tracé 1 (RN4)</b>	11 230	19 450
	<b>Tracé 2 (Starlette-Citadelle)</b>	11 460	24 020
<b>Extension de la ligne tram D jusqu'au terminus Kehl <u>Bahnhof</u></b> <i>Source : étude d'avant-projet (GETAS-PETER 2012)</i>			
	<b>Tracé 2 (Starlette-Citadelle)</b>	13 300	19 500
<b>Extension de la ligne tram D jusqu'au terminus Kehl <u>Rathaus</u></b> <i>Source : étude d'avant-projet (GETAS-PETER 2012)</i>			
	<b>Tracé 2 (Starlette-Citadelle)</b>	18 200	30 900

- **Sur la problématique d'imbrication des trois opérations d'aménagement (tramway, rue du Péage, ZAC), une clarification semble devoir être apportée à la commission d'enquête.**

La ZAC "Deux Rives" ne relève pas du même "programme de travaux" que l'extension Est de la ligne tram D au sens de l'article R.122-5 12° du Code de l'environnement. Les travaux n'ont ni la même finalité, ni le même calendrier, ni la même substance, ni le même emplacement précis ni enfin le même mode de réalisation. L'étude d'impact n'avait donc pas à faire l'objet d'une appréciation précise des impacts de la ZAC.

La ZAC ne relève pas non plus, dès lors qu'elle n'a pas encore fait l'objet d'une étude d'impact propre, des "autres projets connus" au sens de l'article R. 122-5 4° du Code de l'environnement. L'étude d'impact n'avait donc pas à analyser les effets cumulés du projet d'extension de la ligne de tram avec les constructions qui seront réalisées dans le cadre de la ZAC.

Pour autant, le dossier d'enquête publique ne passe pas sous silence cette opération future. Compte tenu des synergies entre ces projets, les constructions qui seront réalisées à moyen terme aux abords de la ligne sont évoquées aux pages 229 et suivantes de la pièce I (étude d'impact) du dossier d'enquête publique.

A l'inverse, les travaux de réaménagement rue du Péage et l'extension de la ligne de tram s'analysent comme un "programme de travaux dont la réalisation est échelonnée dans le temps" au sens de l'article R. 122-5 12° du Code de l'environnement. C'est la raison pour laquelle la CUS a présenté dans ce dossier d'enquête publique une appréciation des impacts généraux du réaménagement de la rue du Péage (pages 2017 et suivantes de

l'étude d'impact) ; cela, bien qu'il soit prévu prochainement une enquête publique spécifique pour ces travaux.

## **2. Concernant les éléments de coûts du projet tram retenu par le maître d'ouvrage :**

**La pièce G (appréciation sommaire des dépenses) du dossier d'enquête publique comporte l'ensemble des dépenses du projet détaillées par postes, en particulier :**

- le coût des études,
- le coût de tous les ouvrages, y compris du franchissement inférieur des voies ferrées du Port autonome de Strasbourg,
- le coût du rehaussement de la ligne électrique "haute tension".

**Le coût de l'opération n°2 (réaménagement de la rue du Péage)** est mentionné dans le chapitre dédié à la présentation du programme dans l'étude d'impact (pièce I du dossier d'enquête publique). Celui-ci est estimé à 16 M€HT (valeur décembre 2012) au stade des études préliminaires.

## **3. Concernant la préservation du lézard des murailles :**

Le lézard des murailles, comme toutes les espèces animales présentes sur le site et plus particulièrement sur la zone de chantier et sur le futur tracé du prolongement de la ligne D du tram, fait l'objet d'une attention particulière. Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets du projet sur la faune (en particulier sur le lézard des murailles) sont détaillées en page 237 et suivantes de l'étude d'impact (pièce I du dossier d'enquête publique).

- En phase "travaux", les interventions sur le milieu naturel portant atteinte aux habitats de la faune et au dérangement des espèces seront minimisées par la délimitation des emprises du chantier, l'adaptation des travaux au calendrier biologique (hors période de reproduction), la mise en place de dispositifs de protection des habitats favorables et la vérification des arbres avant abattage.
- En phase "d'exploitation", les mesures favorables au lézard des murailles sont également détaillées dans l'étude d'impact du projet. Cette contrainte a d'ailleurs été intégrée dès la phase de conception du projet. Il est ainsi précisé en page 255 de l'étude d'impact que *"le bénéfice attendu est de conserver une disponibilité d'habitats pour le Lézard des murailles. Les expériences menées côté allemand dans le cadre de l'aménagement du franchissement du Rhin par la voie ferrée, prouvent qu'il est possible d'intégrer des éléments favorables à l'espèce dans les infrastructures urbaines. Des gabions, tas de sables, graviers, cailloux et blocs minéraux seront intégrés sur les accotements du nouveau pont franchissant le bassin Vauban et sur les talus du passage sous les voies ferrées du Port Autonome de Strasbourg. Ces aménagements sont pertinents tout au long du tracé avec une efficacité majorée dans les secteurs où l'espèce est déjà présente, dans les secteurs orientés au Sud et bien ensoleillés et dans les secteurs proches de zones de chasse. L'intégration des aménagements favorables au Lézard des murailles représente un coût d'environ 150 000€ HT"*.

**Observation / Question 3.1.8 :**

*Mme Anne SCHUMAN Conseillère municipale et communautaire (lettre n° 5)*

S'interroge sur la légalité de la procédure d'enquête publique mise en œuvre par la CUS qui n'est plus maître d'ouvrage de cette opération. Estime qu'il appartient donc à la CTS de porter cette procédure d'enquête.

S'interroge sur l'achèvement de la procédure Franco-allemande d'accord pour la réalisation d'un pont frontière sur le Rhin.

Estime nécessaire une comparaison objective des projets alternatifs. A ce titre, il apparaît indispensable que la commission d'enquête puisse apporter les éléments de réponse appropriés aux comparaisons légitimes des différentes solutions envisageables, sur la base de critères d'analyse comparatives identiques en prolongeant l'enquête.

Dénonce l'absence d'évaluation du programme d'ensemble dont relève l'opération tramway. Aussi, dans l'attente des éléments de réponse apportés par le maître d'ouvrage concernant l'évaluation économique et sociale du programme, demande une suspension de l'enquête.

Divers éléments de contexte justifiant un approfondissement des analyses et évaluations présentes dans le dossier d'enquête :

- déficit d'exploitation dans l'attente de l'urbanisation,
- caractéristiques techniques et financières de la ZAC ne sont pas connues à ce jour, de fait, elle n'a aucune existence juridique,
- l'adaptation au développement urbain du tracé 2 n'est pas démontrée,
- il paraît légitime de considérer qu'une partie des infrastructures (rue du Péage) soit imputé au bilan de la ZAC,
- contradiction entre les objectifs du tram (nécessaire à l'urbanisation) et le POS de Strasbourg qui interdit toute construction autre que des bâtiments industriels,
- présentations contradictoires dans le dossier d'enquête concernant les caractéristiques du Pont Vauban,
- les stations non ouvertes dans l'immédiat neutralisent l'intérêt du projet,
- les sols pollués à traiter vont renchérir les coûts de commercialisation des urbanisations,
- la non utilisation du Pont de l'Europe n'est pas démontré,
- le dossier d'enquête ne présente pas le coût total du programme,
- informations contradictoires concernant le potentiel de desserte.

Incertitudes quant à la réalisation effective du tronçon tram relevant de la ville de Kehl.

Propose d'établir des indicateurs de rentabilité des différentes solutions alternatives.

## **Réponse du maître d'ouvrage CUS :**

### **1. Concernant la légalité de la procédure d'enquête publique et la désignation du demandeur :**

La pièce A du dossier d'enquête publique relative à "la désignation du demandeur" fait une présentation volontairement synthétique et "grand public" des partenaires au projet, et notamment des motifs de l'intervention de la CUS.

Il convient de préciser que la Communauté urbaine de Strasbourg intervient au présent dossier d'enquête à plusieurs titres.

La CUS est tout d'abord l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains de personnes sur son territoire (AOT), au sens des dispositions de l'article L 5215-20-1, 6° du code général des collectivités territoriales. A ce titre, elle organise le transport public urbain et elle décide ou approuve la réalisation et la gestion des infrastructures, des ouvrages ou des équipements affectés aux transports urbains et leur mise à la disposition des usagers.

La CUS, responsable du service public de transports urbains, en sa qualité d'autorité délégante ou concédante, en application de l'article L 1411-1 du code général des collectivités territoriales, définit, dans la convention de concession du 27 décembre 1990 modifiée relative à la réalisation des infrastructures de transports en commun et à l'exploitation de l'ensemble du réseau urbain de transports urbains de la CUS, un partage de missions et de responsabilités avec la CTS, son concessionnaire.

Sauf stipulations contraires, la CUS assure aux termes de la concession et de son cahier des charges les missions de maîtrise d'ouvrage en première phase d'études jusqu'à la remise des études d'avant-projet (mission de conception, de définition des éléments du programme et de l'enveloppe financière) d'une part, et la conduite des procédures d'enquête publique aboutissant à la déclaration de projet de l'opération et le cas échéant à l'acte déclaratif d'utilité publique, d'autre part.

Il appartient ainsi à la CUS, en qualité d'autorité concédante ou expropriante, de mettre à la disposition de son concessionnaire les dépendances domaniales, les terrains et emprises concernées, notamment par la déclaration d'utilité publique relative aux projets de création ou d'extension de lignes de tramway.

La concession du 27 décembre 1990, et ses avenants successifs, confient, en particulier, à la CTS la poursuite des études, le financement, la réalisation, l'exécution, l'entretien des travaux, infrastructures et équipements ainsi que l'acquisition du matériel roulant et l'exploitation du service public de transport. Comme par le passé pour la première ligne de tramway ou la ligne B de tramway, la CUS n'a pas habilité expressément son concessionnaire, la CTS, à procéder aux acquisitions par voie d'expropriation des emprises nécessaires à la réalisation du projet.

C'est pourquoi, dans le cas présent, à divers titres, la CUS a sollicité de l'Etat l'engagement des procédures d'enquête publique préalable à la DUP des acquisitions et travaux nécessaires à l'extension Est de la ligne D vers Kehl/Bahnhof et emportant mise en compatibilité du POS de Strasbourg. Il est précisé en outre qu'aux termes de la directive 2011/92 UE du Parlement

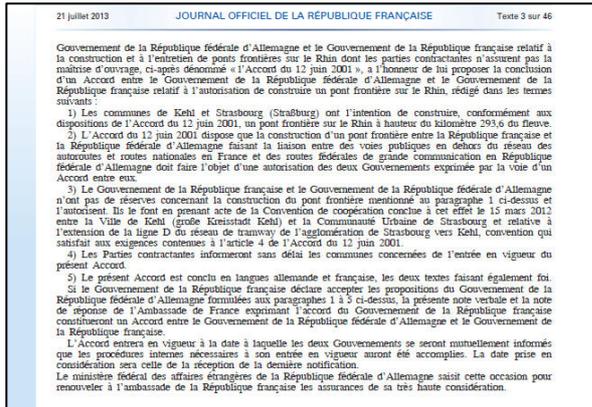
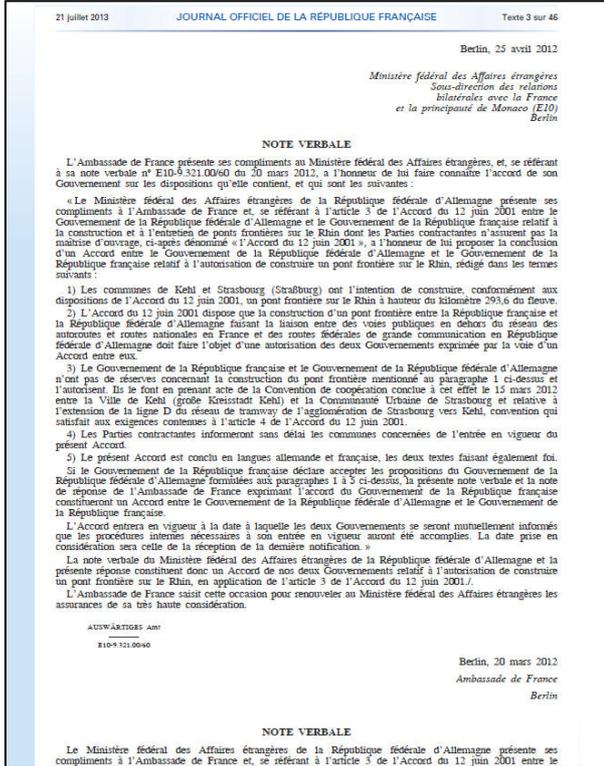
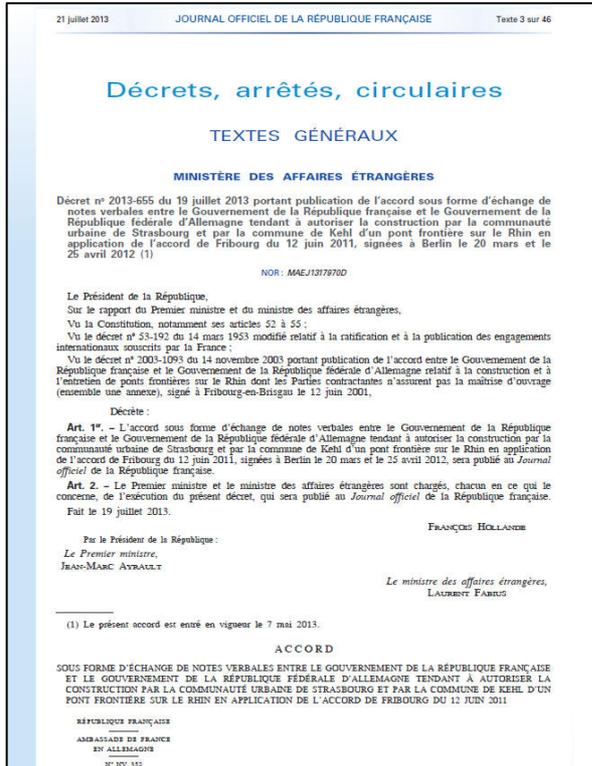
européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics ou privés sur l'environnement, transposée par le code de l'environnement, au sens de la directive, on entend par "maître d'ouvrage" soit l'auteur d'une demande d'autorisation concernant un projet privé soit l'autorité publique qui prend l'initiative à l'égard du projet.

Enfin, s'agissant d'un projet public de travaux ou d'aménagements ayant fait l'objet d'une enquête publique environnementale, c'est l'organe délibérant de la CUS, établissement public responsable du projet qui, en application de l'article L 126-1 du code de l'environnement, est appelé à se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée.

## **2. Concernant l'accord franco-allemand autorisant la réalisation d'un nouveau pont sur le Rhin :**

L'accord de Fribourg, conclu le 12 juin 2001 entre les gouvernements français et allemand, portant sur la construction de ponts-frontière sur le Rhin, permet aux collectivités territoriales d'assurer la maîtrise d'ouvrage de nouveaux ponts franchissant le Rhin dans la mesure où ils assurent la jonction entre des voies publiques et sous la réserve d'un accord formel simplifié entre Etats (échange de notes verbales). Il s'avère que ces échanges de notes verbales ont eu lieu entre les deux ministères des affaires étrangères concernés les 20 mars et 25 avril 2012. Les autorités allemandes ont également notifié leur accord à l'instrument d'approbation transmis par les autorités françaises en février 2013.

<p>Auswärtiges Amt</p> <p>Geschäftszeichen (bitte bei Antwort angeben): E10-9-321.006.0</p> <p>Verbalnote 14. JUNI 2013 COURRIER ARRIVEE</p> <p>Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Botschaft der Französischen Republik Folgendes mitzuteilen: Die Note der Botschaft der Französischen Republik Nr. 368 vom 17. April 2013 über die Erfüllung der innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten der Vereinbarung vom 20. März / 25. April 2012 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und Regierung der Französischen Republik über die Errichtung einer Grenzbrücke über den Rhein durch die Kreisstadt Kehl und die Stadtgemeinschaft Straßburg (Straßburg) in Anwendung des Freiburger Abkommens vom 12. Juni 2001 ist am 7. Mai 2013 beim Auswärtigen Amt eingegangen. Die Vereinbarung ist damit am 7. Mai 2013 in Kraft getreten.</p> <p>Das Auswärtige Amt benutzt diesen Anlass, die Botschaft der Französischen Republik erneut seiner ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.</p> <p>Berlin, 13. Juni 2013</p>  <p>An die Botschaft der Französischen Republik</p>	<p>Auswärtiges Amt</p> <p>Geschäftszeichen E10-9 321.006.0</p> <p>Le Ministère fédéral des Affaires étrangères présente ses compliments à l'Ambassade de la République Française en Allemagne et a l'honneur de lui faire savoir qu'il a reçu le 7 mai 2013 la note n° 368 de l'Ambassade de la République Française en date du 17 avril 2013, mentionnant que, sur le plan national, les conditions nécessaires à l'entrée en vigueur de l'accord du 20 mars et le 25 avril 2012 entre le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le gouvernement de la République Française concernant l'autorisation de construire un pont frontière sur le Rhin reliant les communauté urbaine de Strasbourg et la commune de Kehl sont remplies. Par conséquent, ledit accord est entré en vigueur le 7 mai 2013</p> <p>Le Ministère fédéral des affaires étrangères saisit cette occasion pour renouveler à l'Ambassade de France les assurances de sa haute considération.</p> <p>Berlin, le,</p> <p>Ambassade de France en Allemagne Pariser Platz 5 10117 Berlin</p>
--	---



Le dossier est donc complet et l'accord a été publié au Journal officiel de la République française le 21 juillet 2013.

Précision est également faite que l'enquête publique relative au projet d'extension de la ligne D du tramway vers la gare de Kehl est une enquête environnementale. L'accord en forme simplifiée des Etats était un préalable à l'intervention de l'acte déclaratif d'utilité publique et à l'engagement des travaux du pont sur le Rhin, mais pas au lancement de la procédure d'enquête publique de l'opération.

**3. Concernant la comparaison des projets alternatifs :**

Le contexte dans lequel s'inscrit le projet, notamment la volonté de la Collectivité d'urbaniser les sites du Môle de la Citadelle, Starlette et Coopérative, ainsi que de restructurer et densifier le quartier du Port du Rhin, est détaillé en page 97 et suivantes de la notice explicative du projet (pièce D). La justification du corridor d'insertion d'une part, et du tracé retenu par le maître d'ouvrage, d'autre part, sont également décrits en page 112 de cette même pièce. Ainsi, à l'issue de l'analyse multicritères, en particulier au regard du potentiel de desserte, des contraintes d'insertion, des coûts d'exploitation, des contraintes circulatoires, de la desserte piétonne et cyclable, de l'insertion paysagère (à l'horizon de l'urbanisation) et des enjeux environnementaux, le maître d'ouvrage a retenu le tracé "Citadelle".

Le choix du mode de transport est également justifié en page 108 et suivantes de la notice explicative (pièce D). L'analyse multicritères, notamment au regard de la capacité du mode et du respect de l'environnement, a conduit le maître d'ouvrage à écarter le mode BHNS.

Ainsi, la CUS considère que les différents modes de transports et les différents corridors d'insertion et tracés alternatifs ont été examinés par une analyse multicritères démontrant que la somme des avantages du prolongement de la ligne D sur fer est bien supérieure à la somme des inconvénients de prolongement de toute ligne de transport par tout autre mode. Le dossier d'enquête publique indique par ailleurs que la ligne tram F pourra être prolongée depuis la Place d'Islande et interconnectée à l'infrastructure tram D à la future station "Starcoop". Ce prolongement sera réalisé en fonction des besoins en déplacements engendrés par l'urbanisation du secteur.

#### **4. Concernant l'évaluation socio-économique du programme :**

Le Conseil de Communauté urbaine de Strasbourg réuni lors de sa séance du 24 février 2012 a pris *"en considération le programme d'ensemble du projet d'infrastructure et d'aménagement relatif aux extensions de la ligne tram D vers l'Est de l'agglomération strasbourgeoise et vers Kehl composé de 4 opérations d'infrastructures (tranches fonctionnelles). A savoir :*

- *Opération 1 – horizon "fin 2014/début 2015" : prolongement Est de la ligne tram D, sur 1,8 km depuis la station terminus actuelle "Aristide Briand" jusqu'au quartier du Port du Rhin,*
- *Opération 2 (transfrontalière) – horizon "2015" : prolongement Est de la ligne tram D, sur 0,92 km, depuis la station "Port du Rhin" jusqu'à la gare de Kehl,*
- *Opération 3 – horizon moyen terme : opération routière de raccordement de la Liaison interports - dans le prolongement Nord de la rue du Rhin Napoléon -, à la rue du Péage réaménagée pour écouler le trafic circulant actuellement sur la route du Petit Rhin,*
- *Opération 4 – horizon moyen/long terme : extension d'environ 1,3km sous la maîtrise d'ouvrage de la Ville de Kehl de l'infrastructure tram D entre Kehl/Bahnhof et Kehl/Rathaus".*

Le Conseil de Communauté urbaine de Strasbourg réuni lors de sa séance du 15 février 2013 a autorisé *"le Président ou son représentant à saisir l'ensemble des autorités compétentes, notamment M. le Préfet de la Région Alsace, Préfet du Bas-Rhin, en vue de la délivrance des autorisations administratives nécessaires à la réalisation du projet et notamment de la mise en œuvre des procédures d'enquête publique, environnementale et de mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Strasbourg, liées au projet d'extension Est de la ligne tram D entre la station terminus actuel "Aristide Briand" et la gare de Kehl (station Kehl-Bahnhof)".*

Entre ces deux délibérations (2012 et 2013), le maître d'ouvrage CUS a décidé de "fusionner" les opérations 1 (extension tram D depuis "Aristide Briand" jusqu'au Port du Rhin) et 2 (extension tram D depuis le Port du Rhin jusqu'à la gare de Kehl). En effet la concomitance des décisions politiques entre la CUS et la Ville de Kehl, l'obtention des subventions des partenaires Kehlois et la volonté des deux collectivités de maintenir la cohérence d'ensemble du projet, ont conduit la CUS à ne présenter qu'un projet tram à l'enquête publique jusqu'à la gare de Kehl. Cette décision permet par ailleurs une plus grande lisibilité du projet par les citoyens français et allemands.

L'opération n°4 (extension de l'infrastructure tram D entre Kehl/Bahnhof et Kehl/Rathaus) relève de la compétence de la Ville de Kehl et est placée sous la réglementation allemande. Le maître d'ouvrage CUS a donc proposé à l'enquête publique française l'opération n°1 d'extension Est de la ligne tram D, depuis la station terminus actuelle "Aristide Briand" jusqu'à la station terminus provisoire "Kehl Bahnhof". Cette opération n°1 mise à l'enquête publique, fait partie d'un programme d'ensemble intégrant en outre l'opération n°2 de réaménagement de la rue du Péage, cette dernière étant mise à l'enquête publique ultérieurement.

Même si le projet d'extension de la ligne D du tramway et le réaménagement de la rue du Péage sont deux projets différents par nature, ils sont néanmoins extrêmement liés techniquement (passage de la rue du Péage en dénivelé sous le tram) et dans les objectifs qu'ils poursuivent (urbanisation). C'est ce qui est apparu comme points essentiels lors de la 2<sup>ème</sup> phase de concertation publique en 2010.

**Ceci étant, sont soumis à évaluation socio-économique, les grands projets d'infrastructures de transports (article L. 1511-2 du code des transports).**

Le décret du 17 juillet 1984 énumère les catégories de projets soumis à évaluation en fonction de critères physiques, de seuils financiers ou par nature. Il en ressort que si les travaux d'extension de la ligne du tram D vers Kehl constituent, en eux mêmes et à eux seuls, un grand projet d'infrastructures de transports, il en va différemment du projet de réaménagement de la rue du Péage.

Le projet d'extension de la ligne de tramway est soumis à évaluation socio-économique à un double titre :

- il s'agit d'un projet d'infrastructures de transports dont le coût dépasse le seuil de 83,034 M€ visé au décret (article 2.3°) ;
- il s'agit d'un projet d'infrastructures de transports ferrés ou guidés, sous maîtrise d'ouvrage d'une collectivité soumis à étude d'impact (article 2.4°).

Le réaménagement de la rue du Péage ne correspond pas aux autres catégories d'opérations visées à l'article 2.1° (création de voies rapides à 2x2 voies d'une longueur supérieure à 25 km) ou 5° (projets de routes nouvelles d'une longueur supérieure à 15 km). Le montant de l'opération de 800 m linéaire environ s'établit à 16 M€HT (coût travaux, hors frais connexes). Les travaux de réalisation de la rue du Péage ne constituant pas en eux mêmes un "grand projet d'infrastructures de transports" au sens de l'article L 1511-2 du Code des transports et de son décret d'application, ils n'ont pas à être soumis à une étude socio-économique.

De plus, du fait de leur nature et de leurs conditions particulières d'exploitation, ces deux catégories d'ouvrages relevant de deux modes de transports très différenciés (opération n°1 : une infrastructure de transports guidés et opération n°2 une route nouvelle ou le réaménagement d'une route existante) ne peuvent être regardées comme constituant un seul et même projet d'infrastructures de transports. En effet, bien que mentionnés dans une même délibération et regroupés volontairement par la Collectivité dans un programme d'ensemble, dans un souci de meilleure cohérence, ces deux ouvrages n'en demeurent pas moins deux opérations distinctes, conçues parallèlement et ayant chacune sa finalité propre. Une simple proximité spatiale et temporelle ne saurait suffire à assimiler ces deux projets à un seul et

même projet d'infrastructures de transports. Ils peuvent, de surcroît, être construits et exploités indépendamment l'un de l'autre.

La finalité du projet d'extension de la ligne D du tramway est de faciliter les déplacements en transport en commun des habitants du quartier du Port du Rhin et de la ville de Kehl en Allemagne de et vers les pôles de centralité et les grands équipements de l'agglomération de Strasbourg, d'irriguer les futures urbanisation en "bulles" du secteur, l'organisation de la desserte des quartiers et leur accès se faisant selon un axe Est-Ouest, dans un souci de cohésion territoriale et sociale.

L'objet distinct de l'opération de voirie rue du Péage est le maintien des activités et échanges industriels et logistiques entre le Port Nord et le Port Sud, l'accueil des circulations lourdes et des flux de marchandises sur un axe ou couloir Nord-Sud, la desserte efficace des entreprises de la zone portuaire, la dissociation des activités nuisantes des futurs quartiers d'habitat, et accessoirement la simplification du fonctionnement des axes supports du tramway en évitant les cisaillements de circulations routières et ferrées.

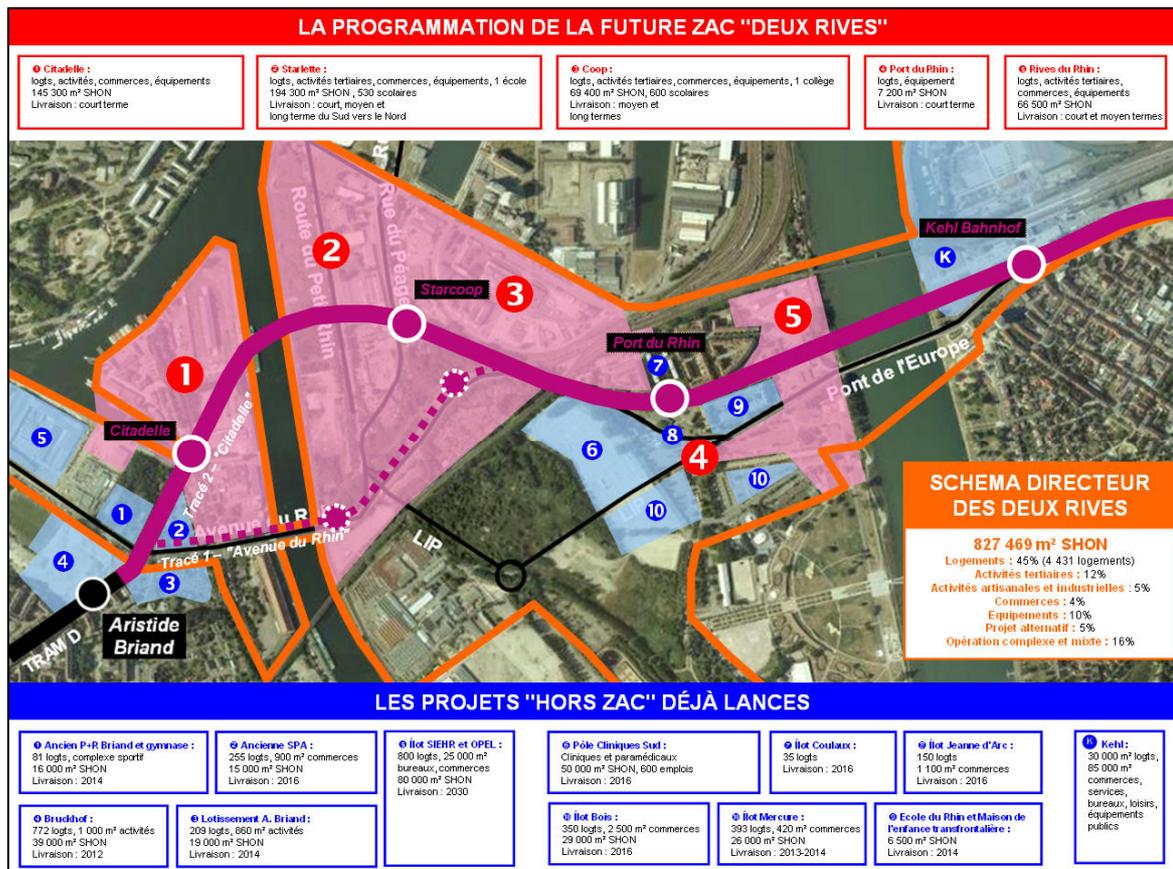
Le dossier d'enquête publique n'avait donc pas à comporter un dossier d'évaluation socio-économique du programme.

## **5. Concernant les points divers :**

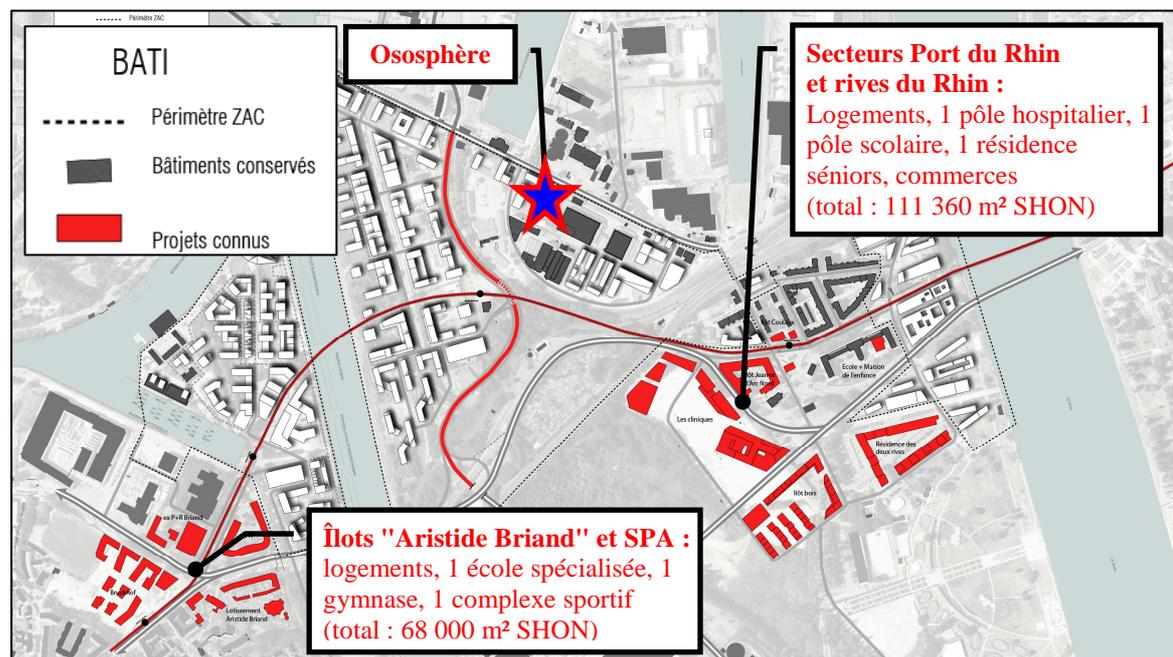
### **5.1 Le processus d'urbanisation, la création de la future ZAC "Deux Rives", sa mise en œuvre temporelle et la rentabilité immédiate et à terme du projet d'extension de la ligne tram D et sa compatibilité avec le POS de Strasbourg, sont des sujets étroitement liés.**

En préalable, il est rappelé que l'urbanisation du secteur Est de Strasbourg n'est pas exclusivement liée à la future ZAC "Deux Rives". En effet, de nombreux projets urbains situés dans le corridor de la future extension du tram voient actuellement le jour, le plan d'occupation des sols de Strasbourg autorisant d'ores et déjà la mise en œuvre de ces projets. Il s'agit entre autres :

- du secteur "Aristide Briand", autour du carrefour entre les avenues du Rhin et Aristide Briand : création de 972 logements et de près de 18 000 m<sup>2</sup> de bureaux, d'activités, de commerces et équipements,
- du secteur de la Coop, en particulier de l'ancien bâtiment d'embouteillage qui est utilisé par Ososphère (pratiques artistiques autour du numérique dans la ville) de manière récurrente,
- du quartier du Port du Rhin : construction de 393 logements et 420 m<sup>2</sup> de commerces, restructuration du groupe scolaire du Port du Rhin.

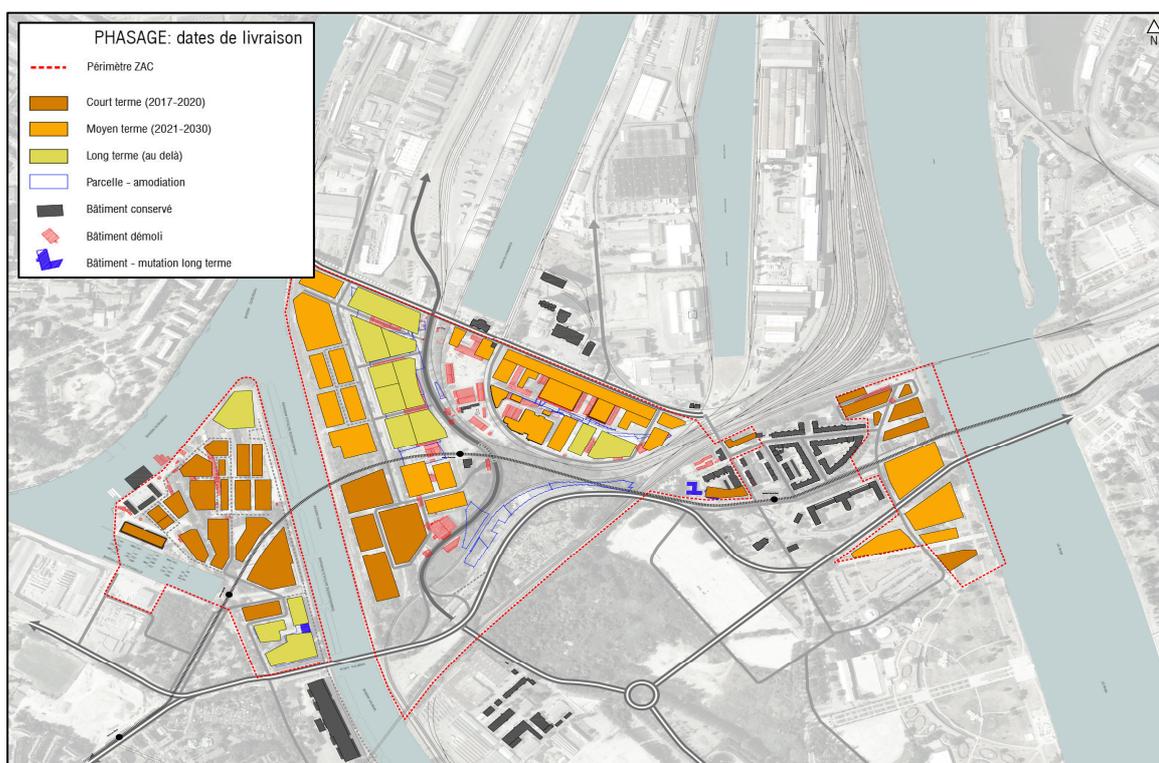


Parallèlement, le plan d'occupation des sols (POS) de Strasbourg fait l'objet d'une enquête publique du 17 juin au 19 juillet 2013 préalable à sa modification n°36 portant notamment sur le projet urbain des "Deux Rives", en particulier le site de la SPA et la Maison du fluvial (Môle de la Citadelle), le nouveau campus médical et paramédical, l'îlot "démonstrateur bois", la deuxième phase résidence des Deux Rives (quartier du Port du Rhin). Il est également précisé que le POS actuel permet d'ores et déjà l'urbanisation des rives du Rhin.



La carte précédente localise l'ensemble de ces projets "hors ZAC Deux Rives" qui justifient à eux seuls l'extension de la ligne D du tram. En effet, l'évaluation socio-économique du projet tram montre que le taux de rentabilité interne du projet à l'horizon 2016 s'élève à 7,1%, ce qui démontre un fort intérêt pour la collectivité.

La seconde étape que met en œuvre la Collectivité actuellement et qui justifie le tracé retenu par le Môle de la Citadelle et le site Starlette, est la création de la ZAC "Deux Rives" sur les secteurs du Môle de la Citadelle, Starlette, Coopérative, le quartier du Port du Rhin et les rives du Rhin. La carte ci-dessous montre le périmètre de cette future ZAC et les différents horizons de livraison.



Le Conseil de Communauté urbaine de Strasbourg du 29 septembre 2011, dans une délibération relative au Schéma Directeur Deux-Rives a :

- pris "en considération la mise à l'étude de l'opération d'aménagement du Secteur des Deux Rives, compris entre le bassin de la Citadelle et quartier du Port du Rhin jusqu'en rive Ouest du Rhin, sous forme notamment d'une ou plusieurs ZAC" ;
- institué "un périmètre de sauvegarde permettant le cas-échéant d'opposer un sursis à statuer aux demandes d'autorisation d'occuper ou d'utiliser les sols, délimité par les terrains concernés par l'opération" ;
- approuvé "les objectifs publics poursuivis dans le cadre de l'opération d'aménagement du Secteur des Deux Rives :
  - l'ouverture de l'agglomération sur le Rhin visant à lui conférer un statut de métropole transfrontalière,
  - le développement d'une stratégie urbaine et économique aidant à la reconversion et à la valorisation de ces secteurs d'étude, y compris ceux

*relevant des activités portuaires et industrielles, tout en favorisant l'implantation de nouveaux programmes mixtes,*

- le renforcement de l'attractivité de ces secteurs en améliorant leur desserte en transports en commun tout en agissant sur le trafic automobile,*
- le développement d'une mixité sociale, économique et fonctionnelle, permettant également de réinsérer dans la dynamique d'agglomération, le quartier d'habitat social du Port du Rhin, aujourd'hui isolé et marginalisé,*
- la valorisation des espaces naturels et des espaces situés à proximité des bassins et du Rhin,*
- la création et valorisation des espaces publics de qualité, dont ceux situés à proximité des futures stations de tramway,*
- une insertion urbaine respectueuse de l'environnement et du paysage".*

Le Conseil de Communauté urbaine de Strasbourg du 24 février 2012 (même séance que l'approbation de l'avant-projet tramway) a :

- approuvé *"le lancement par la Communauté urbaine de Strasbourg d'une concertation préalable à la création de la ZAC Deux Rives",*
- décidé le *"lancement des études préalables à la création d'une ZAC multi-sites sur le secteur Deux Rives, dont la mise à l'étude de l'opération d'aménagement a été prise en considération par délibération du Conseil communautaire du 29 septembre 2011",*
- décidé *"le lancement de la consultation pour la réalisation des études de faisabilité conformément au Code des marchés publics pour la création d'une SPL ou SPLA".*

Ladite concertation préalable à la création de la ZAC "Deux Rives" est programmée pour octobre-novembre 2013. Une délibération portant sur la création de la future Société Publique Locale (SPL) sera proposé au Conseil de Communauté urbaine d'octobre 2013 et une délibération portant sur la création de la ZAC Deux Rives sera proposé au Conseil de Communauté urbaine de décembre 2013, suite à la concertation publique.

Enfin, le maître d'ouvrage CUS précise que la réforme du Grenelle de l'environnement n'impose pas une connexité entre le projet d'urbanisation par la ZAC et la réalisation d'infrastructures de transport. Dans le cas présent, le projet de transport précède l'urbanisation du secteur Est de Strasbourg, comme ont pu le faire d'autres agglomérations françaises récemment. C'est le cas à Bordeaux où l'implantation d'une ligne de tramway sur les quais a souligné la volonté politique d'ouvrir la ville sur son fleuve, qui constitue un axe du projet urbain de la ville, même si elle est, pour l'instant, de faible d'importance en termes de population desservie.

**5.2 Concernant les observations relatives au financement du projet de réaménagement de la rue du Péage,** le maître d'ouvrage CUS précise que l'objet de la présente enquête publique porte sur le projet de l'extension de la ligne D du tramway vers la gare de Kehl. L'opération n°2 du programme (réaménagement de la rue du Péage) sera mise à l'enquête publique ultérieurement (automne 2013). Les observations relatives à l'opération n°2 pourront être transmises à la Commission d'enquête publique qui sera désignée à cet effet.

**5.3 La future passerelle dédiée au tramway, aux cyclistes et aux piétons franchissant le bassin Vauban** et reliant les sites du Môle de la Citadelle et Starlette aura les caractéristiques techniques suivantes :

- Longueur hors rampes : 160m en une seule travée,

- Largeur utile : 13m,
- Tirant d'air : 9m,
- Hauteur totale de l'arche : 30m,
- Hauteur depuis les berges : 5m,
- Pente : maximum 4% afin de conserver l'accessibilité PMR.

Ces éléments sont mentionnés dans la pièce F du dossier d'enquête publique (caractéristiques des ouvrages les plus importants), en page 170. Il est précisé que cet ouvrage ne franchit pas la route du Petit Rhin ; en effet, celle-ci sera traversée "à niveau" par la future plate-forme tramway. La circulation sera régulée par feux à ce carrefour.

**5.4 Le traitement des terres excavées par le projet tramway**, dont certaines d'entre elles sont polluées, a été inscrit au budget du projet tram. L'objet de la présente enquête publique portant sur le projet de l'extension de la ligne D du tramway vers la gare de Kehl, les observations relatives au projet de la future ZAC "Deux Rives", y compris celles concernant le traitement des terres excavées de celle-ci, pourront être prises en compte dans le cadre de la concertation publique organisée en octobre-novembre 2013 et dans le cadre de la procédure de mise à disposition de l'étude d'impact du dossier de création de la ZAC "Deux Rives", organisées par la Communauté urbaine de Strasbourg, et préalables à la création de cette ZAC multisites.

**5.5 L'ensemble des solutions de franchissement du Rhin** ont été étudiées et reportées dans la notice explicative (pièce D, page 121 et suivantes) du dossier d'enquête publique. La question de l'utilisation du pont de l'Europe a été étudiée par le groupement de bureaux d'études SEMALY, SERUE, PTV, TTK en janvier 2001. Cette étude, commandée par la CUS et la Ville de Kehl et ayant fait l'objet d'un cofinancement européen par le programme INTERREG et intitulée *"étude préliminaire du développement du réseau des transports en commun en site propre de l'agglomération Strasbourg/Kehl et connexion avec les réseaux régionaux"*, a approfondi les différentes possibilités de franchissement du Rhin et a conclu de la manière suivante (page 7) : *"il n'est pas possible d'utiliser le pont de l'Europe qui doit conserver une capacité routière suffisante. En effet, sa structure imposerait une pose de voie collée, incompatible avec une quelconque mixité avec le trafic routier. En outre, cette structure interdit toute reprise légère de l'ouvrage pour s'adapter au tramway (renforcement, élargissement)"*.

Cette même étude, à propos de l'emprunt du pont ferroviaire pour franchir le Rhin concluait de la manière suivante : *"il n'est pas possible d'utiliser le pont ferroviaire du fait des caractéristiques ferroviaires (voie, électrification...) incompatibles avec celles du tramway. Il est donc nécessaire de construire un nouveau pont"*.

**5.6 Le coût total du programme (opération 1 et opération 2)** est reporté dans la pièce G du dossier d'enquête publique (appréciation sommaire des dépenses). Celui-ci est estimé à 111,32 M€HT (valeur 2010).

**5.7 Les potentiels de desserte des deux solutions de tracés (tracé 1-"avenue du Rhin" et tracé 2-"Citadelle")** sont analysés comparativement à la situation actuelle dans les pièces D (notice explicative) et I (étude d'impact) du dossier d'enquête publique, faisant référence aux études de définition du projet menée par le bureau d'étude TTK en 2008-2009 d'une part, et aux études d'avant-projet menées par le groupement de maîtrise d'œuvre GETAS-PETER en 2010-2011 d'autre part. Les informations suivantes peuvent être apportées :

		<b>Court terme (mise en service tram)</b>	<b>Long terme (urbanisation)</b>
<b>Extension de la ligne tram D jusqu'au terminus Kehl <u>Bahnhof</u></b> <i>Source : étude de définition (TTK 2010)</i>			
	<b>Tracé 1 (RN4)</b>	11 230	19 450
	<b>Tracé 2 (Starlette-Citadelle)</b>	11 460	24 020
<b>Extension de la ligne tram D jusqu'au terminus Kehl <u>Bahnhof</u></b> <i>Source : étude d'avant-projet (GETAS-PETER 2012)</i>			
	<b>Tracé 2 (Starlette-Citadelle)</b>	13 300	19 500
<b>Extension de la ligne tram D jusqu'au terminus Kehl <u>Rathaus</u></b> <i>Source : étude d'avant-projet (GETAS-PETER 2012)</i>			
	<b>Tracé 2 (Starlette-Citadelle)</b>	18 200	30 900

**5.8 Le tronçon d'extension de la ligne tram D entre la gare de Kehl et la Mairie de Kehl** sera réalisé sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Kehl, la CUS n'ayant pas compétence sur le territoire allemand. Le dossier d'enquête publique, en particulier la pièce H (évaluation socio-économique, page 256 du volume 1) démontre que la rentabilité à la gare de Kehl est satisfaisante (TRI=7,1%). En terme de rentabilité, la réalisation effective du tronçon Kehl/Gare-Kehl/Mairie ne conditionne pas la réalisation de l'extension depuis "Aristide Briand" jusqu'à la gare de Kehl, même si elle l'améliorerait sensiblement (TRI=15%, cf. page 256 du volume 1 du dossier d'enquête publique).

**5.9 Sur la problématique d'imbrication des trois opérations d'aménagement (tramway, rue du Péage, ZAC), une clarification semble devoir être apportée à la commission d'enquête.**

La ZAC "Deux Rives" ne relève pas du même "programme de travaux" que l'extension Est de la ligne tram D au sens de l'article R.122-5 12° du Code de l'environnement. Les travaux n'ont ni la même finalité, ni le même calendrier, ni la même substance, ni le même emplacement précis ni enfin le même mode de réalisation. L'étude d'impact n'avait donc pas à faire l'objet d'une appréciation précise des impacts de la ZAC.

La ZAC ne relève pas non plus, dès lors qu'elle n'a pas encore fait l'objet d'une étude d'impact propre, des "autres projets connus" au sens de l'article R. 122-5 4° du Code de l'environnement. L'étude d'impact n'avait donc pas à analyser les effets cumulés du projet d'extension de la ligne de tram avec les constructions qui seront réalisées dans le cadre de la ZAC.

Pour autant, le dossier d'enquête publique ne passe pas sous silence cette opération future. Compte tenu des synergies entre ces projets, les constructions qui seront réalisées à moyen terme aux abords de la ligne sont évoquées aux pages 229 et suivantes de la pièce I (étude d'impact) du dossier d'enquête publique.

A l'inverse, les travaux de réaménagement rue du Péage et l'extension de la ligne de tram s'analysent comme un "programme de travaux dont la réalisation est échelonnée dans le temps" au sens de l'article R. 122-5 12° du Code de l'environnement. C'est la raison pour laquelle la CUS a présenté dans ce dossier d'enquête publique une appréciation des impacts généraux du réaménagement de la rue du Péage (pages 2017 et suivantes de l'étude d'impact) ; cela, bien qu'il soit prévu prochainement une enquête publique spécifique pour ces travaux.

### **Observation / Question 3.1.9 :**

*Mme Fabienne KELLER Conseillère municipale et communautaire Sénatrice du Bas-Rhin (lette n° 6)*

Résolument favorable à une liaison tramway entre Strasbourg et Kehl, mais défavorable au tracé retenu.

Alerte la commission sur les points suivants :

- Un nouveau Pont CHURCHILL qui se contente de relier un archipel "d'îlots d'habitation",
  - le tracé retenu est inefficace en termes d'urbanisation et de construction de futurs espaces de vie durables,
  - le tracé retenu ne permet pas d'ouvrir les futurs quartiers les uns sur les autres et de créer du lien et de la cohérence urbaine,
  - la construction d'un viaduc qui coupera le terrain Starlette en deux sans le desservir, constituera une cicatrice et une entrave urbaine.
- Un tracé aux surcoûts inutiles et déraisonnables aux regards du bon emploi des deniers publics,
- Un projet qui engagera durablement notre agglomération et mérite la plus grande transparence,
- Deux tracés alternatifs respectueux de l'urbanisation du secteur et sobres en dépense publique,
- Le dossier d'enquête ne présente pas au public les variantes de tracé et se limite à comparer les corridors de desserte,
- Le maître d'ouvrage a amélioré artificiellement les performances de l'étude socio-économique du tracé retenu en n'incluant pas les coûts des aménagements de la rue du Péage.

### **Réponse du maître d'ouvrage CUS :**

Le maître d'ouvrage CUS prend acte de cet avis favorable à une liaison tramway entre Strasbourg et Kehl.

#### **1. Concernant le tracé retenu par le maître d'ouvrage :**

Le contexte dans lequel s'inscrit le projet, notamment la volonté de la Collectivité d'urbaniser les sites du Môle de la Citadelle, Starlette et Coopérative, ainsi que de restructurer et densifier le quartier du Port du Rhin, est détaillé en page 97 et suivantes de la notice explicative du projet (pièce D). La justification du corridor d'insertion d'une part, et du tracé retenu par le maître d'ouvrage, d'autre part, sont également décrits en page 112 de cette même pièce. Ainsi,

à l'issue de l'analyse multicritère, en particulier au regard du potentiel de desserte, des contraintes d'insertion, des coûts d'exploitation, des contraintes circulatoires, de la desserte piétonne et cyclable, de l'insertion paysagère (à l'horizon de l'urbanisation) et des enjeux environnementaux, le maître d'ouvrage a retenu le tracé "Citadelle". Le tableau inséré en réponse à la question 4.1 de la Commission d'enquête reprend l'analyse comparative des deux tracés "1-Avenue du Rhin" et "2-Citadelle".

Ainsi, la CUS considère que les différents modes de transports et les différents corridors d'insertion et tracés alternatifs ont été examinés par une analyse multicritères démontrant que la somme des avantages du prolongement de la ligne D sur fer est bien supérieure à la somme des inconvénients de prolongement de toute ligne de transport par tout autre mode.

## **2. Concernant la nouvelle passerelle dédiée au tramway, aux cyclistes et aux piétons franchissant le bassin Vauban :**

**La future passerelle dédiée au tramway, aux cyclistes et aux piétons franchissant le bassin Vauban** et reliant les sites du Môle de la Citadelle et Starlette aura les caractéristiques techniques suivantes :



- Longueur hors rampes : 160m en une seule travée,
- Largeur utile : 13m,
- Tirant d'air : 9m,
- Hauteur totale de l'arche : 30m,
- Hauteur depuis les berges : 5m,
- Pente : maximum 4% afin de conserver l'accessibilité PMR.

Ces éléments sont mentionnés dans la pièce F du dossier d'enquête publique (caractéristiques des ouvrages les plus importants), page 170. Il est précisé que cet ouvrage ne franchit pas la route du Petit Rhin ; en effet, celle-ci sera traversée "à niveau" par la future plate-forme tramway. La circulation sera régulée par feux à ce carrefour.

La construction de cette passerelle permettra de relier les sites du Môle de la Citadelle et de Starlette par un ouvrage entièrement dédié aux modes de transports dits "propres". L'urbanisation de part et d'autre sera conçue en cohérence avec cet ouvrage dans le cadre de la future ZAC "Deux Rives", lui conférant ainsi un rôle de trait d'union entre les deux futurs quartiers. L'intégration paysagère de l'ouvrage sera ainsi cohérente. Il sera par exemple possible d'avoir des entrées directes par l'ouvrage, pour les immeubles les plus proches, et des entrées par les berges, ce qui facilitera l'utilisation des transports en commun et des modes actifs.

**A titre de comparaison, l'ancien viaduc Churchill** était une conception routière des années 1960 ce qui est très différent d'une passerelle dédiée au tramway, aux piétons et aux cyclistes. Ses caractéristiques techniques étaient les suivantes :



- Franchissement successif d'un bassin, de terrains, de deux routes (d'où l'appellation de viaduc),
- Longueur hors rampes de 400m,
- Largeur de 20m,
- Tirant d'air : 12m,
- Hauteur depuis les berges : 7,5m,
- Pente : 6%.

### **Observation / Question 3.1.10 :**

*M. François GIORDANI - Président de l'Association des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise (registre CUS)*

- L'association se félicite de l'aménagement des pistes cyclables et trottoir suffisamment dimensionnés de façon à éviter tout risque de conflit.
- Elle adhère au tracé qui est en cohérence avec le projet urbain des Deux Rives.
- Elle s'interroge et demande des compléments d'information sur les deux fréquences prévues :
  - 8 minutes jusqu'à la station "Port du Rhin",
  - 12 minutes jusqu'à la station "Kehl Bahnhof".
- Elle propose un prolongement de la ligne de bus n° 2 jusqu'à l'auberge de jeunesse du Jardin des Deux Rives.
- Elle demande une tarification unique quel que soit le mode de transport (tram, bus, TER) au sein de la CUS et à Kehl.

### **Réponse du maître d'ouvrage CUS :**

#### **1. Le maître d'ouvrage CUS prend acte de cet avis favorable concernant :**

- **le tracé retenu** par le maître d'ouvrage conçu en cohérence avec le projet urbain des Deux Rives,
- **le dimensionnement des espaces publics**, en particuliers des trottoirs et des pistes cyclables.

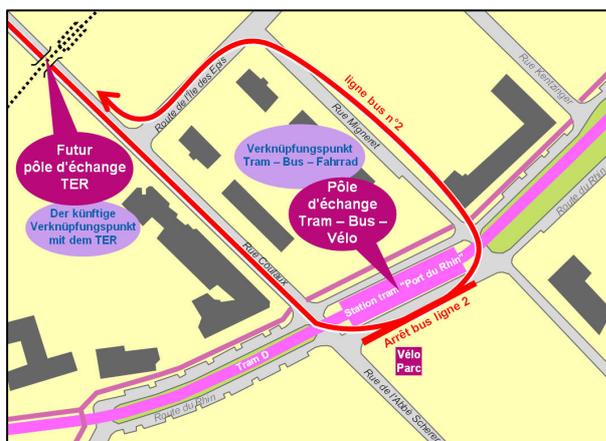
**2. S'agissant des fréquences de desserte au Port du Rhin et à la gare de Kehl**, les études "transports collectifs" menées par le groupement de maîtrise d'œuvre GETAS-PETER ont montré qu'à l'horizon de mise en service (2016) une fréquence de desserte du quartier du Port

du Rhin à 8 minutes répondrait à la demande en transport en commun de ce quartier, ainsi que la mise en place de services partiels à la gare de Kehl (fréquence de 12 min) serait un juste équilibre entre :

- une desserte de qualité répondant à l'objectif d'un bon report modal,
- un coût acceptable pour la Ville de Kehl prenant en charge le coût d'exploitation de la ligne tram à partir de la future station "Port du Rhin".

Ces différences de fréquences seront techniquement possible par la création d'une 3<sup>ème</sup> voie de retournement implantée après la future station tram "Port du Rhin", avant la rampe du futur pont sur le Rhin. Il est précisé que de façon analogue au projet d'extensions Ouest de la ligne tram A, les fréquences de dessertes du Port du Rhin et de la Ville de Kehl pourront être ajustées par l'exploitant en fonctions des besoins réels après la mise en service.

### 3. S'agissant du futur terminus de la ligne bus n°2, les études "transports collectifs",



menées par le groupement de maîtrise d'œuvre GETAS-PETER, ont préconisé l'organisation d'un pôle d'échange multimodal à la future station tram "Port du Rhin". Dans un premier temps, il est envisagé un terminus de la ligne bus n°2 à ce pôle d'échange, les bus effectuant leur trajet "retour" par la rue Migneret. Néanmoins, en fonction des besoins constatés après la mise en service, la possibilité est conservée de prolonger la ligne bus n°2 jusqu'à l'auberge de jeunesse en empruntant la rue de l'Abbé Scherer le long de la place de l'Hippodrome.

### 4. S'agissant de la tarification unique entre la CUS et la Ville de Kehl, celle-ci est déjà effective concernant le réseau tram-bus de la CUS (ligne bus transfrontalière 21). Le dispositif sera reconduit à la mise en service de l'extension de la ligne D vers la gare de Kehl. Il est enfin précisé que la question relative à la tarification TER est de la compétence de la Région Alsace.

#### **Observation / Question 3.1.11 :**

M. Roland NIKLAUS (registre CUS)

- Projet cohérent dans l'ensemble pour la desserte du Port du Rhin.
- Difficile d'oublier ce qui avait été dit et publié pour "déconstruire les 900 m du viaduc Churchill... simple similitude au-dessus du terrain Starlette.
- Revoir la répartition des stations vu les distances à parcourir à pieds. Il faudrait créer une station Starlette proche du viaduc et une station ancienne Coop pour être au plus près des emplois - habitations - services à venir. Que des réservations soient mises en ouvre pour être réalisées ultérieurement.

- Opportunité tram-train : Strasbourg- Offenburg. Ménager future connexion devant la Gare de Kehl vers Appenweiser. Pouvoir être exploité avec du matériel Tram Allemand (idem Karlsruhe 15000 V/750V) cela éviterait une troisième tension en l'occurrence 2500V SNCF, et serai conforme au discours de M. le Maire Roland RIES.
- Mesures conservatoires : prévoir des gabarits Tram de 2,65 m. Pour mémoire, EUROTRAM et CITADIS : gabarit largeur de 2,40 m.

### Réponse du maître d'ouvrage CUS :

Le maître d'ouvrage CUS prend acte de cet avis favorable concernant la desserte du Port du Rhin.

### 1. Concernant la nouvelle passerelle dédiée au tramway, aux cyclistes et aux piétons franchissant le bassin Vauban :

**La future passerelle dédiée au tramway, aux cyclistes et aux piétons franchissant le bassin Vauban** et reliant les sites du Môle de la Citadelle et Starlette aura les caractéristiques techniques suivantes :



- Longueur hors rampes : 160m en une seule travée,
- Largeur utile : 13m,
- Tirant d'air : 9m,
- Hauteur totale de l'arche : 30m,
- Hauteur depuis les berges : 5m,
- Pente : maximum 4% afin de conserver l'accessibilité PMR.

Ces éléments sont mentionnés dans la pièce F du dossier d'enquête publique (caractéristiques des ouvrages les plus importants), page 170. Il est précisé que cet ouvrage ne franchit pas la route du Petit Rhin ; en effet, celle-ci sera traversée "à niveau" par la future plate-forme tramway. La circulation sera régulée par feux à ce carrefour.

La construction de cette passerelle permettra de relier les sites du Môle de la Citadelle et de Starlette par un ouvrage entièrement dédié aux modes de transports dits "propres". L'urbanisation de part et d'autre sera conçue en cohérence avec cet ouvrage dans le cadre de la future ZAC "Deux Rives", lui conférant ainsi un rôle de trait d'union entre les deux futurs quartiers. L'intégration paysagère de l'ouvrage sera ainsi cohérente. Les immeubles les plus proches des ouvrages seront dotés d'entrées directes donnant sur l'espace public emprunté par le tram. L'accès par les berges sera également organisé ce qui facilitera l'utilisation des transports en commun, et des modes actifs.

**A titre de comparaison, l'ancien viaduc Churchill** était une conception routière des années 60 ce qui est très différent d'une passerelle dédiée au tramway, aux piétons et aux cyclistes.

Ses caractéristiques techniques étaient les suivantes :

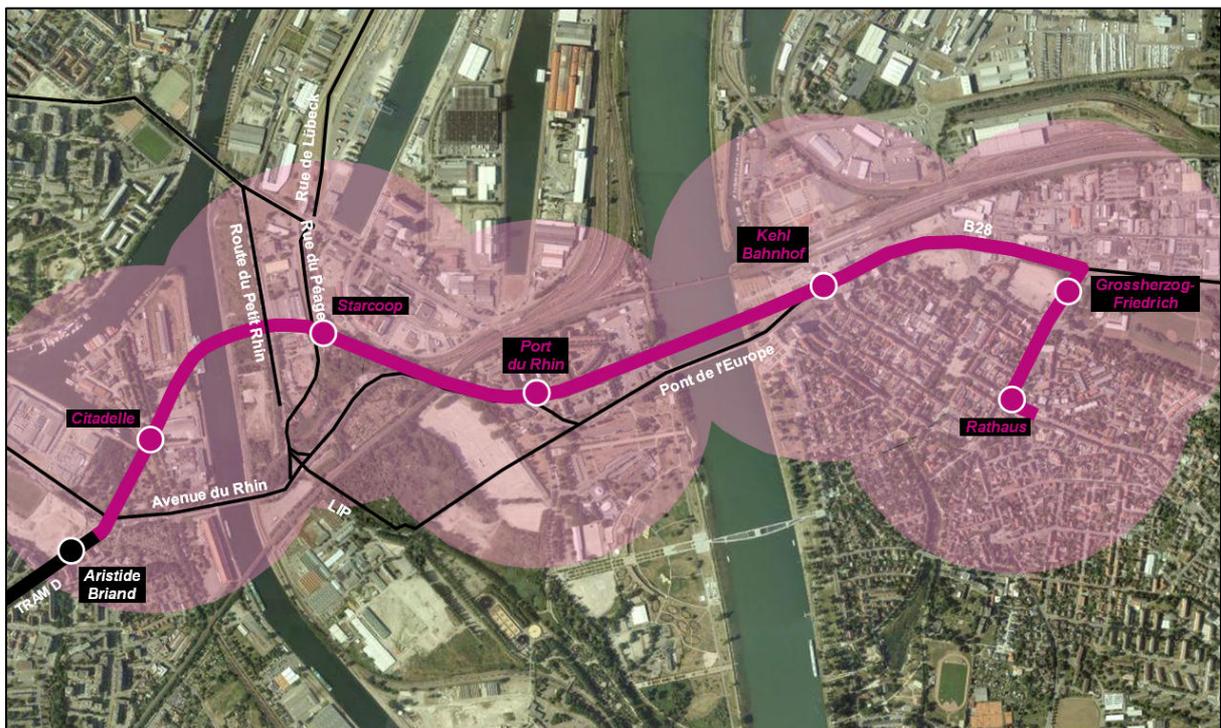


- Franchissement successif d'un bassin, de terrains, de deux routes (d'où l'appellation de viaduc),
- Longueur hors rampes de 400m,
- Largeur de 20m,
- Tirant d'air : 12m,
- Hauteur depuis les berges : 7,5m,
- Pente : 6%.

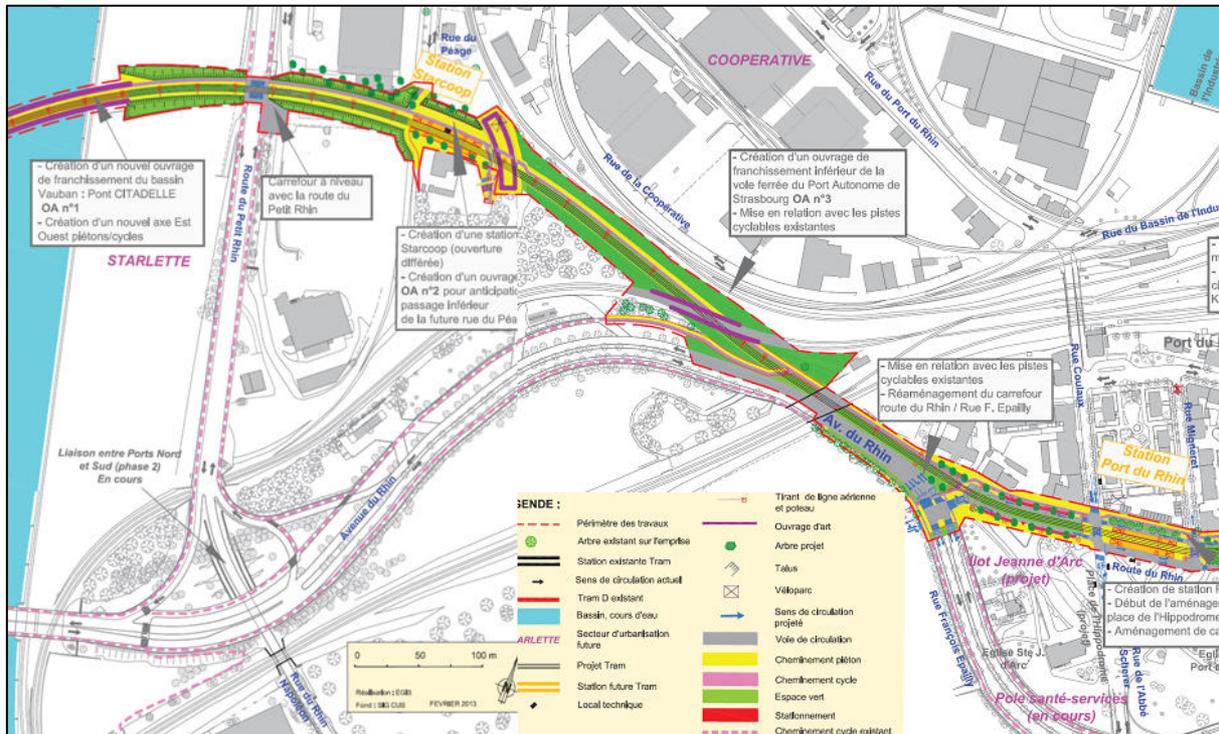
## 2. Concernant la répartition des futures stations tram le long de l'extension de la ligne D:

Les propositions programmatiques et fonctionnelles du Schéma Directeur d'urbanisme des Deux Rives, approuvés le 15 avril 2011 par le Conseil de Communauté urbaine de Strasbourg, reposent sur le principe de desserte de chacune des "bulles" par une station tramway. Le Môle de la Citadelle est ainsi desservi par une station, le quartier du Port du Rhin également. Il a en revanche été souhaité de mutualiser la desserte des sites Starlette et Coopérative par la création d'une seule station tramway, pour plusieurs raisons :

- En terme de desserte, l'intégralité des sites Starlette et Coopérative est située dans un rayon de 500m autour de la future station tram "Starcoop" telle qu'elle est implantée dans le projet mis à l'enquête publique,



- Le déplacement de la future station tram "Starcoop" vers l'Ouest (plus près du site Starlette) ne permettrait pour autant pas l'implantation d'une station supplémentaire près du site Coopérative. En effet, les voies ferrées du Port autonome de Strasbourg devant être franchies en dénivelé, la future plate-forme tram devra commencer à "plonger" dès le franchissement de la rue du Péage réaménagée. Ainsi, aucune station ne peut être créée sur le tronçon rue du Péage – pont Desaix, le tram circulant dans une trémie qui lui est dédiée, ainsi qu'aux cyclistes et aux piétons.



### **3. Concernant la compatibilité du projet d'extension de la ligne D du tram avec le projet tram-train :**

Le maître d'ouvrage CUS précise à ce sujet que l'infrastructure tram D est conçue pour être compatible avec le projet tram-train depuis la future station "Starcoop" jusqu'au terminus "Gare de Kehl", y compris le futur pont sur le Rhin. Les gabarits tram sur ce tronçon seront donc de 2,65m, compatibles avec une éventuelle extension future de la ligne tram F (conçue également au gabarit tram-train) depuis la Place d'Islande et son interconnexion à la ligne D à la future station "Starcoop".

#### **Observation / Question 3.1.12 :**

*M. Gilles HUGUET Président de l'Association "Piéton 67" et Président de l'Association des Résidents et Amis de Neudorf (registre CUS)*

- Très favorable au projet et que le tracé retenu desserve "par avance" les futurs secteurs à urbaniser et que la ligne 21 soit remplacée par le tram.

### Réponse du maître d'ouvrage CUS :

Le maître d'ouvrage CUS prend acte de cet avis très favorable concernant le tracé retenu par le maître d'ouvrage, anticipant les urbanisations futures.

#### **Observation / Question 3.1.13 :**

*M. Gilles HUGUET Président de l'Association "Piéton 67" (registre CUS)*

*Mme Florence LECOMTE Présidente de "Garten/Jardin" (registre CUS)*

- Approuve le principe des cheminements piétons/cyclistes. Souhaite cependant qu'ils soient physiquement distincts, en particulier au niveau des franchissements du Bassin Vauban et du Rhin pour éviter tout conflit (piétons/cyclistes).
- Demande que le prolongement vers le centre de Kehl se fasse le plus rapidement possible.

### Réponse du maître d'ouvrage CUS :

Le maître d'ouvrage CUS prend acte de cet avis favorable concernant les cheminements piétons-cycles. Ceux-ci seront réalisés conformément à la réglementation.

Le maître d'ouvrage CUS prend acte du souhait de prolongement de l'infrastructure tram jusqu'au centre Ville de Kehl et ne manquera pas d'en informer ses partenaires Kehlois.

#### **Observation / Question 3.1.14 :**

*M. Gilles HUGUET Président de l'Association "Piéton 67" (registre CUS)*

- Demande la mise en place de bancs publics sur les tronçons des franchissements du Bassin Vauban et du Rhin.
- Demande des cheminements piétons bien aménagés entre la station Port du Rhin et le Jardin des deux Rives, d'une part par la rue Jean Monnet, et d'autre part par la berge du Rhin, tous deux permettant de ne pas franchir à niveau l'avenue du Pont du Rhin.

### Réponse du maître d'ouvrage CUS :

Les futurs ouvrages franchissant le bassin Vauban et le Rhin seront dédiés au tramway, aux cyclistes et aux piétons. Néanmoins, les cheminements piétons-cycles seront également conçus pour être empruntés par les véhicules de secours, en cas de besoin. Ceux-ci doivent donc être libres de tout obstacle afin d'assurer l'accessibilité des secours en cas d'urgences.

Le projet tram prévoit la réalisation de cheminements cycles et piétons confortables dans le corridor aménagé, sur l'ensemble du tracé depuis "Aristide Briand" et jusqu'à la gare de Kehl. Le projet mis à l'enquête publique comporte un plan général des travaux (pièce E du dossier d'enquête publique) qui constitue le périmètre aménagé au-delà duquel la future déclaration d'utilité publique ne sera pas applicable. Ainsi, l'amélioration des cheminements piétons entre la station Port du Rhin et le Jardin des Deux Rives, d'une part par la rue Jean Monnet, et d'autre part par la berge du Rhin, n'est pas envisagée dans le cadre du projet tramway. Néanmoins, cette volonté sera relayée dans le cadre des études relatives à la futures ZAC "Deux Rives" et dans les différents éléments de programmation d'aménagements d'espaces publics de la CUS et de la Ville de Strasbourg.

**Observation / Question 3.1.15 :**

*Mme Florence LECOMTE Présidente de "Garten/Jardin" (registre CUS)*

Demande la construction d'une passerelle entre le môle Citadelle et le parc Citadelle permettant d'avoir un bon itinéraire cyclable entre le Jardin des deux Rives et le parc Citadelle.

**Réponse du maître d'ouvrage CUS :**

Le projet tram prévoit la réalisation de cheminements cycles et piétons confortables dans le corridor aménagé, sur l'ensemble du tracé depuis "Aristide Briand" et jusqu'à la gare de Kehl. Le projet mis à l'enquête publique comporte un plan général des travaux (pièce E du dossier d'enquête publique) qui constitue le périmètre aménagé au-delà duquel la future déclaration d'utilité publique ne sera pas applicable. Ainsi, la construction d'une passerelle entre le môle Citadelle et le parc Citadelle n'est pas envisagée dans le cadre du projet tramway. Néanmoins, cette volonté sera relayée dans le cadre des études relatives à la futures ZAC "Deux Rives" et dans les différents de programmation d'aménagements d'espaces publics de la CUS et de la Ville de Strasbourg.

**Observation / Question 3.1.16 :**

*Monsieur Frédéric LE JEHAN (courriel 3)*

Le projet soumis à l'enquête publique souffre de trois discordances majeures dans ses implications en lien avec la densité urbaine, le réseau de transport futur comme au regard de ses coûts.

**Inversion des priorités en termes de densité urbaine :**

La zone du Port du Rhin reste certes riche en emplois, mais bien peu peuplée (1300 habitants). Il est évidemment paradoxal de lancer l'extension alors que d'autres secteurs beaucoup plus denses de l'agglomération demeurent peu ou mal desservis.

La collectivité ne dispose pas de la maîtrise foncière de l'ensemble des "bulles" et leur éventuelle urbanisation dépend d'opérations non encore lancées pour la plupart. Il faudra peut être 10 ou 20 ans, avant que toutes ces bulles ne se remplissent.

**Oubli du futur tram-train susceptible d'être prolongé un jour de la place d'Islande (actuel terminus de la ligne F construit dans cet optique) vers Kehl et Offenburg**  
Moyennant un rebranchement de ce tramway vers sur la voie ferrée Strasbourg - Kehl dans le secteur du Port du Rhin, les synergies et complémentarités possibles avec ce tram-train apparaissent totalement négligées dans les choix proposés par cette présente extension.

Le simple principe d'un prolongement direct futur du tram train sur la rue du Port du Rhin garantirait une desserte excellente à terme de la "bulle Coop" comme du nord de la "bulle Starlette", ce qui rendrait inutile le coûteux déport de la ligne D jusque vers le site de l'improbable station Starcoop.

**Inconséquence des surcoûts : le détournement dispendieux vers le nord du tracé de l'extension initialement programmé le long de l'axe Pont Vauban / Route du Rhin entre Neudorf et le quartier du Port du Rhin.**

Le choix de déporter vers le nord cette ligne D moyennant une grande courbe que justifierait la théorie des "bulles d'urbanisation future" se traduit d'abord par un brusque renchérissement du projet et par la réalisation d'ouvrages d'art longs et complexes qu'un renforcement du Pont Vauban beaucoup plus court permettait d'éviter. Le nouveau tracé 2 s'avère plus cher de 20 M€ HT pour l'investissement auxquels s'ajouteront 300 K€ de dépense récurrente en fonctionnement.

La CUS a de plus justifié son choix via des arguments douteux tel qu'un "paysage sans attrait" le long de l'ex-RN4 (tracé 1 rejeté).

Aucune réflexion ne porte sur l'implantation des constructions industrielles existantes au sein desdites bulles que l'axe de la nouvelle ligne ignore tout simplement, aucune autre solution que leur démolition pure et simple n'étant envisagée à l'exception remarquable du cas de la "Villa Fischer". Les talus et autres dénivelés sur les abords de ligne D que le nouveau tracé 2 impose n'apparaissent pas davantage.

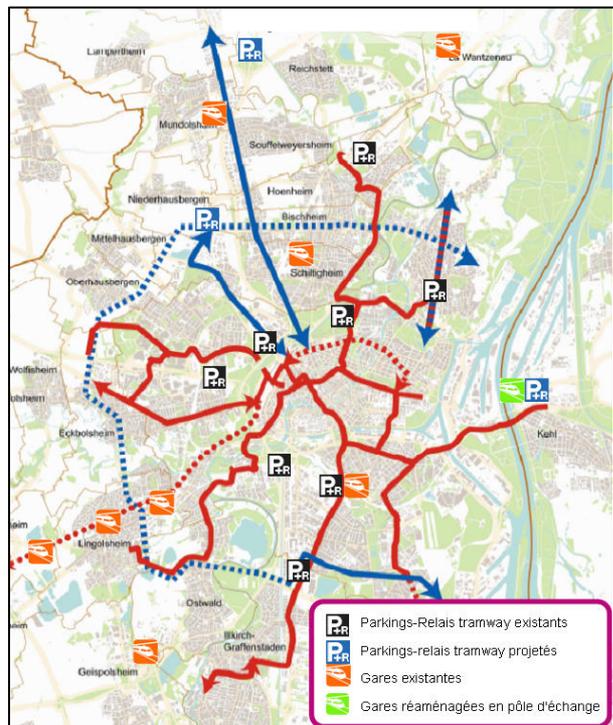
En ces périodes d'argent public rare et de pression fiscale élevée, il serait bien plus sage de s'en tenir au tracé 1 Pont Vauban / Route du Rhin bien moins coûteux.

Le tracé d'origine offrirait l'opportunité économique de mutualiser la réalisation d'une station sur le Pont Vauban en desservant un site supplémentaire d'urbanisation future, celui du Rhin Napoléon.

**Ces trois faiblesses du projet n'empêchent pas en soi la réalisation de l'extension, mais militent fortement pour le choix du tracé initialement prévu (tracé 1 "Avenue du Rhin"), plus modeste, plus prudent, et aussi à terme plus cohérent dans le développement futur du tram-train comme dans la continuité des espaces à réaménager.**

## Réponse du maître d'ouvrage CUS :

### 1. Concernant le choix de l'extension de la ligne tram D vers Kehl :



Le maître d'ouvrage n'oppose pas entre eux les différents secteurs de Strasbourg ou de la CUS. Les projets de développement du réseau de transport en commun "lourd" du PTU (périmètre des transports urbains) de Strasbourg figurent, d'une part, au volet "transport" du Schéma de Cohérence Territorial de la Région de Strasbourg (SCoTERS) approuvé le 1<sup>er</sup> juin 2006, et d'autre part, dans le Schéma Directeur des Transports Collectifs à l'horizon 2025 approuvé le 25 juin 2010.

Le SCoTERS opposable évoque l'extension du tram vers Kehl :

*"A l'intérieur de la Communauté urbaine de Strasbourg, le réseau de tramway sera étendu et maillé, afin de mieux desservir l'espace métropolitain. Il pourra à terme être prolongé vers la ville de Kehl"*

(SCoTERS, DOG, p. 31).

*"Le réseau de tramway desservant l'espace métropolitain sera étendu ; les lignes seront prolongées vers Lingolsheim, le Neuhof, la Robertsau, Eckbolsheim, Ostwald et seront mises en correspondance ; le réseau sera également renforcé en direction de Kehl"* (SCoTERS, DOG, p. 49).

A titre d'exemple, les deux étapes de concertations publiques relatives à l'extension de la ligne tram D vers Kehl ont été organisées en 2009 et 2010, dans la même temporalité que la concertation relative à l'extension de la ligne tram A vers les quartiers Ouest de HautePierre et des Poteries. Plus récemment, la concertation relative à la desserte des secteurs Nord et Ouest a conduit à la collectivité à se prononcer sur le choix d'un mode de transport et d'un tracé. Enfin, le 28 juin 2013, le Conseil de Communauté urbaine de Strasbourg a approuvé le bilan de la concertation relative à l'extension de la ligne tram E vers le centre de la Robertsau.

### 2. Concernant la possibilité du mode tram-train :

Le choix du mode de transport par le maître d'ouvrage est justifié en page 108 et suivantes de la notice explicative (pièce D). L'analyse multicritères, notamment au regard du tracé, ne desservant pas le Môle de la Citadelle, et des contraintes techniques fortes (matériel roulant, voie ferrée, ligne aérienne électrique), a conduit le maître d'ouvrage à écarter le mode tram-train.

Le maître d'ouvrage CUS précise néanmoins que l'infrastructure tram D est conçue pour être compatible avec le projet tram-train depuis la future station "Starcoop" jusqu'au terminus

"Gare de Kehl", y compris le futur pont sur le Rhin. Les gabarits tram sur ce tronçon seront donc de 2,65m, compatibles avec une éventuelle extension future de la ligne tram F (conçue également au gabarit tram-train) depuis la Place d'Islande et son interconnexion à la ligne D à la future station "Starcoop".

### **3. Concernant le coût du projet retenu par le maître d'ouvrage :**

Le contexte dans lequel s'inscrit le projet, notamment la volonté de la Collectivité d'urbaniser les sites du Môle de la Citadelle, Starlette et Coopérative, ainsi que de restructurer et densifier le quartier du Port du Rhin, est détaillé en page 97 et suivantes de la notice explicative du projet (pièce D). La justification du corridor d'insertion d'une part, et du tracé retenu par le maître d'ouvrage, d'autre part, sont également décrits en page 112 de cette même pièce. Ainsi, à l'issue de l'analyse multicritères, en particulier au regard du potentiel de desserte, des contraintes d'insertion, des coûts d'exploitation, des contraintes circulatoires, de la desserte piétonne et cyclable, de l'insertion paysagère (à l'horizon de l'urbanisation) et des enjeux environnementaux, le maître d'ouvrage a retenu le tracé "Citadelle".

L'idée qui consiste à penser qu'une économie substantielle aurait pu être réalisée en empruntant le pont Vauban existant est inexacte. Le pont Vauban supporte actuellement la circulation de poids-lourds et d'automobiles sur 4 voies à hauteur de 31 000 véhicules par jour. Implanter une plate-forme tramway sur ce pont existant, outre les renforcements de structures nécessaires, aurait nécessité la suppression à minima de 2 voies de circulation automobile, ce qui n'est pas envisageable. Aussi, si le maître d'ouvrage avait retenu le tracé 1 – "avenue du Rhin", le projet tram aurait nécessité la construction d'un nouveau pont dédié au tramway accolé au pont Vauban existant. Ce nouveau pont aurait eu des caractéristiques techniques (longueur, portée, largeur utile) similaire à la passerelle envisagée entre les sites Starlette et Môle de la Citadelle.

Quant à la longueur d'infrastructure, il est précisé dans la pièce D du dossier d'enquête publique que le tracé 1 – "avenue du Rhin" est plus court de 100m par rapport au tracé 2 – "Citadelle" retenu par le maître d'ouvrage. Au regard des apports en termes de qualité de desserte des futures urbanisations, il a semblé que cette différence de longueur, entraînant un léger surcoût d'exploitation, n'était pas à la hauteur des enjeux urbains actuels et à venir.

#### **Observation / Question 3.1.17 :**

*Monsieur Robert BAUER 16, rue Foch 67000 Strasbourg (Courriel 5)*

Souligne le travail préparatoire considérable effectué pour les besoins de l'enquête. Relève toutefois des erreurs grossières (Avenue des Vosges, au lieu de, Avenue de la Forêt Noire). Regrette également le peu d'intérêt porté par le public à l'enquête.

Porte une préférence au présent projet par rapport à celui présenté en 2009 et 2010 et approuve l'emplacement judicieux des stations.

Compte tenu de l'absence d'urbanisation actuelle des secteurs Citadelle et Starlette, une ligne de tramway pour desservir 1400 habitants ne se justifie en aucune façon. Koenigshoffen avec plus de 20.000 habitants à proximité immédiate du centre ville n'est pas desservi par un tram.

Le prolongement jusqu'à Kehl nécessite la construction d'un pont dont le coût de 25,1 M€ représente à lui seul 28% du coût des infrastructures de 89,6M. Le signal politique est fort et la nécessité d'approfondir les relations franco allemandes est vitale.

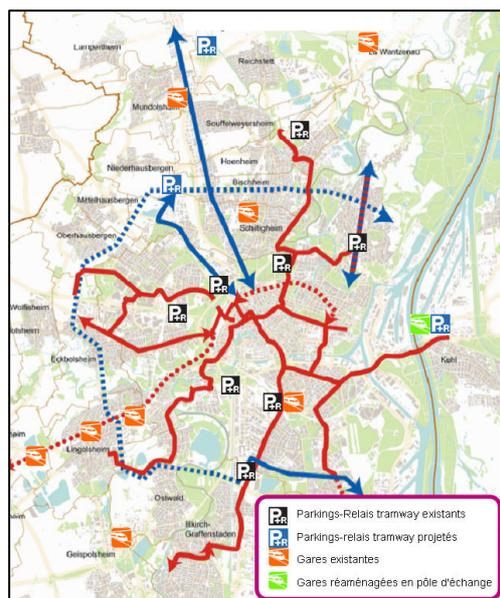
Néanmoins, au regard de la différence socio-économique entre les deux pays frontaliers, la main-d'œuvre et la consommation françaises se déplaceront vers l'Allemagne. Le contribuable français est le dindon de la farce. Il finance une infrastructure qui va augmenter les recettes fiscales et sociales coté allemand.

En conclusion pour la desserte jusqu'au Port du Rhin le projet est prématuré et pour la desserte vers Kehl il faudrait une participation substantielle des commerçants allemands.

### Réponse du maître d'ouvrage CUS :

#### 1. Le maître d'ouvrage CUS prend acte de l'avis favorable à :

- l'évolution du projet constaté depuis 2009,
- l'emplacement des futures stations tramway,
- la nécessité d'approfondir les relations franco-allemandes.



2. Par ailleurs, le maître d'ouvrage précise qu'il n'oppose pas entre eux les différents secteurs de Strasbourg ou de la CUS. Les projets de développement du réseau de transport en commun "lourd" du PTU (périmètre des transports urbains) figurent, d'une part, au volet "transport" du Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg (SCoTERS) approuvé le 1<sup>er</sup> juin 2006, et d'autre part, dans le Schéma Directeur des Transports Collectifs à l'horizon 2025 approuvé le 25 juin 2010.

Le SCoTERS opposable évoque l'extension du tram vers Kehl :

*"A l'intérieur de la Communauté urbaine de Strasbourg, le réseau de tramway sera étendu et maillé, afin de mieux desservir l'espace*

*métropolitain. Il pourra à terme être prolongé vers la ville de Kehl"* (SCoTERS, DOG, p. 31).  
*"Le réseau de tramway desservant l'espace métropolitain sera étendu ; les lignes seront prolongées vers Lingolsheim, le Neuhof, la Robertsau, Eckbolsheim, Ostwald et seront mises en correspondance ; le réseau sera également renforcé en direction de Kehl"* (SCoTERS, DOG, p. 49).

A titre d'exemple, les deux étapes de concertations publiques relatives à l'extension de la ligne tram D vers Kehl ont été organisées en 2009 et 2010, dans la même temporalité que la concertation relative à l'extension de la ligne tram A vers les quartiers Ouest de HautePierre et des Poteries. Plus récemment, la concertation relative à la desserte des secteurs Nord et Ouest a conduit à la collectivité à se prononcer sur le choix d'un mode de transport et d'un tracé. Enfin, le 28 juin 2013, le Conseil de Communauté urbaine de Strasbourg a approuvé le bilan de la concertation relative à l'extension de la ligne tram E vers le centre de la Robertsau.

### **3. Enfin, les modalités de financement du projet ont fait l'objet de 2 protocoles d'accord signés entre la CUS et la Ville de Kehl :**

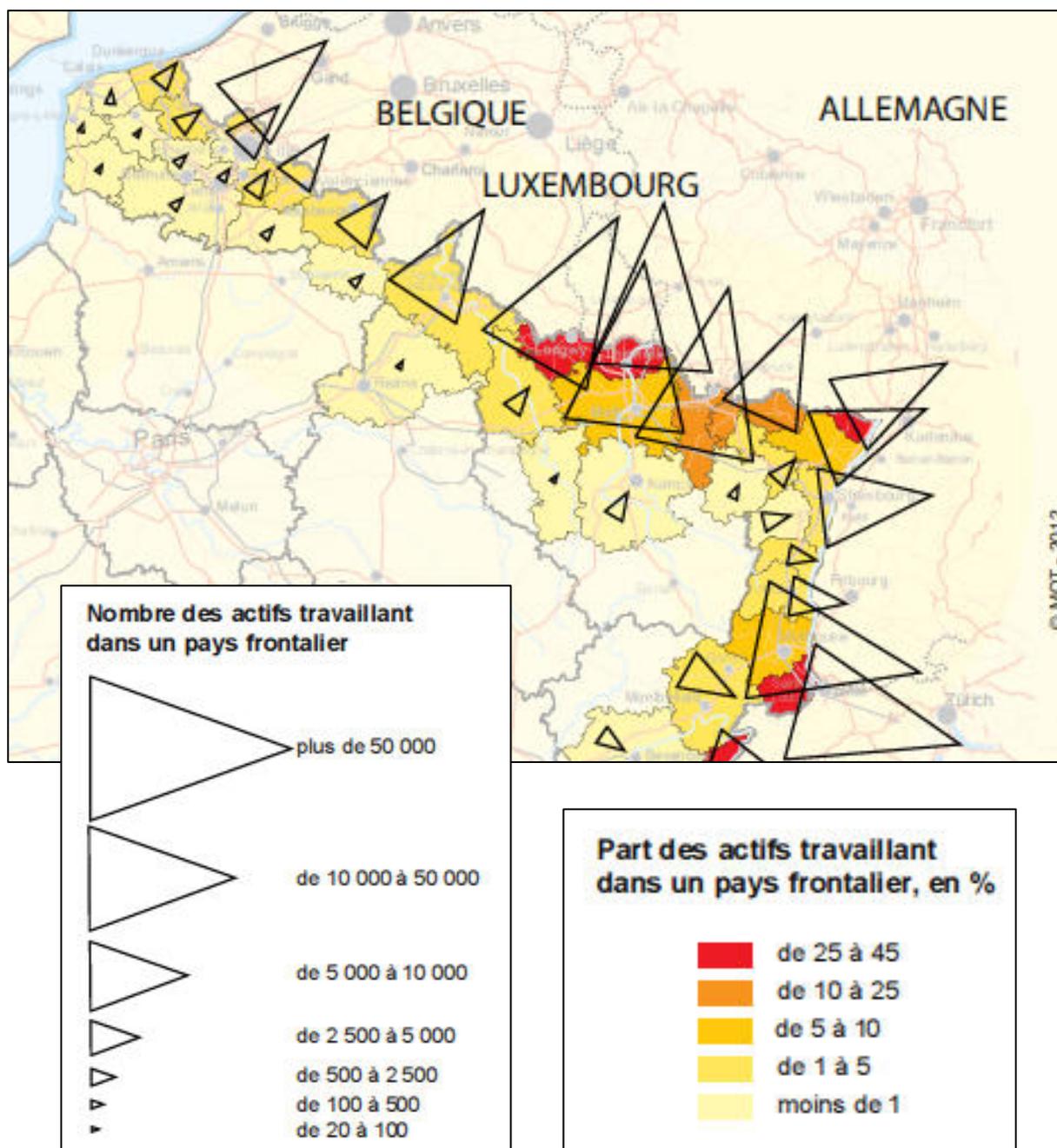
- Le protocole signé le 24 novembre 2009 définit les modalités de réalisation et de financement des études de définition et d'avant-projet du prolongement "Est" de la ligne tram "D" vers le Port du Rhin et Kehl,
- Le protocole d'accord signé le 15 mars 2012 définit les modalités de financement, de la réalisation et d'exploitation de l'extension de la ligne D du réseau de tramway de l'agglomération de Strasbourg vers Kehl (Gare).

Considérant que cette extension transfrontalière servira autant les intérêts de la Communauté urbaine de Strasbourg que ceux de la Ville de Kehl, les 2 Collectivités se sont accordées sur un partage du coût des travaux à la frontière. Cette disposition démontre la volonté de construction d'une agglomération Strasbourg-Kehl unie et solidaire, au cœur de l'Eurodistrict.

#### **Quelques chiffres clés montrant les liens entre les communes de Strasbourg et Kehl :**

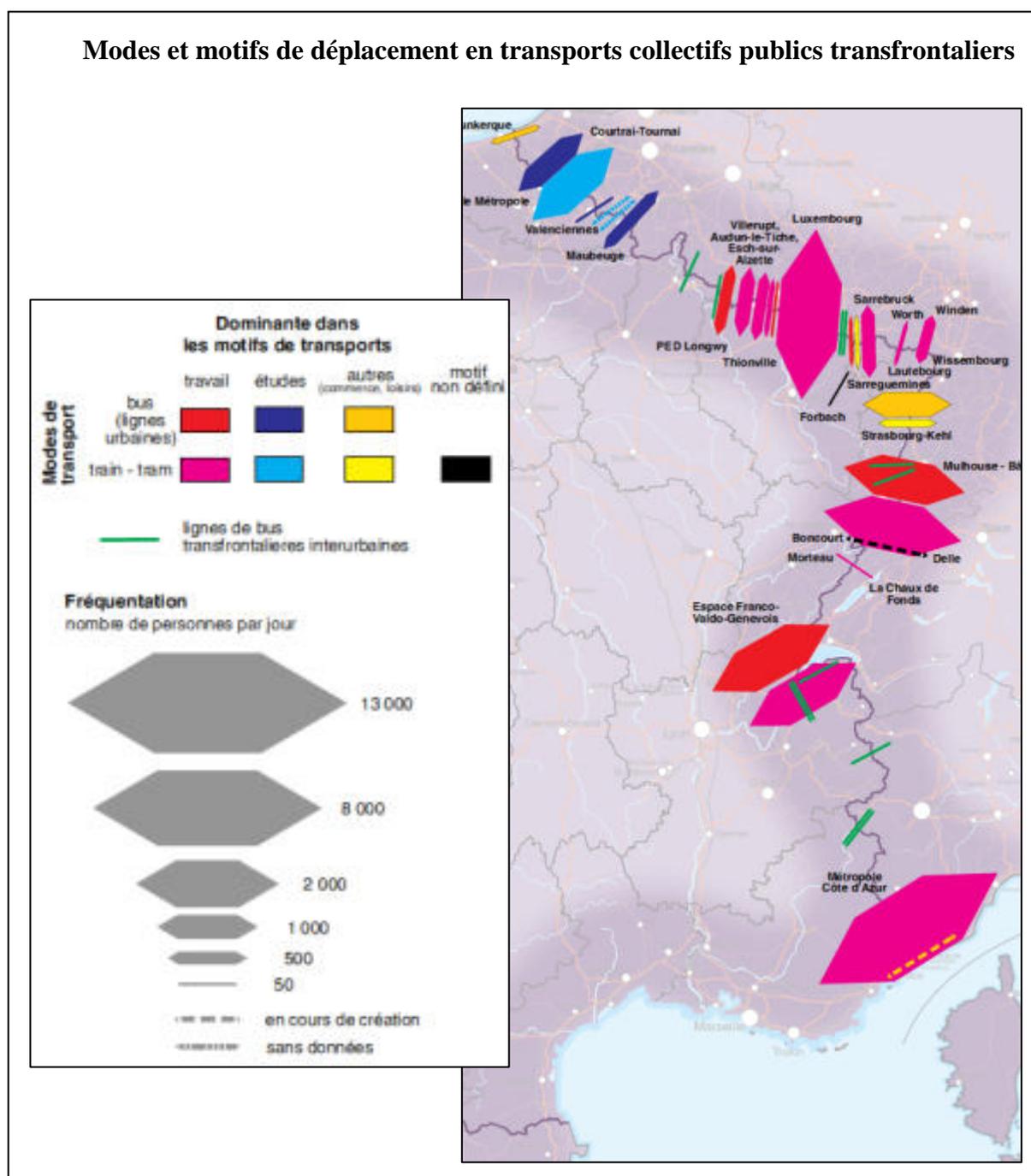
- ***A Strasbourg et Kehl : 6 000 travailleurs transfrontaliers***
- ***Coté kehlais :***
  - o *2000 Français habitent Kehl*
  - o *Commerces de Kehl fréquentés à 70% par les Français*
- ***Coté français :***
  - o *Fréquentation par les Allemands des équipements culturels et de loisirs (opéra, vaisseau, zénith, marché de Noël, animations d'été,...)*
- ***Pont de l'Europe : 15 500 véhicules par jour depuis l'Allemagne vers la France (19 000 le samedi), dont :***
  - o *65% ayant pour 1<sup>er</sup> motif le "domicile" et 12% le "travail"*
  - o *35% ayant pour 2<sup>ème</sup> motif les "loisirs, sorties et achats"*
  - o *98% ne change pas de mode de transport*
  - o *44% habitent à Strasbourg et 8% habitent à Kehl*
- ***Pont de l'Europe : environ 250 passages cyclistes par jour depuis l'Allemagne vers la France, dont 70% de Strasbourgeois***

A l'occasion d'une étude réalisée en 2010, la MOT (Mission Opérationnelle Transfrontalière) a montré qu'au niveau national, la France compte plus de 340 000 travailleurs frontaliers sortants et 10 500 travailleurs frontaliers entrants. Par ailleurs, 10% des travailleurs frontaliers résident en France tout en continuant à travailler dans leur pays d'origine (Espagnols, Allemands, Britanniques...). C'est le cas également au niveau local, entre les villes de Strasbourg et Kehl (voir carte ci-dessous) entre lesquelles les échanges de travailleurs frontaliers sont importants.



La même étude de la MOT a montré que des déplacements en transports collectifs entre les villes de Strasbourg et Kehl ont pour motifs principaux l'activité commerciale et les loisirs, ces déplacements s'effectuant par bus (voir carte ci-dessous).

A noter que les déplacements transfrontaliers des agglomérations équipées en transports collectifs de type tramway ont capté pour motif principal le travail. De ce fait, les villes de Strasbourg et Kehl espèrent renforcer ce motif de déplacement transfrontalier en réalisant l'extension de la ligne D du tram vers Kehl, limitant ainsi au maximum la part modale de l'automobile. Cet objectif participe pleinement à la création d'une métropole transfrontalière Strasbourg-Kehl et, au-delà, à l'amélioration des relations franco-allemandes.



### **Observation / Question 3.1.18 :**

*M. Eric MATHON Société SOMES (lettre n° 9)*

*Madame Régine ALOIRD Présidente GUP (lettre n° 10)*

La société SOMES s'inquiète de l'impact de l'implantation du nouveau pont sur son activité ferroviaire. Le plan de construction va nécessairement générer des troubles dans l'acheminement des wagons. Dans l'étude des impacts de la réalisation de cet ouvrage, aucune remarque ne fait part des perturbations voire de l'arrêt, de la circulation ferroviaire. Or cela semble impératif, il y va de la pérennité de l'entreprise.

Le GUP dénonce :

- l'absence d'appréciation de l'impact de l'extension du tram D sur les déplacements routiers liés aux entreprises présentes sur la zone portuaire,
- l'absence d'appréciation de l'impact de l'extension du tram D sur l'activité des voies ferrées portuaires situées sur Starlette,
- l'absence de précisions quant au passage des convois exceptionnels

A défaut d'informations claires et précises de la part du maître d'ouvrage, nous demandons un avis défavorable à ce projet.

### **Réponse du maître d'ouvrage CUS :**

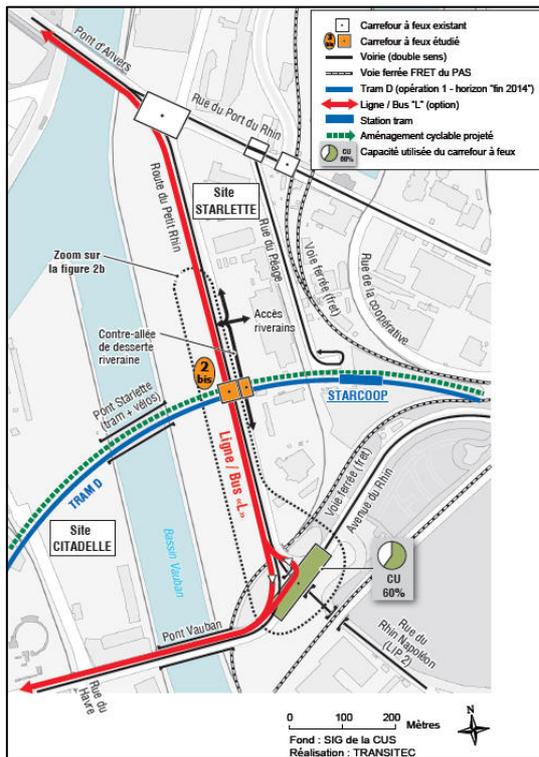
#### **1. Concernant l'impact de la construction de la passerelle sur le bassin Vauban :**

La future passerelle dédiée au tramway, aux cyclistes et aux piétons enjambrera le bassin Vauban ainsi que la voie ferrée existante implantée le long du bassin sur le site Starlette. La technique de construction de cette passerelle n'est pas encore définie à ce jour (poussage depuis les berges, vérinage depuis une barge, etc...). Toutefois, le concessionnaire CTS, maître d'ouvrage des travaux du projet, a pour objectif de minimiser les contraintes sur les activités portuaires et industrielles. Pour ce faire, une étroite collaboration entre la CUS, la CTS et le Port Autonome de Strasbourg, a été mise en place dès les premières études de conception du projet. Cette collaboration se poursuivra durant les travaux.

#### **2. Concernant l'impact du projet tram sur les déplacements routiers :**

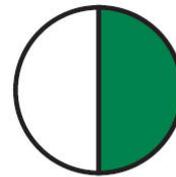
L'ensemble des impacts du projet sur les déplacements a été intégré dans la pièce I (étude d'impact) du dossier d'enquête publique. Globalement, l'infrastructure tramway étant en site propre quasi intégralement, l'impact sur les circulations routières sera très faible et cantonnée à deux carrefours :

- Le carrefour "avenue du Rhin – route du Rhin" à l'entrée du quartier du Port du Rhin dont la capacité, en configuration définitive, sera utilisée à hauteur de 70%, donc avec des réserves de capacité suffisantes,
- La route du Petit Rhin actuelle occupe une emprise d'environ 16 mètres, largeur permettant de comporter 3 voies de circulation, de larges trottoirs et des pistes cyclables. Le projet tramway viendra "couper" à niveau la route du Petit Rhin. En phase travaux, la largeur de la route du Petit Rhin permettra leur mise en œuvre par "demie chaussée", c'est-à-dire en maintenant systématiquement le double sens de circulation (poids-lourds et automobiles) et les cheminements piétons-cycles. Ainsi, une première phase permettra de réaliser la partie "Ouest" des travaux de plate-forme et une seconde phase, la partie "Est".

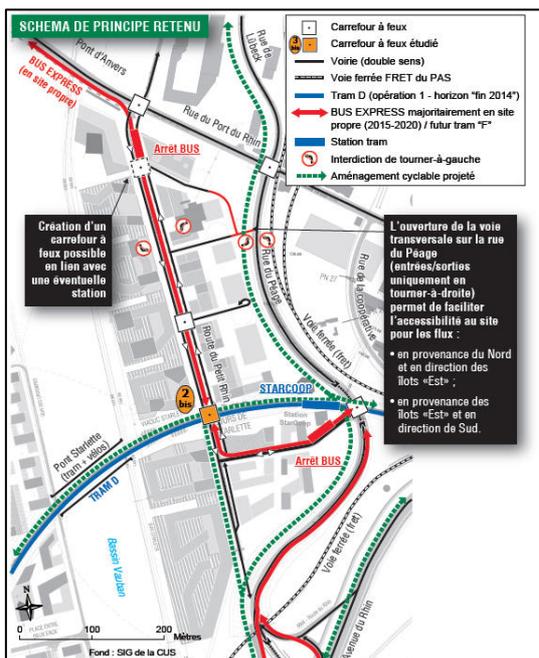


- o A la mise en service du tramway, en configuration provisoire (sans la rue du Péage réaménagée), les études de circulation menées par le groupement de maître d'œuvre PETAS-PETER et TRANSITEC montrent que la capacité du carrefour tram "route du Petit Rhin" serait utilisée à hauteur de 50%, avec donc une réserve de capacité suffisante pour assurer un bon fonctionnement.

Capacité du carrefour utilisée :

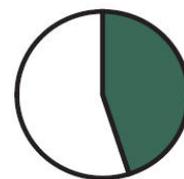


**CU = 50%**



- o En configuration définitive (après mise en service du réaménagement de la rue du Péage), les études de circulation menées par le groupement de maître d'œuvre PETAS-PETER et TRANSITEC montrent que la capacité du carrefour tram "route du Petit Rhin" serait utilisée à moins de 50%, avec donc une importante réserve de capacité.

Capacité du carrefour utilisée :



**CU = < 50%**

### **3. Concernant l'impact du projet tram sur les convois exceptionnels :**

Les poids lourds n'auront pas de contraintes supplémentaires par rapport à la situation actuelle. En effet, la hauteur de la ligne aérienne électrique du tramway au carrefour tram-route du Petit Rhin délimitera un gabarit identique à celui réalisé sous les ouvrages de l'avenue du Rhin lors de la réalisation de la phase 2 de la Liaison InterPorts (LIP2).

Les convois exceptionnels empruntent actuellement une voie réservée dans l'échangeur "avenue du Rhin – route du Petit Rhin". A terme, leur itinéraire sera possible par la rue du Péage réaménagée, soit en dénivelé, soit en surface pour les plus gros convois.

## **3.2. QUESTIONS RELATIVES AU TRACE**

### **Observation / Question 3.2.1 :**

*Une habitante de Neudorf (registre CUS)*

Bien sûr que le projet tram vers Kehl est attendu. Mais quel gaspillage d'argent public pour ce projet. La première mouture préconisée en 2009 me paraît beaucoup plus cohérente et alimenterait dans les futures 10 prochaines années au moins pour le secteur urbanisé ou en voie de l'être. On devrait utiliser la convivialité de l'avenue du Rhin le Pont Vauban comme prévu au départ et non pas construire ce viaduc (passerelle) qui pendant de longues années ne mènera à rien et ne desservira que très peu de stations. Projet pharaonique inutile pour un avenir proche. Ayons pitié des contribuables de Strasbourg et de la CUS.

### **Réponse du maître d'ouvrage CUS :**

#### **1. Concernant le choix du tracé retenu par le maître d'ouvrage :**

Le contexte dans lequel s'inscrit le projet, notamment la volonté de la Collectivité d'urbaniser les sites du Môle de la Citadelle, Starlette et Coopérative, ainsi que de restructurer et densifier le quartier du Port du Rhin, est détaillé en page 97 et suivantes de la notice explicative du projet (pièce D). La justification du corridor d'insertion d'une part, et du tracé retenu par le maître d'ouvrage, d'autre part, sont également décrits en page 112 de cette même pièce. Ainsi, à l'issue de l'analyse multicritère, en particulier au regard du potentiel de desserte, des contraintes d'insertion, des coûts d'exploitation, des contraintes circulatoires, de la desserte piétonne et cyclable, de l'insertion paysagère (à l'horizon de l'urbanisation) et des enjeux environnementaux, le maître d'ouvrage a retenu le tracé "Citadelle".

Ainsi, la CUS considère que les différents modes de transports et les différents corridors d'insertion et tracés alternatifs ont été examinés par une analyse multicritères démontrant que

la somme des avantages du prolongement de la ligne D sur fer est bien supérieure à la sommes des inconvénients de prolongement de toute ligne de transport par tout autre mode.

## **2. Concernant la nouvelle passerelle dédiée au tramway, aux cyclistes et aux piétons franchissant le bassin Vauban :**

La future passerelle dédiée au tramway, aux cyclistes et aux piétons franchissant le bassin Vauban et reliant les sites du Môle de la Citadelle et Starlette aura les caractéristiques techniques suivantes :

- Longueur hors rampes : 160m en une seule travée,
- Largeur utile : 13m,
- Tirant d'air : 9m,
- Hauteur totale de l'arche : 30m,
- Hauteur depuis les berges : 5m,
- Pente : maximum 4% afin de conserver l'accessibilité PMR.

Ces éléments sont mentionnés dans la pièce F du dossier d'enquête publique (caractéristiques des ouvrages les plus importants), page 170. Il est précisé que cet ouvrage ne franchit pas la route du Petit Rhin ; en effet, celle-ci sera traversée "à niveau" par la future plate-forme tramway. La circulation sera régulée par feux à ce carrefour.



La construction de cette passerelle permettra de relier les sites du Môle de la Citadelle et de Starlette par un ouvrage entièrement dédié aux modes de transports dits "propres". L'urbanisation de part et d'autre sera conçue en cohérence avec cet ouvrage dans le cadre de la future ZAC "Deux Rives", lui conférant ainsi un rôle de trait d'union entre les deux futurs quartiers. L'intégration paysagère de l'ouvrage sera ainsi cohérente. Il sera par exemple possible d'avoir des entrées directes par l'ouvrage pour les immeubles les plus proches et des entrées par les berges ce qui facilitera l'utilisation des transports en commun, et des modes

actifs. Cette conception confèrera à cet ouvrage et aux espaces publics qui l'entourent une convivialité et un cadre de vie de qualité.

**Observation / Question 3.2.2 :**

*R.ADAM (registre CUS)*

Bravo pour la poursuite du tram vers Kehl. Mais pourquoi ne pas avoir emprunté par la Route du Rhin depuis Aristide Briand et depuis la Place d'Islande pour faire la jonction des 2 lignes au Port du Rhin.

**Réponse du maître d'ouvrage CUS :**

Le maître d'ouvrage CUS prend acte de la satisfaction relative au principe de liaison tramway entre Strasbourg et Kehl.

Le contexte dans lequel s'inscrit le projet, notamment la volonté de la Collectivité d'urbaniser les sites du Môle de la Citadelle, Starlette et Coopérative, ainsi que de restructurer et densifier le quartier du Port du Rhin, est détaillé en page 97 et suivantes de la notice explicative du projet (pièce D). La justification du corridor d'insertion d'une part, et du tracé retenu par le maître d'ouvrage, d'autre part, sont également décrits en page 112 de cette même pièce. Ainsi, à l'issue de l'analyse multicritères, en particulier au regard du potentiel de desserte, des contraintes d'insertion, des coûts d'exploitation, des contraintes circulatoires, de la desserte piétonne et cyclable, de l'insertion paysagère (à l'horizon de l'urbanisation) et des enjeux environnementaux, le maître d'ouvrage a retenu le tracé "Citadelle".

Ainsi, la CUS considère que les différents modes de transports et les différents corridors d'insertion et tracés alternatifs ont été examinés par une analyse multicritères démontrant que la somme des avantages du prolongement de la ligne D sur fer est bien supérieure à la somme des inconvénients de prolongement de toute ligne de transport par tout autre mode. Le dossier d'enquête publique indique par ailleurs que la ligne tram F pourra être prolongée depuis la Place d'Islande et interconnectée à l'infrastructure tram D à la future station "Starcoop". Ce prolongement sera réalisé en fonction des besoins en déplacements engendrés par l'urbanisation du secteur.

**Observation / Question 3.2.3 :**

*M. Micha ANDREIEFF et M. Michel MESSELIS (lettre n° 1)*

Compte tenu de la futur extension urbaine, il s'agit donc, sur toute la partie rive gauche du Rhin :

- d'inclure la ligne de tram dans une configuration urbaine et non à l'inverse la configuration urbaine suivant le tracé technique du tram,
- d'éviter par là même la séparation des fonctions des liaisons et donc réaliser "des rues des boulevards des avenues" et non des voies,

- de faire circuler le tram dans des rues au même titre que tous les autres modes de circulations et ainsi de ne pas répéter ce qui s'est fait dans les extensions urbaines des années 1960-1970 dans les terrains réputés "non occupés".

## Réponse du maître d'ouvrage CUS :

### 1. Concernant le tracé :

Si les questions d'urbanisme doivent guider la conception d'une ligne de tramway, encore plus dans le cadre de secteurs dont l'urbanisation est à venir ; il s'avère néanmoins que la réalisation d'une ligne de tramway suppose de composer avec les propres contraintes de ce mode de transport "lourd". L'objectif à atteindre se résume essentiellement en la capacité à transporter rapidement un maximum d'usagers à leur destination. Ceci suppose donc un juste équilibre entre :

- un tracé le plus court possible, conçu pour permettre une vitesse des tramways la plus élevée possible,
- un nombre de stations adéquat permettant à la fois à l'utilisateur de ne pas être situé trop loin d'une station (moins de 500m) et une vitesse commerciale la plus élevée possible.

En revanche, la mise en service du tramway peut, par une conception adéquate, anticiper les futures contraintes d'urbanisation et prendre les mesures conservatoires nécessaires à la mise en œuvre des futurs projets urbains dont les principes sont d'ores et déjà développés dans le Schéma Directeur des Deux Rives. La conception du projet tram tel qu'il a été mis à l'enquête publique intègre l'ensemble de ces contraintes, la conception précise des espaces publics entourant le tramway étant réfléchie dans le cadre de la future ZAC "Deux Rives".

### 2. Concernant le franchissement du bassin Vauban :

La future passerelle dédiée au tramway, aux cyclistes et aux piétons franchissant le bassin Vauban et reliant les sites du Môle de la Citadelle et Starlette aura les caractéristiques techniques suivantes :



- Longueur hors rampes : 160m en une seule travée,
- Largeur utile : 13m,
- Tirant d'air : 9m, permettant le maintien des activités portuaires, en particulier l'accostage des navires de croisière,
- Hauteur totale de l'arche : 30m,
- Hauteur depuis les berges : 5m,
- Pente : maximum 4% afin de conserver l'accessibilité PMR et une continuité urbaine entre les sites du Môle de la Citadelle et Starlette.

Ces éléments sont mentionnés dans la pièce F du dossier d'enquête publique (caractéristiques des ouvrages les plus importants), page 170. Il est précisé que cet ouvrage ne franchit pas la

route du Petit Rhin ; en effet, celle-ci sera traversée "à niveau" par la future plate-forme tramway. La circulation sera régulée par feux à ce carrefour.

La construction de cette passerelle permettra de relier les sites du Môle de la Citadelle et de Starlette par un ouvrage entièrement dédié aux modes de transports dits "propres". L'urbanisation de part et d'autre sera conçue en cohérence avec cet ouvrage dans le cadre de la future ZAC "Deux Rives", lui conférant ainsi un rôle de trait d'union entre les deux futurs quartiers. L'intégration paysagère de l'ouvrage sera ainsi cohérente. Il sera par exemple possible d'avoir des entrées directes par l'ouvrage pour les immeubles les plus proches et des entrées par les berges ce qui facilitera l'utilisation des transports en commun, et des modes actifs.

A titre de comparaison, l'ancien viaduc Churchill était une conception routière des années 60 ce qui est très différent d'une passerelle dédiée au tramway, aux piétons et aux cyclistes. Ses caractéristiques techniques étaient les suivantes :



- Franchissement successif d'un bassin, de terrains, de deux routes (d'où l'appellation de viaduc),
- Longueur hors rampes de 400m,
- Largeur de 20m,
- Tirant d'air : 12m,
- Hauteur depuis les berges : 7,5m,
- Pente : 6%.

### **3. Concernant la trémie de la rue du Péage :**

Le croisement de la rue du Péage réaménagée en dénivelé sous l'infrastructure tramway est un acquis de la 2<sup>ème</sup> phase de concertation publique menée en octobre 2010 et dont le bilan a été approuvé par le Conseil de Communauté urbaine de Strasbourg du 15 avril 2011.

Telle qu'elle est conçue actuellement, la liaison interport est raccordée à la route du Petit Rhin qui sera ainsi reliée directement à la rue du Rhin Napoléon en passant sous la route du Rhin (RN4) par un ouvrage. Fin 2010, des pistes de réflexion ont émergé des débats lors des ateliers de concertation communs aux projets du tramway et du Schéma Directeur des 2 Rives. Elles consistaient à reporter la circulation générale (poids-lourds compris) vers un axe parallèle à la route du Petit Rhin, c'est-à-dire vers la rue du Péage. Le réaménagement de la rue du Péage et sa reconfiguration visant à lui permettre d'assurer ses nouvelles fonctions circulatoires et de concentrer les nuisances engendrées par le trafic routier et le trafic de fret ferroviaire en bordure "Est" de la nouvelle urbanisation "Starlette", permettra par ailleurs de franchir "à niveau" la route du petit Rhin (laquelle sera recalibrée en voie de desserte interne du futur site d'urbanisation "Starlette"). Ce nouveau concept d'organisation des circulations sur ce secteur constitue, à l'évidence, un acquis fondamental de cette 2<sup>ème</sup> étape de

concertation publique et un élément fort attendu par les entreprises du Port autonome dont les activités nécessitent une desserte routière de qualité.

#### **4. Concernant le pont sur le Rhin :**

L'emplacement précis du pont sur le Rhin a été défini en fonction de plusieurs contraintes par les deux collectivités CUS et Ville de Kehl, parmi lesquelles :

- la présence de nombreux réseaux internationaux de part et d'autre du Rhin,
- les contraintes de navigation sur le Rhin qui imposent que les ouvrages franchissant le Rhin soient identifiables par les radars des navires et donc excluent le plus possible l'accolement de nouveaux ponts à des ponts existants si ceux-ci n'ont pas été conçus pour cela,
- la préservation des possibilités d'urbanisation sur chaque rive du Rhin, projet ayant fait l'objet d'un concours d'urbanisme transfrontalier dont le règlement imposait la prise en compte de l'emplacement du futur pont dédié au tramway, aux cyclistes et aux piétons comme donnée d'entrée.

#### **Observation / Question 3.2.4 :**

*(Registre CUS)*

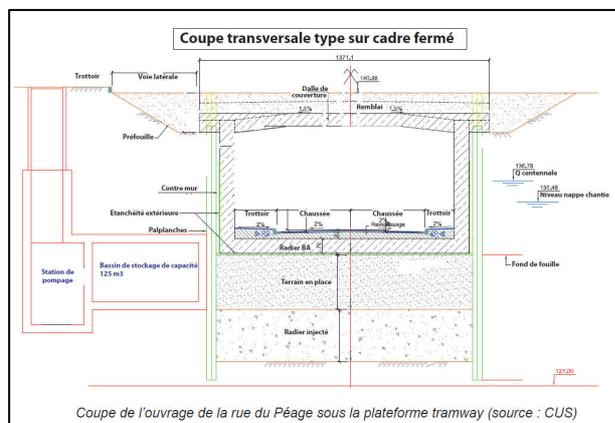
Est-il prévu un débranchement au niveau de la future station "Starcoop" depuis le quartier du Port du Rhin vers la Place d'Islande et la ligne F par la route du Petit Rhin ? Des réservations foncières devraient être envisagées. Par ailleurs, dans le but d'optimiser les coûts, n'est-il pas envisageable de construire la trémie P2 de la rue du Péage en même temps que la plateforme du tramway ? Enfin, il me semble nécessaire de prendre toutes les dispositions afin de conserver le maximum des grands arbres présents Route du Rhin aux abords de la future station "Port du Rhin".

#### **Réponse du maître d'ouvrage CUS :**

##### **1. Concernant la possibilité d'interconnexion entre la ligne D et la ligne F depuis la place d'Islande :**

Le projet d'extension de la ligne D du tram est conçu pour intégrer à long terme la possibilité de réalisation d'un débranchement de l'infrastructure à l'Ouest de la future station "Starcoop" vers la route du Petit Rhin qu'elle franchit à niveau. Dans le cadre de la future ZAC "Deux Rives", les emprises foncières nécessaires à la réalisation de ce nouveau maillage entre la place d'Islande et la station "Starcoop" seront réservées sur la route du Petit Rhin recalibrée en voie de desserte interne au site Starlette urbanisé, grâce au dévoiement de la circulation de transit sur la rue du Péage réaménagée.

## **2. Concernant la trémie de la rue du Péage :**



Le projet d'extension de la ligne tram D intègre la réalisation d'une réservation anticipant la future trémie nécessaire au passage de la rue du Péage réaménagée. Cet ouvrage cadre minimisera les contraintes des travaux de cette opération routière sur l'exploitation du tramway. Les travaux entrant dans l'extension Est se limitent à la réalisation de cette réservation.

Les autres travaux (trémie et réalisation de la voie) seront menés ultérieurement dans le cadre des travaux de voirie de la rue du Péage constituant l'opération n°2 du programme tramway, mis à l'enquête publique à l'automne 2013.

Les calendriers des opérations 1 (extension tram) et 2 (réaménagement de la rue du Péage) n'ont pas pu suivre un calendrier opérationnel strictement identique pour les raisons suivantes :

- Le calendrier "tram" doit tenir compte du calendrier des partenaires allemands, notamment en terme de délais de réalisation permettant de percevoir les subventions : dépenses entièrement réalisées avant fin 2016 pour le Bund et justification des dépenses éligibles pour le programme européen "INTERREG IV – Rhin supérieur" avant juin 2015,
- Le projet de réaménagement de la rue du Péage n'a pas la même antériorité que le projet tram (issue de la seconde phase de concertation). Il possède également ses propres contraintes administratives nécessitant des autorisations préalables dont les délais d'instruction sont incompressibles.

L'enjeu de ce programme consiste toutefois à réduire au maximum de délai séparant les 2 mises en service.

## **3. Concernant la préservation des grands arbres dans le quartier du Port du Rhin :**

Le maître d'ouvrage indique que les arbres situés sur le trottoir Nord de la route du Rhin, entre les rues Coulaux et Migneret seront bien conservés dans le cadre du projet tramway, ainsi que ceux situés face au groupe scolaire du Port du Rhin.

**Observation / Question 3.2.5 :**

*M. POUILLON (Registre CUS)*

Je suis pour cette ligne de tram. Néanmoins, je suis déçu par la partie Kehloise du tracé. Il me semble qu'on s'est arrêté au symbole du "trait d'union". Des Kehlois se demandent à quoi cette ligne pourra bien leur servir, je les comprends. Et combien de Strasbourgeois vont prendre leur train à la gare de Kehl, terminus du tram ? Positionner cette station entre les deux sens de circulation routière ne me convainc pas.

**Réponse du maître d'ouvrage CUS :**

Le positionnement du terminus provisoire à la gare de Kehl a été conçu sur le terre-plein central de la B28 en raison du futur prolongement vers la Mairie de Kehl. En effet, une implantation de l'infrastructure tramway sur le parvis de la gare de Kehl aurait nécessité, dans le cadre de l'extension vers la Mairie, une restructuration complète de la gare routière et l'acquisition-démolition de l'hôtel situé en bordure Nord de la B28. Il a semblé opportun pour la Ville de Kehl de préserver ces deux équipements importants.

**Observation / Question 3.2.6 :**

*Monsieur Christophe ARMBRUSTER Président Directeur Général "Arnbruster Grandes Cultures" (lettre n° 4)*

Société qui exploite un silo de stockage et de séchage de céréales installée à la Minoterie au Port du Rhin. Ces céréales sont acheminées par voie routière (200 navettes/jour) via la rue du Petit Rhin et la rue du Port du Rhin.

Compte tenu du croisement à niveau de la ligne tram et de la route du Petit Rhin, cette société souhaite, pour des raisons de sécurité et de fonctionnement de ses activités, que la LIP3 soit réalisée avant la mise en place de l'extension de la ligne D.

Elle souligne également que ce nouvel accès doit prendre en compte le gabarit des véhicules et que les travaux futurs ne devront en aucun cas freiner ou interdire les flux des véhicules poids lourds et agricoles.

S'agissant de l'impact sur l'urbanisation induite par le projet, la société juge peu opportun d'orienter du foncier bord à eau. Par ailleurs, les entreprises en place génèrent des activités qui révéleraient être des nuisances (sonores, olfactives...)

Enfin, cette société émet des réserves quant au respect des distances règlementaires au regard des risques d'explosion des installations existantes.

## Réponse du maître d'ouvrage CUS :

### **1. Concernant l'absence de coïncidence temporelle entre la mise en service du tram (opération n°1) et l'ouverture à la circulation de la trémie de la rue du Péage (opération n°2) :**

Le réaménagement de la rue du péage en dénivelé sous l'infrastructure tramway est un acquis de la 2<sup>ème</sup> phase de concertation publique menée en octobre 2010 et dont le bilan a été approuvé par le Conseil de Communauté urbaine de Strasbourg du 15 avril 2011. Ce nouveau concept d'organisation des circulations sur ce secteur constitue, à l'évidence, un acquis fondamental de cette 2<sup>ème</sup> étape de concertation publique et un élément fort attendu par les entreprises du Port autonome dont les activités nécessitent une desserte routière de qualité.

Le Conseil de Communauté urbaine du 31 mai 2013 a approuvé l'avant-projet relatif au réaménagement de la rue du Péage, c'est-à-dire ses objectifs, ses caractéristiques techniques et financières, et les modalités de poursuite des études. La délibération approuve notamment la mise à l'enquête publique du projet à l'automne 2013, si possible en septembre. Elle précise également que le démarrage des travaux est envisagé fin 2015 – début 2016 dans la continuité des travaux de l'opération d'extension de la ligne D du tram vers l'est de l'agglomération strasbourgeoise et Kehl. La mise en service de cette nouvelle infrastructure pourrait donc avoir lieu à l'horizon 2017-2018.

Les calendriers des opérations n°1 (extension tram) et n°2 (réaménagement de la rue du Péage) n'ont pas pu suivre un calendrier opération strictement identique pour les raisons suivantes :

- Le calendrier "tram" doit tenir compte du calendrier des partenaires allemands, notamment en terme de délais de réalisation permettant de percevoir les subventions : dépenses entièrement réalisées avant fin 2016 pour le Bund et justification des dépenses éligibles pour le programme européen "INTERREG IV – Rhin supérieur" avant juin 2015,
- Le projet de réaménagement de la rue du Péage n'a pas la même antériorité que le projet tram (issue de la seconde phase de concertation). Il possède également ses propres contraintes administratives nécessitant des autorisations préalables dont les délais d'instruction sont incompressibles.

L'enjeu de ce programme consiste toutefois à réduire au maximum de délai séparant les 2 mises en service.

### **2. Concernant le gabarit de la rue du Péage réaménagée passant sous l'infrastructure tramway :**

Suite à la 2<sup>ème</sup> phase de concertation publique en 2010, le maître d'ouvrage CUS a intégré l'importance du réaménagement de la rue du Péage attendu par les entreprises du Port autonome dont les activités nécessitent une desserte routière de qualité. Ces principes globaux d'aménagement ont été approuvés par le Conseil de Communauté urbaine de Strasbourg du 15 avril 2011 : cette voie sera réalisée en dénivelé par rapport au tramway afin de s'affranchir de ses contraintes. En cours d'étude au jour de rédaction du présent mémoire et prévue pour être mise à l'enquête publique à l'automne 2013, cette voie circulera dans une trémie dont la pente sera de 5%. Le gabarit disponible sous les voies du tramway sera identique à celle réalisée

sous l'avenue du Rhin dans le cadre des travaux de la 2<sup>ème</sup> phase de la Liaison Interports (LIP2), à savoir 4,90m minimum, supérieur au gabarit autoroutier de 4,75m. Elle permettra ainsi aux poids-lourds de circuler aisément depuis l'avenue du Rhin jusqu'au Port Nord.

**3. Concernant l'interface entre le projet d'urbanisation et les installations classées :**

Cette question ne relève pas directement du projet tramway mis à l'enquête publique. Néanmoins, à ce sujet, le maître d'ouvrage CUS ajoute que la programmation de la future ZAC "Deux Rives" sera compatible avec les contraintes réglementaires du secteur, en particulier au regard de la présence de la chaufferie sur le site Starlette et de la Malterie au Nord du site de la Coop. Il est précisé que la future ZAC "Deux Rives" n'impacte pas le périmètre de protection des installations de la société AMBRUSTER.



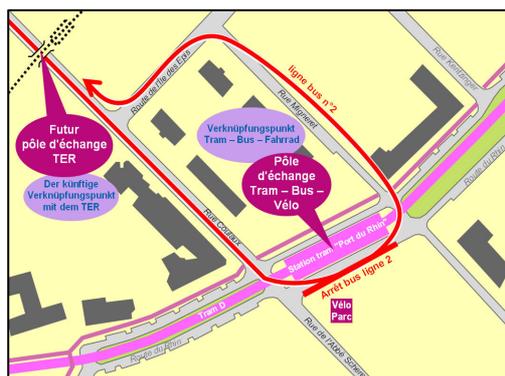
**Observation / Question 3.2.7 :**

*M. Patrice PAUL Président de FNAUT Alsace. (registre CUS)*

Le tracé envisagé nous paraît beaucoup plus convaincant que celui suivant la Route du Rhin, le long duquel il y aura moins d'habitat, d'emplois et de commerces que le long du tracé Citadelle. Toutefois une prolongation de la ligne de bus n° 2 jusqu'au Jardin des Deux Rives et à l'auberge de jeunesse pourrait bien se justifier.

**Réponse du maître d'ouvrage CUS :**

Le maître d'ouvrage CUS prend acte de la satisfaction concernant le tracé retenu par le maître d'ouvrage.



S'agissant du futur terminus de la ligne bus n°2, les études "transports collectifs" menées par le groupement de maîtrise d'œuvre GETAS-PETER ont préconisé l'organisation d'un pôle d'échange multimodal à la future station tram "Port du Rhin". Dans un premier temps, il est envisagé un terminus de la ligne bus n°2 à ce pôle d'échange, les bus

effectuant leur trajet "retour" par la rue Migneret. Néanmoins, en fonction des besoins constatés après la mise en service, la possibilité est conservée de prolonger la ligne bus n°2 jusqu'à l'auberge de jeunesse en empruntant la rue de l'Abbé Scherer le long de la place de l'Hippodrome.

**Observation / Question 3.2.8 :**

*Mme Clarise SIEFERT Présidente de l'Association "Pour Neudorf" (registre CUS)*

Déplore que le tracé soit éloigné du Jardin des deux Rives, très fréquenté par les Strasbourgeois, et qui n'est pas desservi par les transports en commun.

**Réponse du maître d'ouvrage CUS :**

Le maître d'ouvrage CUS prend acte du souhait d'une desserte du Jardin des Deux Rives en transports en commun de qualité. Cela pourrait être le cas par un éventuel prolongement de la ligne bus n°2, dont le terminus sera organisé à la future station tram "Port du Rhin", en fonction des besoins qui se feront réellement ressentir après la mise en service du projet tramway.

Il est néanmoins précisé qu'une implantation de l'infrastructure tram et de la station "Port du Rhin" près du Jardin des Deux Rives aurait été au détriment :

- d'une desserte en transports en commun de qualité pour les habitants du quartier Port du Rhin,
- d'une bonne intermodalité avec la future halte TER au Port du Rhin (futur pôle multimodal),
- des usagers de la gare de Kehl (éloignement de la gare),
- d'un report modal efficace des automobilistes vers le tram du côté kehlais.

**Observation / Question 3.2.9 :**

*Mme Nathalie MARSALA (registre PdR)*

Plusieurs locataires du quartier déplorent que le terminus de la ligne de bus n° 2 ne sera plus au même endroit.

**Réponse du maître d'ouvrage CUS :**

Les études "transports collectifs" menées par le groupement de maîtrise d'œuvre GETAS-PETER ont préconisé l'organisation d'un pôle d'échange multimodal à la future station tram "Port du Rhin". Le terminus de la ligne bus n°2 s'effectuera à ce pôle d'échange, les bus effectuant leur trajet "retour" par la rue Migneret. Le futur terminus sera donc déplacé de quelques dizaines de mètres par rapport au terminus actuel, au profit d'une intermodalité de qualité et de la création d'une station tram.

**Observation / Question 3.2.10 :**

*M. Denis DIEMER*

Souhaite que la station tram soit positionnée devant l'école du port du Rhin et non à la place de l'Hippodrome.

**Réponse du maître d'ouvrage CUS :**

Il n'est pas d'usage de positionner les stations de tramway trop près des équipements importants, en particulier les écoles, pour des raisons de sécurité (traversée imprudente des rails par les enfants en courant, regroupement d'enfants sur les quais, etc...). La future station a donc été positionnée à une distance raisonnable de l'école, ainsi que du futur pôle médical polycliniques qui s'installera à l'Ouest du quartier du Port du Rhin et dont le dimensionnement devrait apporter une clientèle importante pour le tramway.

Par ailleurs, afin d'organiser les services tram partiels à Kehl (fréquence de 8min au port du Rhin et 12min à Kehl), il est nécessaire de réaliser une 3<sup>ème</sup> voie tram de retournement implantée après la future station tram "Port du Rhin", avant la rampe du futur pont sur le Rhin. Cette 3<sup>ème</sup> voie de retournement engendre une surlargeur ne permettant pas d'implanter le quai de la station devant l'école.

**Observation / Question 3.2.11 :**

*M. Thomas GREINER Gérant Société des ambulances de l'Orangerie (registre PdR)*

En 1999 à l'arrivée du tram, nous avons dû quitter nos locaux, 15 avenue Jean Jaurès pour nous installer au port du Rhin où nous formons un groupe de 3 sociétés d'ambulances. Le port autonome nous a sérieusement encouragé à reprendre ces locaux pour redonner une vie économique à ce terrain abandonné et d'autant plus que notre activité n'était pas industrielle et donc non polluante. Notre adresse au port du Rhin est stratégique puisqu'elle se situe à côté du quartier de l'Orangerie (d'où le nom ambulances de l'orangerie) et à côté des quartiers denses du Neudorf, Neuhof (ambulances du Neudorf) et directement à côté du centre-ville et des principaux axes routiers.

Aujourd'hui nous apprenons que le tram vers Kehl passe exactement sur nos entreprises. Nous sommes extrêmement inquiets aux cotés de nos salariés pour les emplois, pour nos sociétés, pour notre investissement matériel et humain durant 21 ans. Pourquoi vouloir tuer une centaine d'emplois et raser 3 sociétés ? Nous vivons très difficilement cette nouvelle. Nous avons déjà été amenés à quitter l'avenue Jean Jaurès au Neudorf à l'époque de la venue du tram au Neudorf. Et voilà 14 ans après notre déménagement et après 21 années de labeur, nous nous retrouverons à la case départ. Que le TRAM cesse de rouler sur nos ambulances !!!

## Réponse du maître d'ouvrage CUS :

Le contexte dans lequel s'inscrit le projet, notamment la volonté de la Collectivité d'urbaniser les sites du Môle de la Citadelle, Starlette et Coopérative, ainsi que de restructurer et densifier le quartier du Port du Rhin, est détaillé en page 97 et suivantes de la notice explicative du projet (pièce D). La justification du corridor d'insertion d'une part, et du tracé retenu par le maître d'ouvrage, d'autre part, sont également décrits en page 112 de cette même pièce. Ainsi, à l'issue de l'analyse multicritère, en particulier au regard du potentiel de desserte, des contraintes d'insertion, des coûts d'exploitation, des contraintes circulatoires, de la desserte piétonne et cyclable, de l'insertion paysagère (à l'horizon de l'urbanisation) et des enjeux environnementaux, le maître d'ouvrage a retenu le tracé "Citadelle".

Ce tracé passe sur l'emprise actuellement occupée par la SCI du Petit Rhin, regroupant 3 sociétés d'ambulances.

Dès la fin de la 2<sup>ème</sup> phase de concertation, après mise au point du tracé retenu en 2011, le maître d'ouvrage a pris contact avec les gérants de la SCI du Petit Rhin afin, d'une part, de leur présenter le projet, et d'autre part, de leur faire part du souhait de la collectivité de procéder par voie amiable à l'acquisition de leur terrain appartenant au Port autonome de Strasbourg et amodié au bénéfice de leur société jusqu'en 2024.

La première offre de la collectivité a été adressée aux gérants de la SCI du Petit Rhin le 22 août 2011 sur la base de l'évaluation de France Domaine du 13 juillet 2011. Cette proposition a marqué le point de départ de discussions entre les parties et à ce jour, le maître d'ouvrage CUS souhaite informer la Commission d'enquête publique que les pourparlers avec les gérants de cette société sont toujours en cours, avec une volonté partagée d'aboutir à un accord transactionnel satisfaisant de part et d'autre.

Par ailleurs, dès les premières discussions, les gérants de la SCI du Petit Rhin ont informé la collectivité de leur projet d'installation dans la zone d'activité des Forges (Strasbourg/Ouest, près du CHU de Hautepierre) et du fait qu'ils avaient acquis pour ce faire un terrain dans cette zone d'activité afin d'anticiper l'arrivée du tramway sur le site Starlette.

Une première demande de permis de construire avait été déposée par le groupe GREINER à la CUS en 2011. Le permis de construire n'avait toutefois pas été accordé en raison du nombre jugé insuffisant d'espaces verts. Suite à la modification du projet initial, un permis de construire a été délivré en date du 6 décembre 2011. Le délai de validité du permis de construire étant de deux ans, il conviendra que le groupe GREINER formule une demande de prorogation de ce dernier deux mois avant l'expiration de son délai de validité.

### **Observation / Question 3.2.12 :**

*M. Pierre OZENNE (registre PdR)*

Les argumentations développées par la CUS (choix du tracé) en faveur du nouveau tracé et ceux discriminant le tracé initial ne peuvent pas être retenues, notamment celle précisant que la construction du tram sur la Route du Rhin obligerait la destruction de la station service, ce

qui est totalement faux. La CUS met en avant d'autres arguments discriminants le tracé initial :

- le nombre plus important de zone de conflits entre les circulations des trams et des automobiles,
- le potentiel de desserte du tracé modifié sera atteint plus rapidement que le tracé initial, ce qui n'est pas démontré.

S'agissant de la future urbanisation (Citadelle, Starlette et Coop), aucun contrat d'aménagement n'a été signé à ce jour. Le POS interdit actuellement la construction de logements collectifs dans les "bulles" qui sont classées UX. Or, depuis le 1er janvier 2009, il est impossible de réviser les POS. Ces derniers devant être en PLU intercommunal. La CUS vient seulement d'engager le PADD préalable à la réalisation du PLU. L'urbanisation de ces secteurs ne se fera donc pas avant 10 ans.

L'urbanisation devant s'adapter à l'implantation des stations, il est donc indéniable que le tracé le long de la Route du Rhin est plus économique. Le dossier d'enquête ne démonte pas que le tracé modifié avait une plus-value par rapport au tracé initial.

Au regard des prévisions de fréquence, il y a lieu de s'interroger quant aux dimensions de l'ouvrage à construire. Pour limiter les frais, un ouvrage à voie unique peut être suffisant.

Affirme qu'il est possible de mutualiser (trains et tram) l'exploitation du pont ferroviaire existant.

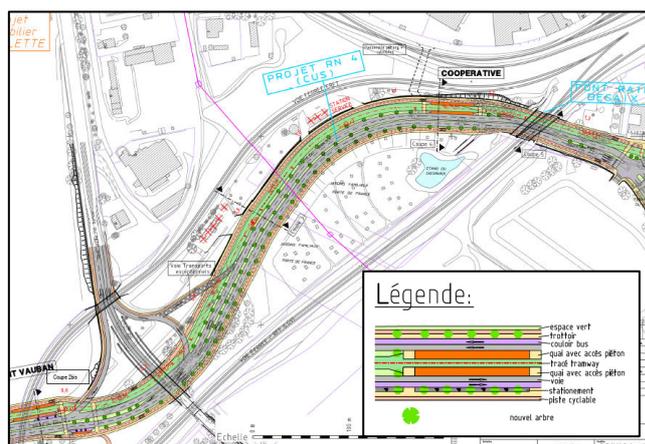
## Réponse du maître d'ouvrage CUS :

### **1. Concernant le tracé retenu par le maître d'ouvrage :**

Le contexte dans lequel s'inscrit le projet, notamment la volonté de la Collectivité d'urbaniser les sites du Môle de la Citadelle, Starlette et Coopérative, ainsi que de restructurer et densifier le quartier du Port du Rhin, est détaillé en page 97 et suivantes de la notice explicative du projet (pièce D). La justification du corridor d'insertion d'une part, et du tracé retenu par le maître d'ouvrage, d'autre part, sont également décrits en page 112 de cette même pièce. Ainsi, à l'issue de l'analyse multicritère, en particulier au regard du potentiel de desserte, des contraintes d'insertion, des coûts d'exploitation, des contraintes circulatoires, de la desserte piétonne et cyclable, de l'insertion paysagère (à l'horizon de l'urbanisation) et des enjeux environnementaux, le maître d'ouvrage a retenu le tracé "Citadelle".

Le choix du mode de transport est également justifié en page 108 et suivantes de la notice explicative (pièce D). L'analyse multicritère, à conduit le maître d'ouvrage à retenir le mode tramway sur fer.

Ainsi, la CUS considère que les différents modes de transports et les différents corridors d'insertion et tracés alternatifs ont été examinés par une analyse multicritères démontrant que la somme des avantages du prolongement de la ligne D sur fer est bien supérieure à la sommes des inconvénients de prolongement de toute ligne de transport par tout autre mode.



moyen de feux (voir plan ci-contre et en annexe).

Plus en détails, les études de définition menées par le bureau d'études TTK en 2009 et approuvées par le Conseil de Communauté urbaine de Strasbourg du 23 octobre 2009 ont démontré la nécessité de démolition de la station service et de la station de lavage situées au Nord de l'avenue du Rhin, dans l'hypothèse d'un tracé tram implanté le long de cette avenue. Ces suppressions évitent notamment des gestions d'accès complexes à ces deux équipements au

Enfin, la CUS a conçu cette extension de la ligne D du tram comme "moteur" d'urbanisation. C'est donc bien grâce au tramway que l'urbanisation du Môle de la Citadelle et des sites Starlette et de la Coop sera possible dans le cadre de la future ZAC "Deux Rives". Le tracé le long de l'avenue du Rhin ne permettait pas une desserte optimale de ces sites.

## **2. Concernant le plan d'occupation des sols (POS) de Strasbourg et le processus d'urbanisation du secteur Est de Strasbourg :**

Au préalable, il est rappelé que le SCoTERS opposable évoque l'extension du tram vers Kehl :

*"A l'intérieur de la Communauté urbaine de Strasbourg, le réseau de tramway sera étendu et maillé, afin de mieux desservir l'espace métropolitain. Il pourra à terme être prolongé vers la ville de Kehl"* (SCoTERS, DOG, p. 31).

*"Le réseau de tramway desservant l'espace métropolitain sera étendu ; les lignes seront prolongées vers Lingolsheim, le Neuhof, la Robertsau, Eckbolsheim, Ostwald et seront mises en correspondance ; le réseau sera également renforcé en direction de Kehl"* (SCoTERS, DOG, p. 49).

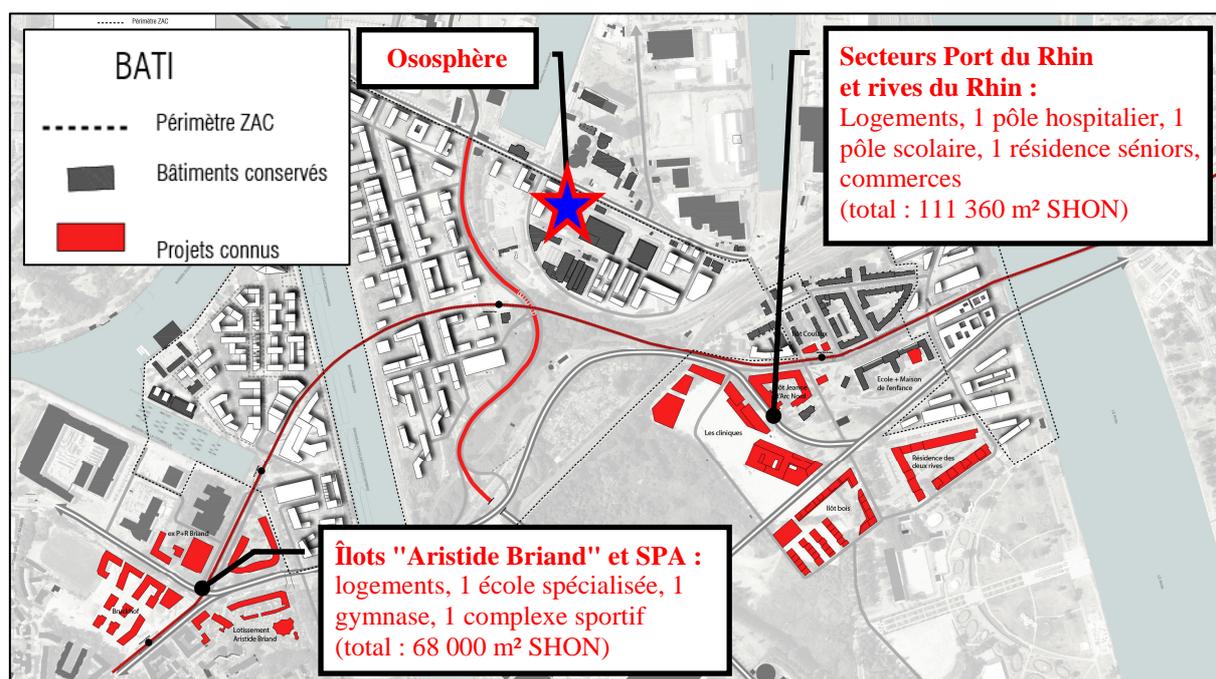
Le processus d'urbanisation, la création de la future ZAC "Deux Rives", sa mise en œuvre temporelle et la rentabilité immédiate et à terme du projet d'extension de la ligne tram D et sa compatibilité avec le POS de Strasbourg, sont des sujets étroitement liés.

Il est rappelé que l'urbanisation du secteur Est de Strasbourg n'est pas exclusivement liée à la future ZAC "Deux Rives". En effet, de nombreux projets urbains situés dans le corridor de la future extension du tram voient actuellement déjà le jour, le plan d'occupation des sols de Strasbourg autorisant d'ores et déjà la mise en œuvre de ces projets. Il s'agit entre autres :

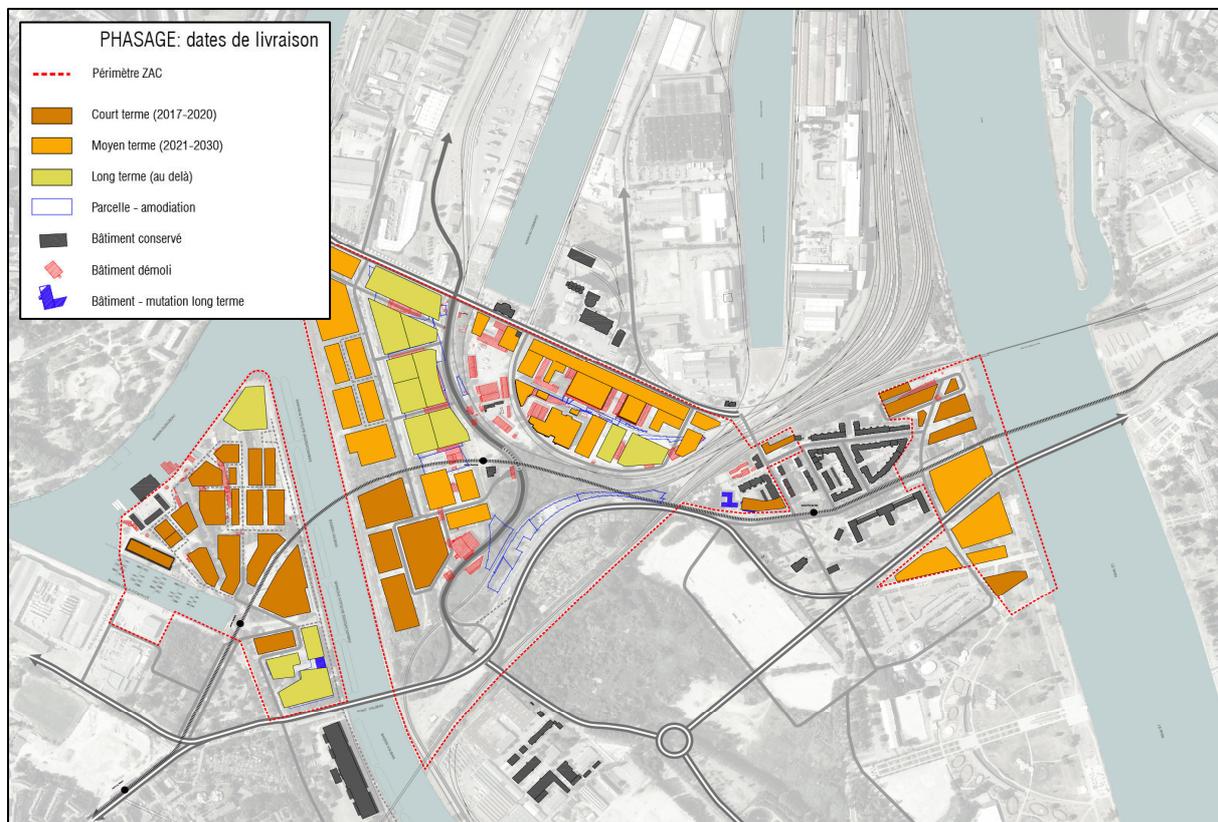
- du secteur "Aristide Briand", autour du carrefour entre les avenues du Rhin et Aristide Briand : création de 972 logements et de près de 18 000 m<sup>2</sup> de bureaux, d'activités, de commerces et équipements,
- du secteur de la Coop, en particulier de l'ancien bâtiment d'embouteillage qui est utilisé par Ososphère (pratiques artistiques autour du numérique dans la ville) de manière récurrente,
- du quartier du Port du Rhin : construction de 393 logements et 420 m<sup>2</sup> de commerces, restructuration du groupe scolaire du Port du Rhin.

Parallèlement, le plan d'occupation des sols (POS) de Strasbourg fait l'objet d'une enquête publique du 17 juin au 19 juillet 2013 préalable à sa modification n°36 portant notamment sur le projet urbain des Deux Rives : site SPA et Maison du fluvial (Môle de la Citadelle), nouveau campus médical et paramédical, îlot "démonstrateur bois", deuxième phase résidence des Deux Rives (quartier du Port du Rhin). Il est également précisé que le POS actuel permet d'ores et déjà l'urbanisation des rives du Rhin.

La carte ci-dessous localise l'ensemble de ces projets "hors ZAC Deux Rives" et justifie à eux seuls l'extension de la ligne D du tram. En effet, l'évaluation socio-économique du projet tram montre que le taux de rentabilité interne du projet à l'horizon 2016 s'élève à 7,1%, ce qui démontre un fort intérêt pour la collectivité.



La seconde étape que met en œuvre la Collectivité actuellement, est la création de la ZAC "Deux Rives" sur les secteurs du Môle de la Citadelle, Starlette, Coopérative, le quartier du Port du Rhin et les rives du Rhin. La carte ci-dessous montre le périmètre de cette future ZAC et les différents horizons de livraison.



Le Conseil de Communauté urbaine de Strasbourg du 29 septembre 2011, dans une délibération relative au Schéma Directeur Deux-Rives a :

- pris *"en considération la mise à l'étude de l'opération d'aménagement du Secteur des Deux Rives, compris entre le bassin de la Citadelle et quartier du Port du Rhin jusqu'en rive Ouest du Rhin, sous forme notamment d'une ou plusieurs ZAC"* ;
- institué *"un périmètre de sauvegarde permettant le cas-échéant d'opposer un sursis à statuer aux demandes d'autorisation d'occuper ou d'utiliser les sols, délimité par les terrains concernés par l'opération"* ;
- approuvé *"les objectifs publics poursuivis dans le cadre de l'opération d'aménagement du Secteur des Deux Rives :*
  - *l'ouverture de l'agglomération sur le Rhin visant à lui conférer un statut de métropole transfrontalière,*
  - *le développement d'une stratégie urbaine et économique aidant à la reconversion et à la valorisation de ces secteurs d'étude, y compris ceux relevant des activités portuaires et industrielles, tout en favorisant l'implantation de nouveaux programmes mixtes,*
  - *le renforcement de l'attractivité de ces secteurs en améliorant leur desserte en transports en commun tout en agissant sur le trafic automobile,*

- *le développement d'une mixité sociale, économique et fonctionnelle, permettant également de réinsérer dans la dynamique d'agglomération, le quartier d'habitat social du Port du Rhin, aujourd'hui isolé et marginalisé,*
- *la valorisation des espaces naturels et des espaces situés à proximité des bassins et du Rhin,*
- *la création et valorisation des espaces publics de qualité, dont ceux situés à proximité des futures stations de tramway,*
- *une insertion urbaine respectueuse de l'environnement et du paysage".*

Le Conseil de Communauté urbaine de Strasbourg du 24 février 2012 a :

- *approuvé "le lancement par la Communauté urbaine de Strasbourg d'une concertation préalable à la création de la ZAC Deux Rives",*
- *décidé le "lancement des études préalables à la création d'une ZAC multi-sites sur le secteur Deux Rives, dont la mise à l'étude de l'opération d'aménagement a été prise en considération par délibération du Conseil communautaire du 29 septembre 2011",*
- *décidé "le lancement de la consultation pour la réalisation des études de faisabilité conformément au Code des marchés publics pour la création d'une SPL ou SPLA".*

Ladite concertation préalable à la création de la ZAC Deux Rives est programmée pour octobre-novembre 2013. Une délibération portant sur la création de la future SPL sera proposé au Conseil de Communauté urbaine d'octobre 2013 et une délibération portant sur la création de la ZAC Deux Rives sera proposé au Conseil de Communauté urbaine de décembre 2013, suite à la concertation publique.

La loi Grenelle II n'impose pas de simultanéité de réalisation de l'urbanisation et des infrastructures de transport ou d'un préalable de l'urbanisation et le code de l'urbanisme permet aux SCOT de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs déjà desservis par les transports en commun (le projet de transport précède alors l'urbanisation, leur apportant un effet structurant, soutien à l'urbanisation reconnu par le code de l'urbanisme) ainsi que les conditions permettant le désenclavement par les transports des secteurs urbanisés qui le nécessitent, le Document d'Orientations et d'Objectifs du SCOT pouvant déterminer les secteurs dans lesquels l'ouverture à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports en commun (L122-1-5 du code de l'urbanisme).

Le Grenelle II, en revanche, avec la réforme de l'étude d'impact invite à analyser les effets, s'il ya lieu, ou les inter-relations entre des "projets connus" (si tel est le cas) ou les projets connexes. Pour les infrastructures de transport l'étude d'impact a un contenu spécifique (cf R 1225-III: ). Elle doit analyser les conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation, puis les coûts collectifs des pollutions et nuisances et avantages induits pour la collectivité, en commentant l'analyse socioéconomique si elle est requise par l'art L 1511-2 du code des transports, et enfin les hypothèses de trafic pour les nuisances sonores et les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores.

### **3. Concernant le franchissement du Rhin :**

L'ensemble des solutions de franchissement du Rhin ont été étudiées et reportées dans la notice explicative (pièce D, page 121 et suivantes) du dossier d'enquête publique. La question de l'utilisation du pont de l'Europe a été étudiée par le groupement de bureaux d'études SEMALY, SERUE, PTV, TTK en janvier 2001. Cette étude, commandée par la CUS et la

Ville de Kehl et ayant fait l'objet d'un cofinancement européen par le programme INTERREG et intitulée *"étude préliminaire du développement du réseau des transports en commun en site propre de l'agglomération Strasbourg/Kehl et connexion avec les réseaux régionaux"*, a approfondi les différentes possibilités de franchissement du Rhin et a conclu de la manière suivante : *"il n'est pas possible d'utiliser le pont ferroviaire du fait des caractéristiques ferroviaires (voie, électrification...) incompatibles avec celles du tramway. Il est donc nécessaire de construire un nouveau pont"*.

L'emplacement précis du pont sur le Rhin a été défini en fonction de plusieurs contraintes par les deux collectivités CUS et Ville de Kehl, parmi lesquelles :

- la présence de nombreux réseaux internationaux de part et d'autre du Rhin,
- les contraintes de navigation sur le Rhin qui imposent que les ouvrages franchissant le Rhin soient identifiables par les radars des navires et donc excluent le plus possible l'accolement de nouveaux ponts à des ponts existants si ces derniers n'ont pas été conçus pour cela,
- la préservation des possibilités d'urbanisation sur chaque rive du Rhin, projet ayant fait l'objet d'un concours d'urbanisme transfrontalier dont le règlement imposait la prise en compte de l'emplacement du futur pont dédié au tramway, aux cyclistes et aux piétons comme donnée d'entrée.

Par ailleurs, un ouvrage d'une longueur de 560m (incluant la longueur des rampes puisqu'aucune de zone de manœuvre tram ne peut être implantée en pente), ne peut pas être exploitée par une voie unique avec des fréquences importantes. La fréquence prévue à la mise en service à l'horizon 2016 est de 12 minutes mais elle pourra évoluer en fonction des besoins réels de desserte entre la CUS et la Ville de Kehl, notamment lorsque le prolongement vers la Mairie aura été réalisé, mais aussi en fonction des projets ultérieurs qui conduiront à renforcer la fréquence de la ligne D, voire à doubler les services tramway par la création de nouvelles lignes (extension de la ligne F ou création de la ligne tram-train, par exemple). Ainsi, les deux collectivités ont prévu un dimensionnement des "systèmes" tramway pour une fréquence plus importante que celle mise en place à court terme.

### 3.3. QUESTIONS RELATIVES AUX OUVRAGES D'ART

#### **Observation / Question 3.3.1 :**

*M. Bertrand MAURER (registre CUS)*

4 ponts l'un à côté de l'autre. Absence totale de vision stratégique. Strasbourg capitale de l'absurde.

## Réponse du maître d'ouvrage CUS :

Cette question se rapporte à la justification d'un pont supplémentaire entre les villes de Strasbourg et Kehl, la passerelle des Deux Rives étant réservée aux piétons.

L'ensemble des solutions de franchissement du Rhin ont été étudiées et reportées dans la notice explicative (pièce D, page 121 et suivantes) du dossier d'enquête publique. La question de l'utilisation du pont de l'Europe a été étudiée par le groupement de bureaux d'études SEMALY, SERUE, PTV, TTK en janvier 2001. Cette étude, commandée par la CUS et la Ville de Kehl et ayant fait l'objet d'un cofinancement européen par le programme INTERREG et intitulée *"étude préliminaire du développement du réseau des transports en commun en site propre de l'agglomération Strasbourg/Kehl et connexion avec les réseaux régionaux"*, a approfondi les différentes possibilités de franchissement du Rhin et a conclu de la manière suivante (page 7) : *"il n'est pas possible d'utiliser le pont de l'Europe qui doit conserver une capacité routière suffisante. En effet, sa structure imposerait une pose de voie collée, incompatible avec une quelconque mixité avec le trafic routier. En outre, cette structure interdit toute reprise légère de l'ouvrage pour s'adapter au tramway (renforcement, élargissement)"*.

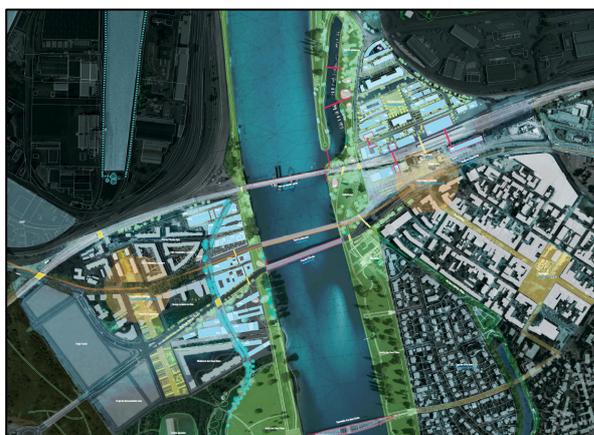
Cette même étude, à propos de l'emprunt du pont ferroviaire pour franchir le Rhin concluait de la manière suivante : *"il n'est pas possible d'utiliser le pont ferroviaire du fait des caractéristiques ferroviaires (voie, électrification...) incompatibles avec celles du tramway. Il est donc nécessaire de construire un nouveau pont"*.



Il était donc nécessaire de construire un nouveau pont franchissant le Rhin, étant précisé que celui-ci sera compatible avec l'accolement d'un futur pont "routier" en remplacement du pont de l'Europe à long terme, étant précisé que les règles de navigation sur le Rhin imposent une détection radar des ouvrages le franchissant. Ces ouvrages devant être les plus visibles possibles, leur positionnement doit être étudié de façon à être soit accolés entre eux, soit extrêmement distincts, leurs piles devant être alignées entre elles. Cette possibilité

d'accolement d'un futur nouveau pont routier au pont tram a été reprise dans le cadre du Schéma Directeur d'urbanisme des deux Rives d'une part, et dans le cadre du concours d'urbanisme transfrontalier mené conjointement par la CUS et la Ville de Kehl.

**Propositions formulées par les candidats au concours d'urbanisme des Deux Rives :**



### **Observation / Question 3.3.2 :**

M. Micha ANDREIEFF et M. Michel MESSELIS (lettre n° 1)

#### **Franchissement du Pont Vauban**

Les grands ouvrages et le survol à 9 m au dessus du plan d'eau sont des freins à la continuité urbaine à rechercher. Le caractère spectaculaire est ressenti comme une rupture. Le maintien ici du gabarit rhénan pour le passage de bateaux de croisière devrait être remis en cause à deux titres :

- il facilite des usages occasionnels et de loisirs et pénalise des usages banaux et quotidiens des habitants à venir,
- mesures de sécurité envisagées pour interdire le passage de ces bateaux de passagers par l'écluse Nord au profit de celle du Sud diminueront sensiblement la fréquence des passages.

Proposition : prévoir une partie mobile.

Il n'est pas envisageable de prévoir les supports de ces ouvrages en milieu urbain en forme de talus, comme il s'agit d'ouvrage de croisement à niveaux différents de voies routières, ferroviaires ou fluviales en pleine campagne. Les rampes d'accès doivent permettre des accès latéraux.

#### **Trémie rue du Péage**

Pertinence de l'intersection en dénivelée du tram et de la rue du Péage ?

#### **Franchissement du Rhin**

La création de ce troisième pont contraint considérablement les possibilités d'urbanisation de rives du Rhin. La réalisation d'un pont accolé au pont ferroviaire serait source d'économies et permettrait une urbanisation plus vaste et l'affirmation de la ville sur son fleuve.

### **Réponse du maître d'ouvrage CUS :**

#### **1. Concernant le franchissement du bassin Vauban :**

La future passerelle dédiée au tramway, aux cyclistes et aux piétons franchissant le bassin Vauban et reliant les sites du Môle de la Citadelle et Starlette aura les caractéristiques techniques suivantes :

- Longueur hors rampes : 160m en une seule travée,
- Largeur utile : 13m,
- Tirant d'air : 9m,
- Hauteur totale de l'arche : 30m,
- Hauteur depuis les berges : 5m,
- Pente : maximum 4% afin de conserver l'accessibilité PMR.

Ces éléments sont mentionnés dans la pièce F du dossier d'enquête publique (caractéristiques des ouvrages les plus importants), page 170. Il est précisé que cet ouvrage ne franchit pas la

route du Petit Rhin ; en effet, celle-ci sera traversée "à niveau" par la future plate-forme tramway. La circulation sera régulée par feux à ce carrefour.

La construction de cette passerelle permettra de relier les sites du Môle de la Citadelle et de Starlette par un ouvrage entièrement dédié aux modes de transports dits "propres". L'urbanisation de part et d'autre sera conçue en cohérence avec cet ouvrage dans le cadre de la future ZAC "Deux Rives", lui conférant ainsi un rôle de trait d'union entre les deux futurs quartiers. L'intégration paysagère de l'ouvrage sera ainsi cohérente. Il sera par exemple possible d'avoir des entrées directes par l'ouvrage pour les immeubles les plus proches et des entrées par les berges ce qui facilitera l'utilisation des transports en commun, et des modes actifs.

Concernant la suggestion d'un "ouvrage mobile", le maître d'ouvrage précise que, même si ce type d'ouvrage existe effectivement, il convient de rappeler que son usage ne peut être envisagé que pour une exploitation occasionnelle alors que :

- La fréquence d'exploitation de la future infrastructure tramway sera relativement élevée dès la mise en service (8 minutes) et pourra être augmentée en fonction des besoins jusqu'à 6 minutes à terme,
- Le nombre de passages des bateaux de croisière n'est pas compatible avec la fréquence d'exploitation de la ligne de tramway.

Par ailleurs, le coût d'un tel ouvrage serait sensiblement supérieur à celui d'un pont "fixe", aussi bien en investissement qu'en entretien.

Cette question concerne également le fonctionnement de la navigation sur les bassins des Remparts et Vauban.

Si ces deux bassins portent des noms différents, ils constituent néanmoins une seule entité en termes de navigation. A la pointe Nord du Môle Citadelle, l'espace de plan d'eau constituant le carrefour entre les bassins Dusuzeau/Vauban/Remparts dispose d'une dimension suffisante pour permettre le retournement des bateaux. Aujourd'hui, les bateaux de gabarit rhénan (marchandise et croisière) rentrent souvent par une écluse et sortent par l'autre de manière à éviter les manœuvres de retournement qui présentent toujours un risque.

Dans l'hypothèse où le trafic de l'écluse Nord venait à se réduire, l'ensemble de la navigation rentrant par le Sud serait amenée à franchir l'ouvrage du tram, soit pour desservir les appointements au Nord du pont tram, soit pour atteindre l'espace de retournement.

Aussi et quels que soient le scénario d'accès (Sud ou Nord) et le lieu à desservir le long des deux bassins, un bateau sera toujours amené à passer au droit du futur pont tram. Par conséquent, il convient de garantir le passage des bateaux au droit du tram.

## **2. Concernant le fonctionnement des écluses du Port autonome de Strasbourg :**

### **2.1. Utilité des deux écluses actuelles :**

Les écluses Nord et Sud du port permettent le passage des bateaux entre le Rhin canalisé et les bassins à niveau constant du port ainsi que vers le canal de la Marne au Rhin et vers le canal du Rhône au Rhin.

**Concernant la stricte activité du port de Strasbourg, ces écluses permettent :**

- **La desserte par voie fluviale des entreprises** situées le long du bassin des Remparts et du Bassin Vauban. Chaque année, plusieurs centaines de milliers de tonnes de marchandises qui transitent par ces écluses vers ou depuis les entreprises précitées.  
*Dégrader ou supprimer les conditions d'accès depuis le Rhin ou de navigation dans le bassin impacterait négativement les conditions de développement de ces entreprises ce qui n'est ni envisagée, ni envisageable. Qui plus est cela s'inscrirait en contradiction avec les politiques publiques actuelles visant à favoriser le report des marchandises vers des modes alternatifs à la route.*
- **La desserte de Strasbourg pour les bateaux de croisière Rhénan.** Cette activité touristique représente 155 000 passagers par an franchissant ces écluses. Un tiers des croisiéristes embarquent à Strasbourg du fait de la présence de l'armateur "Croisieurope", les deux autres tiers font escale à Strasbourg durant leur croisière sur le Rhin. Cette activité participe au développement de l'économie touristique de la ville de Strasbourg.  
*Le trafic 2012 représentait 1017 bateaux de croisières dont 854 à l'écluse Nord et 163 à l'écluse Sud. Ce trafic n'est donc pas occasionnel à contrario de ce qui est évoqué par Messieurs MESSLIS et ANDREIEF.*
- **Enfin, la desserte de Strasbourg et des canaux navigables pour l'activité de plaisance.**

**Compte tenu des enjeux, nous vous confirmons que l'existence et le bon fonctionnement des deux écluses est indissociable du maintien des 3 activités précitées sur les bassins à niveau constant et plus largement pour les connexions entre le Rhin et les canaux navigables.**

**2.2. Nécessité de disposer de deux écluses :**

A l'instar de la majorité des places portuaires ou des voies navigables, le fait de disposer de deux écluses est une sécurité pour garantir l'accès à Strasbourg. En effet, ces ouvrages sont soumis à de fortes contraintes et tombent parfois en panne. Le fait de disposer de deux écluses offre ainsi la garantie d'une continuité du trafic fluvial nécessaire à l'efficacité de ce mode de transport.

Par ailleurs, si le fait que le Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) du Port aux Pétroles pourrait interdire les mouvements des bateaux à passagers par l'Ecluse Nord est avéré, il n'en demeure pas moins que d'une part l'utilisation de l'Ecluse Nord serait maintenue pour le trafic des marchandises et comme sécurité pour tous les trafics en cas de maintenance ou de défaillance de l'écluse Sud. Cela renforcerait la nécessité du maintien de deux écluses.

**3. Concernant l'intersection en dénivelé du tram avec la rue du Péage réaménagée :**

Le croisement de la rue du Péage réaménagée en dénivelé sous l'infrastructure tramway est un acquis de la 2<sup>ème</sup> phase de concertation publique menée en octobre 2010 et dont le bilan a été approuvé par le Conseil de Communauté urbaine de Strasbourg du 15 avril 2011.

Telle qu'elle est conçue actuellement, la liaison interport est raccordée à la route du Petit Rhin qui sera ainsi reliée directement à la rue du Rhin Napoléon en passant sous la route du Rhin (RN4) par un ouvrage. Fin 2010, des pistes de réflexion ont émergé des débats lors des ateliers de concertation communs aux ateliers du tramway et du Schéma Directeur des 2 Rives. Elles consistaient à reporter la circulation générale (poids-lourds compris) vers un axe parallèle à la route du Petit Rhin, c'est-à-dire vers la rue du Péage. Le réaménagement de la rue du Péage et sa reconfiguration visant à lui permettre d'assurer ses nouvelles fonctions circulatoires et de concentrer les nuisances engendrées par le trafic routier et le trafic de fret ferroviaire en bordure "Est" de la nouvelle urbanisation "Starlette", permettra par ailleurs d'abaisser le niveau du tablier de l'ouvrage de franchissement du bassin Vauban et même de franchir "à niveau" la route du petit Rhin (laquelle sera recalibrée en voie de desserte interne du futur site d'urbanisation "Starlette"). Ce nouveau concept d'organisation des circulations sur ce secteur constitue, à l'évidence, un acquis fondamental de cette 2<sup>ème</sup> étape de concertation publique et un élément fort attendu par les entreprises du Port autonome dont les activités nécessitent une desserte routière de qualité.

#### **4. Concernant le franchissement du Rhin :**

L'ensemble des solutions de franchissement du Rhin ont été étudiées et reportées dans la notice explicative (pièce D, page 121 et suivantes) du dossier d'enquête publique. La question de l'utilisation du pont de l'Europe a été étudiée par le groupement de bureaux d'études SEMALY, SERUE, PTV, TTK en janvier 2001. Cette étude, commandée par la CUS et la Ville de Kehl et ayant fait l'objet d'un cofinancement européen par le programme INTERREG et intitulée *"étude préliminaire du développement du réseau des transports en commun en site propre de l'agglomération Strasbourg/Kehl et connexion avec les réseaux régionaux"*, a approfondi les différentes possibilités de franchissement du Rhin et a conclu de la manière suivante (page 7) : *"il n'est pas possible d'utiliser le pont de l'Europe qui doit conserver une capacité routière suffisante. En effet, sa structure imposerait une pose de voie collée, incompatible avec une quelconque mixité avec le trafic routier. En outre, cette structure interdit toute reprise légère de l'ouvrage pour s'adapter au tramway (renforcement, élargissement)"*.

Cette même étude, à propos de l'emprunt du pont ferroviaire pour franchir le Rhin concluait de la manière suivante : *"il n'est pas possible d'utiliser le pont ferroviaire du fait des caractéristiques ferroviaires (voie, électrification...) incompatibles avec celles du tramway. Il est donc nécessaire de construire un nouveau pont"*.

L'emplacement précis du pont sur le Rhin a été défini en fonction de plusieurs contraintes par les deux collectivités CUS et Ville de Kehl, parmi lesquelles :

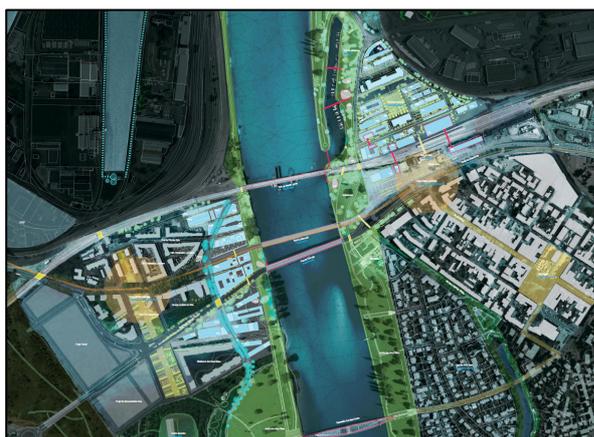
- la présence de nombreux réseaux internationaux de part et d'autre du Rhin,
- les contraintes de navigation sur le Rhin qui imposent que les ouvrages franchissant le Rhin soient identifiables par les radars des navires et donc excluent le plus possible l'accolement de nouveaux ponts à des ponts existants,
- la préservation des possibilités d'urbanisation sur chaque rive du Rhin, projet ayant fait l'objet d'un concours d'urbanisme transfrontalier dont le règlement imposait la prise en compte de l'emplacement du futur pont dédié au tramway, aux cyclistes et aux piétons comme donnée d'entrée.



Il était donc nécessaire de construire un nouveau pont franchissant le Rhin, étant précisé que celui-ci sera compatible avec l'accolement d'un futur pont "routier" en remplacement du pont de l'Europe à long terme, étant précisé que les règles de navigation sur le Rhin imposent une détection radar des ouvrages le franchissant. Ces ouvrages devant être les plus visibles possibles, leur positionnement doit être étudié de façon à être soit accolés entre eux, soit extrêmement distincts, leurs

piles devant être alignées entre elles. Cette possibilité d'accolement d'un futur nouveau pont routier au pont tram a été reprise dans le cadre du Schéma Directeur d'urbanisme des deux Rives d'une part, et dans le cadre du concours d'urbanisme transfrontalier mené conjointement par la CUS et la Ville de Kehl.

### Propositions formulées par les candidats au concours d'urbanisme des Deux Rives :





### **Observation / Question 3.3.3 :**

*M. Jean-Luc HEIBURGER Président de la CCI Strasbourg et Bas-Rhin (lettre n° 3)*

La CCI demande à la commission de prononcer un avis favorable sous réserve que les contraintes générées par ce projet pour les emprises soient levées par le maître d'ouvrage. Les réserves portent sur deux points :

1. l'absence de coïncidence temporelle entre la mise en service du tram (opération n° 1) et l'ouverture à la circulation de la trémie de la rue du Péage (opération n° 2).

Le trafic routier actuel supporté par la route du Petit Rhin croisera (...) transitoirement l'infrastructure tram à un carrefour régulé par feux, le réaménagement de la rue du Péage n'intervenant qu'après mise en service du tram D.

Ce croisement à niveau via un carrefour régulé par feux dégradera nécessairement la situation actuelle qui permet à un véhicule de circuler rue du Petit Rhin sans arrêt et entraînera, notamment pour les 600 poids lourds empruntant quotidiennement cet axe, l'obligation de freiner, s'arrêter puis redémarrer. Ces manœuvres auront, pour les entreprises, des impacts opérationnels et des conséquences en termes de temps de transport, de coût et de risques.

La CCI estime que l'absence de coïncidence temporelle entre ces deux opérations et d'évaluation de ces impacts, fragilise le programme d'aménagement dans sa globalité. En conséquence, elle demande à la commission de solliciter auprès du maître d'ouvrage l'ensemble des éléments permettant de justifier :

- de la prise en compte des conséquences de cette situation pour les entreprises,
- des moyens mis en œuvre pour limiter cette période transitoire.

2. L'absence de garantie quant au passage des trains de marchandises circulant sur la voie ferrée longeant le site Starlette.

La CCI estime que le dossier d'enquête semble devoir être complété sur les points suivants :

- l'ouvrage d'art n° 1 qui enjambe la voie ferrée a-t-il été conçu de façon à permettre le passage des convois ferroviaires ?
- durant la phase de travaux de construction du Pont Citadelle, quelles mesures seront prises pour ne pas entraver la bonne circulation des trains de marchandises ?

La CCI s'interroge également sur le dimensionnement du parking de la gare de Kehl dans le cadre du report modal qu'il doit favoriser. Enfin, elle souligne le rôle et l'importance du Port Autonome en termes de plateforme logistique dont l'accessibilité tri modale doit être préservée.

### Réponse du maître d'ouvrage CUS :

#### **1. Concernant l'absence de coïncidence temporelle entre la mise en service du tram (opération n°1) et l'ouverture à la circulation de la trémie de la rue du Péage (opération n°2) :**

Le réaménagement de la rue du Péage en dénivelé sous l'infrastructure tramway est un acquis de la 2<sup>ème</sup> phase de concertation publique menée en octobre 2010 et dont le bilan a été approuvé par le Conseil de Communauté urbaine de Strasbourg du 15 avril 2011. Ce nouveau concept d'organisation des circulations sur ce secteur constitue, à l'évidence, un acquis fondamental de cette 2<sup>ème</sup> étape de concertation publique et un élément fort attendu par les entreprises du Port autonome dont les activités nécessitent une desserte routière de qualité.

Le Conseil de Communauté urbaine du 31 mai 2013 a approuvé l'avant-projet relatif au réaménagement de la rue du Péage, c'est-à-dire ses objectifs, ses caractéristiques techniques et financières, et les modalités de poursuite des études. La délibération approuve notamment la mise à l'enquête publique du projet à l'automne 2013, si possible en septembre. Elle précise également que le démarrage des travaux est envisagé fin 2015 – début 2016 dans la continuité des travaux de l'opération d'extension de la ligne D du tram vers l'est de l'agglomération strasbourgeoise et Kehl. La mise en service de cette nouvelle infrastructure pourrait donc avoir lieu à l'horizon 2017-2018.

Les calendriers des opérations n°1 (extension tram) et n°2 (réaménagement de la rue du Péage) n'ont pas pu suivre un calendrier opération strictement identique pour les raisons suivantes :

- Le calendrier "tram" doit tenir compte du calendrier des partenaires allemands, notamment en terme de délais de réalisation permettant de percevoir les subventions : dépenses entièrement réalisées avant fin 2016 pour le Bund et justification des dépenses éligibles pour le programme européen "INTERREG IV – Rhin supérieur" avant juin 2015,
- Le projet de réaménagement de la rue du Péage n'a pas la même antériorité que le projet tram (issue de la seconde phase de concertation). Il possède également ses propres

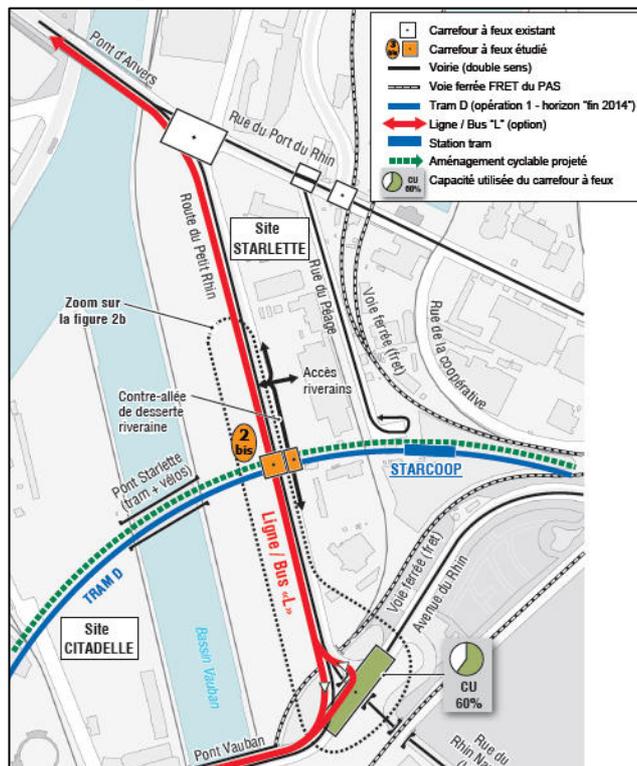
contraintes administratives nécessitant des autorisations préalables dont les délais d'instruction sont incompressibles.

L'enjeu de ce programme consiste toutefois à réduire au maximum de délai séparant les 2 mises en service (inférieur à 2 ans).

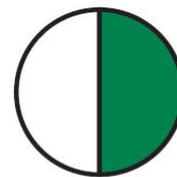
## 2. Concernant le futur carrefour à feux "tram – rue du Péage" :

L'ensemble des impacts du projet sur les déplacements a été intégré dans la pièce I (étude d'impact) du dossier d'enquête publique. Globalement, l'infrastructure tramway étant en site propre quasi intégralement, l'impact sur les circulations routières sera très faible et cantonnée à deux carrefours :

- **Le carrefour "avenue du Rhin – route du Rhin"** à l'entrée du quartier du Port du Rhin dont la capacité, en configuration définitive, sera utilisée à hauteur de 70%, donc avec des réserves de capacité suffisantes,
  - **La route du Petit Rhin** actuelle occupe une emprise d'environ 16 mètres, largeur permettant de comporter 3 voies de circulation, de larges trottoirs et des pistes cyclables. Le projet tramway viendra "couper" à niveau la route du Petit Rhin. En phase travaux, la largeur de la route du Petit Rhin permettra leur mise en œuvre par "demie chaussée", c'est-à-dire en maintenant systématiquement le double sens de circulation (poids-lourds et automobiles) et les cheminements piétons-cycles. Ainsi, une première phase permettra de réaliser la partie "Ouest" des travaux de plate-forme et une seconde phase, la partie "Est".
- o A la mise en service du tramway, en configuration provisoire (sans la rue du Péage réaménagée), les études de circulation menées par le groupement de maître d'œuvre PETAS-PETER et TRANSITEC montrent que la capacité du carrefour tram "route du Petit Rhin" serait utilisée à hauteur de 50%, avec donc une réserve de capacité suffisante pour assurer un bon fonctionnement.

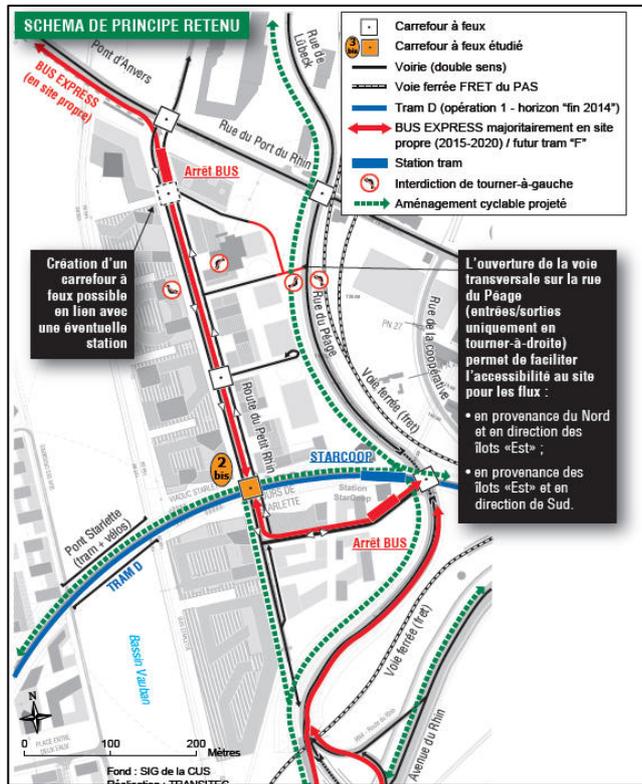


Capacité du carrefour utilisée :

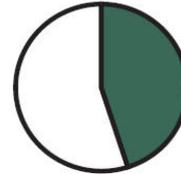


**CU = 50%**

- En configuration définitive (après mise en service du réaménagement de la rue du Péage), les études de circulation menées par le groupement de maître d'œuvre PETAS-PETER et TRANSITEC montrent que la capacité du carrefour tram "route du Petit Rhin" serait utilisée à moins de 50%, avec donc une importante réserve de capacité.



Capacité du carrefour utilisée :



**CU < 50%**

### **3. Concernant le passage des trains de marchandises circulant sur la voie ferrée longeant le site Starlette, y compris en phase travaux :**

La future passerelle dédiée au tramway, aux cyclistes et aux piétons enjambera le bassin Vauban ainsi que la voie ferrée existante implanté le long du bassin sur le site Starlette. La circulation des convois ferroviaires le long du site Starlette ne sera donc pas impactée par l'ouvrage.

La technique de construction de cette passerelle n'est pas encore définie à ce jour (poussage depuis les berges, vérinage depuis une barge, etc...), mais le concessionnaire CTS, maître d'ouvrage des travaux du projet, a pour objectif de minimiser les contraintes sur les activités portuaires et industrielles. Pour ce faire, une étroite collaboration entre la CUS, la CTS et le Port Autonome de Strasbourg, a été mise en place dès les premières études de conception du projet. Cette collaboration se poursuivra durant la phase de travaux.

### **4. Concernant le dimensionnement du P+R situé derrière la gare de Kehl :**

Le P+R actuel comporte 240 places. Son dimensionnement sera porté à 500 places par la Ville de Kehl, permettant ainsi un report modal aisé dès la gare de Kehl en direction de Strasbourg.

### **Observation / Question 3.3.4 :**

(Registre CUS)

Architecture des ponts plus avérées que les futurs immeubles "bockhaus". Quid du passage hauteur des bateaux ? Trop de ponts.

Réflexions :

1. voie tram aéroport Entzheim - Strasbourg - Kehl pourrait s'inclure dans ce projet pharaonique (en prévoyant une jonction)
2. adapter le pont double bow-string en l'accolant à l'ancien pont du Rhin et en adaptant les arcs dédoublés sur l'ancien pont.

### **Réponse du maître d'ouvrage CUS :**

#### **1. Concernant l'architecture des futurs immeubles :**

L'architecture des futurs immeubles (hormis ceux en cours de construction) n'est pas connue à ce jour. Le maître d'ouvrage CUS s'est donc attaché à ne représenter que des "volumes" de principe dans les visuels insérés dans le dossier d'enquête publique. Il prend néanmoins acte de l'avis favorable concernant l'architecture du futur pont sur le Rhin.



## **2. Concernant la liaison tram entre Entzheim et Kehl :**

Le prolongement de la ligne tram D vers la gare de Kehl permettra un accès à la gare centrale de Strasbourg. Le temps de parcours entre les stations "Kehl Bahnhof" et "Gare centrale" sera de 18 minutes sans correspondance, contre 30 minutes actuellement avec correspondance (ligne bus 21 + tram). La gare d'Entzheim aéroport est desservie par un TER cadencé à 15 minutes, le temps de parcours entre les deux gares étant de 9 minutes. La liaison entre Kehl et Entzheim semble donc efficace dans cette configuration.

## **3. Concernant le positionnement du futur pont sur le Rhin :**

L'emplacement précis du pont sur le Rhin a été défini en fonction de plusieurs contraintes par les deux collectivités CUS et Ville de Kehl, parmi lesquelles :

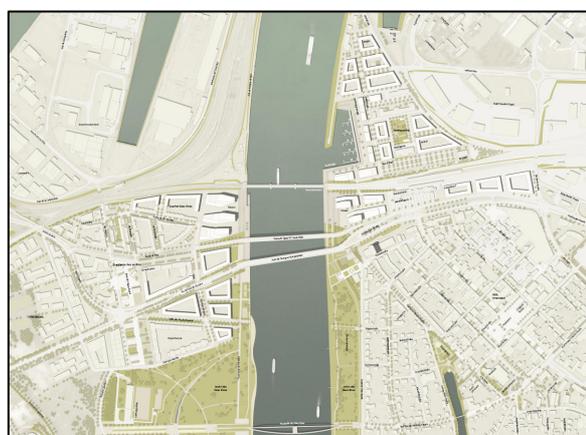
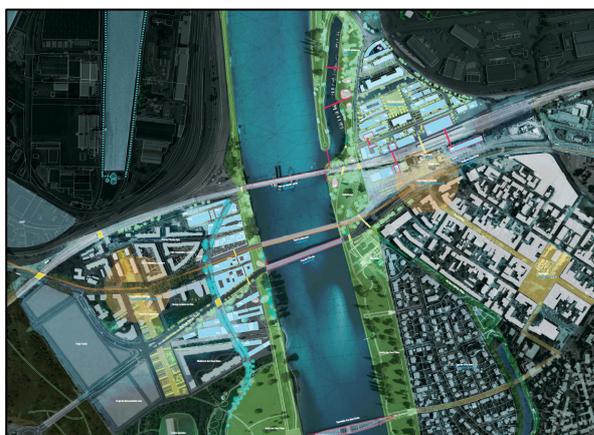
- la présence de nombreux réseaux internationaux de part et d'autre du Rhin,
- les contraintes de navigation sur le Rhin qui imposent que les ouvrages franchissant le Rhin soient identifiables par les radars des navires et donc excluent le plus possible l'accolement de nouveaux ponts à des ponts existants,
- la préservation des possibilités d'urbanisation sur chaque rive du Rhin, projet ayant fait l'objet d'un concours d'urbanisme transfrontalier dont le règlement imposait la prise en compte de l'emplacement du futur pont dédié au tramway, aux cyclistes et aux piétons comme donnée d'entrée.



Il était donc nécessaire de construire un nouveau pont franchissant le Rhin, étant précisé que celui-ci sera compatible avec l'accolement d'un futur pont "routier" en remplacement du pont de l'Europe à long terme, étant précisé que les règles de navigation sur le Rhin imposent une détection radar des ouvrages le franchissant. Ces ouvrages devant être les plus visibles possibles, leur positionnement doit être étudié de façon à être soit accolés entre eux, soit extrêmement distincts, leurs piles devant être

alignées entre elles. Cette possibilité d'accolement d'un futur nouveau pont routier au pont tram a été reprise dans le cadre du Schéma Directeur d'urbanisme des deux Rives d'une part, et dans le cadre du concours d'urbanisme transfrontalier mené conjointement par la CUS et la Ville de Kehl.

**Propositions formulées par les candidats au concours d'urbanisme des Deux Rives :**



### **Observation / Question 3.3.5 :**

*Monsieur Jean-Louis JEROME Directeur Général du PAS (lettre n° 11)*

#### **Ouvrage d'art n° 1 (franchissement du Bassin Vauban)**

- Demande la conservation d'un gabarit de navigation par rapport au plan d'eau normal (135.20m +NN) qui doit être de 9 mètres.
- Incertitude de l'impact éventuel de l'arche métallique sur les radars des bateaux.
- S'agissant de l'activité du faisceau ferroviaire situé sur la rive Est du Bassin Vauban, il est nécessaire de conserver un gabarit de sécurité (plan joint à la lettre n° 11).

#### **Ouvrage d'art n° 2 (trémie rue du Péage)**

- Nécessité d'un gabarit routier de 4,50 m minimum sous l'ouvrage,
- L'aménagement des voiries et espaces publics de surface devra permettre le passage des convois exceptionnels.

#### **Ouvrage d'art n° 3 (tranchée cuvelée sous le pont de voie ferrée Sud du PAS)**

- Nécessité de maintenir une voie en service pendant les travaux, la seconde étant réduite en tiroir le temps des travaux,
- S'agissant de la largeur de l'ouvrage, il est nécessaire de pouvoir implanter les deux ferrées, d'aménager une piste de circulation piétonne (pour le personnel de service) et prene en compte l'encombrement des dispositifs de signalisation.

#### **Impact du calendrier de réalisation des ouvrages sur les fonctionnalités portuaires**

- Durant les travaux il est impératif que le trafic lié aux activités portuaires ne soit pas interrompu, ceci pour des raisons stratégiques et économiques,
- Demande une optimisation du calendrier des travaux afin d'assurer la continuité de l'activité des entreprises.

### **Réponse du maître d'ouvrage CUS :**

#### **1. Concernant le franchissement du bassin Vauban :**

Les caractéristiques de la future passerelle franchissant le bassin Vauban sont décrites dans la pièce F (caractéristiques des ouvrages des plus importants) du dossier d'enquête publique. L'ouvrage présente un tablier de 160 mètres de longueur avec une travée. Les caractéristiques de l'ouvrage respectent les préconisations des services du Port Autonome et visent à dégager le gabarit de circulation fluviale de transit venant du Rhin. Ainsi seront conservées les dimensions caractéristiques des ouvrages existants sur le bassin :

- Gabarit de navigation : 9.0 mètres par rapport au plan d'eau moyen,
- Largeur du Bassin Vauban : environ 95 mètres,
- Pas de piles dans le bassin Vauban.

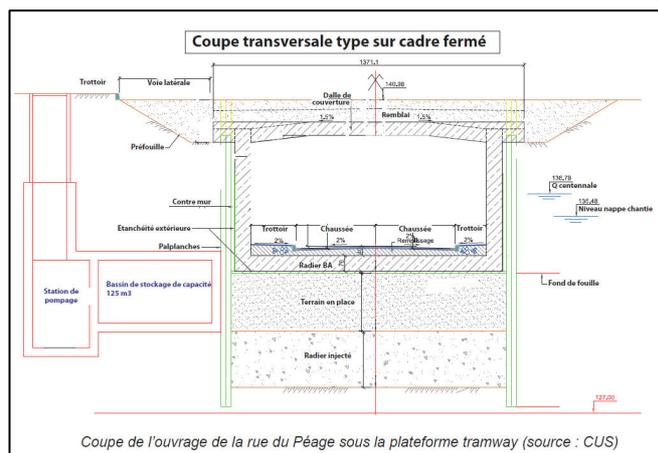
Les études de niveau "projet" de conception de cette passerelle sont réalisées sous maîtrise d'ouvrage de la CTS. Elles prendront en compte les contraintes de détection de l'ouvrage par les radars des bateaux.

Cet ouvrage enjambrera le bassin Vauban ainsi que la voie ferrée existante implantée le long du bassin sur le site Starlette. La circulation des convois ferroviaires le long du site Starlette ne sera donc pas impactée par l'ouvrage.

La technique de construction de cette passerelle n'est pas encore définie à ce jour (poussage depuis les berges, vérinage depuis une barge, etc...), mais le concessionnaire CTS, maître d'ouvrage des travaux du projet, a pour objectif de minimiser les contraintes sur les activités portuaires et industrielles. Pour ce faire, une étroite collaboration entre la CUS, la CTS et le Port autonome de Strasbourg a été mise en place dès les premières études de conception du projet. Cette collaboration se poursuivra durant la phase de travaux.

## **2. Concernant la trémie de la rue du Péage réaménagée :**

Suite à la 2<sup>ème</sup> phase de concertation publique en 2010, le maître d'ouvrage CUS a intégré l'importance du réaménagement de la rue du Péage attendu par les entreprises du Port autonome dont les activités nécessitent une desserte routière de qualité. Ces principes globaux d'aménagement ont été approuvés par le Conseil de Communauté urbaine de Strasbourg du 15 avril 2011 : cette voie sera réalisée en dénivelée par rapport au tramway afin de s'affranchir de ses contraintes.



Le projet d'extension de la ligne tram D intègre la réalisation d'une réservation anticipant la réalisation future de la trémie pour le passage de la rue du Péage réaménagée. Cet ouvrage cadre minimisera les contraintes des travaux de cette opération routière sur l'exploitation du tramway. Les travaux entrant dans l'extension Est se limitent à la réalisation de cette réservation.

Les autres travaux (trémie et réalisation de la voie) seront menés ultérieurement dans le cadre des travaux de voirie de la rue du Péage constituant l'opération n°2 du programme tramway, mis à l'enquête publique à l'automne 2013.

En cours d'étude au jour de rédaction du présent mémoire et prévue pour être mise à l'enquête publique à l'automne 2013, cette voie circulera dans une trémie dont la pente sera de 5%. Le gabarit disponible sous les voies du tramway sera identique à celle réalisée sous l'avenue du Rhin dans le cadre des travaux de la 2<sup>ème</sup> phase de la Liaison Interports (LIP2), à savoir 4,90m minimum, supérieur au gabarit autoroutier de 4,75m. Elle permettra ainsi aux poids-lourds de circuler aisément depuis l'avenue du Rhin jusqu'au Port Nord.

Les voies de surface permettront, quant à elle, la circulation des convois exceptionnels.

### **3. Concernant la tranchée cuvelée sous le pont de voie ferrée Sud du Port autonome :**

L'ensemble des contraintes et préconisations du Port Autonome de Strasbourg seront prises en compte par le maître d'ouvrage des travaux de réalisation du projet tramway (CTS). Pour ce faire, une étroite collaboration entre la CUS, la CTS et le Port autonome de Strasbourg a été mise en place dès les premières études de conception du projet. Cette collaboration se poursuivra durant la phase de travaux.

### **4. Concernant l'impact du calendrier de réalisation des ouvrages sur les fonctionnalités portuaires :**

L'ensemble des contraintes et préconisations du Port Autonome de Strasbourg seront prises en compte par le maître d'ouvrage des travaux de réalisation du projet tramway (CTS). Pour ce faire, une étroite collaboration entre la CUS, la CTS et le Port autonome de Strasbourg a été mise en place dès les premières études de conception du projet. Cette collaboration se poursuivra durant la phase de travaux.

## **3.4. QUESTIONS RELATIVES AUX AMENAGEMENTS**

### **Observation / Question 3.4.1 :**

*ENEL. MIKE (registre CUS)*

Domage que les nouveaux bâtiments Route du Rhin soient si cubiques, droits, sans âme, vraiment dommage pour l'entrée de Strasbourg, du béton, du béton, du béton...

### **Réponse du maître d'ouvrage CUS :**

L'architecture des futurs immeubles (hormis ceux en cours de construction) n'est pas connue à ce jour. Le maître d'ouvrage CUS s'est donc attaché à ne représenter que des "volumes" de principe dans les visuels insérés dans le dossier d'enquête publique.



**Observation / Question 3.4.2 :**

*AUBEYS (registre CUS)*

Projet globalement visionnaire. La "bulle Rhin Napoléon" doit pouvoir être reliée à pied ou vélo car elle est un lien de création et emplois (+100). Merci de prévoir des pistes ou chemins vers la station Starlette ou Coop ou Citadelle.

**Réponse du maître d'ouvrage CUS :**

Le maître d'ouvrage CUS prend acte de l'avis de cette personne considérant le projet comme "visionnaire".

Le projet tram prévoit la réalisation de cheminements cycles et piétons confortable dans le corridor aménagé, sur l'ensemble du tracé depuis "Aristide Briand" jusqu'à la gare de Kehl. Le projet mis à l'enquête publique comporte un plan général des travaux (pièce E du dossier d'enquête publique) qui constitue le périmètre aménagé au-delà duquel la future déclaration d'utilité publique ne sera pas applicable. Ainsi, l'amélioration des cheminements piétons au-delà du périmètre des travaux "tramway" n'est pas envisagée dans le cadre de ce projet. Néanmoins, cette volonté sera relayée dans le cadre des études relatives à la futures ZAC "Deux Rives" et dans les différents de programmation d'aménagements d'espaces publics de la CUS et de la Ville de Strasbourg. Il est enfin précisé que le réaménagement de l'avenue du Rhin "ex-RN4" a déjà permis d'améliorer les cheminements piétons-cycles sur ce secteur.

**Observation / Question 3.4.3 :**

Mme DEPRez (registre CUS)

Et l'aménagement de la route de Mittelhausbergen, si étroite, si dangereuse. Et les trottoirs larges pour permettre aux personnes âgées de se croiser sur le trottoir et non pas sur la rue. Quelles ruines ! Quel vieux quartier non aménagé où l'insécurité est permanente !

**Réponse du maître d'ouvrage CUS :**

Le réaménagement de la route de Mittelhausbergen ne fait pas partie du projet d'extension de la ligne tram D vers Kehl. Aussi, le maître d'ouvrage CUS ne peut pas répondre à cette question dans le cadre du présent rapport. Il est précisé que ce projet, comme tous les projets de la CUS, a été concerté avec le public et respecte les normes en vigueur.

**Observation / Question 3.4.4 :**

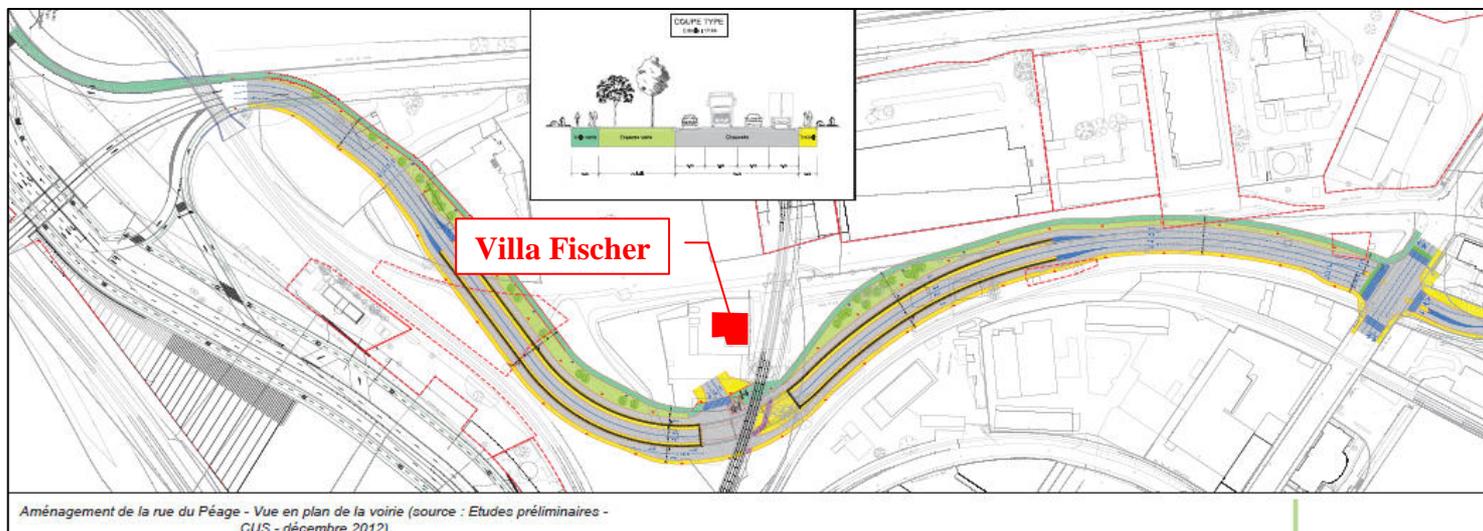
Mme Chantal GUILBERT NIGON résidente 5 rue du Péage (registre PdR)

S'interroge sur le devenir de sa rue, des bâtiments, de son environnement. Dénonce une incohérence entre la maquette, le film et le dossier d'enquête.

**Réponse du maître d'ouvrage CUS :**

Le n°5 de la rue du péage correspond à la "Villa Fischer". Cette bâtisse n'est pas impactée par le projet d'extension de la ligne D du tramway (opération n°1 du programme). Les accès et toutes les fonctionnalités y seront maintenus. La réalisation d'un parvis entre celle-ci et la future station tram "Starcoop" sera réalisé afin de la mettre en valeur.

Le réaménagement de la rue du Péage (opération n°2 du programme) n'impactera pas non plus la Villa Fischer (cf. plan ci-dessous).



## 3.5 QUESTIONS DIVERSES

### **Observation / Question 3.5.1 :**

*Mme Clarisse SIEFERT Présidente de l'Association "Pour Neudorf" (registre CUS)*

Souhaite l'implantation du PEX sur le secteur des Deux Rives au lieu du Wacken.

### **Réponse du maître d'ouvrage CUS :**

Cette question ne concerne pas à proprement parler le projet d'extension de la ligne tram D vers Kehl, mais plutôt la programmation de la future ZAC "Deux Rives".

Monsieur le Maire de Strasbourg, 1<sup>er</sup> Vice Président de la CUS en charge des Transports a répondu à cette question lors de la réunion publique organisée dans le cadre de cette enquête publique le 6 juin 2013 :

*"Clarisse SIEFERT a posé une question sur le terrain Starlette et elle fait une suggestion que j'ai déjà entendue au conseil municipal à plusieurs reprises : pourquoi ne pas mettre le parc des expositions à cet endroit ? Tout d'abord, il est prévu un autre endroit. Puis, je ne suis pas sûr qu'à cet endroit, avec la qualité de ces terrains, il soit judicieux d'y mettre un parc des expositions. En plus, les terrains sont relativement exigus même si l'on va les élargir puisque l'on déplacera la route du petit Rhin vers la rue du péage, donc on aura une surface plus importante ne correspondant pas aux besoins que l'on aurait pour un parc des expositions."*

### **Observation / Question 3.5.2 :**

*Mme DEPREZ (registre PdR)*

Le montant des loyers et des charges ne correspondent pas à la qualité de vie des riverains.

### **Réponse du maître d'ouvrage CUS :**

Cette question ne concerne pas à proprement parler le projet d'extension de la ligne tram D vers Kehl, mais plutôt le montant des loyers du quartier du Port du Rhin. Aussi, le maître d'ouvrage CUS ne peut pas répondre à cette question dans le cadre du présent rapport. Il est néanmoins précisé que l'arrivée du tramway dans le quartier du Port du Rhin va participer pleinement à la requalification de ce quartier, au même titre que le projet déjà engagé de création de la place de l'Hippodrome et d'autres projets en cours.

# 4

## REPONSES ARGUMENTEES DE LA CUS AUX QUESTIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

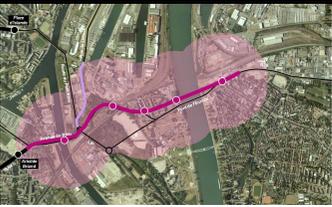
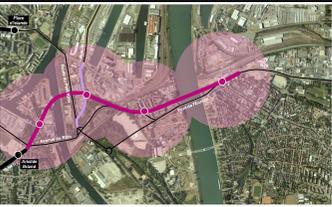
### **Observation / Question 4.1 :**

Le dossier d'enquête n'apporte pas suffisamment d'informations permettant au public et à la commission d'enquête de disposer d'éléments de comparaison des solutions alternatives. La commission vous demande en conséquence de lui fournir (sous forme d'un tableau) les éléments de comparaison (avec un chiffrage argumenté, intégrant le coût de la rue du Péage) portant sur les coûts d'investissement et les indicateurs de rentabilité entre l'option présentée à l'enquête et l'option RN4.

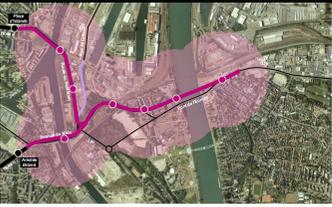
### **Réponse du maître d'ouvrage CUS :**

#### **1. Comparatif des coûts du programme et des solutions alternatives**

Cette question renvoie à l'analyse des différentes solutions de tracés. Outre l'analyse comparative apportée dans la pièce D (notice explicative) du dossier d'enquête publique ayant conduit le maître d'ouvrage CUS à retenir le tracé desservant les sites du Môle de la Citadelle, Starlette et Coopérative, les compléments contenu dans le tableau de la page suivante peuvent être apportés.

	Lignes tram étendues	Variantes de tracés	Tracé (terminus à Kehl/Bahnhof)	Points forts	Points faibles	Potentiel (population, emplois, scolaires)	Coût travaux (valeur : janvier 2010)
<b>COURT TERME</b>	Ligne D	Solution longeant l'avenue du Rhin (ex-RN4)	 Longueur : 2,6 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tracé plus direct</li> <li>- Insertion plus discrète du pont sur le bassin Vauban</li> <li>- Pas d'ouvrage sur la rue du Péage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Desserte Citadelle et Starlette Nord</li> <li>- Paysage sans attrait pour les usagers</li> <li>- Croisement avec les infrastructures routières</li> <li>- Démolition des stations service et de lavage</li> <li>- Itinéraire cyclable le long de la RN4</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en service : 11 230</li> <li>- Long terme : 19 450</li> </ul> <p><i>Source : étude de définition TTK 2010</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tram : 67,5 M€HT</li> <li>- Rue du Péage : 15,2 M€HT</li> <li>- Total : 82,7 M€HT</li> </ul>
		Solution retenue passant au cœur des sites Starlette et du Môle de la Citadelle	 Longueur : 2,7 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Desserte des futures urbanisations</li> <li>- Perspectives et valorisation paysagère du tracé</li> <li>- Intégration urbaine</li> <li>- Peu de croisements avec les infrastructures routières</li> <li>- Itinéraire cyclable éloigné du trafic routier</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ouvrages sur la rue du Péage et sous les voies ferrées du Port autonome</li> <li>- Démolition du bâtiment d'ambulances</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en service : 13 300</li> <li>- Long terme : 19 500</li> </ul> <p><i>Source : avant-projet EGIS 2012</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tram : 73,5 M€HT</li> <li>- Rue du Péage : 15,2 M€HT</li> <li>- Total : 88,7 M€HT</li> </ul>

*NB : Le potentiel du tracé 2 retenu par le maître d'ouvrage à Kehl/Rathaus s'élève à 18 200 personnes à court terme et 30 900 personnes à long terme.*

	Lignes tram étendues	Variantes de tracés	Tracé (terminus à Kehl/Bahnhof)	Points forts	Points faibles	Potentiel (population, emplois, scolaires)	Coût travaux (valeur : janvier 2010)
<b>LONG TERME</b>	Maillages lignes D+F	Solution "ligne D/Citadelle" – ligne F/Petit Rhin"	 Longueur : 4,4 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas d'ouvrage d'art sur la rue du Péage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Desserte Citadelle et Starlette Nord</li> <li>- Croisement avec les infrastructures routières</li> <li>- Impacts forts sur la circulation routière</li> <li>- Tracés longs</li> </ul>	<p>26 090</p> <p><i>Source : étude de définition TTK 2010</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tram : 94,3 M€</li> <li>- Rue du Péage : 15,2 M€HT</li> <li>- Total : 109,5 M€HT</li> </ul>
		Solution "ligne D/Starlette" – ligne F/Petit Rhin"	 Longueur : 3,7 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Desserte optimale des futures urbanisations, intégration urbaine</li> <li>- Peu de croisements avec les infrastructures routières</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ouvrages sur la rue du Péage et sous les voies ferrées du Port autonome</li> </ul>	<p>26 150</p> <p><i>Source : étude de définition TTK 2010</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tram : 93,1 M€HT</li> <li>- Rue du Péage : 15,2 M€HT</li> <li>- Total : 108,3 M€HT</li> </ul>

## **2. Concernant l'évaluation socio-économique du projet de réaménagement de la rue du Péage :**

Le coût de l'opération n°2 du programme (réaménagement de la rue du Péage) est mentionné dans la pièce I (étude d'impact) du dossier d'enquête publique évalué à 16 M€HT (valeur 2012).

Le Conseil de Communauté urbaine de Strasbourg réuni lors de sa séance du 24 février 2012 a pris *"en considération le programme d'ensemble du projet d'infrastructure et d'aménagement relatif aux extensions de la ligne tram D vers l'Est de l'agglomération strasbourgeoise et vers Kehl composé de 4 opérations d'infrastructures (tranches fonctionnelles). A savoir :*

- *Opération 1 – horizon "fin 2014/début 2015" : prolongement Est de la ligne tram D, sur 1,8 km depuis la station terminus actuelle "Aristide Briand" jusqu'au quartier du Port du Rhin,*
- *Opération 2 (transfrontalière) – horizon "2015" : prolongement Est de la ligne tram D, sur 0,92 km, depuis la station "Port du Rhin" jusqu'à la gare de Kehl,*
- *Opération 3 – horizon moyen terme : opération routière de raccordement de la Liaison interports - dans le prolongement Nord de la rue du Rhin Napoléon -, à la rue du Péage réaménagée pour écouler le trafic circulant actuellement sur la route du Petit Rhin,*
- *Opération 4 – horizon moyen/long terme : extension d'environ 1,3km sous la maîtrise d'ouvrage de la Ville de Kehl de l'infrastructure tram D entre Kehl/Bahnhof et Kehl/Rathaus".*

Le Conseil de Communauté urbaine de Strasbourg réuni lors de sa séance du 15 février 2013 a autorisé *"le Président ou son représentant à saisir l'ensemble des autorités compétentes, notamment M. le Préfet de la Région Alsace, Préfet du Bas-Rhin, en vue de la délivrance des autorisations administratives nécessaires à la réalisation du projet et notamment de la mise en œuvre des procédures d'enquête publique, environnementale et de mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Strasbourg, liées au projet d'extension Est de la ligne tram D entre la station terminus actuel "Aristide Briand" et la gare de Kehl (station Kehl-Bahnhof)".*

Entre ces deux délibérations (2012 et 2013), le maître d'ouvrage CUS a décidé de "fusionner" les opérations 1 (extension tram D depuis "Aristide Briand" jusqu'au Port du Rhin) et 2 (extension tram D depuis le Port du Rhin jusqu'à la gare de Kehl). En effet la concomitance des décisions politiques entre la CUS et la Ville de Kehl, l'obtention des subventions des partenaires Kehlois et la volonté des deux collectivités de maintenir la cohérence d'ensemble du projet, ont conduit la CUS à ne présenter qu'un projet tram à l'enquête publique jusqu'à la gare de Kehl. Cette décision permet par ailleurs une plus grande lisibilité du projet par les citoyens français et allemands.

L'opération n°4 (extension de l'infrastructure tram D entre Kehl/Bahnhof et Kehl/Rathaus) relève de la compétence de la Ville de Kehl et étant placée sous la réglementation allemande. Le maître d'ouvrage CUS a donc proposé à l'enquête publique française l'opération n°1 d'extension Est de la ligne tram D, depuis la station terminus actuelle "Aristide Briand" jusqu'à la station terminus provisoire "Kehl Bahnhof". Cette opération n°1 mise à l'enquête publique, fait partie d'un programme d'ensemble intégrant en outre l'opération n°2 de

réaménagement de la rue du Péage, cette dernière étant mise à l'enquête publique ultérieurement.

Même si le projet d'extension de la ligne D du tramway et le réaménagement de la rue du Péage sont deux projets différents par nature, ils sont néanmoins extrêmement liés techniquement (passage de la rue du Péage en dénivelé sous le tram) et dans les objectifs qu'ils poursuivent (urbanisation). C'est ce qui est apparu comme points essentiels lors de la 2<sup>ème</sup> phase de concertation publique en 2010.

**Ceci étant, sont soumis à évaluation socio-économique, les grands projets d'infrastructures de transports (article L. 1511-2 du code des transports).**

Le décret du 17 juillet 1984 énumère les catégories de projets soumis à évaluation en fonction de critères physiques, de seuils financiers ou par nature. Il en ressort que si les travaux d'extension de la ligne du tram D vers Kehl constituent, en eux mêmes et à eux seuls, un grand projet d'infrastructures de transports, il en va différemment du projet de réaménagement de la rue du Péage.

Le projet d'extension de la ligne de tramway est soumis à évaluation socio-économique à un double titre :

- il s'agit d'un projet d'infrastructures de transports dont le coût dépasse le seuil de 83,034 M€ visé au décret (article 2.3°) ;
- il s'agit d'un projet d'infrastructures de transports ferrés ou guidés, sous maîtrise d'ouvrage d'une collectivité soumis à étude d'impact (article 2.4°).

Le réaménagement de la rue du Péage ne correspond pas aux autres catégories d'opérations visées à l'article 2.1° (création de voies rapides à 2x2 voies d'une longueur supérieure à 25 km) ou 5° (projets de routes nouvelles d'une longueur supérieure à 15 km). Le montant de l'opération de 800 m linéaire environ s'établit à 16 M€HT (coût travaux, hors frais connexes). Les travaux de réalisation de la rue du Péage ne constituant pas en eux mêmes un "grand projet d'infrastructures de transports" au sens de l'article L 1511-2 du Code des transports et de son décret d'application, ils n'ont pas à être soumis à une étude socio-économique.

De plus, du fait de leur nature et de leurs conditions particulières d'exploitation, ces deux catégories d'ouvrages relevant de deux modes de transports très différenciés (opération n°1 : une infrastructure de transports guidés et opération n°2 une route nouvelle ou le réaménagement d'une route existante) ne peuvent être regardées comme constituant un seul et même projet d'infrastructures de transports. En effet, bien que mentionnés dans une même délibération et regroupés volontairement par la Collectivité dans un programme d'ensemble, dans un souci de meilleure cohérence, ces deux ouvrages n'en demeurent pas moins deux opérations distinctes, conçues parallèlement et ayant chacune sa finalité propre. Une simple proximité spatiale et temporelle ne saurait suffire à assimiler ces deux projets à un seul et même projet d'infrastructures de transports. Ils peuvent, de surcroît, être construits et exploités indépendamment l'un de l'autre.

La finalité du projet d'extension de la ligne D du tramway est de faciliter les déplacements en transport en commun des habitants du quartier du Port du Rhin et de la ville de Kehl en Allemagne de et vers les pôles de centralité et les grands équipements de l'agglomération de Strasbourg, d'irriguer les futures urbanisation en "bulles" du secteur, l'organisation de la

desserte des quartiers et leur accès se faisant selon un axe Est-Ouest, dans un souci de cohésion territoriale et sociale.

L'objet distinct de l'opération de voirie rue du Péage est le maintien des activités et échanges industriels et logistiques entre le Port Nord et le Port Sud, l'accueil des circulations lourdes et des flux de marchandises sur un axe ou couloir Nord-Sud, la desserte efficace des entreprises de la zone portuaire, la dissociation des activités nuisantes des futurs quartiers d'habitat, et accessoirement la simplification du fonctionnement des axes supports du tramway en évitant les cisaillements de circulations routières et ferrées.

Le dossier d'enquête publique n'avait donc pas à comporter un dossier d'évaluation socio-économique du programme.

Ceci étant, il est précisé que le dossier d'enquête publique, en particulier la pièce H (évaluation socio-économique, page 256 du volume 1) démontre que la rentabilité à la gare de Kehl est très satisfaisante. Le TRI du tracé retenu par le maître d'ouvrage (tracé 2 – Citadelle – Starlette) s'élève en effet à 7,1%.

#### **Observation / Question 4.2 :**

Quelles sont les surfaces de planchers potentiellement urbanisables pour faire de l'habitat pour ces diverses hypothèses ?

De façon complémentaire, quels est le nombre des emplois desservis dans ces hypothèses ?

#### **Réponse du maître d'ouvrage CUS :**

Globalement, les surfaces planchers potentiellement urbanisables (nombre d'habitants, nombre d'emplois) ne dépendent pas du tracé tramway retenu. Dans le cadre des études de la future ZAC "Deux Rives", les superficies urbanisables à terme (au-delà de 2030) seraient les suivantes :

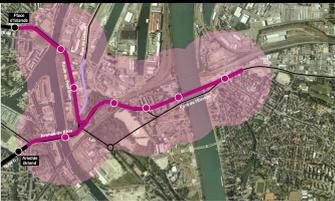
	EMPRISE CESSIBLE (ha)	SDP (m²)	LOGEMENT	LGT - nb	TERTIAIRE	ACTIVITES			vitrine du port	COMMERCE RDC	EQUIPEMENT	PARKING OFFRE (nb - place)
						Activité artisanale et industrielle	hôtel	projets alternatifs				
CITADELLE	6,85	145 200	112 100	1 801	9 900	3 300	3 500			5 300	11 200	1 030
STARLETTE	9,36	194 300	136 400	1 949	14 900				26 400	10 600	6 000	1 140
COOP	3,76	69 300	8 700	124	18 000			30 700		2 800	9 200	295
PORT DU RHIN	0,26	7 200	5 900	84	0					0	1 300	
RIVES DU RHIN	3,31	66 400	42 800	611	8 700	1 900				4 000	9 100	280
<b>TOTAL</b>	<b>23,54</b>	<b>482 400</b>	<b>305 900</b>	<b>4 370</b>	<b>51 500</b>	<b>5 200</b>	<b>3 500</b>	<b>30 700</b>	<b>26 400</b>	<b>22 700</b>	<b>36 800</b>	<b>2 745</b>

Le tableau ci-dessus montre donc un potentiel de 305 900 m<sup>2</sup> habitables, correspondant à 4 370 logements, et un potentiel de superficie d'activités (artisanales, tertiaires, équipements, commerces, etc...) de 176 800 m<sup>2</sup>, ce qui représente un potentiel de plus de 7 000 emplois (environ 1 emploi pour 25 m<sup>2</sup> d'activités).

Le potentiel de desserte de ces populations (population, emplois, scolaires) varie également selon les tracés. Ils sont repris dans le tableau de la page suivante.

	Lignes tram étendues	Variantes de tracés	Tracé (terminus à Kehl/Bahnhof)	Potentiel (population, emplois, scolaires)
<b>COURT TERME</b>	Ligne D	Solution longeant l'avenue du Rhin (ex-RN4)	 Longueur : 2,6 km	- Mise en service : 11 230 - Long terme : 19 450  <i>Source : étude de définition TTK 2010</i>
		Solution retenue passant au cœur des sites Starlette et du Môle de la Citadelle	 Longueur : 2,7 km	- Mise en service : 13 300 - Long terme : 19 500  <i>Source : avant-projet EGIS 2012</i>

**NB : Le potentiel du tracé 2 retenu par le maître d'ouvrage à Kehl/Rathaus s'élève à 18 200 personnes à court terme et 30 900 personnes à long terme.**

	Lignes tram étendues	Variantes de tracés	Tracé (terminus à Kehl/Bahnhof)	Potentiel (population, emplois, scolaires)
<b>LONG TERME</b>	Maillages lignes D+F	Solution "ligne D/Citadelle" – ligne F/Petit Rhin"	 Longueur : 4,4 km	26 090  <i>Source : étude de définition TTK 2010</i>
		Solution "ligne D/Starlette – ligne F/Petit Rhin"	 Longueur : 3,7 km	26 150  <i>Source : étude de définition TTK 2010</i>

### Observation / Question 4.3 :

Quels sont les délais pour permettre ces urbanisations pour ces diverses hypothèses, en tenant compte des contraintes à lever en ce qui concerne notamment :

- la révision des documents d'urbanisme
- les acquisitions foncières,
- la dépollution des zones à urbaniser,
- la création de la voie de contournement de la rue du Péage.

## Réponse du maître d'ouvrage CUS :

### 1. Concernant la révision des documents d'urbanisme :

Au préalable, il est rappelé que le SCoTERS opposable évoque l'extension du tram vers Kehl :

*"A l'intérieur de la Communauté urbaine de Strasbourg, le réseau de tramway sera étendu et maillé, afin de mieux desservir l'espace métropolitain. Il pourra à terme être prolongé vers la ville de Kehl"* (SCoTERS, DOG, p. 31).

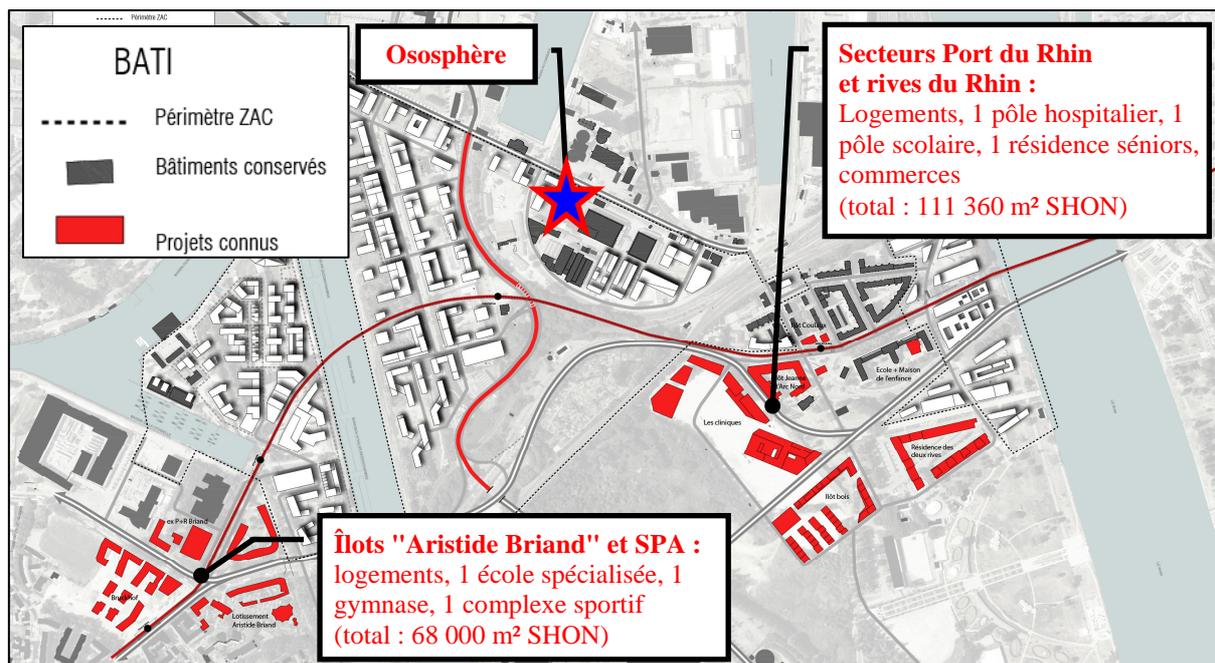
*"Le réseau de tramway desservant l'espace métropolitain sera étendu ; les lignes seront prolongées vers Lingolsheim, le Neuhof, la Robertsau, Eckbolsheim, Ostwald et seront mises en correspondance ; le réseau sera également renforcé en direction de Kehl"* (SCoTERS, DOG, p. 49).

Par ailleurs, l'urbanisation du secteur Est de Strasbourg n'est pas exclusivement liée à la future ZAC "Deux Rives". En effet, de nombreux projets urbains situés dans le corridor de la future extension du tram voient actuellement déjà le jour, le plan d'occupation des sols de Strasbourg autorisant d'ores et déjà la mise en œuvre de ces projets. Il s'agit entre autres :

- du secteur "Aristide Briand", autour du carrefour entre les avenues du Rhin et Aristide Briand : création de 972 logements et de près de 18 000 m<sup>2</sup> de bureaux, d'activités, de commerces et équipements,
- du secteur de la Coop, en particulier de l'ancien bâtiment d'embouteillage qui est utilisé par Ososphère (pratiques artistiques autour du numérique dans la ville) de manière récurrente (voir carte ci-après),
- du quartier du Port du Rhin : construction de 393 logements et 420 m<sup>2</sup> de commerces, restructuration du groupe scolaire du Port du Rhin.

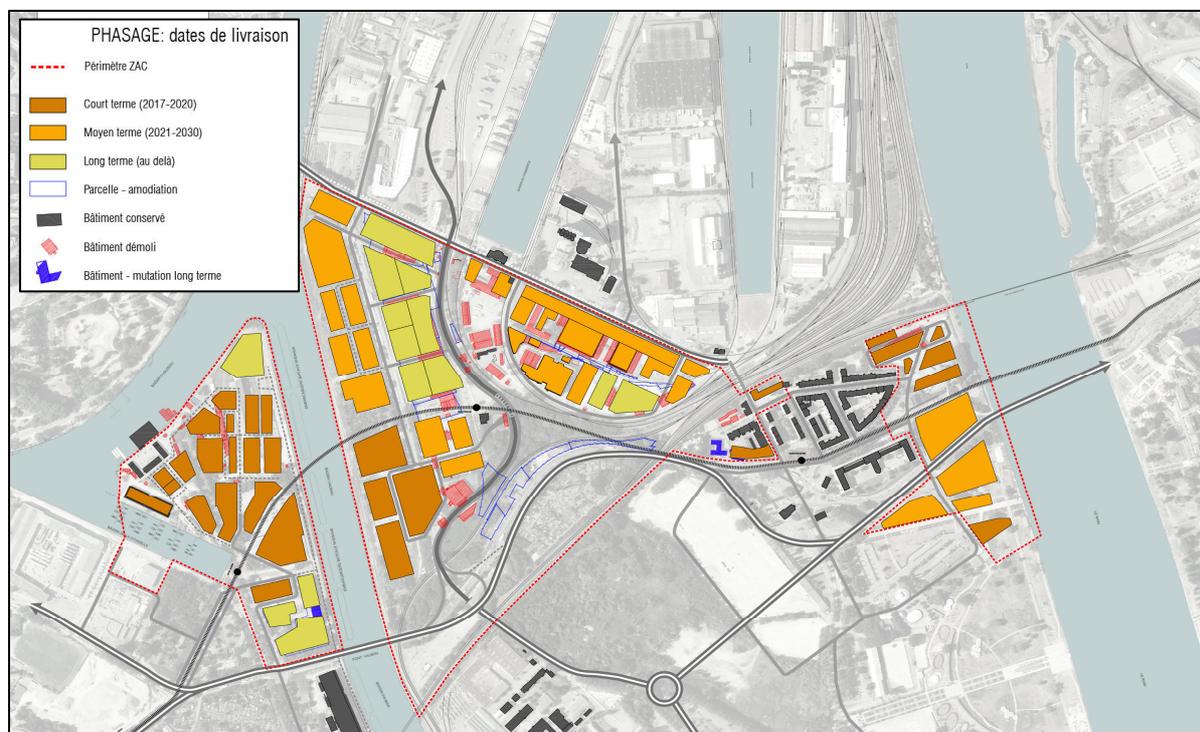
Parallèlement, le plan d'occupation des sols (POS) de Strasbourg fait l'objet d'une enquête publique du 17 juin au 19 juillet 2013 préalable à sa modification n°36 portant notamment sur le projet urbain des Deux Rives : site SPA et Maison du fluvial (Môle de la Citadelle), nouveau campus médical et paramédical, îlot "démonstrateur bois", deuxième phase résidence des Deux Rives (quartier du Port du Rhin). Il est également précisé que le POS actuel permet d'ores et déjà l'urbanisation des rives du Rhin.

La carte ci-dessous localise l'ensemble de ces projets "hors ZAC Deux Rives" et justifient à eux seuls l'extension de la ligne D du tram. En effet, l'évaluation socio-économique du projet tram montre que le taux de rentabilité interne du projet à l'horizon 2016 s'élève à 7,1%, ce qui démontre un fort intérêt pour la collectivité.



## 2. Concernant les acquisitions foncières et la dépollution des zones à urbaniser :

Les acquisitions foncières et dépollution des emprises correspondantes se feront au même rythme que l'avancement du processus d'urbanisation des secteurs, selon la programmation illustrée sur la carte suivante.



Le détail du phasage de l'urbanisation dans le cadre de la future ZAC "Deux Rives" est envisagé de la manière suivante :

CITADELLE PHASAGE	EMPRISE (ha)	SDP (m <sup>2</sup> )	LOGEMENT	LGT - nb	TERTIAIRE	ACTIVITE ARTISANALE ET INDUSTRIELLE	COMMERCE RDC	EQUIPEMENT	HOTEL
<b>TOTAL</b>	6,85	145 200	112 100	1 601	9 900	3 300	5 300	11 200	3 500
<b>court terme</b>	5,37	109 900	86 700	1 238	9 900	3 300	5 300	1 300	3 500
<b>moyen terme</b>									
<b>long terme</b>	1,48	35 300	25 400	363	0	0	0	9 900	0

STARLETTE PHASAGE	EMPRISE (ha)	SP (m <sup>2</sup> )	LOGEMENT	LGT - nb	TERTIAIRE	VITRINE DU PORT	COMMERCE - SERVICES RDC	EQUIPEMENT
<b>TOTAL</b>	9,36	194 300	136 400	1 949	14 900	26 400	10 600	6 000
<b>court terme</b>	2,48	59 300	53 600	766	0	0	0	5 700
<b>moyen terme</b>	6,39	126 800	74 600	1 066	14 900	26 400	10 600	300
<b>long terme</b>	0,49	8 200	8 200	117	0	0	0	0

COOP PHASAGE	EMPRISE (ha)	SP (m <sup>2</sup> )	LOGEMENT	LGT - nb	TERTIAIRE	COMMERCE - SERVICES RDC	EQUIPEMENT	PROJET ALTERNATIF
<b>TOTAL</b>	3,76	69 300	8 700	124	18 000	2 800	9 200	30 700
<b>court terme</b>								
<b>moyen terme</b>	3,76	69 300	8 700	124	18 000	2 800	9 200	30 700
<b>long terme</b>								

PORT DU RHIN PHASAGE	EMPRISE (ha)	SP (m <sup>2</sup> )	LOGEMENT	LGT - nb	TERTIAIRE	COMMERCE - SERVICES RDC	EQUIPEMENT	PROJET ALTERNATIF
<b>TOTAL</b>	0,26	7 200	5 900	84	0	0	1 300	0
<b>court terme</b>	0,26	7 200	5 900	84	0	0	1 300	0
<b>moyen terme</b>								
<b>long terme</b>								

RIVES DU RHIN PHASAGE	EMPRISE (ha)	SP (m <sup>2</sup> )	LOGEMENT	LGT - nb	TERTIAIRE	COMMERCE - SERVICES RDC	EQUIPEMENT	ACTIVITE ARTISANALE ET INDUSTRIELLE
<b>TOTAL</b>	3,31	66 400	42 800	611	8 700	4 000	9 100	1 900
<b>court terme</b>	1,14	31 900	22 000	314	6 600	1 100	400	1 900
<b>moyen terme</b>	2,17	34 500	20 800	297	2 100	2 900	8 700	0
<b>long terme</b>								

A terme, ces hypothèses (projets urbains et potentiels actuels) conduisent à un potentiel de desserte de l'extension de la ligne D du tram d'environ 31 000 personnes (population, emplois, scolaires), ce qui recoupe parfaitement les informations données dans le dossier d'enquête publique.

### 3. Concernant la mise en œuvre du projet de réaménagement de la rue du Péage :

Le réaménagement de la rue du Péage en dénivelé sous l'infrastructure tramway est un acquis de la 2<sup>ème</sup> phase de concertation publique menée en octobre 2010 et dont le bilan a été approuvé par le Conseil de Communauté urbaine de Strasbourg du 15 avril 2011. Ce nouveau concept d'organisation des circulations sur ce secteur constitue, à l'évidence, un acquis fondamental de cette 2<sup>ème</sup> étape de concertation publique et un élément fort attendu par les entreprises du Port autonome dont les activités nécessitent une desserte routière de qualité.

Le Conseil de Communauté urbaine du 31 mai 2013 a approuvé l'avant-projet relatif au réaménagement de la rue du Péage, c'est-à-dire ses objectifs, ses caractéristiques techniques et financières, et les modalités de poursuite des études. La délibération approuve notamment la mise à l'enquête publique du projet à l'automne 2013, si possible en septembre. Elle précise également que le démarrage des travaux est envisagé fin 2015 – début 2016 dans la continuité des travaux de l'opération d'extension de la ligne D du tram vers l'est de l'agglomération strasbourgeoise et Kehl. La mise en service de cette nouvelle infrastructure pourrait donc avoir lieu à l'horizon 2017-2018.

Dans l'intervalle de temps compris entre la mise en service du tramway (2016) et la mise en service de la nouvelle rue du Péage (2017-2018), l'ensemble du trafic routier croisera l'infrastructure tramway au carrefour "route du Petit Rhin". Les études de circulation menées par le groupement de maître d'œuvre PETAS-PETER et TRANSITEC montrent que la capacité de ce carrefour tram sera utilisée à hauteur de 50% à l'horizon 2014-2020, avec donc une importante réserve de capacité.

#### **Observation / Question 4.4 :**

Quelles sont les contraintes sur l'urbanisation imposées par la proximité d'installations classées ou susceptibles de générer des nuisances sonores ou olfactives telles que la chaufferie, les silos, la malterie... ?

#### **Réponse du maître d'ouvrage CUS :**

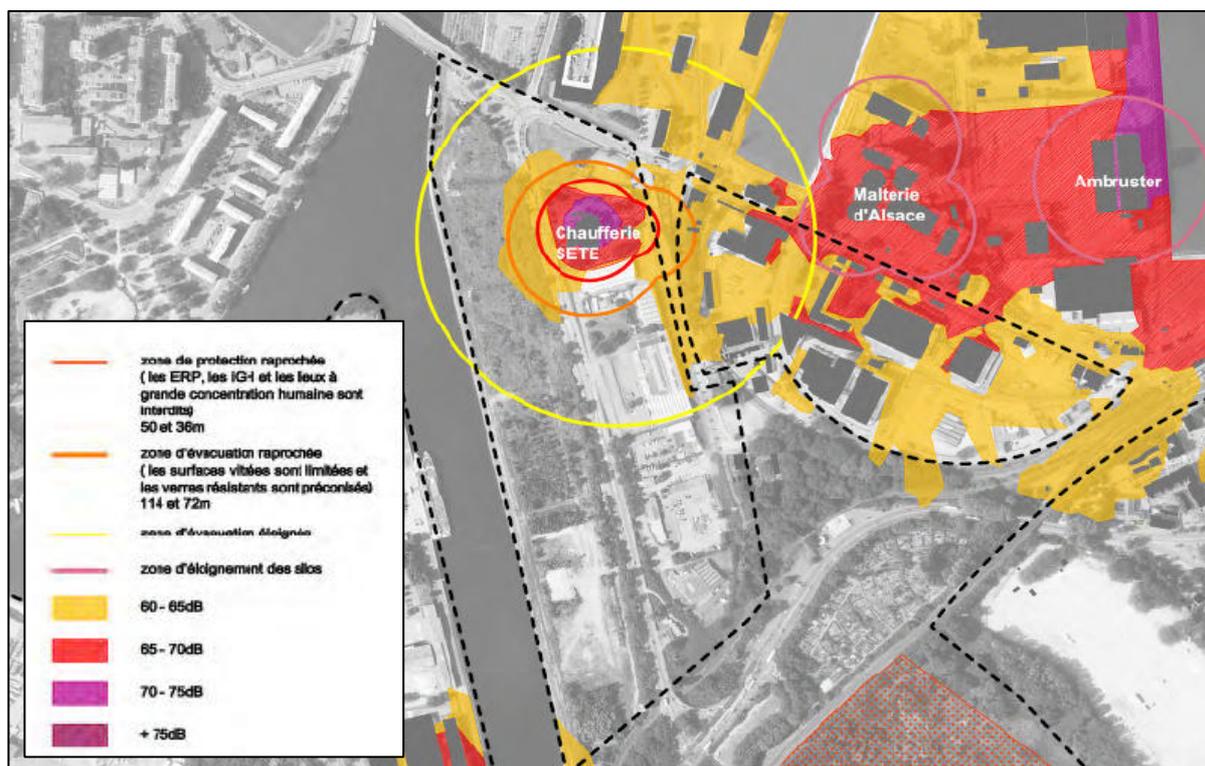
Le secteur Est de Strasbourg faisant l'objet de la future ZAC "Deux Rives" est concerné par des contraintes d'éloignement par rapport à certains équipements en raison du risque industriel, mais aussi par rapport aux émissions sonores de ces équipements.

**La chaufferie**, implantée au Nord du site Starlette fait l'objet de périmètres de protection rapprochés et éloignés (cf. carte ci-dessous extraite du Schéma Directeur d'urbanisme des Deux Rives).

**La malterie**, implantée au Nord de la rue du Port du Rhin, fait l'objet d'une zone d'éloignement des silos (cf. carte ci-dessous extraite du Schéma Directeur d'urbanisme des Deux Rives), mais cette zone d'éloignement n'empiète pas sur les futurs secteurs urbanisés du site Coopérative.

**Enfin, ce secteur fait l'objet de contraintes liées au niveau sonore**, par la présence de la chaufferie et de la malterie pour les niveaux les plus élevés.

La prise en compte de ces contraintes conduit la programmation de la future ZAC à prévoir l'urbanisation de ce "sous-secteur" Nord du site Starlette à l'horizon 2025-2030 (moyen-long termes), parallèlement au déménagement de la chaufferie.



#### **Observation / Question 4.5 :**

Le tracé proposé traverse des zones UX actuellement non urbanisables pour l'habitat. Or ce tracé est justifié par une urbanisation future. Quelles sont les garanties de mise en œuvre du projet d'urbanisme justifiant le choix de l'itinéraire ?

Pour quelles raisons le dossier de mise en compatibilité du POS n'intègre-t-il pas la révision du zonage permettant d'urbaniser le secteur ?

#### **Réponse du maître d'ouvrage CUS :**

##### **1. Concernant la mise en œuvre du projet d'urbanisme :**

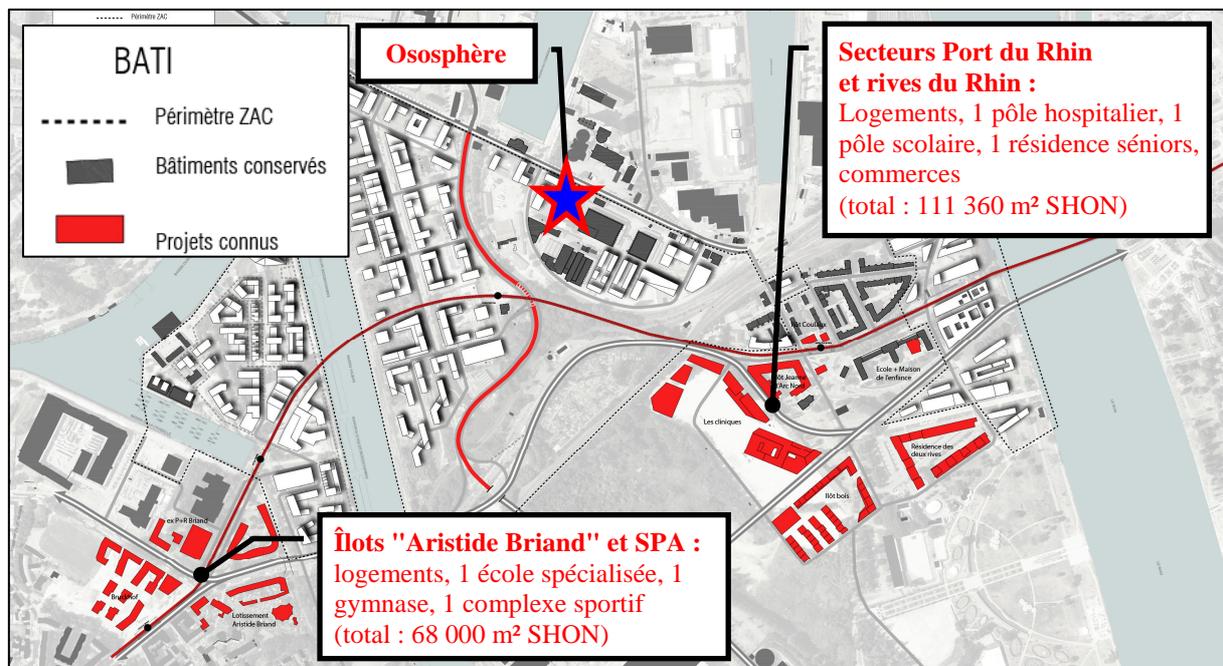
En préalable, il est rappelé que l'urbanisation du secteur Est de Strasbourg n'est pas exclusivement liée à la future ZAC "Deux Rives". En effet, de nombreux projets urbains situés dans le corridor de la future extension du tram voient actuellement déjà le jour, le plan d'occupation des sols de Strasbourg autorisant d'ores et déjà la mise en œuvre de ces projets. Il s'agit entre autres :

- du secteur "Aristide Briand", autour du carrefour entre les avenues du Rhin et Aristide Briand : création de 972 logements et de près de 18 000 m<sup>2</sup> de bureaux, d'activités, de commerces et équipements,

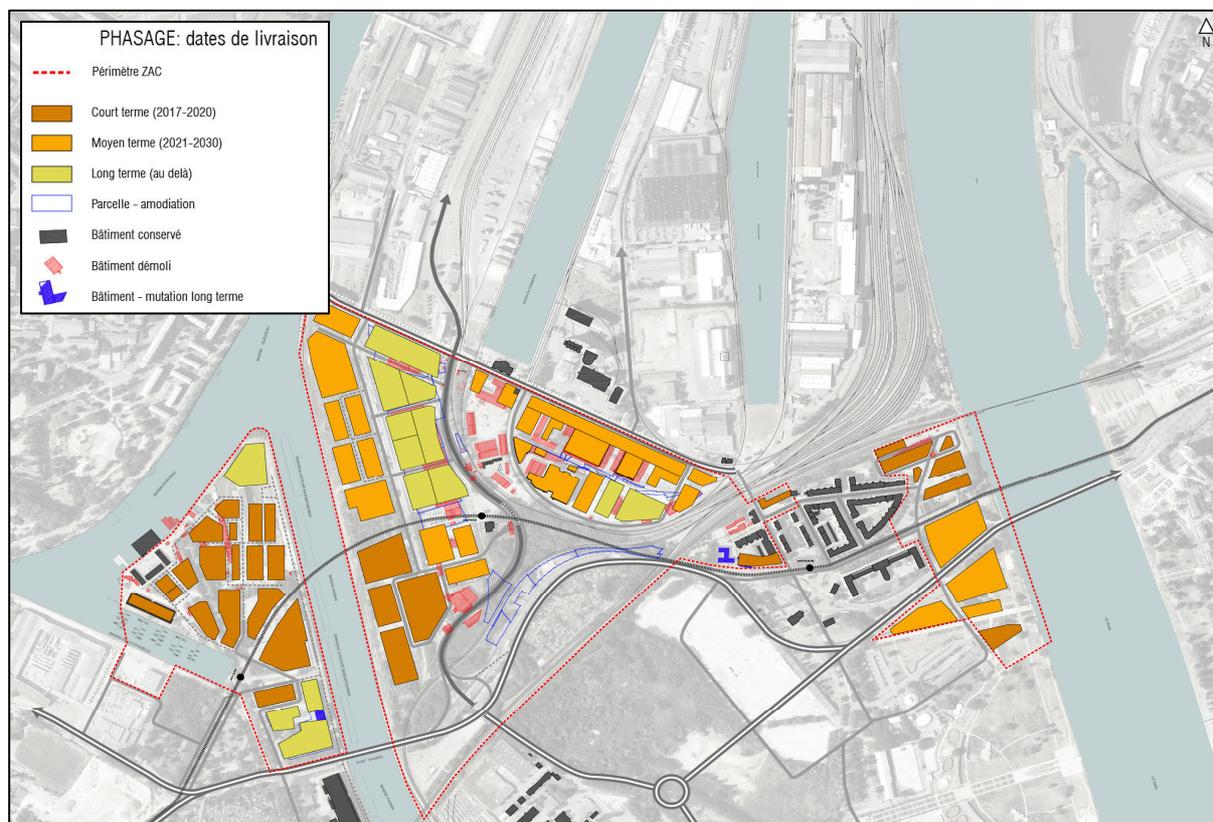
- du secteur de la Coop, en particulier de l'ancien bâtiment d'embouteillage qui est utilisé par Ososphère (pratiques artistiques autour du numérique dans la ville) de manière récurrente,
- du quartier du Port du Rhin : construction de 393 logements et 420 m<sup>2</sup> de commerces, restructuration du groupe scolaire du Port du Rhin.

Parallèlement, le plan d'occupation des sols (POS) de Strasbourg fait l'objet d'une enquête publique du 17 juin au 19 juillet 2013 préalable à sa modification n°36 portant notamment sur le projet urbain des Deux Rives : site SPA et Maison du fluvial (Môle de la Citadelle), nouveau campus médical et paramédical, îlot "démonstrateur bois", deuxième phase résidence des Deux Rives (quartier du Port du Rhin). Il est également précisé que le POS actuel permet d'ores et déjà l'urbanisation des rives du Rhin.

La carte ci-après localise l'ensemble de ces projets "hors ZAC Deux Rives" et justifient à eux seuls l'extension de la ligne D du tram. En effet, l'évaluation socio-économique du projet tram montre que le taux de rentabilité interne du projet à l'horizon 2016 s'élève à 7,1%, ce qui démontre un fort intérêt pour la collectivité.



La seconde étape que met en œuvre la Collectivité actuellement, est la création de la ZAC "Deux Rives" sur les secteurs du Môle de la Citadelle, Starlette, Coopérative, le quartier du Port du Rhin et les rives du Rhin. La carte ci-dessous montre le périmètre de cette future ZAC et les différents horizons de livraison.



Le Conseil de Communauté urbaine de Strasbourg du 29 septembre 2011, dans une délibération relative au Schéma Directeur Deux-Rives a :

- pris "en considération la mise à l'étude de l'opération d'aménagement du Secteur des Deux Rives, compris entre le bassin de la Citadelle et quartier du Port du Rhin jusqu'en rive Ouest du Rhin, sous forme notamment d'une ou plusieurs ZAC" ;
- institué "un périmètre de sauvegarde permettant le cas-échéant d'opposer un sursis à statuer aux demandes d'autorisation d'occuper ou d'utiliser les sols, délimité par les terrains concernés par l'opération" ;
- approuvé "les objectifs publics poursuivis dans le cadre de l'opération d'aménagement du Secteur des Deux Rives :
  - l'ouverture de l'agglomération sur le Rhin visant à lui conférer un statut de métropole transfrontalière,
  - le développement d'une stratégie urbaine et économique aidant à la reconversion et à la valorisation de ces secteurs d'étude, y compris ceux relevant des activités portuaires et industrielles, tout en favorisant l'implantation de nouveaux programmes mixtes,
  - le renforcement de l'attractivité de ces secteurs en améliorant leur desserte en transports en commun tout en agissant sur le trafic automobile,

- *le développement d'une mixité sociale, économique et fonctionnelle, permettant également de réinsérer dans la dynamique d'agglomération, le quartier d'habitat social du Port du Rhin, aujourd'hui isolé et marginalisé,*
- *la valorisation des espaces naturels et des espaces situés à proximité des bassins et du Rhin,*
- *la création et valorisation des espaces publics de qualité, dont ceux situés à proximité des futures stations de tramway,*
- *une insertion urbaine respectueuse de l'environnement et du paysage".*

Le Conseil de Communauté urbaine de Strasbourg du 24 février 2012 a :

- *approuvé "le lancement par la Communauté urbaine de Strasbourg d'une concertation préalable à la création de la ZAC Deux Rives",*
- *décidé le "lancement des études préalables à la création d'une ZAC multi-sites sur le secteur Deux Rives, dont la mise à l'étude de l'opération d'aménagement a été prise en considération par délibération du Conseil communautaire du 29 septembre 2011",*
- *décidé "le lancement de la consultation pour la réalisation des études de faisabilité conformément au Code des marchés publics pour la création d'une SPL ou SPLA".*

Ladite concertation préalable à la création de la ZAC Deux Rives est programmée pour octobre-novembre 2013, ainsi que la procédure de mise à disposition du public de l'étude d'impact de la ZAC. Une délibération portant sur le bilan de ces deux consultations publiques, l'approbation du dossier de création de la ZAC et la création de la future SPL sera proposée au Conseil de Communauté urbaine d'octobre 2013 et une délibération portant sur la création de la ZAC Deux Rives sera proposé au Conseil de Communauté urbaine de décembre 2013, suite à la concertation publique.

La loi Grenelle II n'impose pas de simultanéité de réalisation de l'urbanisation et des infrastructures de transport ou d'un préalable de l'urbanisation et le code de l'urbanisme permet aux SCOT de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs déjà desservis par les transports en commun (le projet de transport précède alors l'urbanisation, leur apportant un effet structurant, soutien à l'urbanisation reconnu par le code de l'urbanisme) ainsi que les conditions permettant le désenclavement par les transports des secteurs urbanisés qui le nécessitent, le Document d'Orientations et d'Objectifs du SCOT pouvant déterminer les secteurs dans lesquels l'ouverture à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports en commun (L122-1-5 du code de l'urbanisme).

Le Grenelle II, en revanche, avec la réforme de l'étude d'impact invite à analyser les effets, s'il y a lieu, ou les inter-relations entre des "projets connus" (si tel est le cas) ou les projets connexes. Pour les infrastructures de transport l'étude d'impact a un contenu spécifique (cf R 1225-III: ). Elle doit analyser les conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation, puis les coûts collectifs des pollutions et nuisances et avantages induits pour la collectivité, en commentant l'analyse socioéconomique si elle est requise par l'art L 1511-2 du code des transports, et enfin les hypothèses de trafic pour les nuisances sonores et les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores.

## **2. Concernant l'objet de la pièce K (mise en compatibilité du POS de Strasbourg) du dossier d'enquête publique relatif à l'extension de la ligne D du tramway :**

Au préalable, il est rappelé que le SCoTERS opposable évoque l'extension du tram vers Kehl :

*"A l'intérieur de la Communauté urbaine de Strasbourg, le réseau de tramway sera étendu et maillé, afin de mieux desservir l'espace métropolitain. Il pourra à terme être prolongé vers la ville de Kehl"* (SCoTERS, DOG, p. 31).

*"Le réseau de tramway desservant l'espace métropolitain sera étendu ; les lignes seront prolongées vers Lingolsheim, le Neuhof, la Robertsau, Eckbolsheim, Ostwald et seront mises en correspondance ; le réseau sera également renforcé en direction de Kehl"* (SCoTERS, DOG, p. 49).

Au sujet de la compatibilité du plan d'occupation des sols de Strasbourg autour du tracé de l'extension de la ligne de tram, il est précisé que le volet POS du dossier d'enquête publique ne peut juridiquement porter que sur la mise en comptabilité du projet avec les documents de planification. En ce sens, il ne concerne que les changements directement apportés au POS par l'opération déclarée d'utilité publique ou ceux qui sont directement impliqués par elle. L'ouverture des terrains à l'urbanisation n'étant pas une conséquence directe du projet tram, la modification du POS de Strasbourg permettant l'urbanisation sera engagée dans le cadre de la future ZAC "Deux Rives" (étapes ultérieures de réalisation) et du futur PLU communautaire.

### **Observation / Question 4.6 :**

Ne serait-il pas judicieux de mettre en place un franchissement provisoire du Rhin utilisant les ponts existants (voie unique éventuellement) dans l'attente d'une reconstruction du pont de l'Europe associant le franchissement routier et tramway ?

Les circulations en surface longeant la tranchée de la rue du Péage, permettront-ils le passage de convois exceptionnels éventuellement générés par des constructions dans le secteur nord du port.

Le gabarit du passage souterrain de la rue du péage est-il compatible avec la circulation et le croisement des énormes remorques agricoles hors gabarit PL, apportant le grain aux silos Armbruster (largeur et hauteur) ?

### **Réponse du maître d'ouvrage CUS :**

#### **1. Concernant le futur franchissement du Rhin :**

L'ensemble des solutions de franchissement du Rhin ont été étudiées et reportées dans la notice explicative (pièce D, page 121 et suivantes) du dossier d'enquête publique. La question de l'utilisation du pont de l'Europe a été étudiée par le groupement de bureaux d'études SEMALY, SERUE, PTV, TTK en janvier 2001. Cette étude, commandée par la CUS et la

Ville de Kehl et ayant fait l'objet d'un cofinancement européen par le programme INTERREG et intitulée "étude préliminaire du développement du réseau des transports en commun en site propre de l'agglomération Strasbourg/Kehl et connexion avec les réseaux régionaux", a approfondi les différentes possibilités de franchissement du Rhin et a conclu de la manière suivante (page 7) : *"il n'est pas possible d'utiliser le pont de l'Europe qui doit conserver une capacité routière suffisante. En effet, sa structure imposerait une pose de voie collée, incompatible avec une quelconque mixité avec le trafic routier. En outre, cette structure interdit toute reprise légère de l'ouvrage pour s'adapter au tramway (renforcement, élargissement)".*

Cette même étude, à propos de l'emprunt du pont ferroviaire pour franchir le Rhin concluait de la manière suivante : *"il n'est pas possible d'utiliser le pont ferroviaire du fait des caractéristiques ferroviaires (voie, électrification...) incompatibles avec celles du tramway. Il est donc nécessaire de construire un nouveau pont".*

L'emplacement précis du pont sur le Rhin a été défini en fonction de plusieurs contraintes par les deux collectivités CUS et Ville de Kehl, parmi lesquelles :

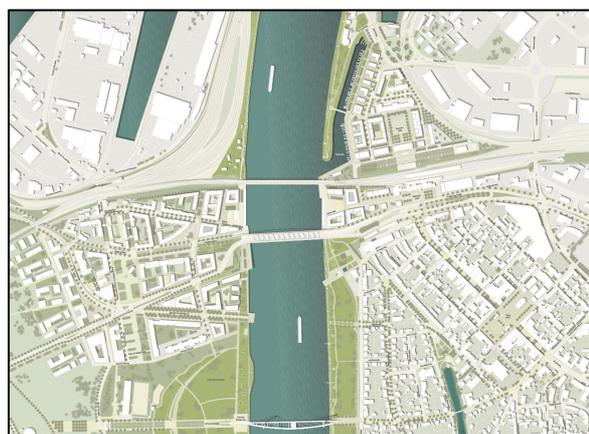
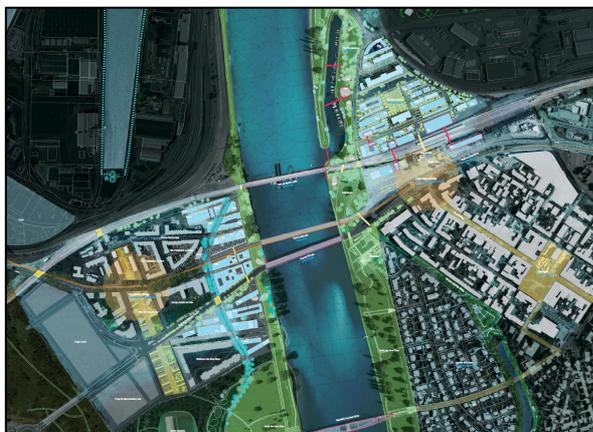
- la présence de nombreux réseaux internationaux de part et d'autre du Rhin,
- les contraintes de navigation sur le Rhin qui imposent que les ouvrages franchissant le Rhin soient identifiables par les radars des navires et donc excluent le plus possible l'accolement de nouveaux ponts à des ponts existants,
- la préservation des possibilités d'urbanisation sur chaque rive du Rhin, projet ayant fait l'objet d'un concours d'urbanisme transfrontalier dont le règlement imposait la prise en compte de l'emplacement du futur pont dédié au tramway, aux cyclistes et aux piétons comme donnée d'entrée.



Il était donc nécessaire de construire un nouveau pont franchissant le Rhin, étant précisé que celui-ci sera compatible avec l'accolement d'un futur pont "routier" en remplacement du pont de l'Europe à long terme, étant précisé que les règles de navigation sur le Rhin imposent une détection radar des ouvrages le franchissant. Ces ouvrages devant être les plus visibles possibles, leur positionnement doit être étudié de façon à être soit accolés entre eux, soit extrêmement distincts, leurs piles devant être

alignées entre elles. Cette possibilité d'accolement d'un futur nouveau pont routier au pont tram a été reprise dans le cadre du Schéma Directeur d'urbanisme des deux Rives d'une part, et dans le cadre du concours d'urbanisme transfrontalier mené conjointement par la CUS et la Ville de Kehl.

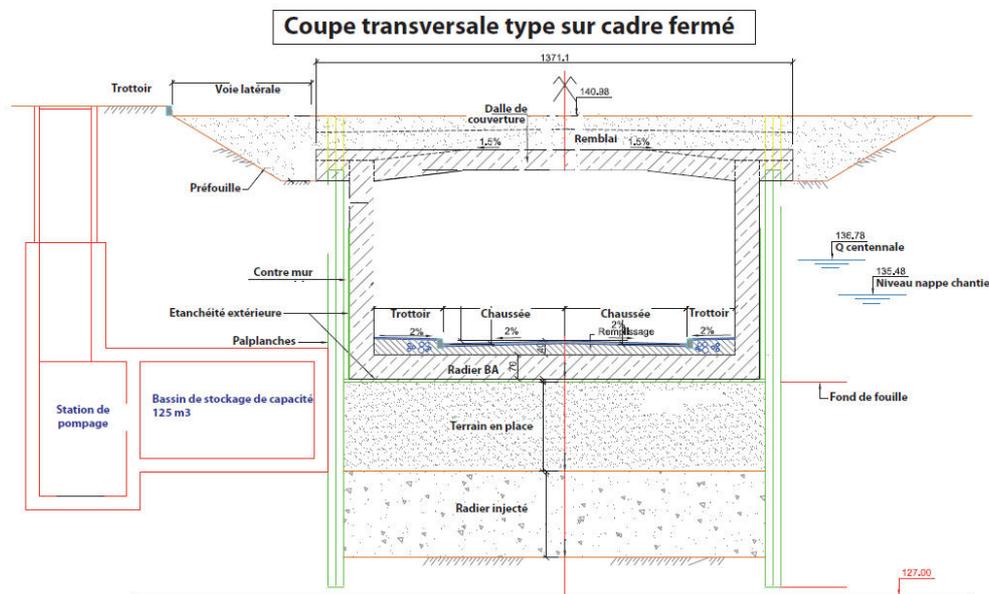
**Propositions formulées par les candidats au concours d'urbanisme des Deux Rives :**



## **2. Concernant le passage des convois exceptionnel sur la future rue du Péage réaménagée et le gabarit de la trémie :**

Suite à la 2<sup>ème</sup> phase de concertation publique en 2010, le maître d'ouvrage CUS a intégré l'importance du réaménagement de la rue du Péage attendu par les entreprises du Port autonome dont les activités nécessitent une desserte routière de qualité. Ces principes globaux d'aménagement ont été approuvés par le Conseil de Communauté urbaine de Strasbourg du 15 avril 2011 : cette voie sera réalisée en dénivelée par rapport au tramway afin de s'affranchir de ses contraintes.

Le projet d'extension de la ligne tram D intègre la réalisation d'une réservation anticipant la réalisation future de la trémie pour le passage de la rue du Péage réaménagée. Cet ouvrage cadre minimisera les contraintes des travaux de cette opération routière sur l'exploitation du tramway. Les travaux entrant dans l'extension Est se limitent à la réalisation de cette réservation.



Coupe de l'ouvrage de la rue du Péage sous la plateforme tramway (source : CUS)

Les autres travaux (trémie et réalisation de la voie) seront menés ultérieurement dans le cadre des travaux de voirie de la rue du Péage constituant l'opération n°2 du programme tramway, mis à l'enquête publique à l'automne 2013.

En cours d'étude au jour de rédaction du présent mémoire et prévue pour être mise à l'enquête publique à l'automne 2013, cette voie circulera dans une trémie dont la pente sera de 5%. Le gabarit disponible sous les voies du tramway sera identique à celui réalisé sous l'avenue du Rhin dans le cadre des travaux de la 2<sup>ème</sup> phase de la Liaison Interports (LIP2), à savoir 4,90m minimum, supérieur au gabarit autoroutier de 4,75m. Elle permettra ainsi aux poids-lourds de circuler aisément depuis l'avenue du Rhin jusqu'au Port Nord.

Les voies de surface permettront, quant à elle, la circulation des convois exceptionnels.

Les poids lourds n'auront donc pas de contraintes supplémentaires par rapport à la situation actuelle. En effet, la hauteur de la ligne aérienne électrique du tramway au carrefour tram-route du Petit Rhin délimitera un gabarit identique à celui réalisé sous l'avenue du Rhin lors de la réalisation de la phase 2 de la Liaison InterPorts (LIP2).

Les convois exceptionnels empruntent actuellement une voie réservée dans l'échangeur "avenue du Rhin – route du Petit Rhin". A terme, leur itinéraire sera possible par la rue du Péage réaménagée, soit en dénivelé, soit en surface pour les plus gros convois.

#### **Observation / Question 4.7 :**

Les talus, supports des ponts, rampes d'accès, délaissés entre les voies ferrées et autres infrastructures vont réduire les surfaces urbanisables (autour du pont Starlette sur le bassin Vauban, du passage de la rue du péage en trémie, du passage sous les 2 voies ferrées, du pont sur le Rhin). Pouvez-vous chiffrer les surfaces perdues pour l'urbanisation ?

#### **Réponse du maître d'ouvrage CUS :**

**L'ensemble des projets urbains (tramway, réaménagement de la rue du Péage, aménagement des espaces publics de la ZAC, constructions, équipements, etc...) prévoit de minimiser la perte d'espace liée aux ouvrages.** En effet, les études de conception du tramway et d'aménagements dans le cadre de la future ZAC ont avancé concomitamment. C'est encore le cas à ce jour.

**A titre d'exemple, le projet tramway comprend la réalisation de murs de soutènement de part et d'autre des rampes de la passerelle franchissant le bassin Vauban,** permettant ainsi à la future urbanisation de s'intégrer parfaitement au même niveau que celle de l'infrastructure tramway sans en subir la contrainte visuelle. Les futures constructions bordant la plate-forme tramway s'appuieront ainsi sur ces murs de soutènement, créant alors un espace urbain continu. Le niveau "inférieur" est réservé à la réalisation de parking par exemple.

Il est néanmoins précisé qu'à l'horizon de mise en service d'extension de la ligne D du tramway, les murs de soutènement situés de part et d'autre des rampes des ouvrages seront habillés de talus afin d'en réduire l'impact paysager à court terme.

**Le principe d'optimisation des surfaces perdues est également mis en œuvre pour la conception du projet de réaménagement de la rue du Péage.** Ainsi, l'occasion sera saisie de prendre en compte la nécessité d'aménager un espace de protection de part et d'autre de cette infrastructure routière pour l'aménager sous la forme d'un "corridor vert". Des espaces de "respiration" seront ainsi aménagés, prenant toute leur place dans ce futur quartier urbanisé.





**Observation / Question 4.8 :**

Les rampes, les grandes traversées en hauteur, les passages en souterrain vont rendre les circulations quotidiennes en modes doux difficiles. Comment comptez-vous réduire cet inconvénient pour les futurs usagers, principalement pour les modes doux ?

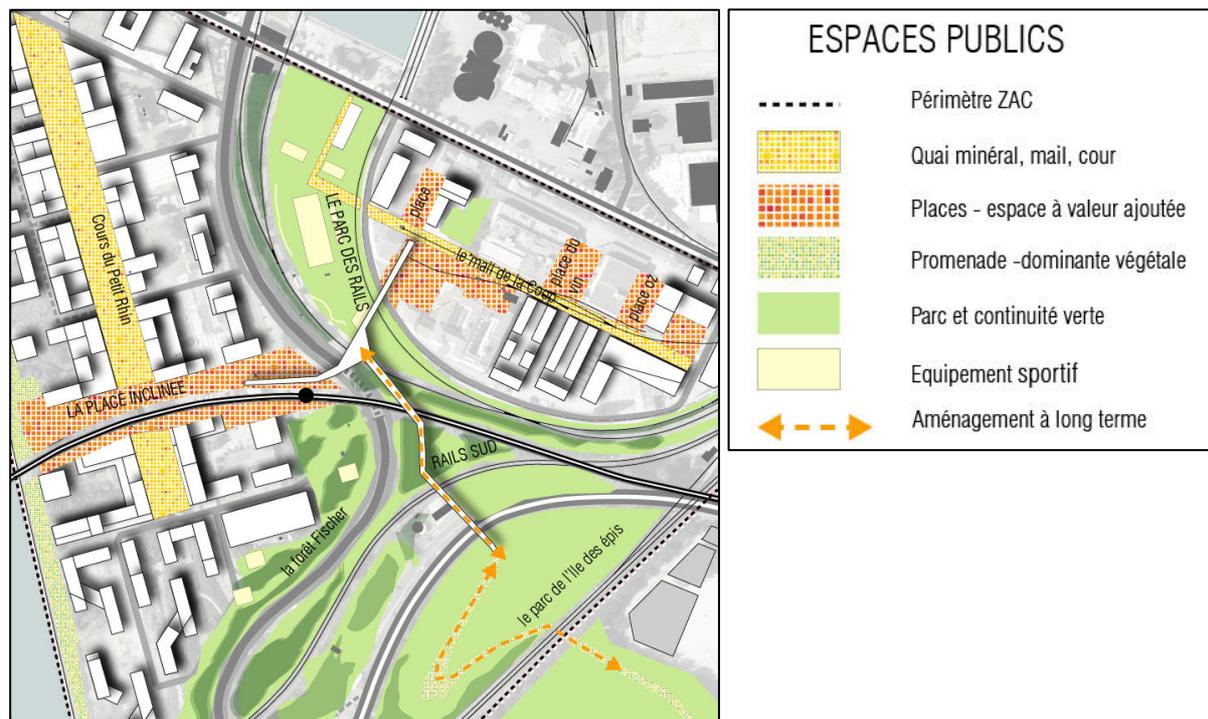
## Réponse du maître d'ouvrage CUS :

Comme le montre le profil en long inséré dans la pièce E (plan général des travaux) du dossier d'enquête publique, le maître d'ouvrage CUS s'est efforcé :

- d'une part, d'implanter les futures stations tramway ("Citadelle", "Starcoop", "Port du Rhin") au même niveau que le terrain naturel, malgré la présence d'ouvrages d'arts nombreux,
- d'autre part, de concevoir les ouvrages d'art (rampes, ponts, trémies) de façon à ce que leurs pente ne dépassent pas 4%, malgré la présence de contraintes fortes (gabarits de navigation sur le bassin Vauban et sur le Rhin, gabarit ferré sur Starlette, franchissement de la voie ferrée du Port Autonome de Strasbourg au Sud du site de la Coopérative, etc...).

Cette conception, en faveur des modes de déplacements doux (piétons, cycles) et des personnes à mobilité réduite, permettra un rabattement aisé vers les futures stations tramway.

Enfin, le programme d'aménagement de la future ZAC "Deux Rives" sera conçu afin de faciliter l'accès aux stations tram et de promouvoir les modes de déplacements doux. Par exemple, une passerelle réservée aux piétons et aux cyclistes sera réalisée permettant des liaisons aisées entre le futur parc de l'Île des Epis et les sites Starlette et Coopérative (cf. carte ci-dessous).



**Observation / Question 4.9 :**

Quels sont les obstacles à la réalisation du pont sur le Rhin, coté allemand essentiellement ?

**Réponse du maître d'ouvrage CUS :**

La procédure allemande du Planfestellungsverfahren a eu lieu du 17 juin au 17 juillet 2013, quasi concomitamment à la procédure équivalente côté français (enquête publique). Une audition publique aura lieu en octobre 2013 à Kehl à l'issue de laquelle le Conseil municipal de la Ville de Kehl aura à se prononcer sur le projet.

Par ailleurs, la Ville de Kehl a déposé début 2013 un dossier de demande de cofinancement du tronçon kehlais auprès de ses autorités. Une réponse positive lui est parvenue de la part du Land le 23 juillet 2013, cofinçant le tronçon kehlais jusqu'à 9M€. Après cet accord du Land, une réponse du Bund est attendue pour octobre-novembre 2013, période à laquelle est également attendue la Déclaration d'utilité publique (DUP) côté français. Ainsi, les deux plannings strasbourgeois et kehlais sont cohérents.

**Il n'y a donc pas d'obstacle à la réalisation du pont et du tronçon allemand côté kehlais.**

**Courrier de Monsieur le Maire de Kehl adressé à Monsieur le Maire de Strasbourg le 24 juillet 2013 :**

*M. Roland Ries  
Maire de la ville de Strasbourg  
1, parc de l'Etoile  
67076 STRASBOURG Cedex  
Frankreich*

*Monsieur le Maire,  
Cher collègue, lieber Roland*

*Es gibt sehr gute Nachrichten: Am gestrigen Dienstag war ich in Stuttgart eingeladen, wo mir gleich drei Minister des Landes ganz offiziell den Beschluss der Landesregierung mitgeteilt haben, die Tram auf Kehler Stadtgebiet mit bis zu neun Millionen Euro zu fördern.*

*Bei diesem Termin haben die Minister die grenzüberschreitende Bedeutung des Projekts hervorgehoben und diese als Hauptgrund für die Förderung dargestellt. Das wollte ich Ihnen*

*deshalb unbedingt mitteilen, weil Ihre Rede beim Festakt des Rheinfestes den Minister ganz offensichtlich beeindruckt hat. Dabei ist ihm – das geht aus den Unterlagen hervor, die wir gestern bekommen haben – klar geworden, welche Wichtigkeit die Subvention des Landes auch für Straßburg hat.*

*Ich danke Ihnen, lieber Kollege, ganz herzlich für die deutlichen Worte und die Unterstützung. Gerne dürfen Sie den Umstand, dass die Landesmittel für die Tram auch durch Ihr Mitwirken bewilligt wurden, bei geeigneten Anlässen für sich verwenden.*

*Herzliche Grüße, très cordialement*

*Dr. Günther Petry*

---

*Monsieur le Maire,  
cher collègue, cher Roland*

*Très bonne nouvelle : hier mardi, j'étais invité à Stuttgart où trois ministres du Land m'ont annoncé très officiellement la décision du gouvernement régional de financer jusqu'à 9 millions d'€ le développement du tram sur le territoire de la ville de Kehl.*

*Lors de cette rencontre, les ministres ont mis en évidence la valeur transfrontalière du projet, présentant celui-ci comme le motif principal de cette aide financière. C'est une chose que je souhaitais absolument vous communiquer, sachant que votre discours, à la Fête du Rhin, a de toute évidence exercé une forte impression sur le ministre. Pour lui (et cela ressort des documents qui nous ont été remis hier), ce fut à cette occasion qu'il prit pleinement conscience de l'importance que cette subvention du Land aurait aussi pour Strasbourg.*

*Je tiens à vous remercier vivement, cher collègue, du discours sans ambiguïté et du soutien que vous avez su exprimer. Puissiez-vous utiliser à votre convenance la part que vous avez joué dans l'attribution de cette aide financière du Land.*

*Très cordialement,*

*Dr. Günther Petry*

## **Communiqué de presse de la CUS du 24 juillet 2013 :**

**Strasbourg.eu**  
& COMMUNAUTÉ URBAINE

Capitale  
européenne

Strasbourg, le 24 juillet 2013

### **COMMUNIQUE DE PRESSE**

#### **Le Land du Bade-Wurtemberg confirme son soutien au projet d'extension du tram vers Kehl : réaction de Roland Ries, maire de Strasbourg**

Hier mardi 23 juillet, à Stuttgart, les autorités du Land du Bade-Wurtemberg ont formellement assuré le maire de Kehl, Günther Petry, du soutien financier du gouvernement régional à l'extension du tram vers Kehl. Le Land financera le projet jusqu'à 9 millions d'euros.

Dans la lettre qu'il adresse à Roland RIES pour lui annoncer la décision du Land, Günther PETRY, maire de Kehl, souligne l'importance déterminante que le discours du maire de Strasbourg a eue dans le choix du ministre badois: « [...] votre discours, à la Fête du Rhin, a de toute évidence exercé une forte impression sur le ministre. Pour lui (et cela ressort des documents qui nous ont été remis hier), ce fut à cette occasion qu'il prit pleinement conscience de l'importance que cette subvention du Land aurait aussi pour Strasbourg.

*Je tiens à vous remercier vivement, cher collègue, du discours sans ambiguïté et du soutien que vous avez su exprimer.»*

Cette annonce officielle suscite de la part du maire de Strasbourg, Roland Ries, la réaction suivante :

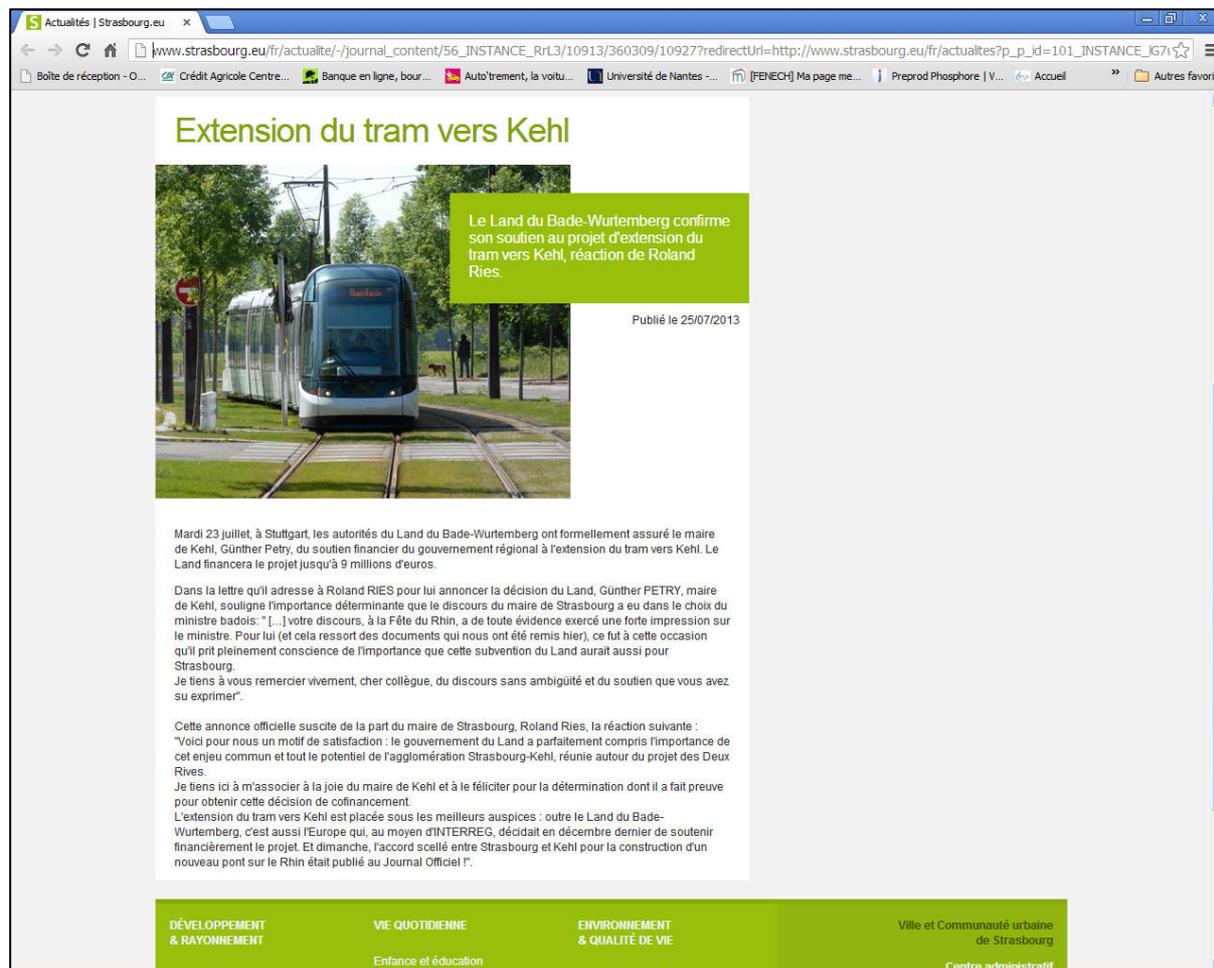
*« Voici pour nous un motif de satisfaction : le gouvernement du Land a parfaitement compris l'importance de cet enjeu commun et tout le potentiel de l'agglomération Strasbourg-Kehl, réunie autour du projet des Deux Rives.*

*Je tiens ici à m'associer à la joie du maire de Kehl et à le féliciter pour la détermination dont il a fait preuve pour obtenir cette décision de cofinancement.*

*L'extension du tram vers Kehl est placée sous les meilleurs auspices : outre le Land du Bade-Wurtemberg, c'est aussi l'Europe qui, au moyen d'INTERREG, décidait en décembre dernier de soutenir financièrement le projet. Et dimanche, l'accord scellé entre Strasbourg et Kehl pour la construction d'un nouveau pont sur le Rhin était publié au Journal Officiel ! ».*

Contact presse : Véronique Petitprez – 03 88 60 96 81 – [veronique.petitprez@strasbourg.eu](mailto:veronique.petitprez@strasbourg.eu)

## Extrait du site internet de la CUS (25 juillet 2013) :



The screenshot shows a web browser window with the URL [www.strasbourg.eu/fr/actualite/-/journal\\_content/56\\_INSTANCE\\_RrL3/10913/360309/10927?redirectUrl=http://www.strasbourg.eu/fr/actualites?p\\_id=101\\_INSTANCE\\_Ig71](http://www.strasbourg.eu/fr/actualite/-/journal_content/56_INSTANCE_RrL3/10913/360309/10927?redirectUrl=http://www.strasbourg.eu/fr/actualites?p_id=101_INSTANCE_Ig71). The article title is "Extension du tram vers Kehl". It features a photograph of a tram on tracks. A green text box contains the headline: "Le Land du Bade-Wurtemberg confirme son soutien au projet d'extension du tram vers Kehl, réaction de Roland Ries." Below the photo, it says "Publié le 25/07/2013". The main text of the article discusses the formal agreement between the Land of Baden-Württemberg and the Mayor of Kehl, Günther Petry, regarding the tram extension project, valued at 9 million euros. It also includes a reaction from Mayor Roland Ries of Strasbourg, expressing satisfaction and support for the project.

## Article paru dans les DNA le 25 juillet 2013 :

### **Extension du tram**

#### **9 millions pour le Land**

Les autorités du Land du Bade-Wurtemberg ont, hier à Stuttgart, formellement assuré le maire de Kehl, Günther Petry, du soutien financier du gouvernement régional à l'extension du tram vers Kehl. Le Land financera le projet jusqu'à 9 millions d'euros. « Voici pour nous un motif de satisfaction : le gouvernement du Land a parfaitement compris l'importance de cet enjeu commun et tout le potentiel de l'agglomération Strasbourg-Kehl, réunie autour du projet des Deux-Rives », a commenté Roland Ries, maire de Strasbourg.

### **Observation / Question 4.10 :**

Suite aux affirmations de Madame Anne SCHUMANN, (lettre n° 5 du 30 juin 2013), la CUS est-elle légalement le maître d'ouvrage pour cette demande d'enquête publique ?

### **Réponse du maître d'ouvrage CUS :**

La pièce A du dossier d'enquête publique relative à "la désignation du demandeur" fait une présentation volontairement synthétique et "grand public" des partenaires au projet, et notamment des motifs de l'intervention de la CUS.

Il convient de préciser que la Communauté urbaine de Strasbourg intervient au présent dossier d'enquête à plusieurs titres.

La CUS est tout d'abord, l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains de personnes sur son territoire (AOT), au sens des dispositions de l'article L 5215-20-1, 6° du code général des collectivités territoriales. A ce titre, elle organise le transport public urbain et elle décide ou approuve la réalisation et la gestion des infrastructures, des ouvrages ou des équipements affectés aux transports urbains et leur mise à la disposition des usagers.

La CUS, responsable du service public de transports urbains, en sa qualité d'autorité délégante ou concédante, en application de l'article L 1411-1 du code général des collectivités territoriales définit, dans la convention de concession du 27 décembre 1990 modifiée relative à la réalisation des infrastructures de transports en commun et à l'exploitation de l'ensemble du réseau urbain de transports urbains de la CUS, un partage de missions et de responsabilités avec la CTS, son concessionnaire.

Sauf stipulations contraires, la CUS assure aux termes de la concession et de son cahier des charges les missions de maîtrise d'ouvrage en première phase d'études jusqu'à la remise des études d'avant-projet (mission de conception, de définition des éléments du programme et de l'enveloppe financière) d'une part, et la conduite des procédures d'enquête publique aboutissant à la déclaration de projet de l'opération et le cas échéant à l'acte déclaratif d'utilité publique, d'autre part.

Il appartient ainsi à la CUS, en qualité d'autorité concédante ou expropriante, de mettre à la disposition de son concessionnaire les dépendances domaniales, les terrains et emprises concernées, notamment par la déclaration d'utilité publique relative aux projets de création ou d'extension de lignes de tramway.

La concession du 27 décembre 1990, et ses avenants successifs, confient, en particulier, à la CTS la poursuite des études, le financement, la réalisation, l'exécution, l'entretien des travaux, infrastructures et équipements ainsi que l'acquisition du matériel roulant et l'exploitation du service public de transport.

Comme par le passé pour la première ligne de tramway ou la ligne B, la CUS n'a pas habilité expressément son concessionnaire, la CTS, à procéder aux acquisitions par voie d'expropriation des emprises nécessaires à la réalisation du projet.

C'est pourquoi, dans le cas présent, à divers titres, la CUS a sollicité de l'Etat l'engagement des procédures d'enquête publique préalable à la DUP des acquisitions et travaux nécessaires à l'extension Est de la ligne D vers Kehl/Bahnhof et emportant mise en compatibilité du POS de Strasbourg.

Enfin, s'agissant d'un projet public de travaux ou d'aménagements ayant fait l'objet d'une enquête publique environnementale, c'est l'organe délibérant de la CUS, établissement public responsable du projet, qui, en application de l'article L 126-1 du code de l'environnement, est appelé à se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée.

#### **Observation / Question 4.11 :**

S'agissant du nombre de places de stationnement au quartier du Port du Rhin, les comptages effectués n'ont pris en compte que les places réglementaires. Aussi, la commission estime que le stationnement sauvage (non sanctionné dans le quartier) notamment sur le trottoir en face de l'école devrait entrer dans les décomptes.

Le stationnement sur le passage de la ligne 2 du bus rue "Migneret" et rue de "l'Île des Épis" (ou autre itinéraire) pourra-t-il être maintenu ?

Comment les places de stationnement perdues seront-elles compensées ?

#### **Réponse du maître d'ouvrage CUS :**

##### **1. Concernant le bilan "stationnement" dans le quartier du Port du Rhin :**

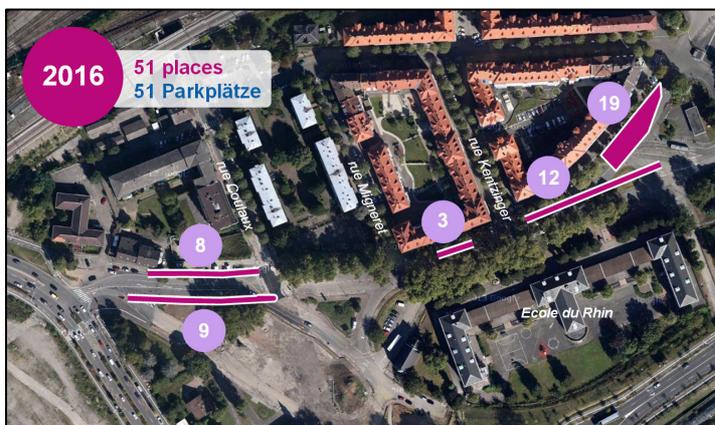
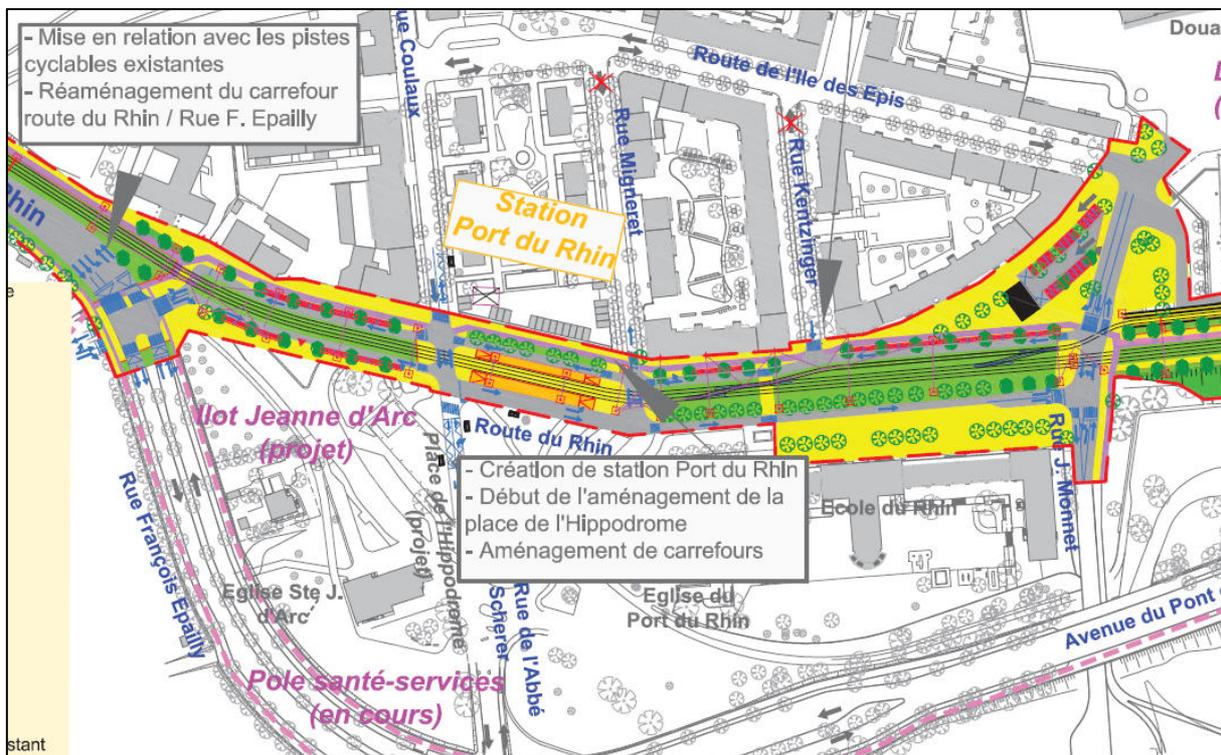


En 2011, le maître d'ouvrage CUS a dénombré 61 places de stationnement légal dans le quartier du Port du Rhin, essentiellement implantées côté Nord de la route du Rhin, entre la rue Migneret et la route de l'Île des Epis.

Le projet d'extension de la ligne tram D prévoit le réaménagement complet de la route du Rhin dans le quartier du Port du Rhin, de façade à façade. Les contraintes d'insertion de la

plate-forme tram, y compris la 3<sup>ème</sup> voie de retournement permettant l'organisation de services partiels vers Kehl, de l'implantation des pistes cyclables et trottoirs suffisamment confortables pour les cyclistes et piétons, l'aménagement d'un parvis devant l'Ecole du Rhin la mettant en valeur et sécurisant son accès par les enfants, et la conservation des arbres majeurs du quartier, ont conduit le maître d'ouvrage à la suppression d'une dizaine de places de stationnement dans le quartier.

Ces dispositions sont également inscrites dans le cadre du 2<sup>ème</sup> appel à projet "Transport", dans lequel l'Etat demande aux collectivités de s'engager sur une réduction de l'offre de stationnement, mettant ainsi en cohérence les politiques d'investissements en matière de déplacement.



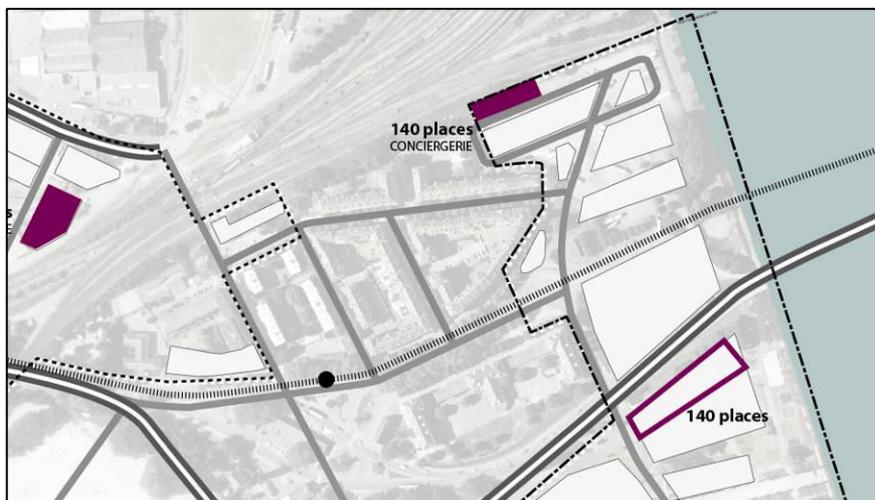
Ainsi, à la mise en service du tram (2016), 51 places de stationnement légal seront décomptées dans le quartier, ce qui semble raisonnable lors de l'arrivée du tramway dans un quartier.

Par définition, le nombre de véhicules stationnant de manière illégale (cf. photos ci-après) sur le parvis de l'Ecole du Rhin, par exemple, est difficilement quantifiable.

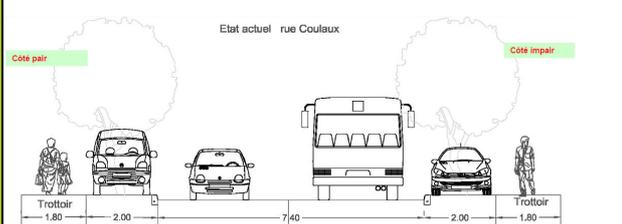
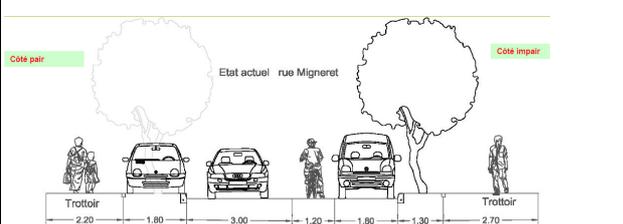
Néanmoins, celui-ci peut être estimé à une dizaine de places illégalement occupées.



Par ailleurs, peut être signalée la réalisation d'un parking d'une capacité d'environ 140 places au Nord du quartier du Port du Rhin dans le cadre de la future ZAC "Deux Rives" (voir carte ci-dessous). Ce parking en ouvrage s'ajoutera aux stationnements publics sur voirie réalisés au sein de la ZAC, sous réserve des conclusions de la concertation.





	Rue Coulaux	Rue Migneret
Etat existant	 <p>Etat actuel rue Coulaux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Trottoirs de part et d'autre le long des limites de propriétés</li> <li>- Stationnement entre les arbres</li> <li>- 1 seul sens de circulation Nord-Sud et 1 couloir bus Sud-Nord</li> <li>- Circulation bus dans les 2 sens</li> </ul>	 <p>Etat actuel rue Migneret</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stationnement sur aires côté pair et sur chaussée côté impair</li> <li>- 1 seul sens de circulation Nord-Sud</li> <li>- Pas de circulation bus</li> <li>- Piste cyclable unidirectionnelle en chaussée et à contre sens</li> </ul>
Etat projeté (aménagement réalisé hors projet tramway)	 <p>Solution 2 rue Coulaux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 sens de circulation Nord-Sud pour les automobiles et les bus</li> <li>- Stationnement de part et d'autre</li> <li>- Trottoir de part et d'autre</li> <li>- Piste cyclable bidirectionnelle côté impair</li> </ul>	 <p>Solution 2 rue Migneret</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 sens de circulation Sud-Nord pour les automobiles et les bus</li> <li>- Stationnement de part et d'autre</li> <li>- Trottoir de part et d'autre</li> </ul>

### **Observation / Question 4.12 :**

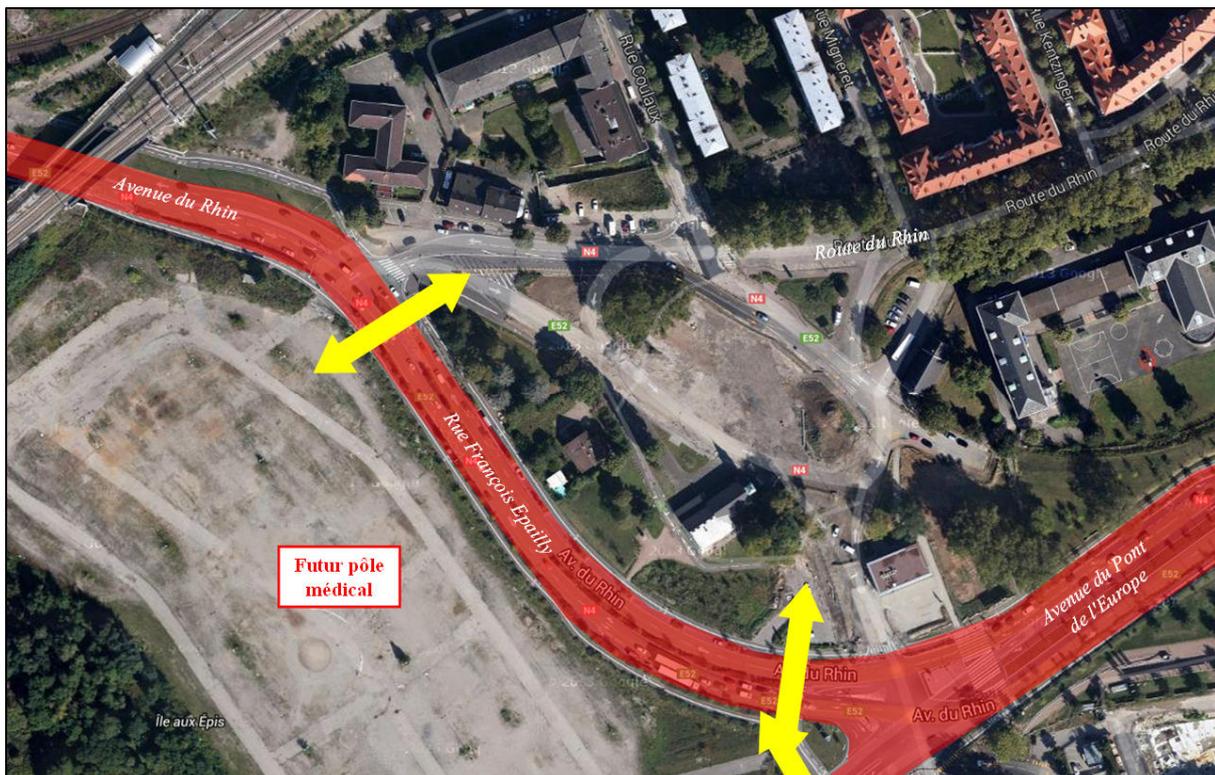
Des cheminements piétons sécurisés devront permettre le trajet entre l'arrêt de tram Port-du-Rhin et les équipements médicosociaux et sanitaires situés de l'autre côté de la RN 4.

De même, une sécurisation des flux piétons et cycles depuis la station Starlette devra être mise en place à la traversée des voies ferrées vers le futur quartier Coop (manœuvres fréquentes dans cette zone avec passage de trains pouvant aller jusqu'à 7 mn). A ce titre, quelles sont les dispositions envisagées pour garantir cette sécurité ?

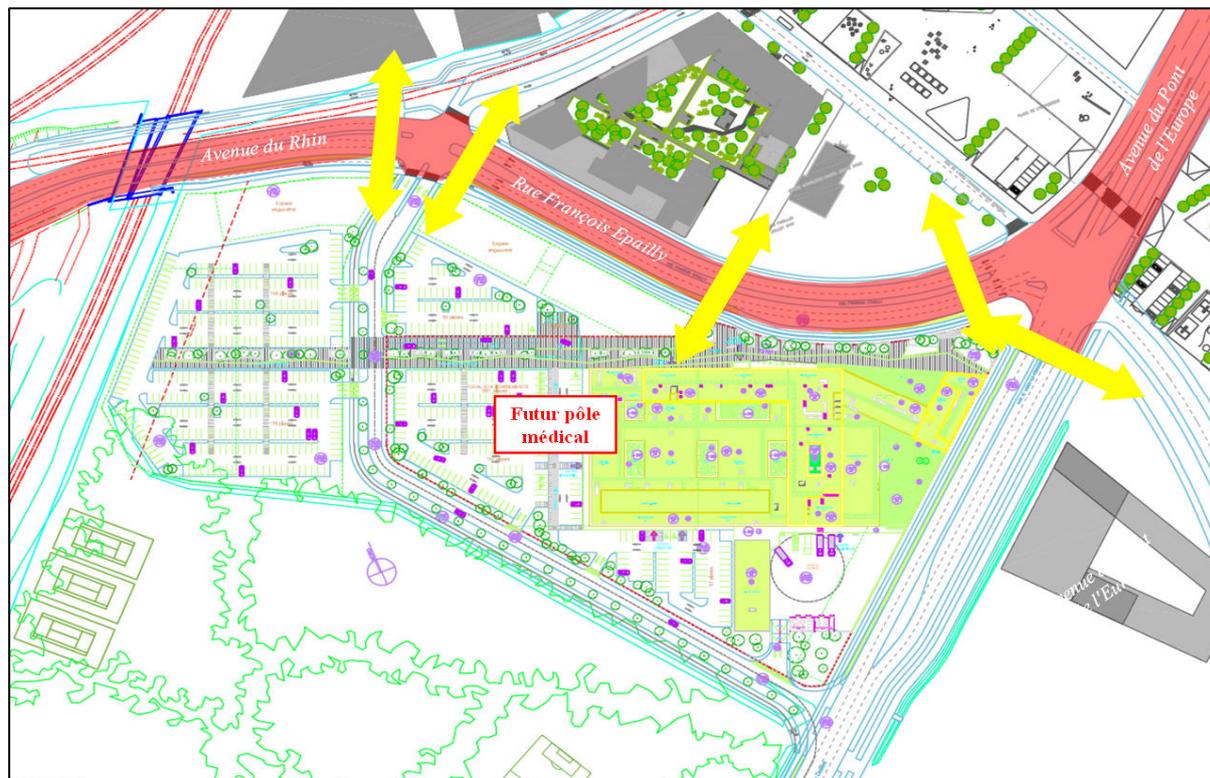
### **Réponse du maître d'ouvrage CUS :**

#### **1. Concernant les cheminements piétons entre le futur pôle médical et la future station tram "Port du Rhin" :**

A ce jour, trois passages sécurisés permettent aux piétons de franchir l'avenue François Epailly, comme le montre la carte ci-dessous.



A terme, le futur équipement médical du Port du Rhin sera relié au cœur de quartier par un passage sécurisé supplémentaire, comme le montre le plan masse du projet ci-dessous, permettant un accès aisé depuis la station tram "Port du Rhin".



**2. Concernant la traversée des voies ferrées de la Coop vers la future station tram "Starcoop" :**



La mise en service de la future station tram "Starcoop" est prévue à plus long terme, lorsque l'urbanisation la justifiera. Le programme d'aménagement de la future ZAC "Deux Rives" sera conçu (sous réserve des conclusions de la concertation) afin de faciliter l'accès aux stations tram et de promouvoir les modes de déplacements doux. Ainsi, une passerelle réservée aux piétons et aux cyclistes sera réalisée permettant des liaisons aisées entre le futur parc de l'Île des Epis et les sites Starlette et Coopérative (cf. carte ci-contre).

ESPACES PUBLICS	
-----	Périmètre ZAC
[Yellow grid pattern]	Quai minéral, mail, cour
[Orange grid pattern]	Places - espace à valeur ajoutée
[Green grid pattern]	Promenade -dominante végétale
[Light green solid]	Parc et continuité verte
[Yellow solid]	Equipement sportif
[Orange dashed arrow]	Aménagement à long terme

### **Observation / Question 4.13 :**

L'ensemble du projet donne la priorité à une vision urbanistique à moyen et à long terme de cette partie de la ville. De nombreuses contributions du public à l'enquête estiment que le coût du projet est excessif. Les considérations économiques sont-elles compatibles avec ce dessein ?

### **Réponse du maître d'ouvrage CUS :**

Cette question renvoie à la mise en perspective du projet d'extension de la ligne de tramway vers Kehl dans un cadre plus global d'aménagement urbain du secteur compris entre la station tram "Aristide Briand" et les rives du Rhin.

L'extension du tramway vers le secteur Est de Strasbourg trouve son fondement premier dans la construction d'une métropole transfrontalière Strasbourg-Kehl. Le tramway sera le symbole de cette agglomération tournée vers le Rhin, l'enjeu principal étant le resserrement des liens qui unissent déjà à ce jour ces deux villes. En effet, à ce jour, 2 800 Français habitent à Kehl et l'agglomération Strasbourg-Kehl compte 6 000 travailleurs transfrontaliers.

Le tracé précis de cette extension du tramway est issue de la 2<sup>ème</sup> phase de concertation organisée en 2010, conjointe à la concertation relative au Schéma Directeur d'urbanisme des Deux Rives, et à l'issue de laquelle le maître d'ouvrage a saisi l'opportunité d'adapter les caractéristiques.

Ainsi, la CUS permet l'engagement du processus d'urbanisation des secteurs du Môle de la Citadelle, Starlette et Coopérative (à court, moyen et long termes) tout en répondant aux besoins immédiats de desserte en transports en commun du quartier du Port du Rhin. Sur ce secteur, le projet d'extension du tramway constitue donc pour la CUS une opportunité de réponse à deux enjeux :

- Il permet la mise en œuvre d'une opération d'urbanisation de ce secteur, répondant aux objectifs de densification et de renouvellement urbain, en évitant donc l'étalement de la ville,
- Il répond aux objectifs du "plan climat" en évitant une trop forte augmentation du trafic routier et de la pollution sonore et atmosphérique engendrées par l'urbanisation future.

A cet égard, le coût du projet d'extension de la ligne D du tramway s'élevant à 89,62 M€HT (valeur janvier 2010, hors matériel roulant), dont 66,90 M€HT à la charge de la Communauté urbaine de Strasbourg, est à relativiser au regard des investissements qui seront engagés dans les prochaines années pour mettre en œuvre le projet d'urbanisation dont il constitue la colonne vertébrale. Les premières estimations financières portent en effet le bilan d'aménagement de la future ZAC "Deux Rives" (sous réserve des conclusions de la concertation) à des investissements de l'ordre de 300 M€HT, auxquels s'ajouteront les investissements privés estimés à environ 800 M€HT.

Enfin, la Communauté urbaine de Strasbourg, par le projet d'urbanisation et la mise en œuvre de l'extension de la ligne D du tramway, participe dès aujourd'hui à la préservation et au développement des emplois de demain sur la zone du Port autonome de Strasbourg comptant à ce jour 350 entreprises et 13 000 emplois directs, ainsi qu'au rayonnement économique de Strasbourg, 2<sup>ème</sup> port fluvial de France après le Port autonome de Paris.

#### **Observation / Question 4.14 :**

Les propositions de MM. Andreieff et Messelis ont été présentées à des membres de la Municipalité et à des services techniques (Cf. [www.strasbourg.2030.com](http://www.strasbourg.2030.com)).  
Quels aspects de leur contribution ont-ils été jugés non pertinents et pour quels motifs ?

#### **Réponse du maître d'ouvrage CUS :**

**1. MM. ANDREIEFF, MESSELIS et WERLEN analyse une partie du Schéma Directeur des Deux Rives, les sites du Môle de la Citadelle et de Starlette, sur la page <http://www.strasbourg2030.com/citadelle-starlette-2/>. Cette contribution est datée de janvier 2012.**

- Une première contribution de MM. ANDREIEFF, MESSELIS et WERLEN consiste en la proposition de liaison fine par des rues, boulevards et avenues des "bulles" entre elles, les tramways (extensions D depuis "Aristide Briand" et F depuis la Place d'Islande) empruntant des nouvelles voies.

Sur ce point, le maître d'ouvrage précise que la Collectivité souhaite donner la priorité au développement des modes de déplacements "propres", à savoir les transports en commun, le vélo et la marche à pied. A ce titre, le programme tramway aussi bien que la programmation de la future ZAC "Deux Rives" prévoient la mise en œuvre systématique de pistes cyclables et de cheminements piétons (sous réserve des conclusions de la concertation).

- Une deuxième contribution propose d'abaisser au maximum l'ouvrage de franchissement du bassin Vauban, comparant la passerelle envisagée à l'ancien viaduc Churchill.

Sur ce point, le maître d'ouvrage précise que le Conseil de Communauté urbaine de Strasbourg du 15 février 2013 a approuvé par délibération le principe d'abaissement de cet



ouvrage permettant à la fois de respecter le gabarit de navigation de 9m nécessaire à l'accostage des bateaux de croisière le long du Môle de la Citadelle, le respect du gabarit ferroviaire le long du site Starlette et le franchissement à niveau de la route du Petit Rhin, facilitant à terme l'interconnexion avec l'extension de la ligne tram F depuis la Place d'Islande. Ainsi, la

passerelle franchissant le bassin Vauban sera relativement courte (160m hors rampes) en une seule travée et sans pile dans le bassin. Ces éléments sont mentionnés dans la pièce F du dossier d'enquête publique (caractéristiques des ouvrages les plus importants), page 170.

La construction de cette passerelle permettra de relier les sites du Môle de la Citadelle et de Starlette par un ouvrage entièrement dédié aux modes de transports dits "propres". L'urbanisation de part et d'autre sera conçue en cohérence avec cet ouvrage dans le cadre de la future ZAC "Deux Rives" (sous réserve des conclusions de la concertation), lui conférant ainsi un rôle de trait d'union entre les deux futurs quartiers. L'intégration paysagère de l'ouvrage sera ainsi cohérente. Il sera par exemple possible d'avoir des entrées directes par l'ouvrage pour les immeubles les plus proches et des entrées par les berges ce qui facilitera l'utilisation des transports en commun, et des modes actifs.

A titre de comparaison, l'ancien viaduc Churchill était une conception routière des années 1960 ce qui est très différent d'une passerelle dédiée au tramway, aux piétons et aux cyclistes. Ses caractéristiques techniques étaient les suivantes :



- Franchissement successif d'un bassin, de terrains, de deux routes (d'où l'appellation de viaduc),
- Longueur hors rampes de 400m,
- Largeur de 20m,
- Tirant d'air : 12m,
- Hauteur depuis les berges : 7,5m,
- Pente : 6%.

- L'autre proposition de MM. ANDREIEFF, MESSELIS et WERLEN consiste à construire un pont mobile pour franchir le bassin Vauban.  
Le maître d'ouvrage précise à ce sujet que, même si ce type d'ouvrage existe effectivement, il convient de rappeler que son usage ne peut être envisagé que pour une exploitation occasionnelle alors que :
  - o La fréquence d'exploitation de la future infrastructure tramway sera relativement élevée dès la mise en service (8 minutes) et pourra être augmentée en fonction des besoins jusqu'à 6 minutes à terme,
  - o Le nombre de passages des bateaux de croisière n'est pas compatible avec la fréquence d'exploitation de la ligne de tramway.Par ailleurs, le coût d'un tel ouvrage serait sensiblement supérieur à celui d'un pont "fixe", aussi bien en investissement qu'en entretien.
- Enfin, proposition est faite de prévoir le déplacement de la voie ferrée longeant le bassin Vauban sur le site Starlette, plus l'Est le long de la rue du Péage réaménagée, au motifs d'éventuels problèmes de sécurité liés aux passages des trains et à l'absence de possibilité d'aménagement des berges du site Starlette en raison de ces mêmes trains.

Le maître d'ouvrage CUS précise à ce sujet qu'outre les considérations de coût du déplacement d'une telle infrastructure ferroviaire, celle-ci n'est empruntée que par quelques trains par jour, matin et soir la plupart du temps. Par ailleurs, la présence de cette voie ferrée unique n'empêche pas l'aménagement de la berge Est du bassin Vauban. La future ZAC "Deux Rives" étudiera précisément les possibilités en fonction des contraintes de circulation des trains, de sécurité et d'aménagements paysagers.

**2. La thématique de la desserte de l'agglomération Strasbourg-Kehl et de l'urbanisation des rives du Rhin est développée par Micha ANDREIEFF, avec les collaborations de Michel MESSELIS et de Jean WERLEN, sur la page <http://www.strasbourg2030.com/rives-du-rhin-2/>. Cette contribution est datée de septembre 2011.**

Cette contribution au débat relatif aux formes urbaines, à la structuration de cet espace et aux façons de le desservir est reprise dans le cadre d'un courrier transmis à la Commission d'enquête publique dans le cadre de l'enquête publique, repris dans le rapport de synthèse des observations du public (question/observation n°2.3), et auquel le maître d'ouvrage a apporté des éléments de réponse au paragraphe 3.2.3 du présent mémoire en réponse.

MM. ANDREIEFF, MESSELIS et WERLEN font état du fait que le projet urbain des Deux Rives "conduit à la reconquête de friches industrielles et à l'aménagement des rives du Rhin. Dans ce projet, les infrastructures jouent un rôle prééminent, au point que le tram constitue le fil qui relie et assemble des différentes bulles à urbaniser". Pour autant, ils s'interrogent sur "la place prédominantes que prennent ces infrastructures au détriment de l'organisation urbaine, et en particulier aux abords des rives du Rhin", démontrant qu'"offrir à Strasbourg-Kehl de nouvelles façades sur le Rhin, consisterait, dans un premier temps, à mieux maîtriser les infrastructures en réduisant autant que possible leur importance et leurs emprises, et dans un deuxième temps, à étendre les surfaces à urbaniser sur les rives du Rhin. Les voies ferrées, les voies du tram, les infrastructures routières et l'avenir du pont routier de l'Europe, et les axes piétons-cycles sont autant de ruptures réduisant les surfaces dédiées à l'urbanisation. Ainsi, MM. ANDREIEFF, MESSELIS et WERLEN proposent :

- L'accolement du pont franchissant le Rhin contre le pont ferroviaire existant,
- La réalisation d'un tunnel routier en lieu et place du pont de l'Europe.

L'emplacement précis du pont sur le Rhin a été défini en fonction de plusieurs contraintes par les deux collectivités CUS et Ville de Kehl, parmi lesquelles :

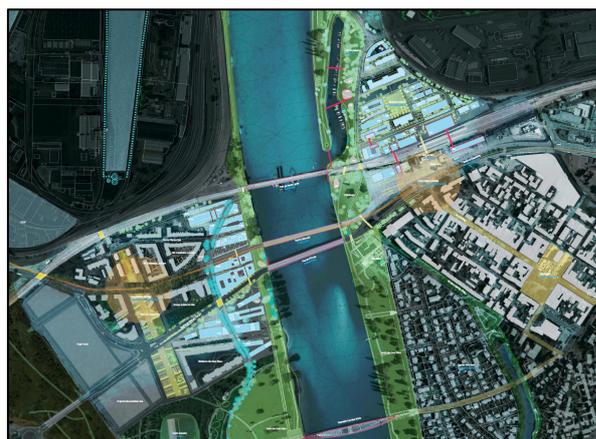
- la présence de nombreux réseaux internationaux de part et d'autre du Rhin,
- les contraintes de navigation sur le Rhin qui imposent que les ouvrages franchissant le Rhin soient identifiables par les radars des navires et donc excluent le plus possible l'accolement de nouveaux ponts à des ponts existants,
- la préservation des possibilités d'urbanisation sur chaque rive du Rhin, projet ayant fait l'objet d'un concours d'urbanisme transfrontalier dont le règlement imposait la prise en compte de l'emplacement du futur pont dédié au tramway, aux cyclistes et aux piétons comme donnée d'entrée.



Il était donc nécessaire de construire un nouveau pont franchissant le Rhin, étant précisé que celui-ci sera compatible avec l'accolement d'un futur pont "routier" en remplacement du pont de l'Europe à long terme, étant précisé que les règles de navigation sur le Rhin imposent une détection radar des ouvrages le franchissant. Ces ouvrages devant être les plus visibles possibles, leur positionnement doit être étudié de façon à être soit accolés entre eux, soit extrêmement distincts, leurs piles devant être

alignées entre elles. Cette possibilité d'accolement d'un futur nouveau pont routier au pont tram a été reprise dans le cadre du Schéma Directeur d'urbanisme des deux Rives d'une part, et dans le cadre du concours d'urbanisme transfrontalier mené conjointement par la CUS et la Ville de Kehl.

### Propositions formulées par les candidats au concours d'urbanisme des Deux Rives :





Concernant la réalisation d'un tunnel routier en lieu et place du pont de l'Europe, le maître d'ouvrage CUS répond que ce projet n'est pas envisagé par la collectivité à ce jour. Le pont de l'Europe appartient en effet pour moitié aux Etats français et allemand, lesquels ont prévu un important programme d'entretien dans les prochaines années. Néanmoins, à l'occasion d'une réflexion à long terme, la suggestion du remplacement du pont routier actuel par un autre type de franchissement pourra être étudiée plus attentivement. La CUS précise enfin que le pont tramway franchissant le Rhin sera conçu pour pouvoir y accoler un éventuel nouvel ouvrage routier en remplacement du pont de l'Europe.

#### **Observation / Question 4.15 :**

Dans quels termes figure le projet global (extension tramway, réaménagement de la rue du Péage et urbanisation) dans le PADD du PLU en préparation ?

#### **Réponse du maître d'ouvrage CUS :**

Au préalable, il est rappelé que le SCoTERS opposable évoque l'extension du tram vers Kehl :

*"A l'intérieur de la Communauté urbaine de Strasbourg, le réseau de tramway sera étendu et maillé, afin de mieux desservir l'espace métropolitain. Il pourra à terme être prolongé vers la ville de Kehl"* (SCoTERS, DOG, p. 31).

*"Le réseau de tramway desservant l'espace métropolitain sera étendu ; les lignes seront prolongées vers Lingolsheim, le Neuhof, la Robertsau, Eckbolsheim, Ostwald et seront mises en correspondance ; le réseau sera également renforcé en direction de Kehl"* (SCoTERS, DOG, p. 49).

Le PLU communautaire est, quant à lui, actuellement en cours de préparation par la Communauté urbaine de Strasbourg. Il devrait être arrêté fin 2014 et approuvé en 2016. Celui-ci comporte notamment un volet relatif au développement urbain du secteur Est de Strasbourg et un volet relatif au réseau de transports.

## **1. Le développement urbain du secteur Est de Strasbourg dans le futur PLU communautaire**

**1.1. Les OAP (orientations d'aménagement et de programmation) du secteur "Deux Rives" du futur PLU communautaire intègrent le secteur "Deux Rives" comme secteur à enjeux forts, c'est-à-dire :**

- ***"Créer un nouveau quartier urbain, mixte et dense, d'échelle métropolitaine, qui fasse le lien avec l'Allemagne. L'objectif consiste à renforcer la position transfrontalière de la métropole autour du Rhin en utilisant l'opportunité de requalification des friches industrielles et portuaires. La reconquête de ces dernières a pour objectif de créer une métropole à 360 degrés, ouverte sur le Rhin, et d'aménager un lien urbain avec l'Allemagne. L'aménagement de ce site métropolitain doit se faire en harmonie avec le nécessaire maintien des activités et des échanges industriels et logistiques entre le port Nord et le port Sud, ce qui implique de limiter les conflits d'usage entre habitants et activités. Le développement de ce site implique également une densité importante pour participer au renforcement du cœur métropolitain.***
- ***Aménager un quartier urbain structuré autour du tramway. La bonne offre en transport en commun, notamment avec le tramway, est le point fort du site et doit structurer la composition urbaine du nouveau quartier en facilitant les échanges et les mobilités. L'objectif consiste d'autre part, à mailler finement l'ensemble du quartier par un réseau de modes actifs, notamment pour permettre un accès rapide au réseau de transports en commun et donc à l'ensemble de l'agglomération ainsi qu'aux grands espaces naturels.***
- ***Valoriser les atouts paysagers et environnementaux du site. Le projet urbain s'appuie sur la valorisation des qualités et des particularités du site, notamment l'omniprésence de l'eau, l'identité spécifique des lieux, pour inventer de nouvelles ambiances urbaines liées à la proximité des bassins. Il s'agit de développer une relation nouvelle entre la ville et l'eau tenant compte de l'identité et de la spécificité de chaque entité (éléments de patrimoine liés à la fonction portuaire).***

*Il est également l'occasion de reconstituer/relier des continuités naturelles et paysagères entre les grands réservoirs de biodiversité que sont la forêt du Neuhof au Sud et la forêt de la Robertsau au Nord. Ainsi, un autre objectif consiste à mettre en relation les différentes enclaves végétales présentes sur le secteur en créant de nouveaux corridors qui permettent les échanges biologiques jusqu'aux grands réservoirs de biodiversité".*

**1.2. Mais aussi, dans les grands principes d'aménagements retenus par secteur, à savoir :**

**Le rôle de la Citadelle :**

- ***"Compléter la dominante de logement programmé avec des activités liées à l'eau (maison du fluvial, gare fluviale, tourisme).***

- *Organiser le nouveau quartier autour d'un espace central autour duquel se structurent la maison du fluvial, la station du tramway, un parking mutualisé.*
- *Créer un nouveau rapport à l'eau en permettant une relation visuelle avec les bassins.*
- *Conserver une partie de la trame végétale et laisser la possibilité de créer une passerelle reliant le secteur au parc de la Citadelle.*
- *Aménager une gare fluviale pour les bateaux à passagers sur les quais Vauban, un espace technique pour la réparation des bateaux, un port de plaisance sur le bassin de la Citadelle".*

**Starlette :**

- *"A l'Ouest de la route du Petit Rhin, concevoir des bâtiments organisés pour profiter des vues dégagées sur l'eau.*
- *A l'Est, assurer une transition fonctionnelle entre les logements et le secteur industriel du port.*
- *Densifier les terrains à l'Est de la route du petit Rhin au gré de la libération des entreprises qui se trouvent actuellement sur le site.*
- *Articuler le secteur Starlette au secteur COOP par un espace public de taille importante au cœur du futur quartier en prévoyant des lieux destinés aux fonctions de proximité".*

**COOP :**

- *"Créer des lieux culturels majeurs d'agglomération en s'appuyant sur le patrimoine bâti industriel intéressant et en profitant de l'ambiance et de l'imaginaire portuaire sur le secteur de la COOP.*
- *Compléter les fonctions culturelles par d'autres programmes apportant une mixité fonctionnelle.*
- *Relier par un parcours piéton la COOP à la ligne de tramway puis à Starlette pour estomper la coupure générée par les infrastructures ferroviaires et routières (rue du péage réaménagée).*
- *Réaménager la rue du Port du Rhin pour assurer la transition avec le secteur des activités portuaires.*
- *Conserver les pavillons sur la rue du Port du Rhin comme témoins historiques de la vie portuaire".*

**Le quartier du Port du Rhin :**

- *"Conforter un quartier urbain à forte dominante de logements.*
- *Permettre l'aménagement d'un équipement d'agglomération (de santé ou hospitalisé).*
- *Créer le cœur du quartier autour de l'arrêt de tram et de l'esplanade piétonne".*

**Les Deux Rives :**

- *"Accompagner le nouveau pont du tramway en organisant de part et d'autre du Rhin des bâtiments signaux sur les rives allemande et française.*
- *Créer la continuité de l'espace piéton le long des Rives du Rhin et requalifier les rives du Rhin.*
- *Concevoir les deux côtés du Rhin comme un même projet en intégrant le nouveau pont du tramway et en desservant des belvédères situés sur chacune des rives".*

**1.3. Le PADD (projet d'aménagement et de développement durable) du futur PLU communautaire intègre également dans ses objectifs de "modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain", le développement prioritaire dans le tissu urbain existant :**

*"Pour répondre à ses besoins de développement urbain, le PADD s'attache à prioriser son développement dans le tissu urbain existant, par la mobilisation de l'ensemble des possibilités constructibles, tout en tenant compte des milieux naturels et de la qualité des paysages. Cela suppose d'urbaniser et de privilégier toutes les opportunités constructibles dans l'emprise urbaine des communes qu'il s'agisse :*

- *des friches industrielles ou d'autre nature à reconvertir,*
- *des espaces non bâtis qui ne présentent pas de sensibilité environnementale,*
- *d'un certain nombre de cœurs d'îlots,*
- *ou encore d'opérations de démolition – reconstruction."*

**2. Le programme tramway, composé de deux opérations (tram et réaménagement de la rue du Péage), sera intégré dans les OAP (orientations d'aménagement et de programmation) du secteur "Deux Rives" et le PADD (projet d'aménagement et de développement durable) du futur PLU communautaire.**

**2.1. Les OAP (orientations d'aménagement et de programmation) du secteur "Deux Rives" du futur PLU communautaire intègrent le programme tramway dans ses objectifs, parmi lesquels :**

- *"Aménager un quartier urbain structuré autour du tramway : la bonne offre en transport en commun, notamment avec le tramway, est le point fort du site et doit structurer la composition urbaine du nouveau quartier en facilitant les échanges et les mobilités. L'objectif consiste d'autre part, à mailler finement l'ensemble du quartier par un réseau de modes actifs, notamment pour permettre un accès rapide au réseau de transports en commun et donc à l'ensemble de l'agglomération ainsi qu'aux grands espaces naturels.*
- *Créer un nouveau quartier urbain, mixte et dense, d'échelle métropolitaine, qui fasse le lien avec l'Allemagne : l'objectif consiste à renforcer la position transfrontalière de la métropole autour du Rhin en utilisant l'opportunité de requalification des friches industrielles et portuaires. La reconquête de ces dernières a pour objectif de créer une métropole à 360 degrés, ouverte sur le Rhin, et d'aménager un lien urbain avec l'Allemagne. L'aménagement de ce site métropolitain doit se faire en harmonie avec le nécessaire maintien des activités et des échanges industriels et logistiques entre le port Nord et le port Sud, ce qui implique de limiter les conflits d'usage entre habitants et activités. Le développement de ce site implique également une densité importante pour participer au renforcement du cœur métropolitain".*

**2.2. Mais aussi, dans les grands principes d'aménagements retenus, à savoir :**

*"L'objectif "créer un nouveau quartier urbain, mixte et dense, d'échelle métropolitaine, qui fasse le lien avec l'Allemagne" se décline à travers les principes d'aménagement suivants :*

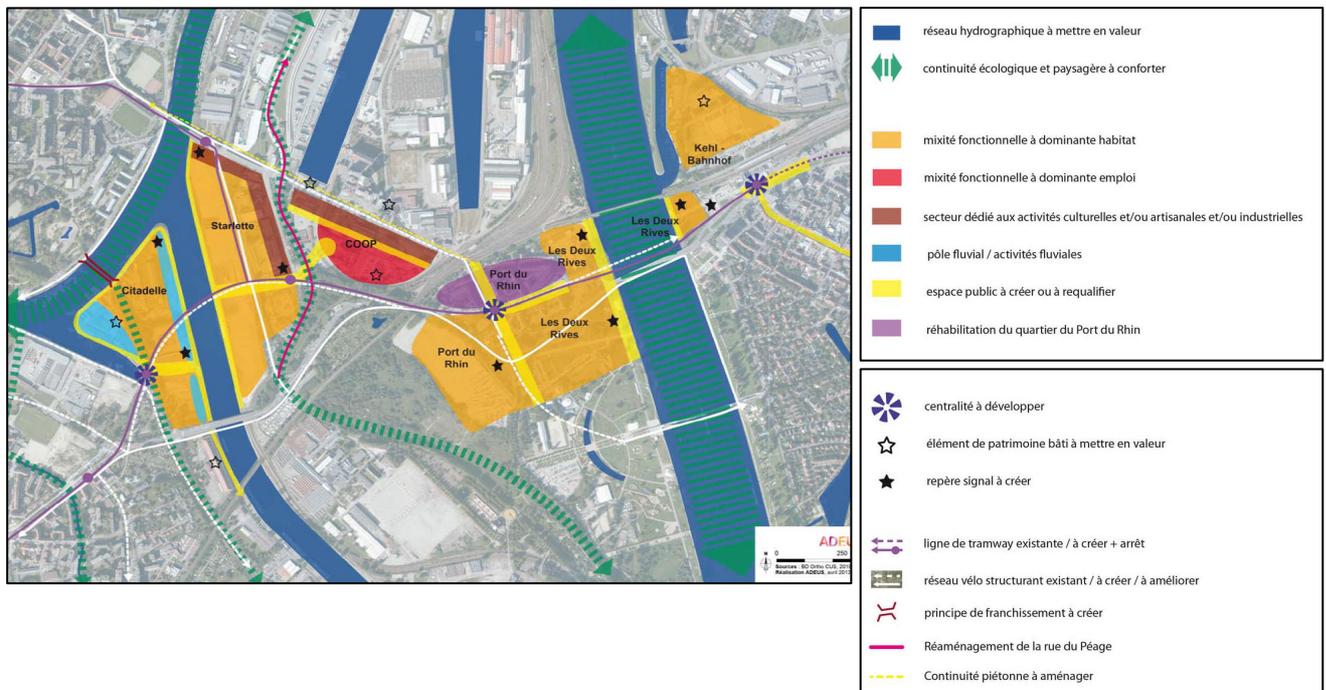
- *Construire le projet urbain mixte en lien avec Kehl et jusqu'à la ville de Kehl.*
- *Dissocier les quartiers résidentiels des activités nuisantes, notamment avec le réaménagement de la rue du péage pour protéger les quartiers résidentiels des importants flux de marchandises.*

- Développer une mixité fonctionnelle au sein des futurs quartiers.
- Concevoir une densité en lien avec le rôle du site dans le cœur métropolitain et à proximité des transports en commun structurants.
- Localiser les équipements publics à proximité du tramway.
- Accueillir un équipement ou des équipements d'agglomération.

L'objectif "aménager un quartier urbain structuré autour du tramway" se décline à travers les principes d'aménagement suivants :

- Relier les différents quartiers par l'espace public autour des trois stations de tramway.
- Aménager un maillage fin de cheminements piétons et cycles dans l'ensemble du quartier et intégrer les cheminements piétons et cycles dans le boulevard urbain (avenue du Rhin).
- Organiser la desserte automobile en périphérie des quartiers en aménageant des portes à partir desquelles peuvent s'organiser des stationnements en structures mutualisées.
- Aménager dans les différents quartiers des espaces type zone 30 ou zone de rencontre qui permettent la desserte automobile occasionnelle".

**Schéma de principe des orientations d'aménagement (document de travail)**



**2.3. Le PADD (projet d'aménagement et de développement durable) du futur PLU communautaire intègre également le programme tramway dans les Orientations générales des politiques de transport et de déplacement, parmi lesquelles :**

- "Favoriser le fonctionnement dans la proximité
  - o Favoriser l'usage du vélo et de la marche à pied
  - o Modifier les conditions de concurrence entre modes actifs et automobile
- Construire une agglomération connectée
  - o Améliorer l'efficacité des réseaux de transports en commun
  - o Garantir l'accessibilité de l'agglomération pour les personnes à mobilité réduite
  - o Favoriser un usage partagé et éco-responsable de l'automobile
  - o Accompagner l'offre multimodale par des infrastructures adaptées
  - o Mettre en œuvre des outils pour améliorer la cohérence urbanisme/transport

- Favoriser le stationnement des résidents et des visiteurs
- Améliorer la grande accessibilité notamment par le renforcement des fonctions portuaires du port autonome de Strasbourg".

**Le projet d'urbanisation du secteur "Deux Rives", le projet d'extension de la ligne D du tramway, ainsi que le réaménagement de la rue du Péage, participent pleinement à la mise en œuvre de ces objectifs, anticipant l'urbanisation à venir des anciennes friches portuaires et espaces délaissés à l'Est de Strasbourg et participant ainsi à la construction d'une métropole Strasbourg-Kehl tournée vers le Rhin.**

5

## ANNEXES

# ANNEXE 1

## ACCORD DE L'ÉTAT FRANÇAIS POUR LE COFINANCEMENT DU PROJET TRAMWAY VERS KEHL



025479

PREFECTURE DE LA REGION ALSACE

Strasbourg, le 29 JUIL, 2009

SECRETARIAT GENERAL  
POUR LES AFFAIRES REGIONALES  
ET EUROPEENNES

Monsieur le Sénateur-Maire,

Une réunion s'est tenue au Palais de l'Elysée, le 16 juillet avec votre participation et présidée par M. le Préfet Christian Frémont, Directeur de Cabinet du Président de la République. Elle a permis à l'Etat de conforter le rôle européen de Strasbourg et de prendre en compte les sollicitations que vous avez exprimées dans votre courrier du 22 juin dernier adressé à M. le Président de la République.

L'objet du présent courrier est d'en préciser les résultats.

Il a tout d'abord été confirmé que l'Etat prendrait à sa charge les dommages directement entraînés par les troubles à l'ordre public à l'occasion du sommet de l'OTAN, dans le cadre prévu par la loi et la jurisprudence applicables.

S'agissant du quartier du Port du Rhin, les points suivants, examinés au plan interministériel, ont été retenus :

- L'Etat attribuera une subvention de 10 M€ à la réalisation d'une liaison de tramway entre Strasbourg et Kehl portant sur la partie française et le pont sur le Rhin.

- La liaison routière interports, inscrite dans le contrat triennal 2009-2011 et subventionnée à hauteur de 2 M€ pour sa première phase, bénéficiera également du soutien de l'Etat pour la réalisation de la seconde phase pour un montant maximum de 1 M€, soit une subvention de 12,5% pour une dépense subventionnable de 8 M€.

- La rénovation urbaine fera l'objet d'un financement de l'ANRU par le versement de 740 000 € pour la réhabilitation de la 3<sup>ème</sup> tranche de la cité Loucheur. Il s'y ajoutera 1 M€ au titre des opérations isolées ANRU dans le quartier.

En troisième lieu, afin d'améliorer la capacité de Strasbourg à accueillir des congrès ou des grands événements internationaux, l'Etat participera aux études de faisabilité de l'extension et de la rénovation du Palais de la Musique et des Congrès, sans qu'il soit possible ce jour d'en chiffrer le montant, le projet nécessitant d'être précisé à ce stade. Nos services se reverront à ce sujet.

-2-

En outre la localisation du quartier du Port du Rhin, jouxtant l'Allemagne, justifie qu'un projet d'aménagement global éclaire la vision locale sur cet espace au potentiel remarquable. Au vu d'une telle vision, la perspective d'une affectation à la collectivité territoriale du terrain des douanes, comme vous en avez exprimé le souhait, pourrait être envisagée. Elle pourrait prendre la forme d'un bail emphytéotique administratif.

Enfin, la signature du contrat triennal 2009-2011 pourrait intervenir sans délai. Ce contrat avait fait l'objet des délibérations des collectivités alsaciennes et de la Communauté Urbaine de Strasbourg en mars 2009. Une date en septembre 2009 vous sera proposée très prochainement.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Sénateur-Maire, l'expression de ma haute considération.

Monsieur Roland RIES  
Sénateur-Maire de la Ville de Strasbourg  
Centre Administratif  
1 Place de l'Etoile  
67076 STRASBOURG CEDEX

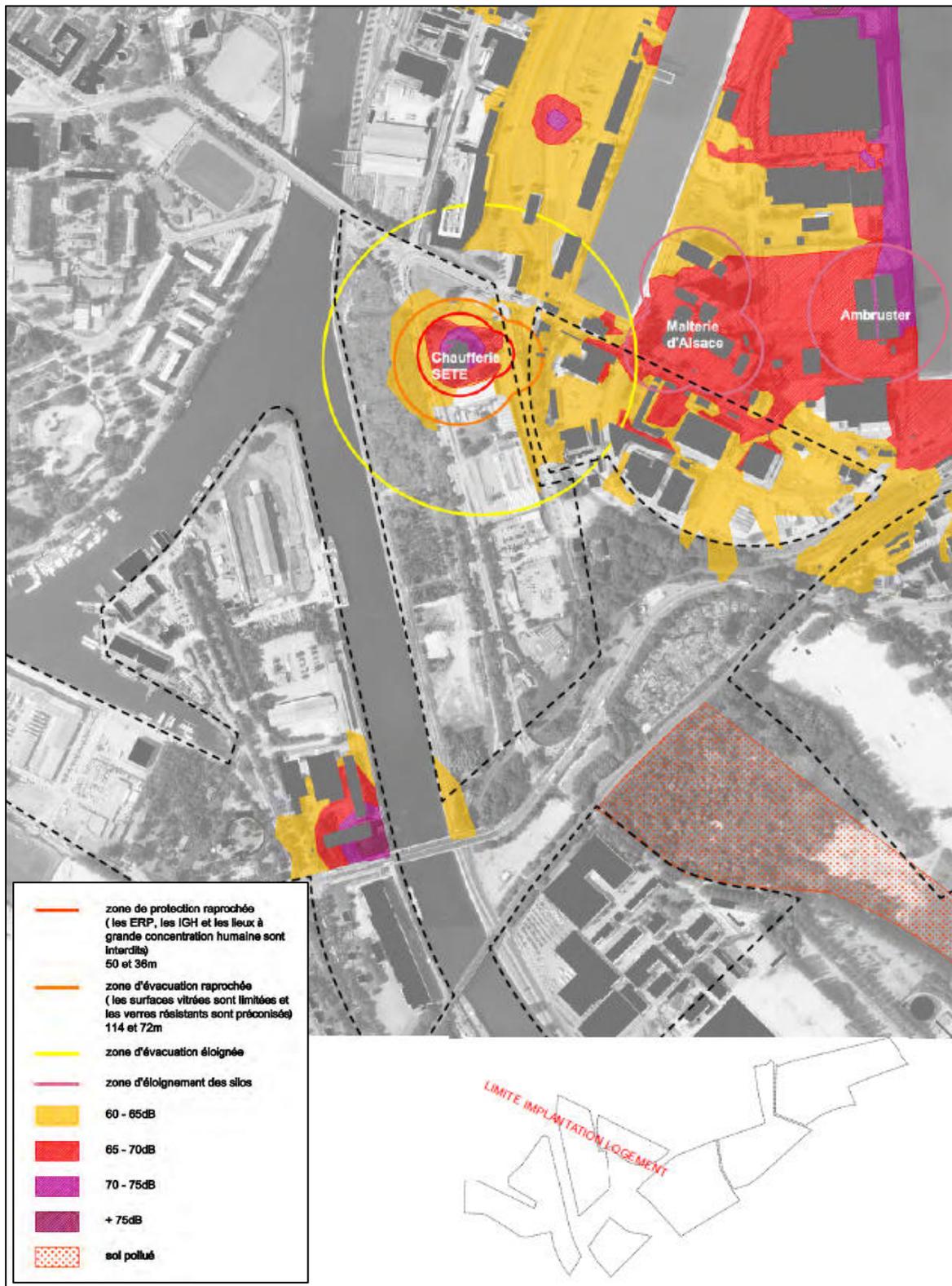
*Bien à vous*

Le Préfet

  
Pierre-Etienne BISCH

## ANNEXE 2

### LES CONTRAINTES DE L'ACTIVITE INDUSTRIELLE (SCHEMA DIRECTEUR DES DEUX RIVES)



## ANNEXE 3

# ACCORD FRANCO-ALLEMAND PORTANT SUR LA CONSTRUCTION D'UN PONT FRONTIERE SUR LE RHIN

 Auswärtiges Amt

FR. 12.2

ÉLYSÉE-VERTRAG  
TRAITÉ DE L'ÉLYSÉE  
50<sup>ans</sup>

Geschäftszeichen (bitte bei Antwort angeben): E10-9 – 321.00/6.0

Verbalnote

AMBASSADE DE FRANCE  
BERLIN  
14. JUNI 2013  
COURRIER ARRIVEE

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Botschaft der Französischen Republik Folgendes mitzuteilen: Die Note der Botschaft der Französischen Republik Nr. 368 vom 17. April 2013 über die Erfüllung der innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten der Vereinbarung vom 20. März / 25. April 2012 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und Regierung der Französischen Republik über die Errichtung einer Grenzbrücke über den Rhein durch die Kreisstadt Kehl und die Stadtgemeinschaft Straßburg (Strasbourg) in Anwendung des Freiburger Abkommens vom 12. Juni 2001 ist am 7. Mai 2013 beim Auswärtigen Amt eingegangen. Die Vereinbarung ist damit am 7. Mai 2013 in Kraft getreten.

Das Auswärtige Amt benutzt diesen Anlass, die Botschaft der Französischen Republik erneut seiner ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Berlin, 13. Juni 2013



An die  
Botschaft der  
Französischen Republik



Auswärtiges Amt



Geschäftszeichen E10-9 321.00/6.0

Le Ministère fédéral des Affaires étrangères présente ses compliments à l'Ambassade de la République Française en Allemagne et a l'honneur de lui faire savoir qu'il a reçu le 7 mai 2013 la note n° 368 de l'Ambassade de la République Française en date du 17 avril 2013, mentionnant que, sur le plan national, les conditions nécessaires à l'entrée en vigueur de l'accord du 20 mars et le 25 avril 2012 entre le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le gouvernement de la République Française concernant l'autorisation de construire un pont frontière sur le Rhin reliant les communauté urbaine de Strasbourg et la commune de Kehl sont remplies. Par conséquent, ledit accord est entré en vigueur le 7 mai 2013

Le Ministère fédéral des affaires étrangères saisit cette occasion pour renouveler à l'Ambassade de France les assurances de sa haute considération.

Berlin, le,

Ambassade de France en Allemagne  
Pariser Platz 5  
10117 Berlin

An die  
Botschaft

## Décrets, arrêtés, circulaires

### TEXTES GÉNÉRAUX

#### MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Décret n° 2013-655 du 19 juillet 2013 portant publication de l'accord sous forme d'échange de notes verbales entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne tendant à autoriser la construction par la communauté urbaine de Strasbourg et par la commune de Kehl d'un pont frontière sur le Rhin en application de l'accord de Fribourg du 12 juin 2011, signées à Berlin le 20 mars et le 25 avril 2012 (1)

NOR: MAEJ1317970D

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre et du ministre des affaires étrangères,

Vu la Constitution, notamment ses articles 52 à 55 ;

Vu le décret n° 53-192 du 14 mars 1953 modifié relatif à la ratification et à la publication des engagements internationaux souscrits par la France ;

Vu le décret n° 2003-1093 du 14 novembre 2003 portant publication de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne relatif à la construction et à l'entretien de ponts frontières sur le Rhin dont les Parties contractantes n'assurent pas la maîtrise d'ouvrage (ensemble une annexe), signé à Fribourg-en-Brisgau le 12 juin 2001,

Décète :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – L'accord sous forme d'échange de notes verbales entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne tendant à autoriser la construction par la communauté urbaine de Strasbourg et par la commune de Kehl d'un pont frontière sur le Rhin en application de l'accord de Fribourg du 12 juin 2011, signées à Berlin le 20 mars et le 25 avril 2012, sera publié au *Journal officiel* de la République française.

**Art. 2.** – Le Premier ministre et le ministre des affaires étrangères sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 19 juillet 2013.

FRANÇOIS HOLLANDE

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,  
JEAN-MARC AYRAULT

Le ministre des affaires étrangères,  
LAURENT FABIUS

(1) Le présent accord est entré en vigueur le 7 mai 2013.

#### ACCORD

SOUS FORME D'ÉCHANGE DE NOTES VERBALES ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE TENDANT À AUTORISER LA CONSTRUCTION PAR LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE STRASBOURG ET PAR LA COMMUNE DE KEHL D'UN PONT FRONTIÈRE SUR LE RHIN EN APPLICATION DE L'ACCORD DE FRIBOURG DU 12 JUIN 2011

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
AMBASSADE DE FRANCE  
EN ALLEMAGNE  
N° NV 352

Berlin, 25 avril 2012

*Ministère fédéral des Affaires étrangères  
Sous-direction des relations  
bilatérales avec la France  
et la principauté de Monaco (E10)  
Berlin*

#### NOTE VERBALE

L'Ambassade de France présente ses compliments au Ministère fédéral des Affaires étrangères, et, se référant à sa note verbale n° E10-9.321.00/60 du 20 mars 2012, a l'honneur de lui faire connaître l'accord de son Gouvernement sur les dispositions qu'elle contient, et qui sont les suivantes :

« Le Ministère fédéral des Affaires étrangères de la République fédérale d'Allemagne présente ses compliments à l'Ambassade de France et, se référant à l'article 3 de l'Accord du 12 juin 2001 entre le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de la République française relatif à la construction et à l'entretien de ponts frontières sur le Rhin dont les Parties contractantes n'assurent pas la maîtrise d'ouvrage, ci-après dénommé « l'Accord du 12 juin 2001 », a l'honneur de lui proposer la conclusion d'un Accord entre le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de la République française relatif à l'autorisation de construire un pont frontière sur le Rhin, rédigé dans les termes suivants :

1) Les communes de Kehl et Strasbourg (Straßburg) ont l'intention de construire, conformément aux dispositions de l'Accord du 12 juin 2001, un pont frontière sur le Rhin à hauteur du kilomètre 293,6 du fleuve.

2) L'Accord du 12 juin 2001 dispose que la construction d'un pont frontière entre la République française et la République fédérale d'Allemagne faisant la liaison entre des voies publiques en dehors du réseau des autoroutes et routes nationales en France et des routes fédérales de grande communication en République fédérale d'Allemagne doit faire l'objet d'une autorisation des deux Gouvernements exprimée par la voie d'un Accord entre eux.

3) Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne n'ont pas de réserves concernant la construction du pont frontière mentionné au paragraphe 1 ci-dessus et l'autorisent. Ils le font en prenant acte de la Convention de coopération conclue à cet effet le 15 mars 2012 entre la Ville de Kehl (große Kreisstadt Kehl) et la Communauté Urbaine de Strasbourg et relative à l'extension de la ligne D du réseau de tramway de l'agglomération de Strasbourg vers Kehl, convention qui satisfait aux exigences contenues à l'article 4 de l'Accord du 12 juin 2001.

4) Les Parties contractantes informeront sans délai les communes concernées de l'entrée en vigueur du présent Accord.

5) Le présent Accord est conclu en langues allemande et française, les deux textes faisant également foi. Si le Gouvernement de la République française déclare accepter les propositions du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne formulées aux paragraphes 1 à 5 ci-dessus, la présente note verbale et la note de réponse de l'Ambassade de France exprimant l'accord du Gouvernement de la République française constitueront un Accord entre le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de la République française.

L'Accord entrera en vigueur à la date à laquelle les deux Gouvernements se seront mutuellement informés que les procédures internes nécessaires à son entrée en vigueur auront été accomplies. La date prise en considération sera celle de la réception de la dernière notification. »

La note verbale du Ministère fédéral des Affaires étrangères de la République fédérale d'Allemagne et la présente réponse constituent donc un Accord de nos deux Gouvernements relatif à l'autorisation de construire un pont frontière sur le Rhin, en application de l'article 3 de l'Accord du 12 juin 2001/.

L'Ambassade de France saisit cette occasion pour renouveler au Ministère fédéral des Affaires étrangères les assurances de sa très haute considération.

AUSWÄRTIGES Amt

E10-9.321.00/60

Berlin, 20 mars 2012

*Ambassade de France*

*Berlin*

#### NOTE VERBALE

Le Ministère fédéral des Affaires étrangères de la République fédérale d'Allemagne présente ses compliments à l'Ambassade de France et, se référant à l'article 3 de l'Accord du 12 juin 2001 entre le

Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de la République française relatif à la construction et à l'entretien de ponts frontières sur le Rhin dont les parties contractantes n'assurent pas la maîtrise d'ouvrage, ci-après dénommé « l'Accord du 12 juin 2001 », a l'honneur de lui proposer la conclusion d'un Accord entre le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de la République française relatif à l'autorisation de construire un pont frontière sur le Rhin, rédigé dans les termes suivants :

1) Les communes de Kehl et Strasbourg (Straßburg) ont l'intention de construire, conformément aux dispositions de l'Accord du 12 juin 2001, un pont frontière sur le Rhin à hauteur du kilomètre 293,6 du fleuve.

2) L'Accord du 12 juin 2001 dispose que la construction d'un pont frontière entre la République française et la République fédérale d'Allemagne faisant la liaison entre des voies publiques en dehors du réseau des autoroutes et routes nationales en France et des routes fédérales de grande communication en République fédérale d'Allemagne doit faire l'objet d'une autorisation des deux Gouvernements exprimée par la voie d'un Accord entre eux.

3) Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne n'ont pas de réserves concernant la construction du pont frontière mentionné au paragraphe 1 ci-dessus et l'autorisent. Ils le font en prenant acte de la Convention de coopération conclue à cet effet le 15 mars 2012 entre la Ville de Kehl (große Kreisstadt Kehl) et la Communauté Urbaine de Strasbourg et relative à l'extension de la ligne D du réseau de tramway de l'agglomération de Strasbourg vers Kehl, convention qui satisfait aux exigences contenues à l'article 4 de l'Accord du 12 juin 2001.

4) Les Parties contractantes informeront sans délai les communes concernées de l'entrée en vigueur du présent Accord.

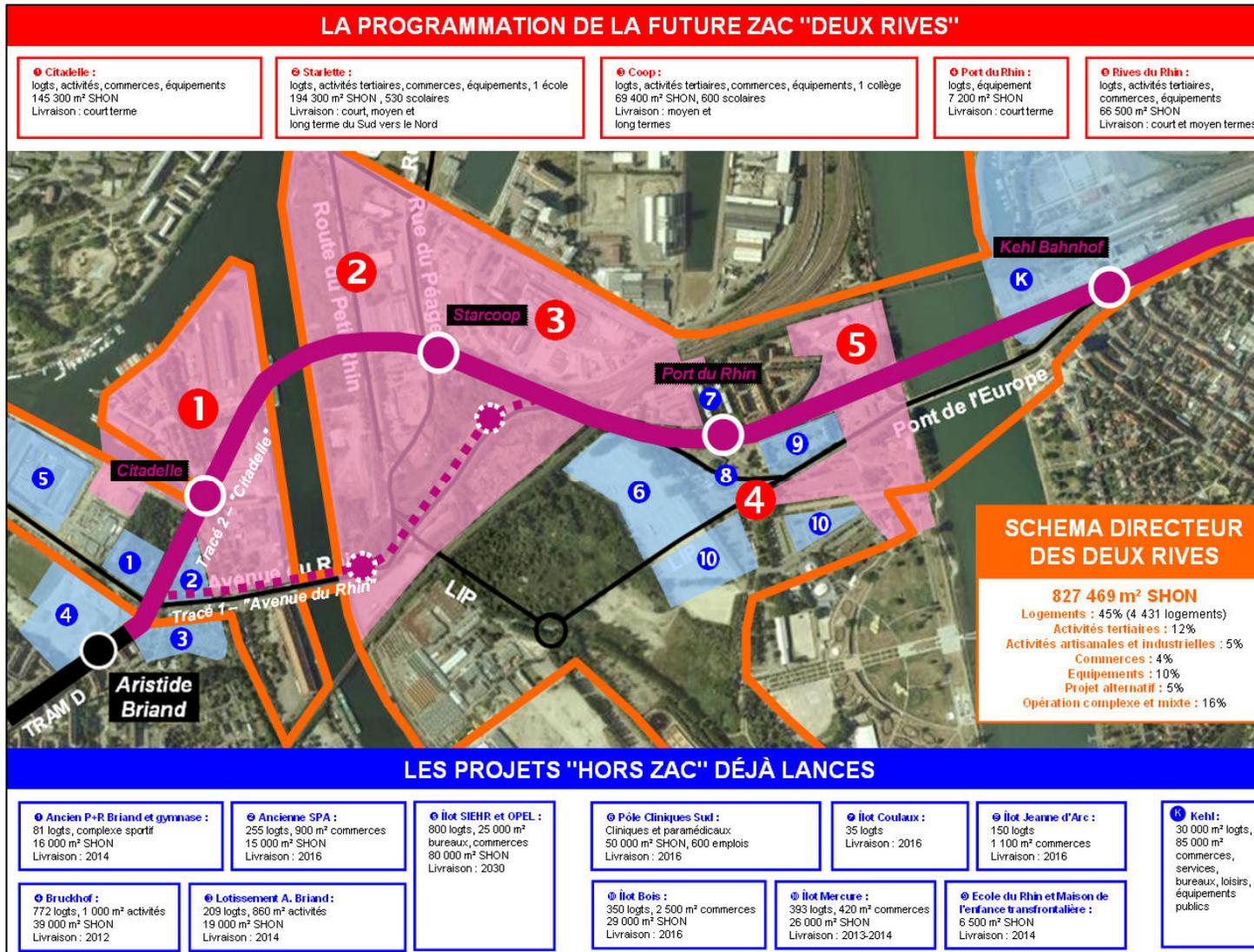
5) Le présent Accord est conclu en langues allemande et française, les deux textes faisant également foi. Si le Gouvernement de la République française déclare accepter les propositions du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne formulées aux paragraphes 1 à 5 ci-dessus, la présente note verbale et la note de réponse de l'Ambassade de France exprimant l'accord du Gouvernement de la République française constitueront un Accord entre le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de la République française.

L'Accord entrera en vigueur à la date à laquelle les deux Gouvernements se seront mutuellement informés que les procédures internes nécessaires à son entrée en vigueur auront été accomplies. La date prise en considération sera celle de la réception de la dernière notification.

Le ministère fédéral des affaires étrangères de la République fédérale d'Allemagne saisit cette occasion pour renouveler à l'ambassade de la République française les assurances de sa très haute considération.

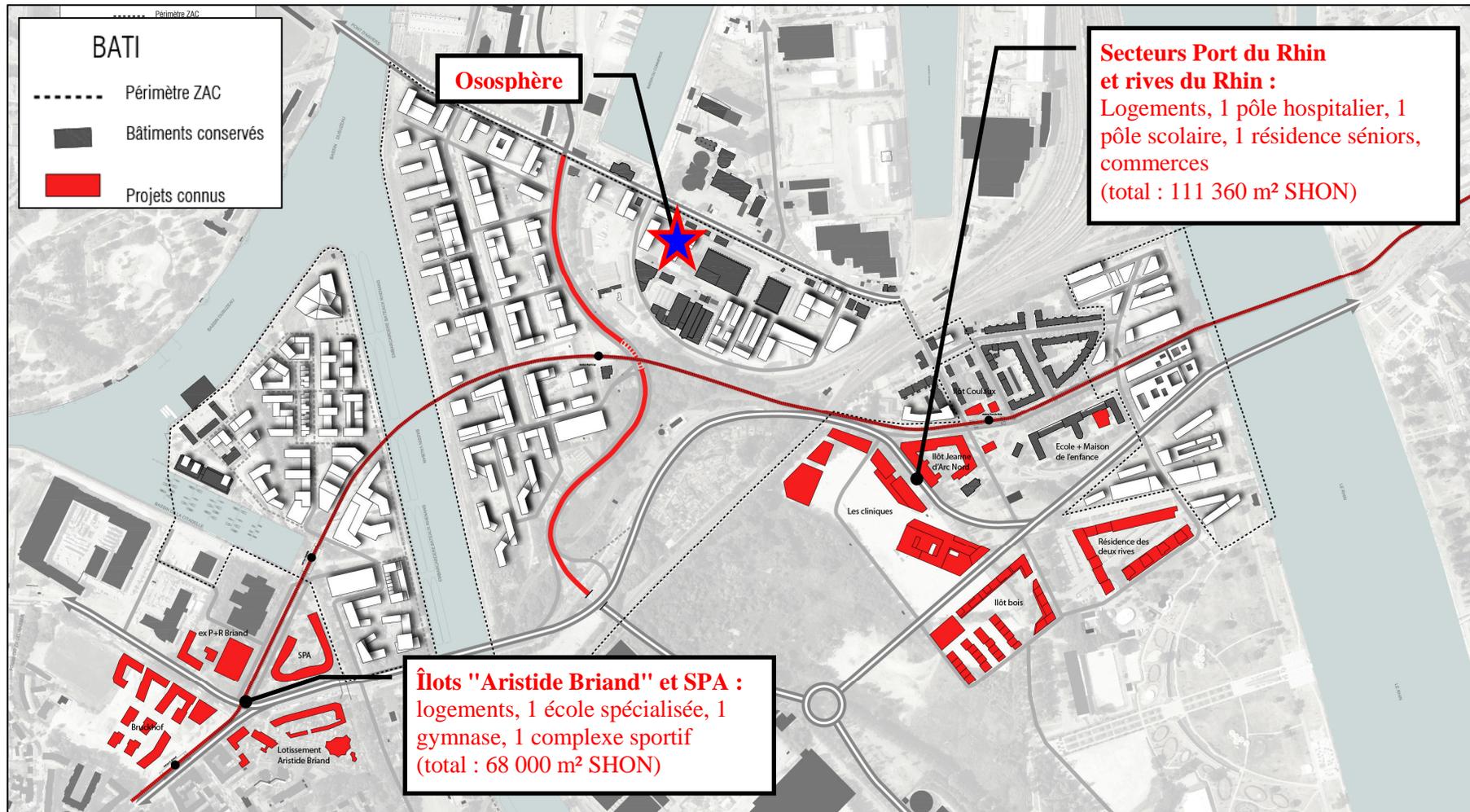
## ANNEXE 4

# PROJETS URBAINS AUTOUR DE L'AXE DE L'EXTENSION DE LA LIGNE D DU TRAM



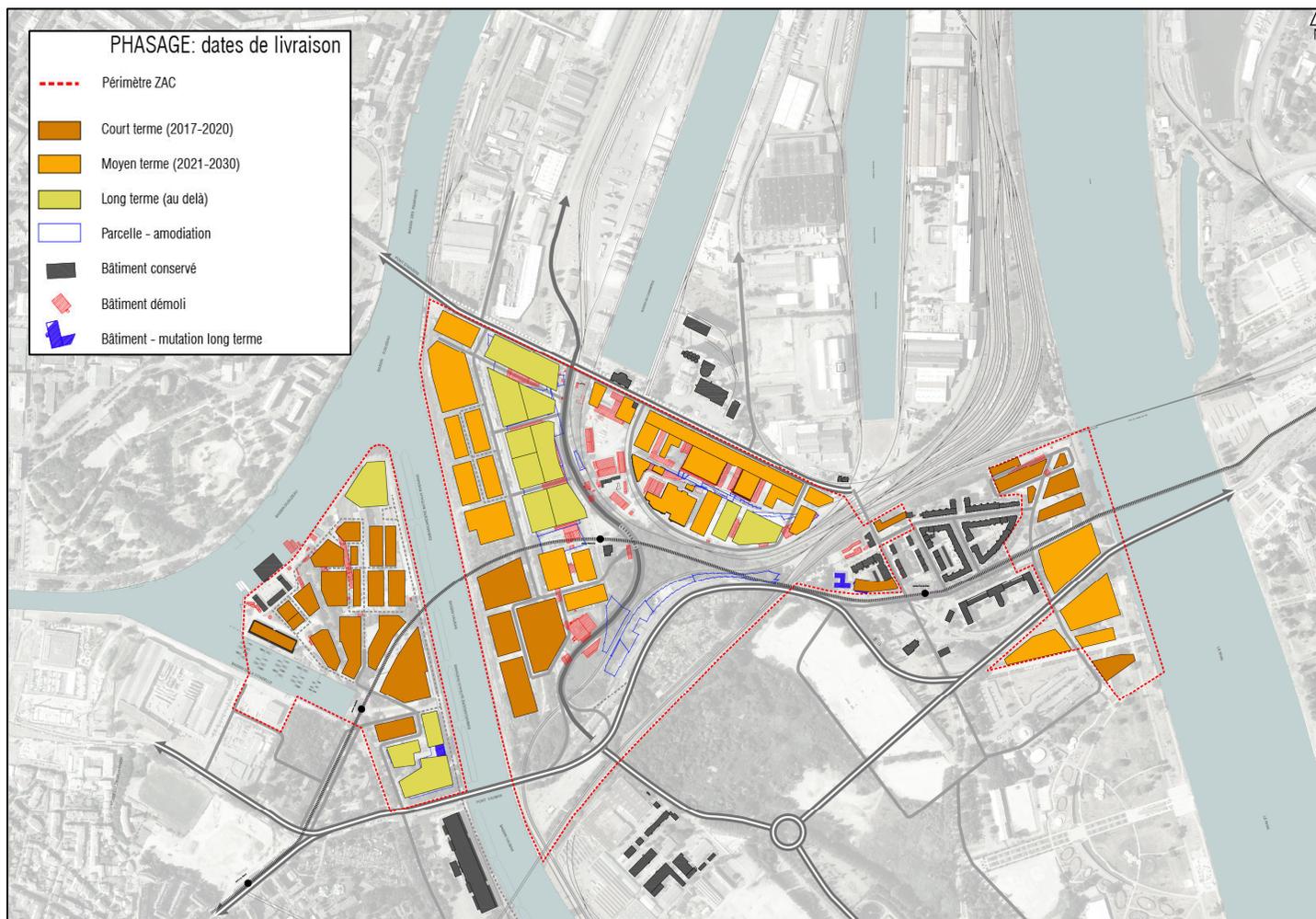
## ANNEXE 5

### ZAC "DEUX RIVES" : PROJETS EXTERIEURS



## ANNEXE 6

### ZAC "DEUX RIVES" : PHASAGE, DATES DE LIVRAISON



# **ANNEXE 7**

## **DELIBERATION CUS DU 29 SEPTEMBRE 2011**

### **RELATIVE AU SCHEMA DIRECTEUR DES DEUX RIVES**



**14**

#### **Délibération au Conseil de Communauté du jeudi 29 septembre 2011**

**Schéma Directeur Deux-Rives : prise en considération de la mise à l'étude de l'opération d'aménagement sous forme notamment d'une ou plusieurs ZAC et institution d'un périmètre de sauvegarde permettant le cas-échéant un sursis à statuer, détermination des objectifs, définition des modalités de concertation et confirmation du lancement des études préalables.**

#### **1. Contexte**

Le Schéma Directeur des Deux Rives, dont le périmètre d'études s'étend sur environ 150 ha depuis le bassin de la Citadelle jusqu'à la gare de Kehl, a fait l'objet d'une délibération lors des Conseils Municipal et Communautaire des 13 et 22 septembre 2010, approuvant un diagnostic stratégique et un bilan d'étape. Ces délibérations ont acté et pris en considération les orientations générales d'aménagement à mettre en œuvre, afin de maîtriser le rapport entre un équilibre économique portuaire à maintenir et une logique de développement des fonctions urbaines vers l'Est, notamment en :

- tirant parti des contraintes du site et de l'enclavement des différents secteurs à urbaniser pour en faire un atout,
- travaillant chaque secteur à urbaniser comme une entité propre,
- utilisant le tramway comme axe de développement des différents territoires, permettant de les relier, de les irriguer, de les désenclaver et de les valoriser.

Faisant suite à ce bilan d'étape du Schéma Directeur des Deux Rives, les Conseils municipal et communautaire des 11 et 15 avril 2011 ont approuvé et pris en considération les orientations programmatiques et fonctionnelles à mettre en œuvre sur ce secteur recouvrant des enjeux stratégiques du développement de l'axe transfrontalier.

#### **2. Objectifs de l'opération**

Au travers des orientations édictées dans le Schéma Directeur des Deux Rives, la Collectivité s'inscrit pleinement dans la stratégie de développement de pôles urbains identifiée pour ce secteur dans le SCOTERS, visant à structurer l'espace métropolitain en articulant le développement urbain et les transports publics.

L'étude programmatique et fonctionnelle du Schéma Directeur, dont les principes fondamentaux ont été déclinés en 7 thèmes transversaux, a permis d'établir un document visant à :

- formaliser une vision globale et prospective sur ce territoire en termes de vocations et d'organisation spatiale,

- élaborer un plan d'orientations générales d'aménagement (trame primaire, espaces publics structurants, infrastructures, fonctionnement urbain),
- définir des grands axes de développement urbain et des principes programmatiques (formes urbaines, densités, équipements ...),
- définir des ambitions environnementales et paysagères,
- constituer un document de référence pour les projets à court, moyen et long termes.

Ces orientations programmatiques et fonctionnelles, tenant compte des contraintes physiques, environnementales, routières et ferroviaires, permettent de décliner un potentiel urbanisable d'environ 800 000 m<sup>2</sup> de SHON, dont la mise en œuvre s'échelonne pour tenir compte de la libération des terrains. Ce schéma d'organisation général permet à la Collectivité de poursuivre les objectifs suivants :

- l'ouverture de l'agglomération sur le Rhin visant à lui conférer un statut de métropole transfrontalière,
- le développement d'une stratégie urbaine et économique aidant à la reconversion et à la valorisation de ces secteurs d'étude, y compris ceux relevant des activités portuaires et industrielles, tout en favorisant l'implantation de nouveaux programmes mixtes,
- le renforcement de l'attractivité de ces secteurs en améliorant leur desserte en transports en commun tout en agissant sur le trafic automobile,
- le développement d'une mixité sociale, économique et fonctionnelle, permettant également de réinsérer dans la dynamique d'agglomération, le quartier d'habitat social du Port du Rhin, aujourd'hui isolé et marginalisé,
- la valorisation des espaces naturels et des espaces situés à proximité des bassins et du Rhin,
- la création et valorisation des espaces publics de qualité, dont ceux situés à proximité des futures stations de tramway,
- une insertion urbaine respectueuse de l'environnement et du paysage.

### **3. Proposition de montage opérationnel**

Cette opération d'aménagement est particulièrement complexe en termes de superficie, d'enjeux programmatiques et financiers, de gestion des flux de déplacements et d'intégration dans l'environnement. Elle sera réalisée sur une longue durée et nécessitera une mise en œuvre cohérente tout au long de son exécution.

Par ailleurs, au vu des montants d'investissements pressentis, il conviendra d'optimiser la répartition des participations financières aux équipements publics. C'est pourquoi, le montage opérationnel le plus approprié paraît être le recours à une ou plusieurs Zones d'Aménagement Concerté (ZAC).

La délibération du Conseil communautaire du 15 avril 2011 a également autorisé la poursuite des études et des procédures visant à mettre en œuvre les orientations programmatiques et fonctionnelles proposées par le Schéma Directeur Deux Rives, notamment au travers du lancement des études préalables à la création d'une ou plusieurs ZAC.

Une fois créée, une ZAC peut être, le cas échéant, concédée à un aménageur, maître d'ouvrage des travaux et des équipements concourant à l'opération, lequel mettra en œuvre un projet d'ensemble global et cohérent.

Afin de permettre la réalisation de l'opération publique d'aménagement, il est proposé au Conseil de « prendre en considération » la mise à l'étude de l'opération d'aménagement sous forme notamment d'une ou plusieurs ZAC et d'instituer un périmètre de sauvegarde permettant le cas-échéant d'opposer un sursis à statuer aux demandes d'autorisation d'occuper ou d'utiliser les sols en délimitant les terrains concernés par l'opération, selon le périmètre d'étude annexé à la présente délibération, conformément aux dispositions de l'article L 111-10 du code de l'urbanisme.

#### **4. Modalités de concertation**

Toute création de ZAC requiert, conformément à l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme, une concertation publique préalable, associant l'ensemble des personnes concernées et se tenant pendant toute la durée de l'élaboration du projet.

Il s'agira à minima :

- d'une mise à disposition au public d'un document de présentation alimenté au fur et à mesure par l'avancement des études (éléments du projet d'urbanisation, présentation du plan de composition urbaine, des prescriptions architecturales, urbaines et environnementales) et d'un registre dans lequel le public pourra consigner ses remarques et suggestions,
- d'une exposition au Centre administratif,
- de l'organisation d'une réunion publique.

#### **5. Etapes de réalisation**

A l'issue de cette concertation, les études préalables prendront leur forme définitive ce qui permettra d'engager d'autres procédures :

- le cas échéant, la création d'une ou plusieurs ZAC (article R 311-2 du code de l'urbanisme) : à l'issue de la concertation publique, un bilan devra être tiré et un dossier définitif du projet pourra être arrêté ; il permettra alors de constituer le dossier de création de la Zone d'Aménagement Concerté soumis à l'approbation du Conseil,
- le Dossier « loi sur l'eau » : l'opération s'étendant sur une surface supérieure à un hectare, elle est soumise, en application de l'article R 214-1 du Code de l'environnement, à un régime de déclaration ou d'autorisation au titre de la loi sur l'eau une fois le projet définitif élaboré.

La présente délibération porte sur l'approbation des objectifs poursuivis dans le cadre de l'opération d'aménagement du secteur des Deux Rives, la confirmation du lancement des études préalables à la création d'une ou plusieurs ZAC, la définition des modalités de concertation et la « prise en considération » par le Conseil de la mise à l'étude de l'opération d'aménagement sous forme notamment d'une ou plusieurs ZAC, ainsi que l'institution d'un « périmètre de sauvegarde permettant le cas-échéant d'opposer un sursis à statuer ».

Aussi, je vous demande de bien vouloir adopter le projet de délibération suivant :

*le Conseil  
vu l'avis favorable du Conseil Municipal de Strasbourg du 26 septembre 2011  
en application de l'article L 5211-57 du code général  
des collectivités territoriales sur la décision de prise en  
considération de la mise à l'étude de l'opération d'aménagement,  
vu notamment les articles L 300-2, L 111-10 et R 111-47, ainsi que  
les articles R 123-22 et R 123-13, 2° et 11° du code de l'urbanisme,  
vu le périmètre d'étude annexé,  
vu l'avis de la Commission thématique  
sur proposition de la Commission plénière  
après avoir délibéré  
prend en considération*

*la mise à l'étude de l'opération d'aménagement du Secteur des Deux Rives, compris entre  
le bassin de la Citadelle et quartier du Port du Rhin jusqu'en rive Ouest du Rhin, sous  
forme notamment d'une ou plusieurs ZAC ;*

*institue*

*un périmètre de sauvegarde permettant le cas-échéant d'opposer un sursis à statuer  
aux demandes d'autorisation d'occuper ou d'utiliser les sols, délimité par les terrains  
concernés par l'opération, selon le périmètre d'étude annexé à la présente délibération ;*

*charge*

*le Président ou son représentant de reporter sur les documents d'urbanisme ce périmètre  
de sauvegarde ;*

*approuve*

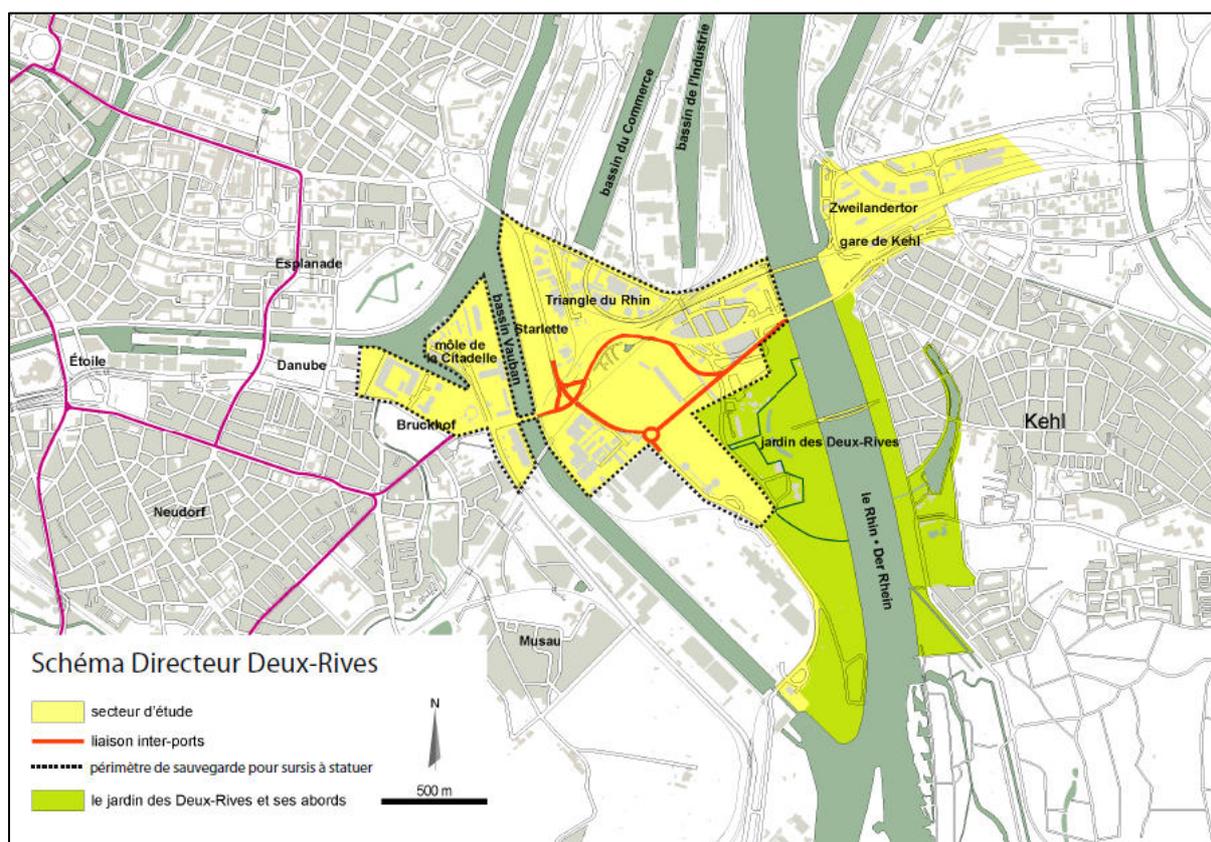
*les objectifs publics poursuivis dans le cadre de l'opération d'aménagement du Secteur  
des Deux Rives :*

- *l'ouverture de l'agglomération sur le Rhin visant à lui conférer un statut de métropole  
transfrontalière,*
- *le développement d'une stratégie urbaine et économique aidant à la reconversion  
et à la valorisation de ces secteurs d'étude, y compris ceux relevant des activités  
portuaires et industrielles, tout en favorisant l'implantation de nouveaux programmes  
mixtes,*
- *le renforcement de l'attractivité de ces secteurs en améliorant leur desserte en  
transports en commun tout en agissant sur le trafic automobile,*
- *le développement d'une mixité sociale, économique et fonctionnelle, permettant  
également de réinsérer dans la dynamique d'agglomération, le quartier d'habitat  
social du Port du Rhin, aujourd'hui isolé et marginalisé,*
- *la valorisation des espaces naturels et des espaces situés à proximité des bassins et  
du Rhin,*

- la création et valorisation des espaces publics de qualité, dont ceux situés à proximité des futures stations de tramway,
- une insertion urbaine respectueuse de l'environnement et du paysage.

Adopté le 29 septembre 2011  
par le Conseil de Strasbourg

Rendu exécutoire après  
transmission au Contrôle de Légalité préfectoral  
et affichage au Centre Administratif  
Le 3 octobre 2011



## **ANNEXE 8**

# **DELIBERATION CUS DU 24 FEVRIER 2012 RELATIVE A LA ZAC "DEUX RIVES"**



**29**

### **Délibération au Conseil de Communauté du vendredi 24 février 2012**

**Projet urbain Deux-Rives : lancement de la phase opérationnelle ; définition d'un périmètre d'étude pour la création de la ZAC multi-sites « Deux Rives » et définition des modalités de concertation préalable à la création de la ZAC; lancement des études complémentaires au schéma directeur Deux Rives et des études préalables à la création de la ZAC ; convention constitutive de groupement de commandes entre la CUS et le Port Autonome de Strasbourg ; lancement d'une étude de faisabilité à la création d'une SPL ou SPLA ;**

#### **1. Contexte**

Le Schéma Directeur des Deux Rives, élaboré avec le Port Autonome de Strasbourg en partenariat avec la Ville de Kehl et dont le périmètre d'études s'étend sur environ 150 ha depuis le bassin de la Citadelle jusqu'à la gare de Kehl, a fait l'objet de plusieurs délibérations des Conseils Municipaux et Communautaires en 2010 et 2011 :

- 13 et 22 septembre 2010 : approbation du diagnostic stratégique et du bilan d'étape. Ces délibérations ont acté et pris en considération les orientations générales d'aménagement à mettre en œuvre, afin de maîtriser le rapport entre un équilibre économique portuaire à maintenir et une logique de développement des fonctions urbaines vers l'Est. Il a notamment été proposé d'utiliser le tramway comme outil de désenclavement et de développement urbain.
- 11 et 15 avril 2011 : approbation des orientations programmatiques et fonctionnelles à mettre en œuvre sur ce secteur recouvrant des enjeux stratégiques du développement de l'axe transfrontalier.
- 26 et 29 septembre 2011 : prise en considération de la mise à l'étude de l'opération d'aménagement sur le secteur des Deux Rives et approbation d'un périmètre de sauvegarde permettant le cas-échéant d'opposer un sursis à statuer aux demandes d'autorisation d'occuper ou d'utiliser les sols.

#### **2. Objectifs publics de l'opération (rappels)**

Les orientations programmatiques et fonctionnelles du schéma directeur, tenant compte des contraintes physiques, environnementales, routières et ferroviaires, permettent d'envisager un potentiel urbanisable d'environ 800 000 m<sup>2</sup> de SHON, dont la mise en œuvre devra s'échelonner pour tenir compte de la libération des terrains.

Pour rappel, les objectifs publics poursuivis dans le cadre de l'opération d'aménagement du Secteur des Deux Rives sont les suivants :

- l'ouverture de l'agglomération sur le Rhin visant à lui conférer un statut de métropole transfrontalière ;
- le développement d'une stratégie urbaine et économique aidant à la reconversion et à la valorisation de ces secteurs d'étude, y compris ceux relevant des activités portuaires et industrielles, tout en favorisant l'implantation de nouveaux programmes mixtes ;
- le renforcement de l'attractivité de ces secteurs en améliorant leur desserte en transports en commun tout en agissant sur le trafic automobile ;
- le développement d'une mixité sociale, économique et fonctionnelle, permettant également de réinsérer dans la dynamique d'agglomération, le quartier d'habitat social du Port du Rhin, aujourd'hui isolé et marginalisé ;
- la valorisation des espaces naturels et des espaces situés à proximité des bassins et du Rhin ;
- la création et valorisation des espaces publics de qualité, dont ceux situés à proximité des futures stations de tramway ;
- une insertion urbaine respectueuse de l'environnement et du paysage.

### **3. Montage opérationnel : une ZAC unique multi-sites**

La complexité de cette opération d'aménagement en termes d'emprise, d'enjeux programmatiques et financiers, de gestion des flux de déplacements et d'intégration dans l'environnement a conduit le Conseil de Communauté du 29 septembre 2011 à prendre en considération, en application de l'article L111-10 du Code de l'urbanisme, la mise à l'étude de l'opération d'aménagement du Secteur des Deux Rives, compris entre le bassin de la Citadelle et le quartier du Port du Rhin jusqu'en rive Ouest du Rhin, sous forme d'une ou de plusieurs ZAC.

Les études de faisabilité ont conduit par la suite à affiner le périmètre opérationnel, le programme prévisionnel et le montage opérationnel. Ainsi, sur 800 000 m<sup>2</sup> de SHON estimés par le schéma directeur Deux Rives, 330 000 m<sup>2</sup> environ concernent des opérations à échéances opérationnelles éloignées (secteurs Siehr-Opel et Rhin Napoléon) ou au contraire des opérations à engager dès 2012 (projet de regroupement des 3 cliniques au Port du Rhin et projet Ecocités d'ilot démonstrateur bois) ou enfin des opérations situées sur le territoire de Kehl.

Par conséquent, le périmètre opérationnel de la ZAC proposé exclut ces derniers secteurs et définit une surface totale d'environ 75 hectares, répartie en 3 sites non contigus : Citadelle, Starlette-COOP et la partie Nord-Est du Port du Rhin (cf. plan joint en ANNEXE 1). Il s'agit donc d'une ZAC unique « multi-sites », c'est-à-dire d'une ZAC qui serait créée sur plusieurs emplacements territorialement distincts, conformément à l'article L 311-1 du Code de l'urbanisme.

La création d'une ZAC « multi-sites » est adaptée au projet Deux Rives, s'agissant :

- d'une opération globale
- d'un projet urbain cohérent
- d'un seul et même programme d'équipements publics.

Par rapport à un montage en plusieurs ZAC « sectorisées », le choix d'une seule ZAC « multi-sites » présente l'avantage de globaliser les dépenses – recettes sur l'ensemble des

secteurs à urbaniser et par conséquent d'aboutir à un équilibre économique d'ensemble. Elle permet également de renforcer la sécurité juridique du projet qui s'échelonne sur une longue durée opérationnelle.

Le programme prévisionnel établi dans le cadre du Schéma Directeur et ramené sur le périmètre opérationnel retenu est de l'ordre de 470 000 m<sup>2</sup>. Les études de faisabilité ont évalué le montant des travaux d'aménagement à environ 100 millions d'euros.

#### **4. Etudes complémentaires de faisabilité du schéma directeur et études préalables à la création de la ZAC « Deux Rives »**

Le schéma directeur des Deux Rives fait apparaître un scénario d'aménagement dont les faisabilités techniques et économiques devront être affinées. Il s'agit notamment de préciser le projet urbain sur le périmètre opérationnel étudié, de retravailler la programmation urbaine en articulation avec une étude du marché immobilier, d'affiner le bilan global de l'opération (coûts d'aménagement et recettes foncières) et enfin de réaliser une étude historique des pollutions sur l'ensemble de la zone.

Pour le portage de ces études complémentaires dont le montant est estimé à 310 000 € HT, il est proposé au Conseil de reprendre le dispositif de co-élaboration avec le Port Autonome de Strasbourg et de constituer par conséquent une nouvelle convention de groupement de commandes entre la Communauté urbaine de Strasbourg et le Port Autonome de Strasbourg, dont la Communauté urbaine de Strasbourg serait le coordonnateur (cf. ANNEXE 2).

La clef de répartition du financement est fixée 50 % à la charge de chacun des partenaires.

Le Port Autonome de Strasbourg doit également approuver le lancement de ces études complémentaires au schéma directeur Deux Rives et la constitution d'un groupement de commandes avec la CUS en vue de réaliser ces études.

Par ailleurs, il s'agit de lancer les études préalables réglementaires à la création de la ZAC : celles-ci permettront de constituer notamment le dossier de création de ZAC, un dossier loi sur l'eau et toutes les études techniques, juridiques et économiques nécessaires au lancement opérationnel du projet de ZAC :

- les problématiques environnementales
- le programme des équipements publics
- le phasage
- le dossier loi sur l'eau
- l'étude énergétique
- l'étude de sécurité.

Ces études préalables, estimées à 390 000 €, comprennent une étude d'impact sur l'ensemble du périmètre retenu, un chiffrage des coûts d'investissement et toutes les études rendues nécessaires par les exigences de l'article R 311-2 du Code de l'urbanisme qui liste la composition d'un dossier de création de ZAC.

L'ensemble des études complémentaires de faisabilité du schéma directeur et études préalables à la création de la ZAC « Deux Rives » représente un montant prévisionnel de 700 000 € HT, pour lequel le Port Autonome de Strasbourg participera à hauteur de 155 000 € HT.

La Ville de Kehl sera par ailleurs associée à l'élaboration de ces études.

#### **5. Modalités de concertation**

Toute création de ZAC requiert, conformément à l'article L 300-2 du Code de l'urbanisme, une concertation publique préalable, associant l'ensemble des personnes concernées. Elle débutera à l'issue des mesures de publicité prises au titre de la concertation après notification de la présente délibération et sera menée pendant toute la durée de l'élaboration du projet.

Il s'agira a minima :

- d'une mise à disposition au public d'un document de présentation alimenté au fur et à mesure par l'avancement des études (éléments du projet d'urbanisation, présentation du plan de composition urbaine, des prescriptions architecturales, urbaines et environnementales) et d'un registre dans lequel le public pourra consigner ses remarques et suggestions,
- d'une exposition au Centre Administratif de la Ville et Communauté urbaine de Strasbourg,
- de l'organisation d'une réunion publique.

Un bilan de la concertation sera tiré et présenté lors d'un Conseil ultérieur.

#### **6. Outil de pilotage opérationnel**

Dès la création de la ZAC par délibération approuvant le dossier de création, la mise en œuvre de la ZAC peut se dérouler soit :

- par concession à un aménageur, après mise en concurrence,
- par réalisation en régie,
- par concession directe à une Société Publique Locale (SPL) ou Société Publique Locale d'Aménagement (SPLA).

Il est à noter que la plupart des grandes opérations urbaines en France sont actuellement pilotées par des SPL ou SPLA. Ainsi, les projets urbains de l'Île de Nantes et de Lyon Confluence sont à ce titre réalisés par des SPLA (respectivement la SAMOA et « Lyon Confluence »).

Au regard des enjeux de l'opération Deux Rives (SHON de 470 000 m<sup>2</sup>, travaux évalués à 100 millions d'euros, échéance de réalisation de 15 à 20 ans), l'outil de pilotage opérationnel le plus adapté pour garantir une maîtrise publique sur toute la durée de l'opération d'aménagement paraît être la SPL ou SPLA.

En effet, une SPL, société privée détenue à 100 % par des capitaux publics, permet aux collectivités actionnaires de confier à cet opérateur, sans mise en concurrence,

la réalisation d'opérations d'aménagement, de construction, l'exploitation de services publics à caractère industriel ou commercial ou toutes autres activités d'intérêt général, tout en conservant une gouvernance « publique » de l'outil et une maîtrise « publique » des opérations en adéquation avec les objectifs visés par les collectivités actionnaires.

La SPL(A) permet d'allier :

- la souplesse de gestion d'une société privée,
- la simplicité juridique par l'absence de mise en concurrence entre les Collectivités et leur SPL(A)
- le contrôle de la collectivité tout au long du projet.

Il est donc proposé d'engager une étude de faisabilité pour la création d'une SPL ou SPLA pour un montant total estimé à 120 000 €.

La prestation d'assistance à maîtrise d'ouvrage couvrira les trois phases suivantes :

- l'ensemble des études de faisabilité préalables à la création de la SPL(A) (tranche ferme) ;
- les conditions de mise en œuvre et la préparation des formalités à prévoir par les collectivités pour la création d'une SPL(A) (tranche conditionnelle) ;
- la préparation de l'assemblée constitutive de la SPL (ou SPLA) et l'organisation de son premier conseil d'administration (tranche conditionnelle).

Tout au long du déroulement de sa mission, le prestataire veillera à la cohérence et à l'articulation des actions pré-opérationnelles et opérationnelles entreprises par la maîtrise d'ouvrage urbaine de la CUS avec les activités futures de la SPL(A) (procédure ZAC, études, procédures foncières, ...).

Il est proposé que la SPL(A) soit au minimum constituée par la Ville de Strasbourg et la Communauté urbaine de Strasbourg afin de permettre la réalisation de l'opération Deux Rives. Toutefois, le prestataire devra étudier la possibilité d'intégrer d'autres collectivités pour la réalisation d'autres projets ainsi qu'une éventuelle dimension transfrontalière.

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

*Le Conseil*  
*vu l'avis favorable du Conseil Municipal de Strasbourg du 20 février 2012*  
*en application de l'article L 5211-57 du Code général des collectivités territoriales*  
*vu notamment les articles L 300-2, L 111-10, R 111-47, L 311-1 et*  
*les articles R 123-22 et R 123-13, 2° et 11°, R 311-2 du Code de l'urbanisme,*  
*vu le périmètre d'étude pour la création de la ZAC multi sites annexé,*  
*vu l'avis de la Commission thématique*  
*sur proposition de la Commission plénière*  
*après avoir délibéré*  
*approuve*

*les objectifs publics poursuivis dans le cadre de l'opération d'aménagement du Secteur des Deux Rives :*

- l'ouverture de l'agglomération sur le Rhin visant à lui conférer un statut de métropole transfrontalière ;
- le développement d'une stratégie urbaine et économique aidant à la reconversion et à la valorisation de ces secteurs d'étude, y compris ceux relevant des activités portuaires et industrielles, tout en favorisant l'implantation de nouveaux programmes mixtes ;
- le renforcement de l'attractivité de ces secteurs en améliorant leur desserte en transports en commun tout en agissant sur le trafic automobile ;
- le développement d'une mixité sociale, économique et fonctionnelle, permettant également de réinsérer dans la dynamique d'agglomération, le quartier d'habitat social du Port du Rhin, aujourd'hui isolé et marginalisé ;
- la valorisation des espaces naturels et des espaces situés à proximité des bassins et du Rhin ;
- la création et valorisation des espaces publics de qualité, dont ceux situés à proximité des futures stations de tramway ;
- une insertion urbaine respectueuse de l'environnement et du paysage.

approuve

le lancement par la Communauté urbaine de Strasbourg d'une concertation préalable à la création de la ZAC Deux Rives sur le périmètre d'étude ci-annexé, associant pendant toute la durée de l'élaboration du projet les personnes concernées et en fixe les modalités à minima suivantes :

- mise à disposition du public d'un document de présentation (rappel des éléments du projet d'urbanisation, présentation du plan de composition urbaine, des prescriptions architecturales, urbaines et environnementales) et d'un registre dans lequel le public pourra consigner ses remarques et suggestions
- exposition au Centre Administratif de la Ville et Communauté urbaine de Strasbourg,
- organisation d'une réunion publique

décide

le lancement d'une ou plusieurs consultations pour les études complémentaires au schéma directeur des Deux Rives

approuve

- la conclusion d'une convention constitutive d'un groupement de commandes entre la Communauté urbaine de Strasbourg et le Port Autonome de Strasbourg, dont la Communauté urbaine de Strasbourg assurera la mission de coordonnateur, au titre de l'ensemble des études complémentaires au schéma directeur Deux Rives
- la création d'une commission d'appel d'offres du groupement

désigne

en tant que membres de la commission d'appel d'offres du groupement de commandes constitué avec le Port Autonome de Strasbourg le représentant de la communauté urbaine de Strasbourg, coordonnateur et président de la CAO et son suppléant :

- Titulaire : M. Norbert REINHARDT
- Suppléant : M. Christian SPIRY

décide

*l'imputation budgétaire*

- des dépenses d'un montant de 310 000 € HT sur le programme 11 fonction 824 nature 2031 CRB AD07 pour les études complémentaires au schéma directeur Deux Rives;
- des recettes correspondant à la contribution financière du PAS d'un montant de 155 000 € HT sur le même programme

décide

- le lancement des études préalables à la création d'une ZAC multi-sites sur le secteur Deux Rives, dont la mise à l'étude de l'opération d'aménagement a été prise en considération par délibération du Conseil communautaire du 29 septembre 2011.
- le lancement d'une ou plusieurs consultations conformément au Code des marchés publics afin de sélectionner les prestataires qui réaliseront les études préalables à la création d'une ZAC multi-sites sur le secteur Deux Rives
- l'imputation budgétaire des dépenses d'un montant de 390 000 € HT sur le programme 11 fonction 824 nature 2031 CRB AD07 pour les études préalables à la création d'une ZAC multi-sites Deux Rives ;

décide

- le lancement de la consultation pour la réalisation des études de faisabilité conformément au Code des marchés publics pour la création d'une SPL ou SPLA
- l'imputation budgétaire des dépenses d'un montant de 120 000 € HT sur le programme 11 fonction 824 nature 2031 CRB AD07 pour l'une étude de faisabilité pour la création d'une SPL ou SPLA ;

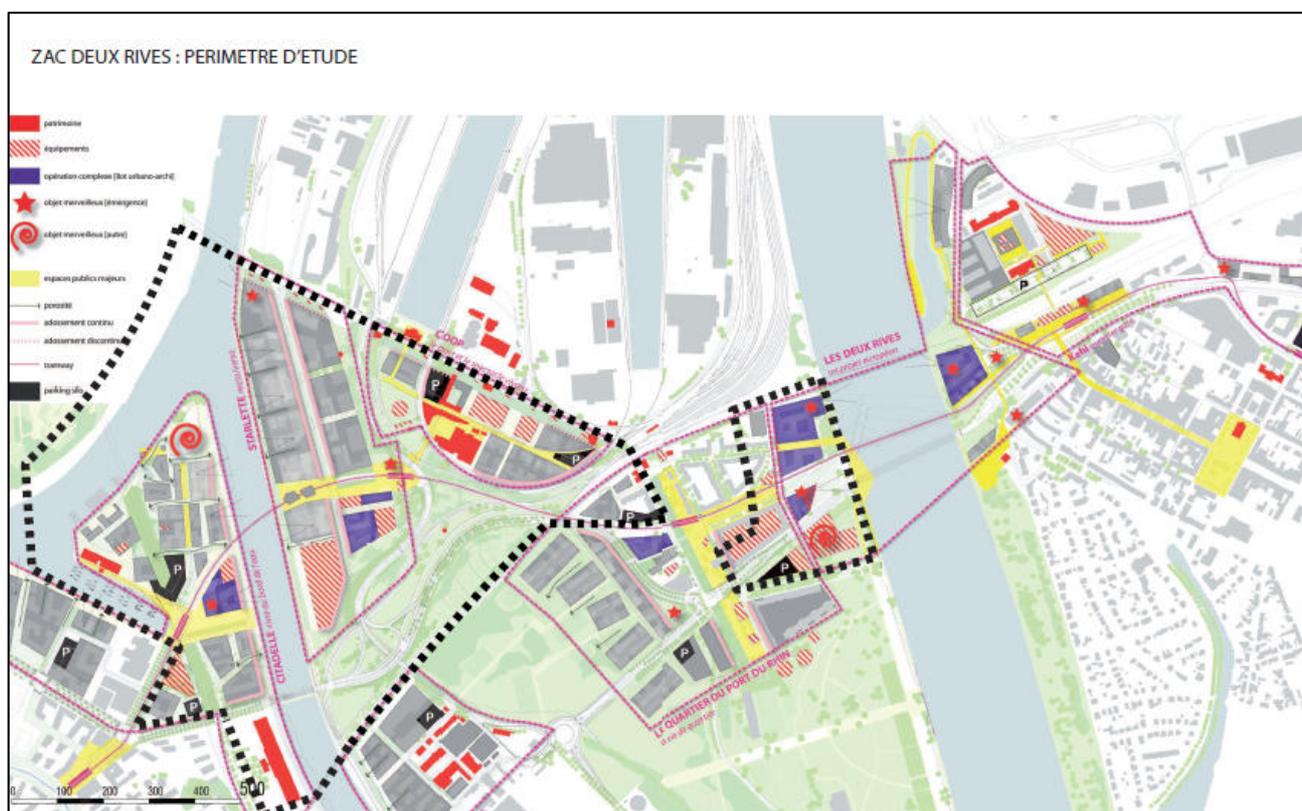
autorise

*le Président ou son représentant à :*

- procéder à toutes mesures de publicité requises au titre de la présente délibération
- mettre en concurrence, signer et exécuter tous marchés d'études nécessaires et signer tous actes et avenants en résultant, conformément au code des marchés publics
- signer tous actes et conventions y afférents
- à signer la convention constitutive du groupement de commandes ci-jointe et tout document y afférent.

Adopté le 24 février 2012  
par le Conseil de Strasbourg

Rendu exécutoire après  
transmission au Contrôle de Légalité préfectoral  
et affichage au Centre Administratif  
Le 28 février 2012



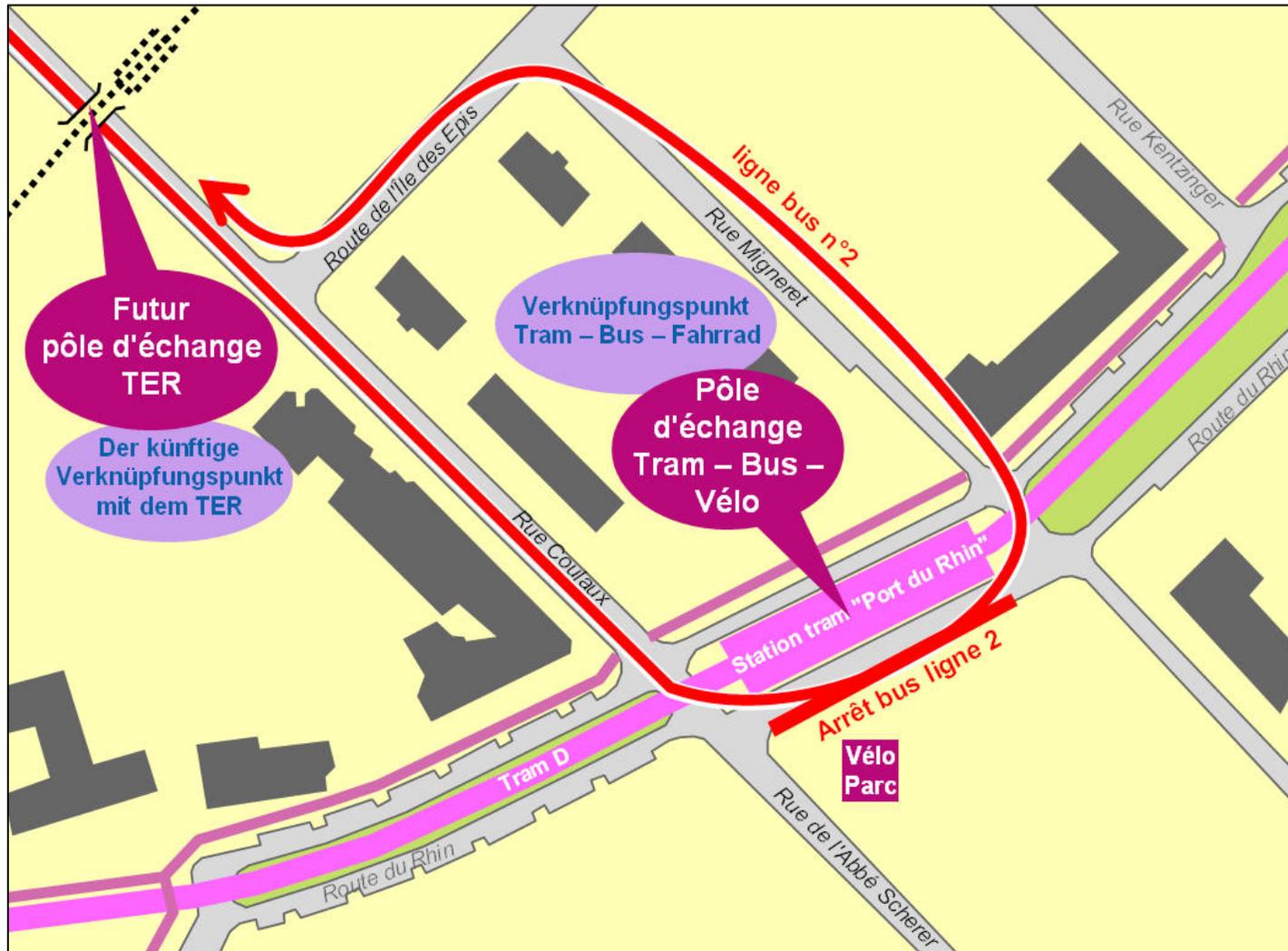
## **ANNEXE 9**

# **LA FUTURE PASSERELLE TRAM, PIETONS, CYCLISTES FRANCHISSANT LE BASSIN VAUBAN ET L'ANCIEN VADIUC CHURCHILL**



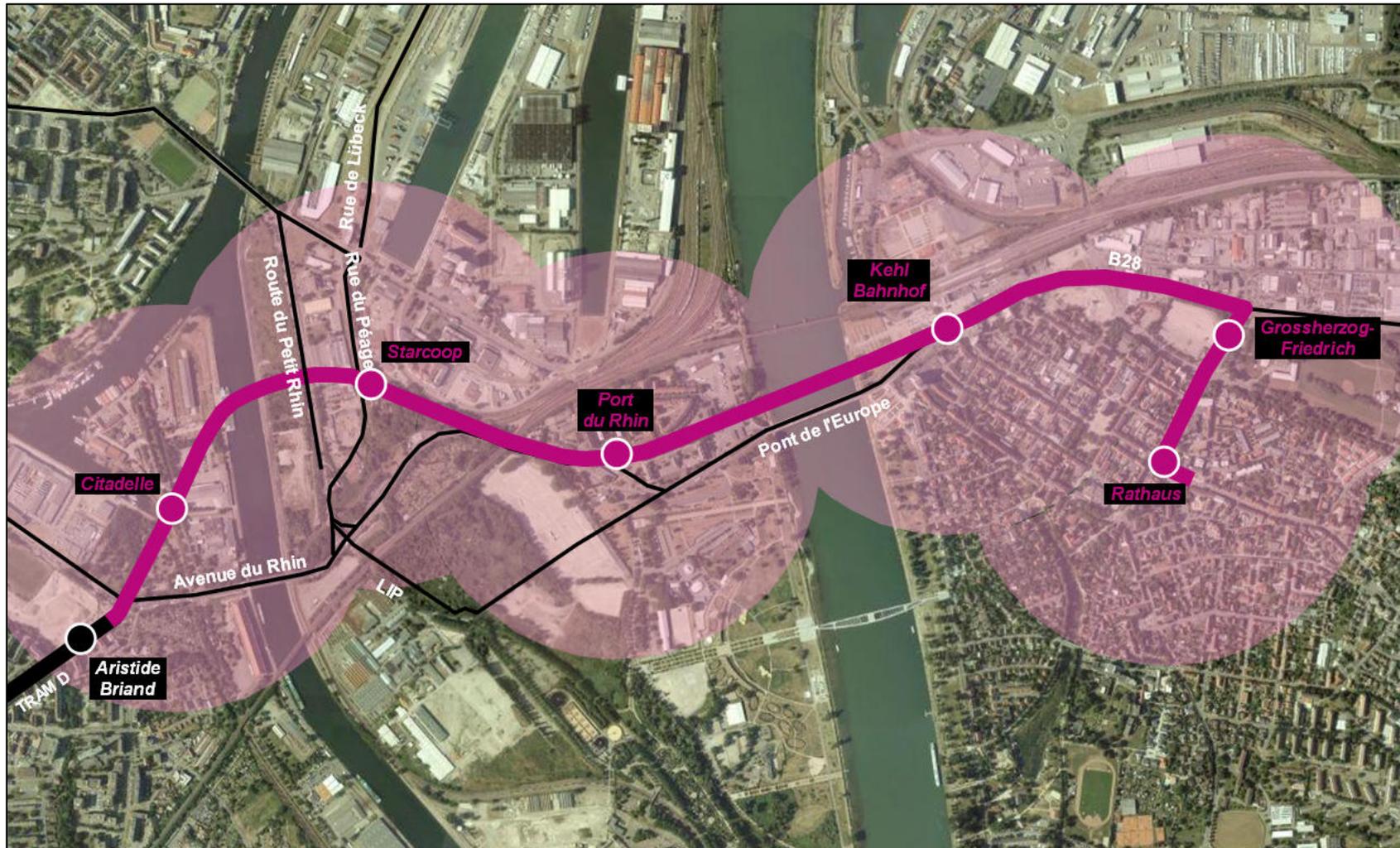
## ANNEXE 10

### LE FUTUR POLE D'ECHANGE "PORT DU RHIN"



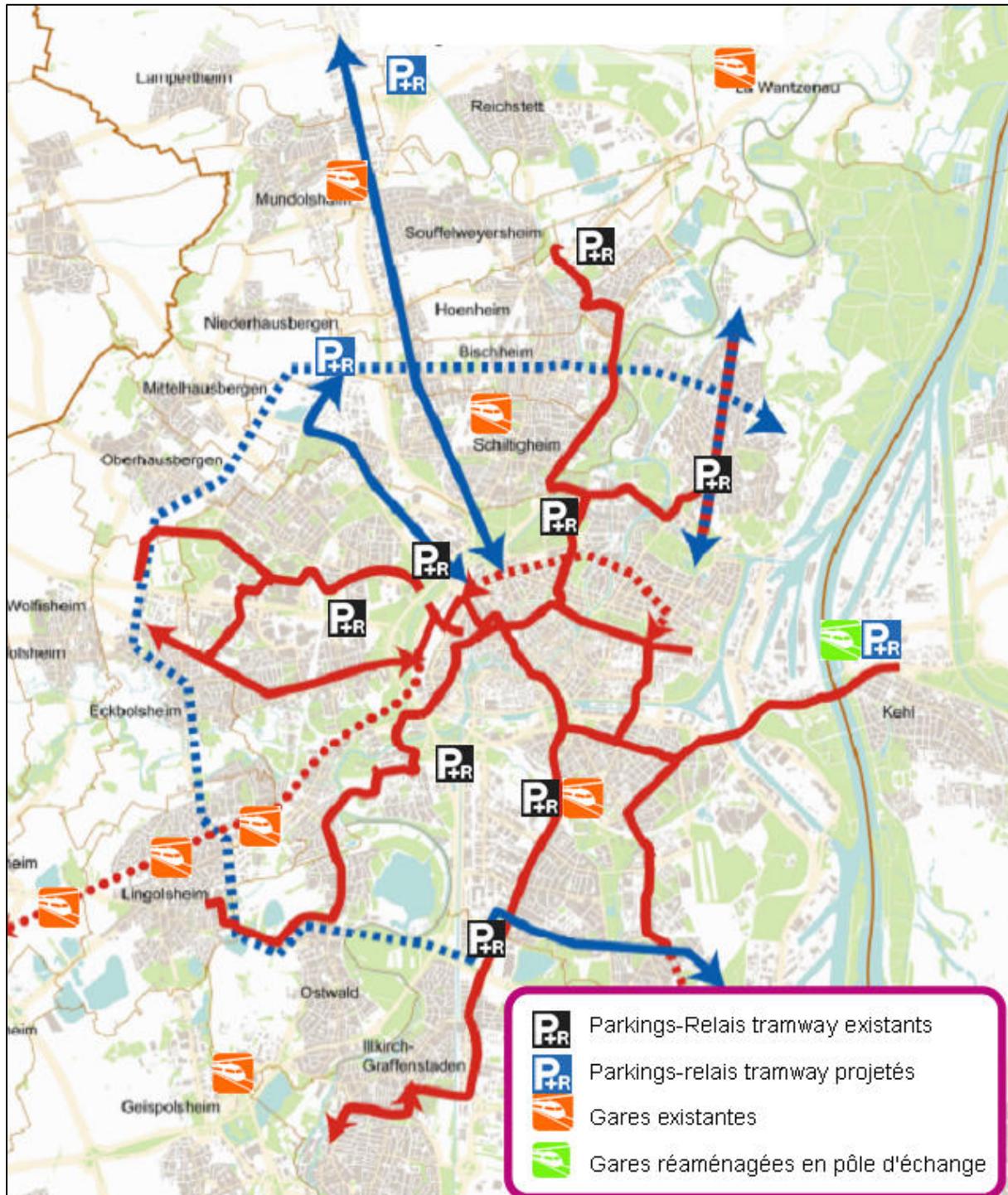
## ANNEXE 11

### L'EXTENSION TRAM D VERS L'EST : ZONE DE DESSERTE



## ANNEXE 12

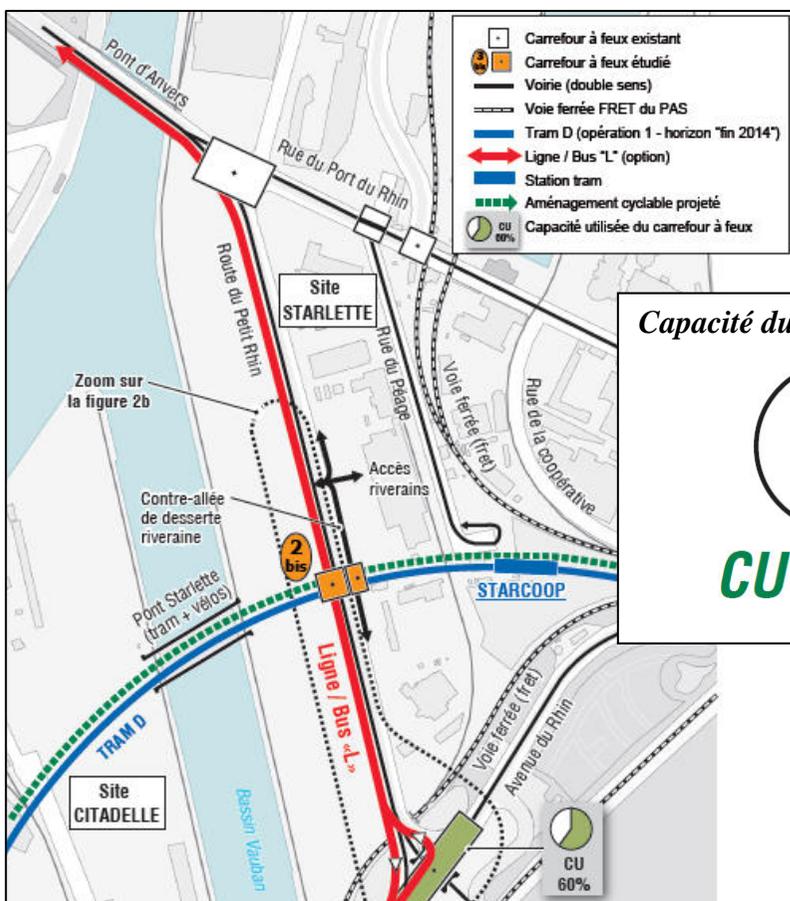
# LE SCHEMA DIRECTEUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS A L'HORIZON 2025



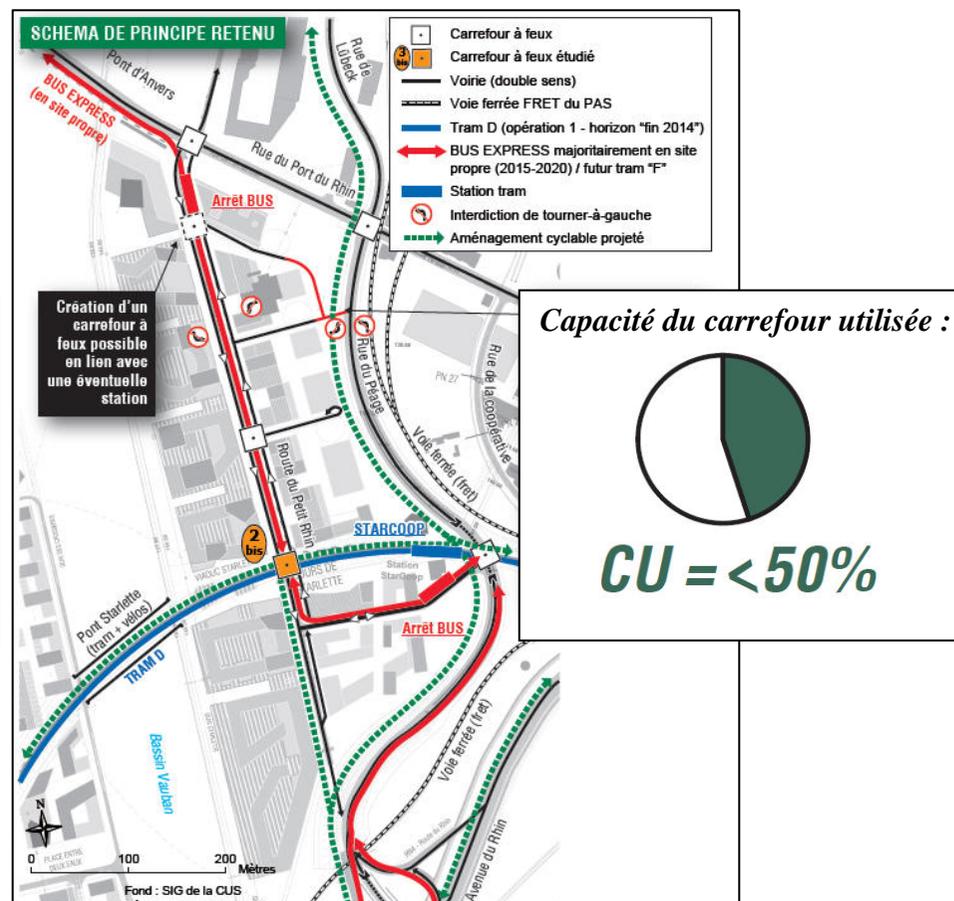
## ANNEXE 13

### ANALYSE DU CARREFOUR "TRAM – ROUTE DU PETIT RHIN" AVANT ET APRES LA MISE EN SERVICE DE LA RUE DU PEAGE REAMENAGEE

"AVANT"

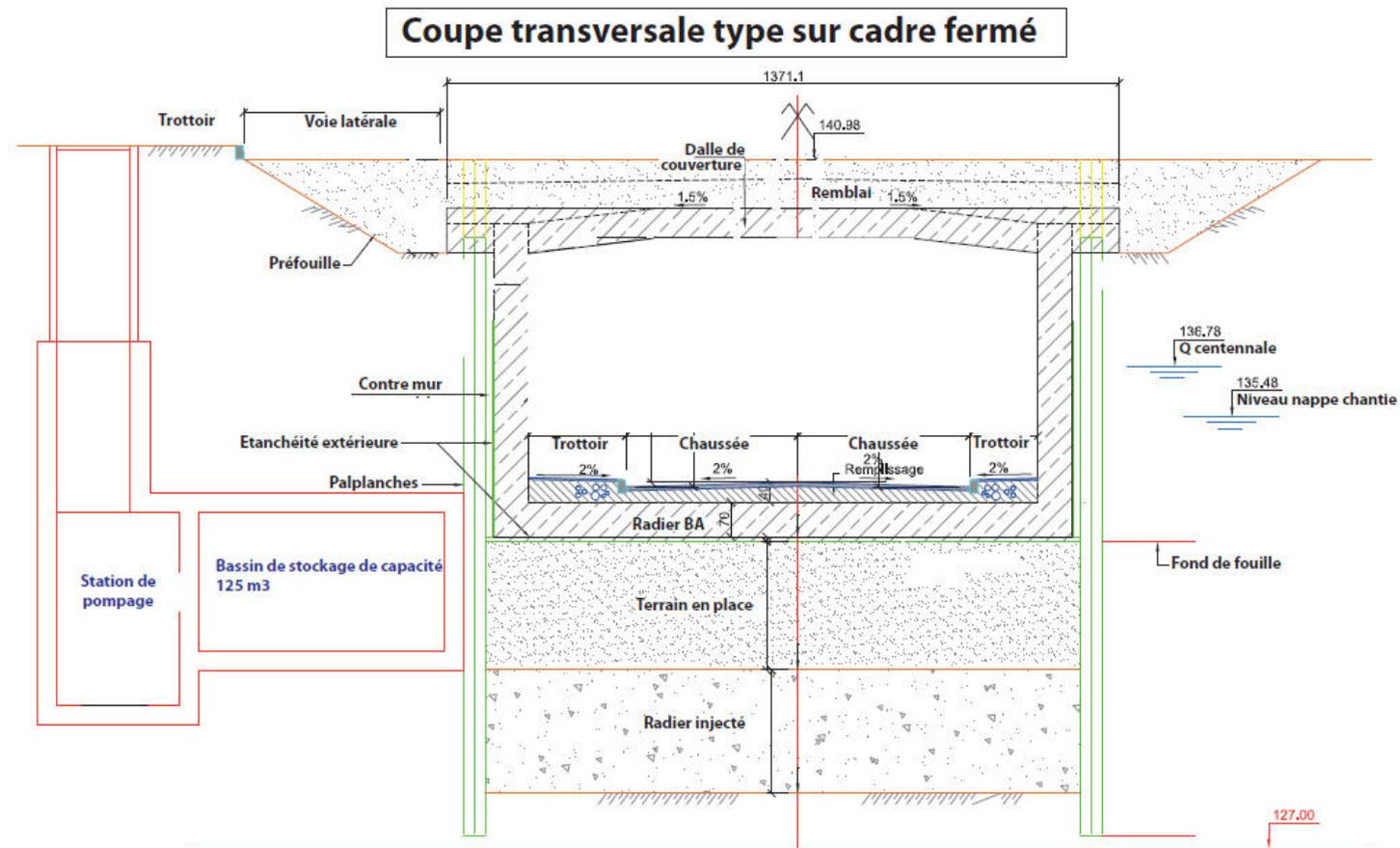


"APRES"



## ANNEXE 14

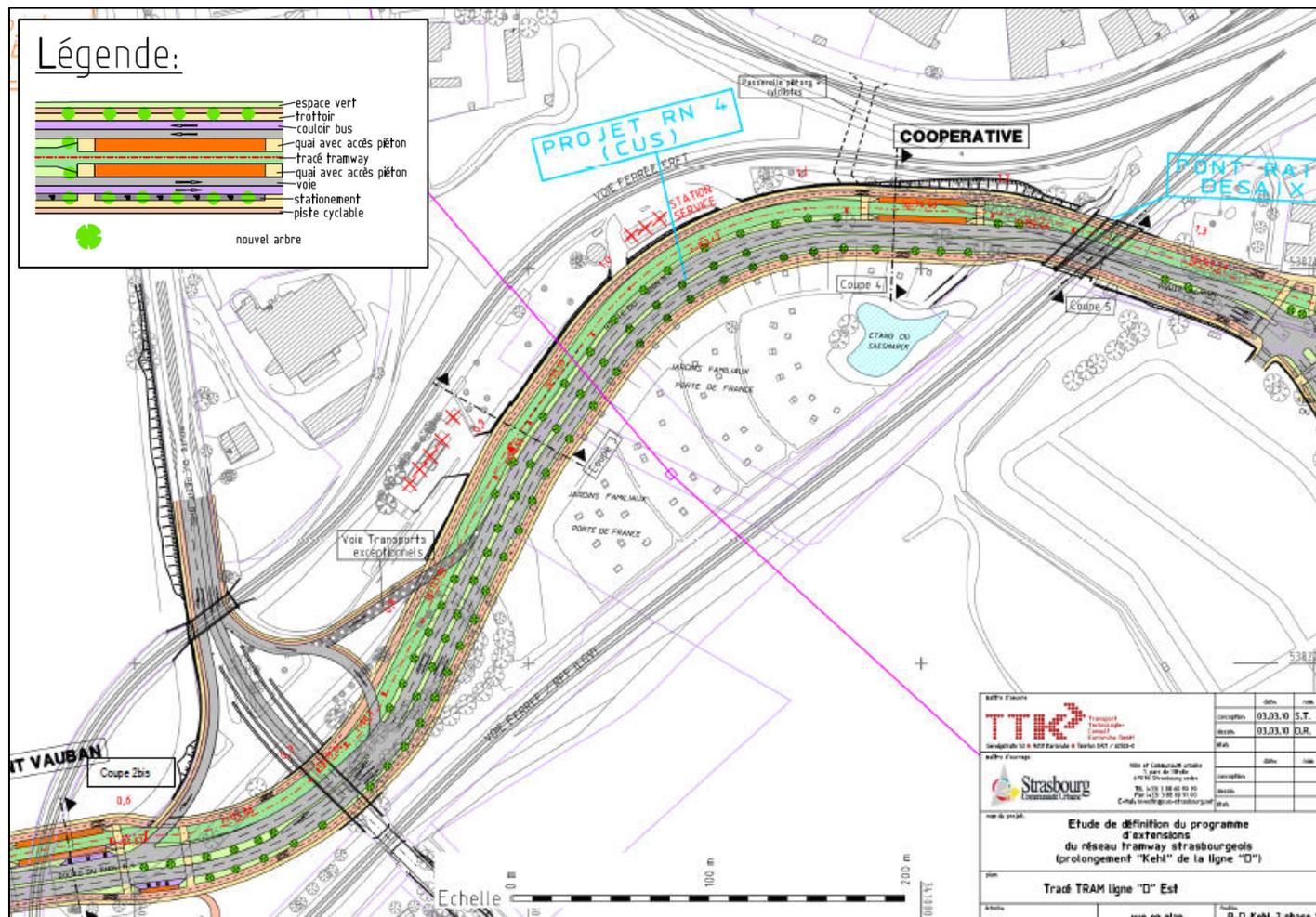
### COUPE TRANSVERSALE SUR LE CADRE FERMÉE (FRANCHISSEMENT TRAM / RUE DU PEAGE)



Coupe de l'ouvrage de la rue du Péage sous la plateforme tramway (source : CUS)

## ANNEXE 15

# INSERTION DU TRACE TRAM LE LONG DE L'AVENUE DU RHIN ENTRE LE PONT VAUBAN ET LE PONT DESSAIX



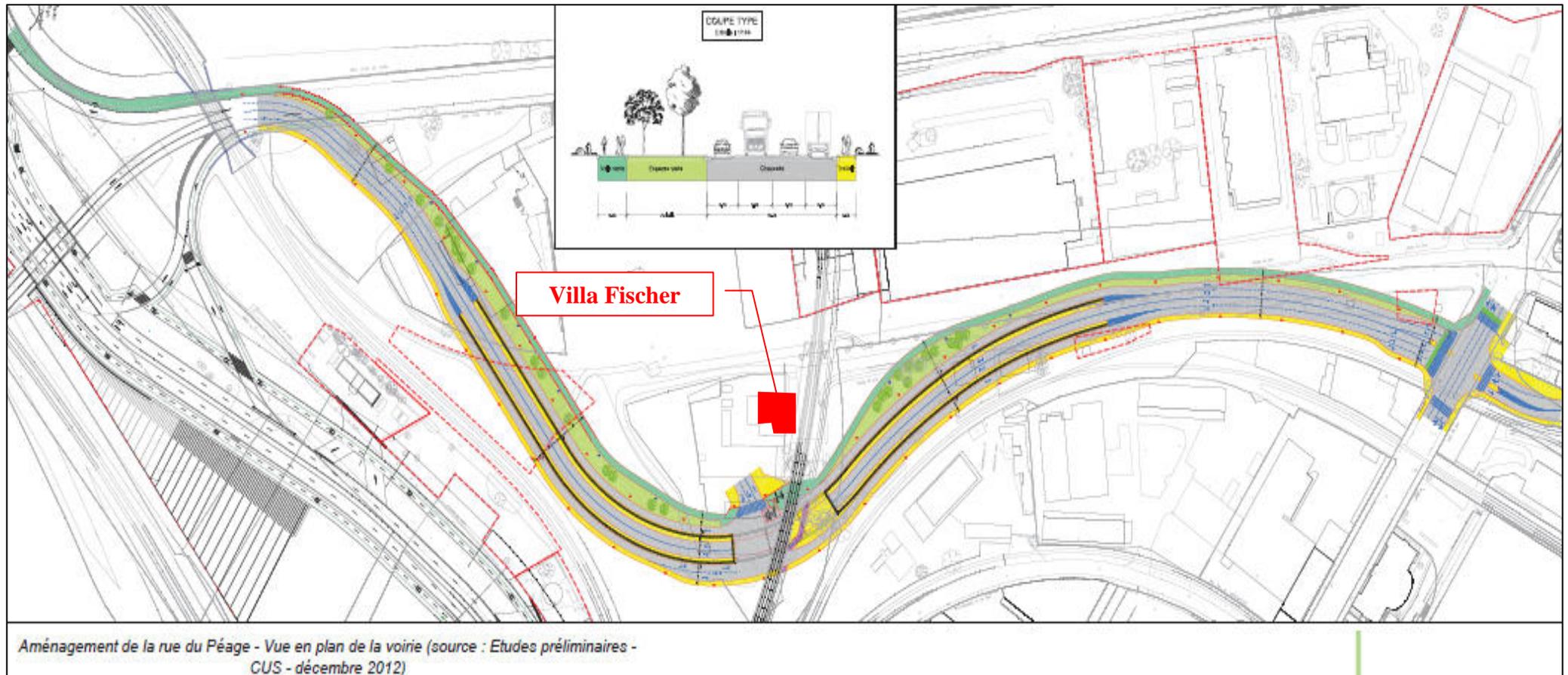
## **ANNEXE 16**

### **POSSIBILITE D'ACCOLEMENT D'UN NOUVEAU PONT ROUTIER AU FUTUR PONT TRAM (LONG TERME)**



## ANNEXE 17

### PLAN DE REAMENAGEMENT DE LA RUE DU PEAGE (PRINCIPE)

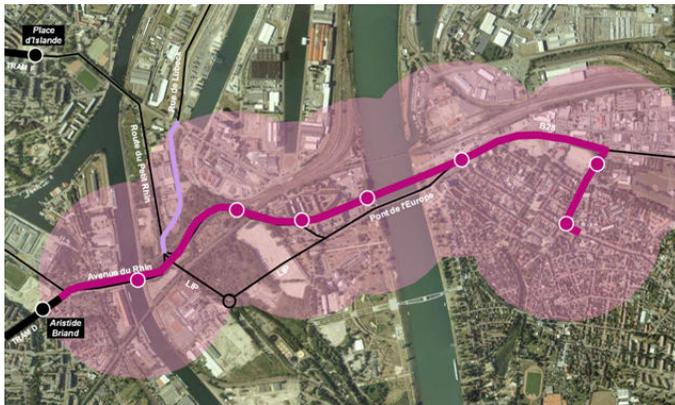


## ANNEXE 18

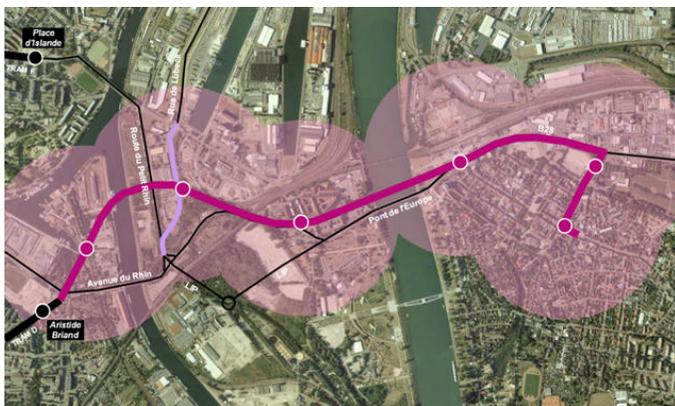
### TRACE DES DIFFERENTES SOLUTIONS D'EXTENSIONS ET MAILLAGES DES LIGNES TRAM D ET F

#### EXTENSION DE LA LIGNE D

##### Solution longeant l'avenue du Rhin (ex-RN4)



##### Solution retenue passant au cœur des sites Starlette et du Môle de la Citadelle



#### MAILLAGE LIGNES D + F

##### Solution "ligne D/RN4" – ligne F/Petit Rhin"



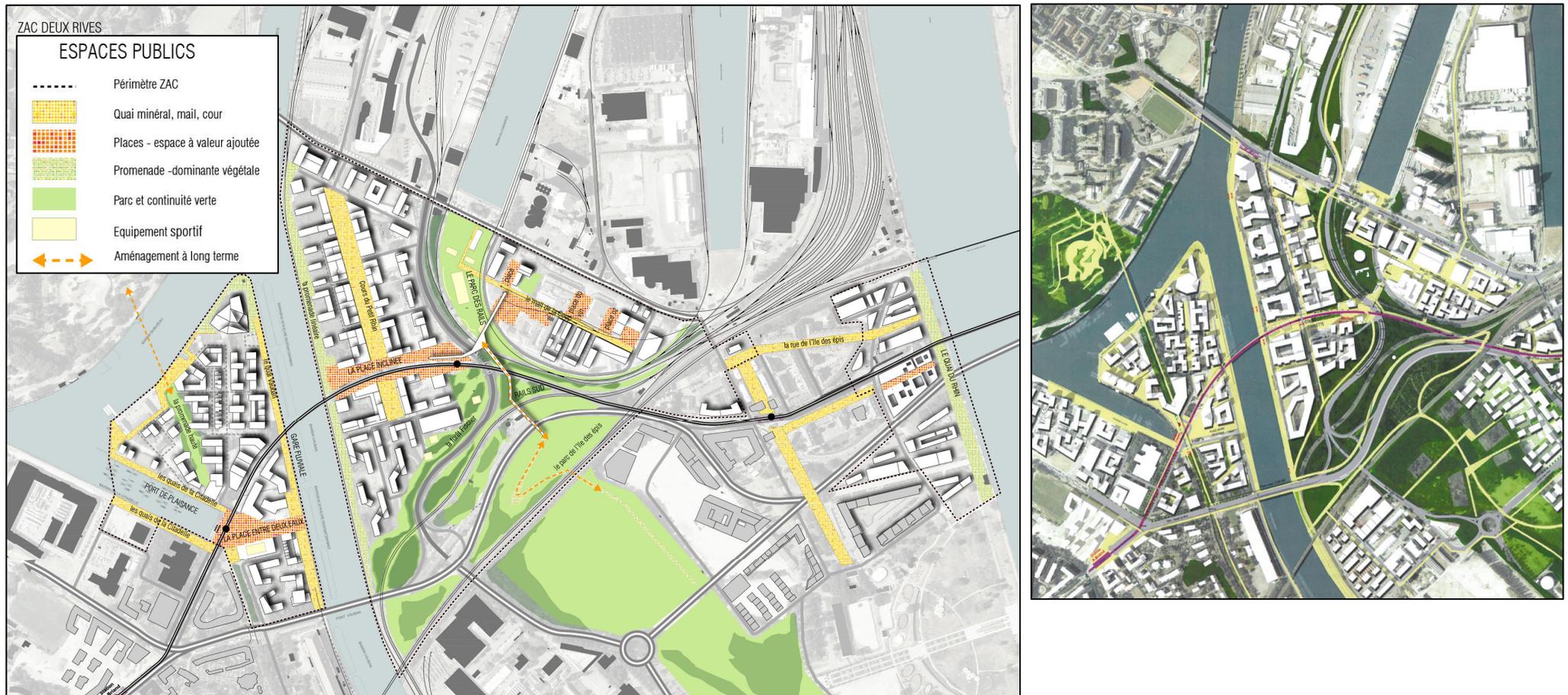
##### Solution "ligne D/Citadelle" – ligne F/Petit Rhin"



## ANNEXE 19

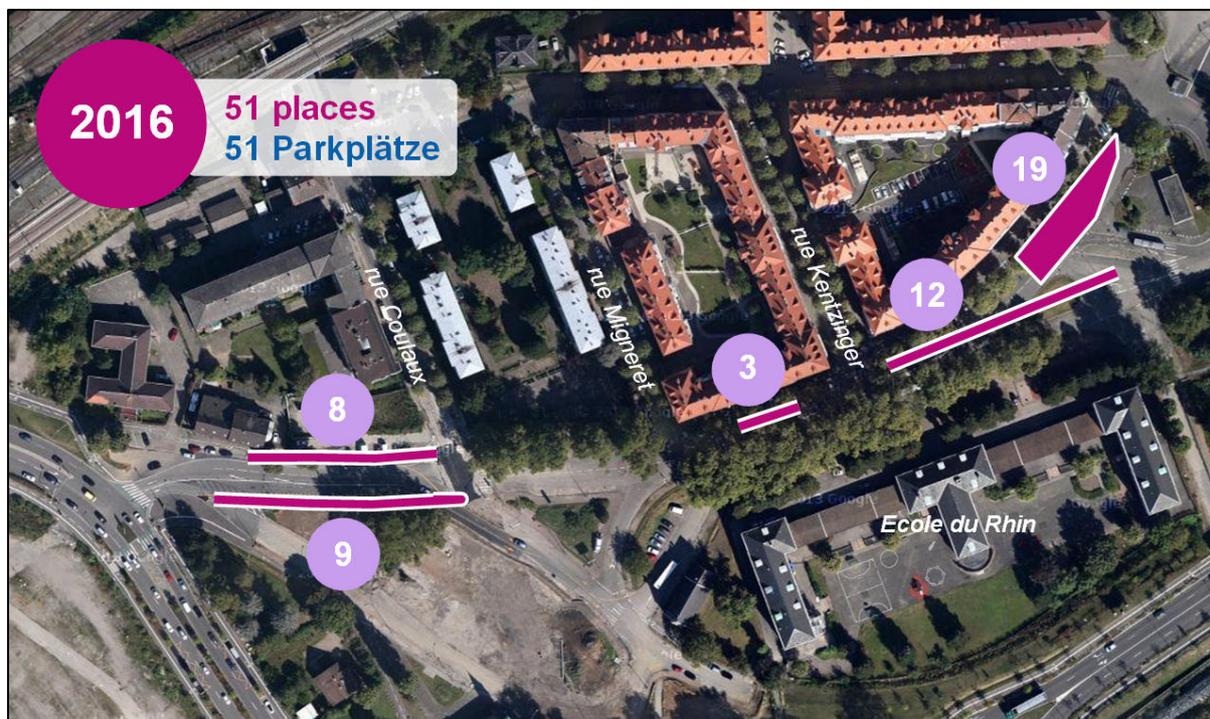
### ZAC "DEUX RIVES" : ESPACES PUBLICS

#### SCHEMA DIRECTEUR DES DEUX RIVES : LA TRAME VERTE



## ANNEXE 20

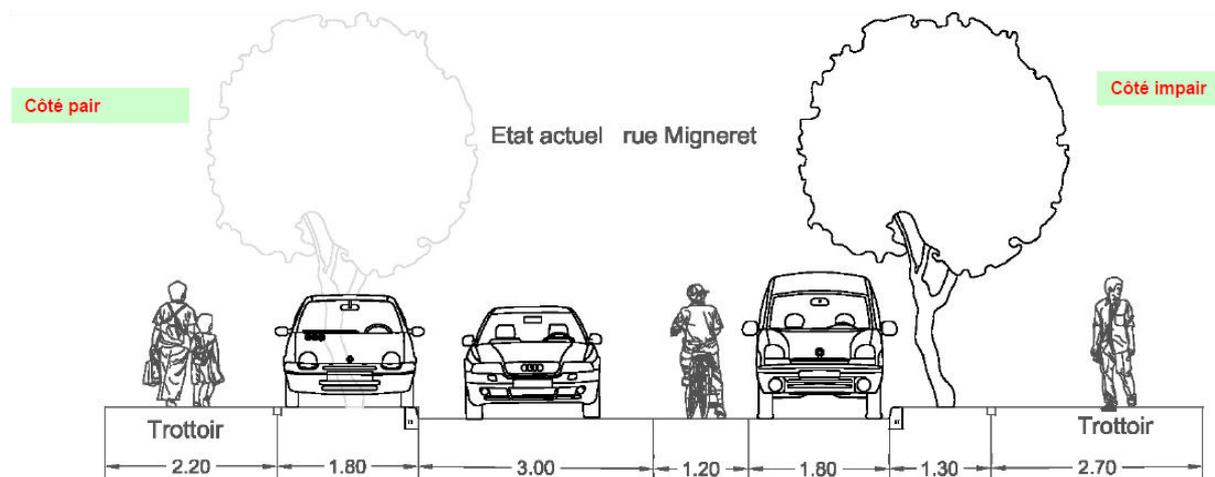
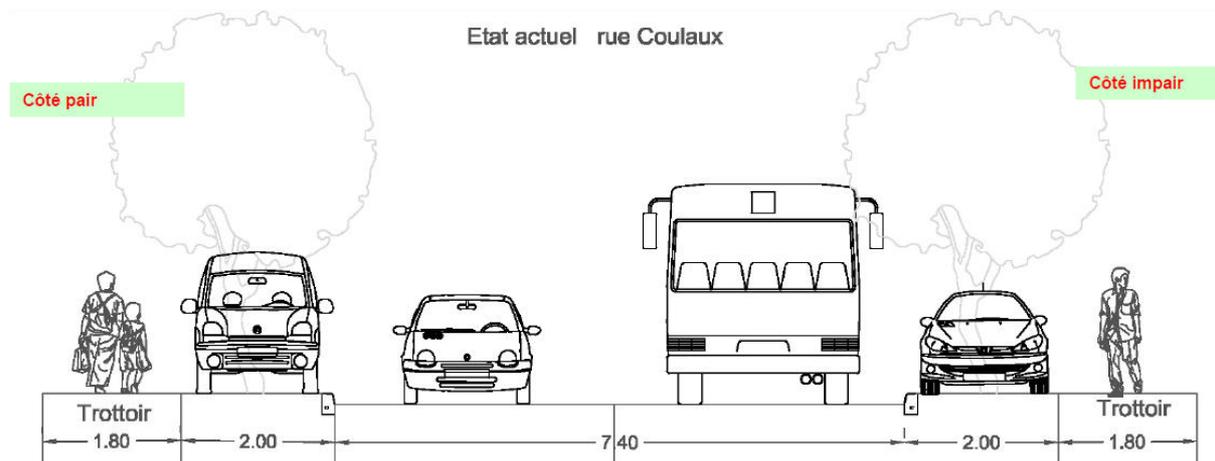
### LE STATIONNEMENT DANS LE QUARTIER DU PORT DU RHIN





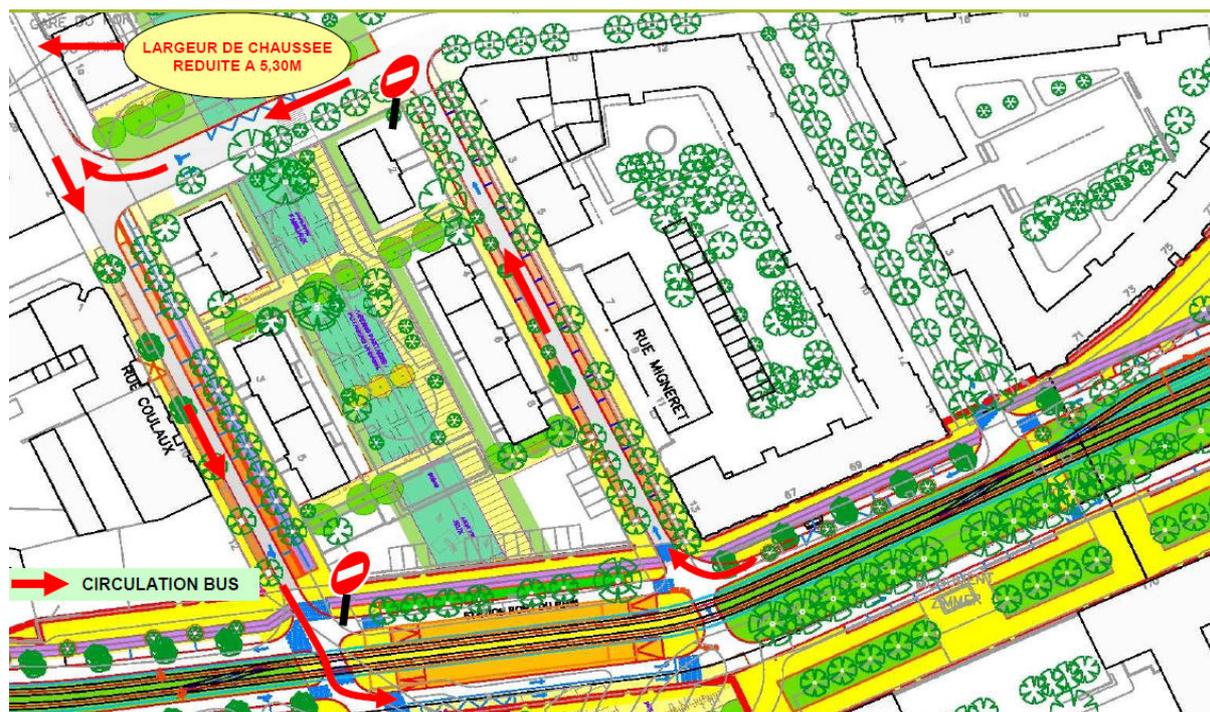
## ANNEXE 21

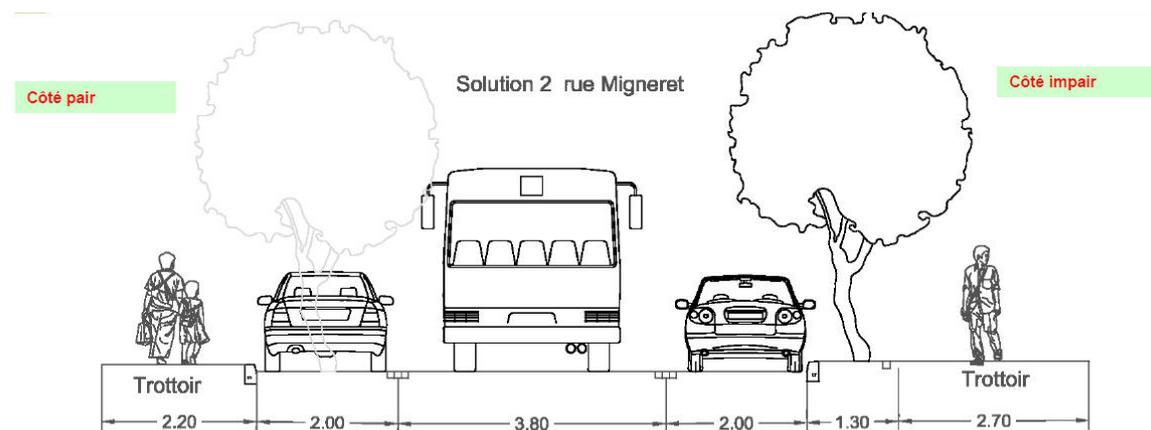
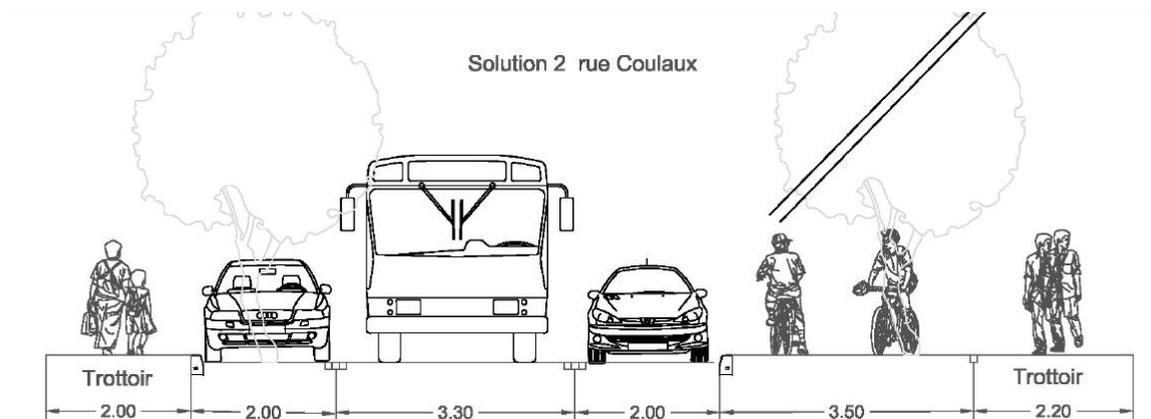
### RUES COULAUX ET MIGNERET : ETAT EXISTANT



## **ANNEXE 22**

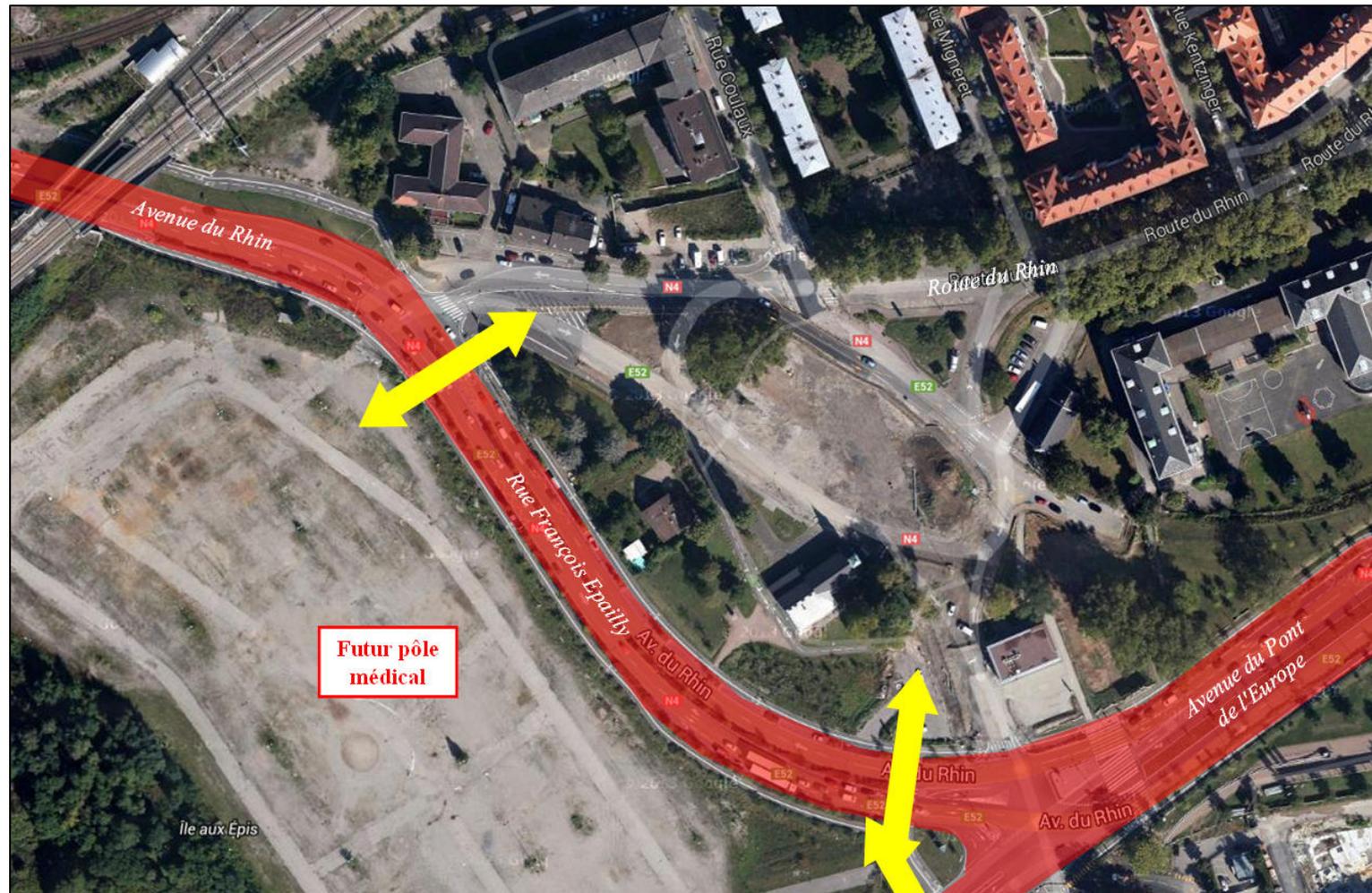
### **RUES COULAUX ET MIGNERET : PLAN D'AMENAGEMENT ET ETAT PROJETE**





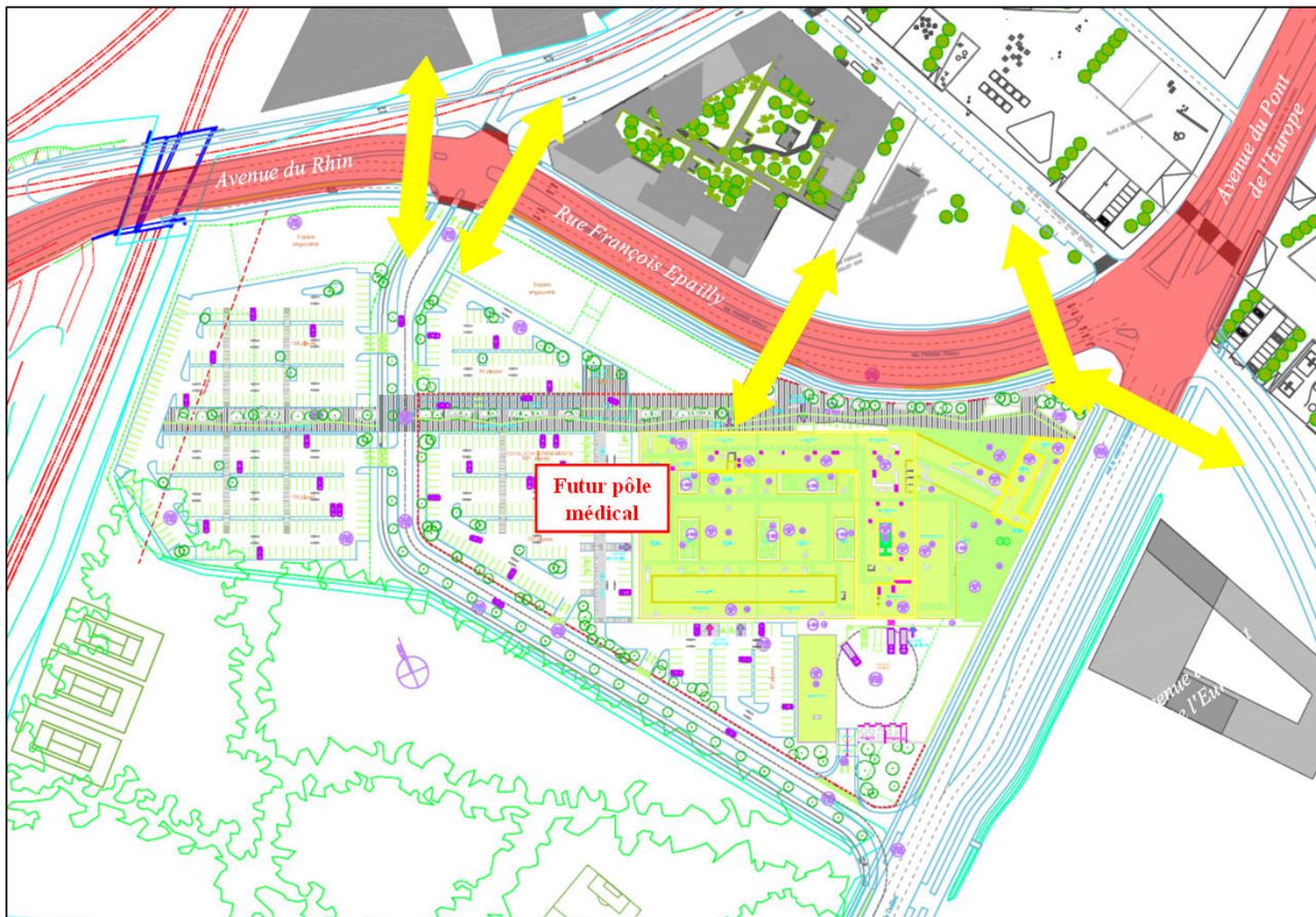
## ANNEXE 23

### TRAVERSEES PIETONNES DE LA RUE FRANÇOIS EPAILLY : ETAT EXISTANT



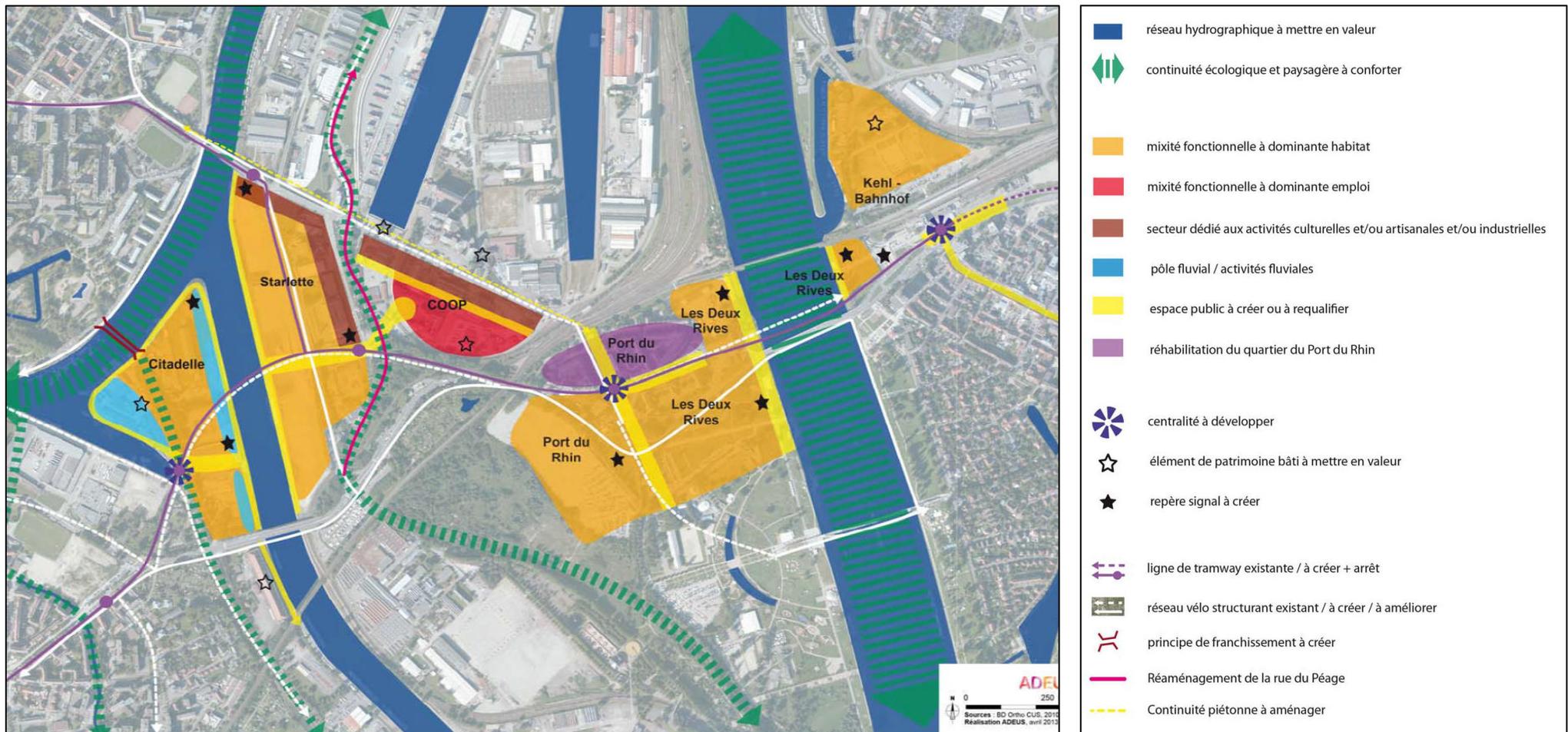
## **ANNEXE 24**

### **TRAVERSEES PIETONNES DE LA RUE FRANÇOIS EPAILLY : ETAT PROJETE A L'ISSUE DU PROJET DU POLE MEDICAL**



## ANNEXE 25

# PLU COMMUNAUTAIRE : SCHEMA DE PRINCIPLE DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT (DOCUMENT DE TRAVAIL)







*Direction de la Mobilité et des Transports  
Service Conduite de Projets de Transports*

*04 septembre 2013*