

Strasbourg, le 18 janvier 2024

Contribution des Maires et des conseillers et conseillères de l'Eurométropole de Strasbourg à la concertation sur la mise en compatibilité du PLUi de l'EMS dans le cadre du projet de Tram Nord

Le Conseil de l'Eurométropole dans sa délibération du 20 décembre 2023 a décidé « l'organisation d'une concertation, **associant les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées**, sur les **objectifs** d'une éventuelle mise en compatibilité du PLUi de l'EMS **pour permettre la réalisation** du projet de tramway vers le Nord. » La délibération a précisé que cette concertation porte sur **la révision de la hiérarchisation du réseau viaire** pour permettre « l'insertion du tramway ainsi que **la réalisation des opérations connexes assurant l'équilibre du plan de circulation projeté** » et permet d'adapter le règlement graphique et le règlement écrit du PLUi. Puis sont précisées les modalités d'organisation de la concertation.

En tant qu'élus métropolitains, **nous estimons que les changements apportés au classement des voies structurantes de notre agglomération sont d'une importance majeure** car ils concernent les entrées et sorties de villes, ils impactent les échanges inter-quartiers et intercommunaux, déterminent les conditions de vie et d'exercice de leur activité de nos concitoyens ainsi que leur accès aux différents services, comme ils impactent l'accessibilité à la Métropole et ses quartiers ainsi que le bon fonctionnement des services publics et privés de secours, d'entretien, de logistique, etc...

Aussi ces changements ne modifient-ils pas seulement le contexte économique et social actuel de tout notre territoire, ils engagent aussi son avenir. **Nous considérons donc que l'ensemble des 33 communes et leurs conseils auraient dû être consultés et non seulement les villes de Strasbourg, Schiltigheim, Bischheim et Hœnheim. C'est un premier motif de fond pour nous opposer à la procédure de concertation en cours.**

Il ne s'agit pas en effet d'une mise en compatibilité habituelle du PLUi ainsi qu'il en a été délibéré pour l'extension du tram ouest qui ne portait que sur des adaptations ponctuelles du plan de zonage ou des emplacements réservés. Ceux-ci ont fait l'objet d'ailleurs d'une concertation spécifique lancée trois mois avant la délibération du 28 juin 2022 contrairement à la présente concertation lancée dans la délibération du 20 décembre 2023 portant sur les études d'avant-projet et plusieurs autres décisions permettant le passage à l'enquête publique ainsi que le lancement concret de la phase de réalisation du tram et des opérations connexes. **En fait il s'agit de modifier l'OAP Mobilités du PLUi qui est un document opposable pour rendre irréversibles des choix qui ont profondément modifié le projet de tram tel qu'il a été présenté à l'État et dans la première et la seconde concertations.**

Il est vrai que l'exécutif communautaire défend ici un scénario de rupture et se vante « *que les outils traditionnels vacillent et que le projet urbain ait explosé en plein vol* » (in Rapport de synthèse). On comprend dès lors pourquoi les changements majeurs dans le PLUi sont qualifiés de mineurs, que la concertation soit organisée a minima et sans les informations qui sont pourtant nécessaires à la compréhension des citoyens comme des élus.

1. Sur la procédure

Notre conseil du 20 décembre 2023 a été appelé à se prononcer sur le lancement de la concertation **sans connaître le calendrier** correspondant à la période minimale légale du 2 au 15 janvier 2024, annoncé le lendemain de notre séance, **sans disposer du document de présentation**, qui a d'abord été accessible au public sous la forme d'un document de travail ! **L'absence de registre constatée à Schiltigheim le 4 janvier a ainsi obligé l'exécutif à repousser l'échéance jusqu'au 19 janvier pour rester dans le minimum légal !**

Cette concertation est donc traitée à la sauvette et en catimini sinon comme son objet l'imposait, elle aurait été organisée pendant une période plus longue avec un document lisible et compréhensible. Il est impossible en effet de distinguer les couleurs sur le plan des modifications apportées à la hiérarchisation des voies ni d'en mesurer les conséquences.

Nous devons également constater que cette concertation est organisée en contradiction avec notre propre délibération qui prévoit « *d'associer les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées* » puisque **seul un communiqué de presse insuffisamment informatif a été publié, aucune conférence de presse ni réunion publique de présentation n'ont été organisées, des associations ont été obligées d'en organiser elles-mêmes pour informer les citoyens**. Il est également critiquable que les opérations connexes concernées dans ces modifications n'aient fait l'objet d'aucune information précise par le biais d'études d'avant-projet ou des données financières correspondantes et en particulier leur impact sur le budget global du projet de Tram Nord, à savoir 36,9 M d'euros d'opérations connexes qui s'ajoutent aux 268 M d'euros du tram.

Malgré nos demandes répétées et la nécessité de respecter notre droit à l'information, les études d'avant-projet ne nous ont pas été accessibles ni ne nous a été présenté un plan de circulation global permettant de connaître toutes les évolutions prévues sur notre territoire. Le public n'y a pas accès non plus et doit se référer au document de synthèse et à ses plans pour comprendre sur quoi il est appelé à se prononcer, ce qui ne lui est pas possible.

Ainsi les élus ont voté à l'aveugle sur cette concertation et les citoyens sont maintenus dans l'ignorance de décisions qui vont lourdement impacter leur vie. C'est la raison pour laquelle ils sont en droit de mettre en doute la sincérité du processus de concertation.

2. Sur le contenu

Les changements de classement dans la hiérarchie des voies proviennent presque toutes de trois décisions qui n'étaient pas rendues nécessaires par le projet de Tram Nord ainsi que le confirme le document de présentation : la réalisation du Parc de Haguenau, la « quasi piétonisation de l'avenue des Vosges » selon l'expression de la Maire de Strasbourg, et la piétonisation de la rue de Bischwiller. Ces 3 opérations, auxquelles on peut ajouter la mise en double impasse de la place de la Gare, proviennent du choix idéologique d'exclusion de la voiture en tirant prétexte du tram. Cependant elles génèrent plus de problèmes qu'elles n'en résolvent s'agissant de la performance du tram lui-même et de l'écoulement du trafic avec le minimum de congestion polluante et de gêne pour les riverains.

Le tableau de la page 7 du document de concertation récapitulant le statut actuel des voies et leur statut modifié est parlant :

- **Les M35 et M2350 restent classées en *réseau hyperstructurant d'agglomération*, ces voies seront davantage sollicitées qu'aujourd'hui par le trafic dévié des axes structurants fermés au trafic de transit et comme voie de liaison interquartiers, par exemple comme itinéraire de retour au Quartier des Écrivains parce que la route du Général de Gaulle sera à sens unique descendant.**
- **La place de Haguenau reste classée en *structurant d'agglomération*, pourtant les voies à l'Est de la Place n'accueilleront que le tram et la circulation cyclable et piétonne. Il s'agit donc bien d'un changement en « desserte », en prolongement de l'avenue des Vosges qui régresse de deux niveaux pour passer de *structurant d'agglomération* à *voie de desserte* exclusivement pour les riverains, donc à *voie piétonne* comme la route de Bischwiller, qui passe de *voie de distribution* à *desserte*. La Contre-Allée de la Place de Haguenau quant à elle disparaît des radars.**

- **Le choix de tracé du tram par la route du Général de Gaulle et les problèmes qu'il pose**, voie unique, détermination du terminus et du P+R, ainsi que le recours plus important à la M35 pour le report de trafic, **ajoutés à la piétonisation de la route de Bischwiller imposent deux nouveaux aménagements de carrefours à Hœnheim et à Bischheim** en opérant un transfert significatif de circulation. Il est notable que les communes et quartiers du pourtour de l'EMS sont différemment traités que Strasbourg et Schiltigheim que l'on veut dégager du maximum de trafic automobile quand elles sont appelées à devenir de nouveaux points d'entrée (nouvelle bretelle du carrefour de Hœnheim) et de sortie (avenue de la Division Blindée) majeurs mais avec l'inconvénient de déboucher sur des secteurs résidentiels...
- **La suppression de la bretelle d'accès de la M35 à hauteur de la rue de l'Église Rouge** entraîne deux conséquences : la reconstruction d'un pont de l'autre côté de la place de Haguenau et la réalisation d'un carrefour à niveau avec piétonisation de la rue Jacques Kablé en direction de la Place. **Les conséquences** de ces mesures **sont de transformer les voies Fritz Kieffer et Alice Mosnier de desserte en voies de distribution**, contrairement aux engagements pris vis-à-vis des habitants qui refusaient que ces rues deviennent des axes de circulation et demeurent des accès principalement utilisés par le quartier et le Parc Expo.
- **Ces piétonisations et changements d'accès à la M35 ou M2350 ainsi que le tracé retenu** pour le tram vers Strasbourg **entraînent des impacts pénalisant** : déviation du trafic vers les rues adjacentes par boucles de circulation qui referment les quartiers sur eux-mêmes, surcharge de carrefours, Eglise Rouge, Wilson , Cronembourg, boulevards de ceinture de Strasbourg et avenue Mendès France à Schiltigheim qui seront saturés.
- **Il faut noter deux changements de classement particulièrement problématiques** dans la proposition, celui de la **rue de Bischwiller passant d'axe de distribution en structurant d'agglomération** alors qu'elle est une rue étroite qui ne pourra facilement accueillir le trafic de sortie de Strasbourg, le **passage de structurant d'agglomération à voie de distribution** du **Boulevard Poincaré** qui va à l'instar du **boulevard Wilson** accueillir un trafic de report en augmentation. **Passant de voie structurante d'agglomération à axe de distribution**, la rue du Rempart ne pourra plus jouer correctement son rôle pourtant essentiel à la circulation interquartiers et de développement du projet de l'arrière-gare, d'autant plus du fait de la mise en impasse de la place de la Gare et de sa future gare routière.

En conclusion, il est évident que ces changements vont dégrader l'accessibilité de notre métropole et nuire à son attractivité, ses activités, ses emplois et à la qualité de vie des habitants et des usagers qui seront contraints dans leurs pratiques de mobilité. A l'heure où la ZFE impacte plus lourdement nos concitoyens qui doivent se déplacer en voiture et n'ont pas forcément les moyens d'en changer et où ils se trouvent confrontés à l'augmentation du prix des transports publics et du stationnement, à l'heure où nos finances sont tendues et chaque dépense doit être justifiée, nous refusons de valider des changements coûteux, non nécessaires aux objectifs d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction du trafic automobile, ainsi que de développement du réseau de tram. Car le réseau de tram sera lui aussi victime des bouchons aux carrefours qu'il devra traverser, sa vitesse commerciale sera impactée sur la ligne C avec des conséquences sur tout le réseau.

Sur le plan environnemental il serait intéressant de comparer les impacts d'augmentation des KM parcourus dans les boucles et dans la recherche de stationnement qui manque gravement dans les quartiers concernés, **ainsi que l'impact des bouchons** créés par les nouvelles mesures de circulation. **Mais nous ne disposons pas de cette comparaison !**

Nous notons aussi que le plan des opérations connexes confiées par mandat à la CTS dans le dossier de délibération du 20 décembre est plus précis que le schéma associé à la concertation dans la définition du périmètre géographique comme dans tous les changements découlant de la nouvelle hiérarchisation des voies alors que la concertation est en cours et se prolongera encore au cours de l'enquête publique préalable à la DUP. **Encore une fois les élus et les citoyens sont confrontés à une concertation sur des choix déjà faits et qu'on veut leur imposer. Mais la partie n'étant pas finie, leur avis compte donc d'autant plus. Nous les appelons à prendre la parole.**