

Objet : Contribution à l'enquête publique relative à l'extension du projet de Tram Nord de Pierre JAKUBOWICZ, Co-président du Groupe Centristes et Progressistes au Conseil municipal de Strasbourg, Vice-président de l'Office Eurométropolitain de Tourisme, des Loisirs et des Congrès de Strasbourg.

Monsieur le Président,

Mesdames et Messieurs les Commissaires enquêteurs,

Le projet de Tram Nord tel que conçu et proposé dans le cadre de cette enquête publique constitue une impasse budgétaire, urbanistique et stratégique en termes de mobilités en raison d'un ensemble d'éléments structurels et incorrigibles que je souhaite partager avec vous à travers cette contribution.

Les objectifs officiellement assignés au projet étaient les suivants :

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

L'étude de ce dossier et de ce projet, par leurs éléments et incohérences démontrent que ces objectifs ne seront manifestement pas atteints, remettant donc en cause le bien-fondé et l'utilité publique du projet.

Table des matières

1. La désorganisation et dégradation du réseau de tram à l'échelle de l'agglomération.....	2
a. Pas de désaturation du réseau	2
b. Pas de simplification du réseau	3
c. Dégradation de performance et perte d'attractivité du réseau	3
2. La désorganisation des lignes de bus.....	4
3. Mauvaise intégration des mobilités actives.....	5
4. Dégradation de l'accessibilité à grande échelle	8
a. Articulation avec le REMe.....	8
b. Articulation avec la M35.....	9
5. Utilité négative du projet	9
a. Un projet trop onéreux	9
b. Un projet bien plus cher que le coût annoncé.....	11
i. La non-prise en compte du coût du renouvellement du matériel roulant de tram sur 120 ans	12
ii. Un périmètre d'étude amputé pour baisser le coût du projet	12

iii.	268M€, une enveloppe budgétaire fixe avec un nombre d'opérations variables comprise dedans ? Une opacité qui ne permet pas une information transparente et sincère	12
c.	La rentabilité du projet en question	13
d.	Un projet peu efficace	14
6.	La modification du périmètre du projet Tram nord rend caduque l'enquête publique.....	15
7.	Une procédure de concertation et d'enquête publique insincère sur ce dossier Tram nord.....	18
a.	Quelle avenue des Vosges avec le projet Tram nord ? Le flou du dossier d'enquête publique....	18
b.	Des modifications substantielles entre le projet présenté au public depuis 2021 et celui du dossier d'enquête publique	19
c.	Le non-respect du bilan de concertation sur les tracés.....	20
d.	La combinaison C1+N1 est la moins performante de toutes : quelle est l'utilité publique d'une combinaison non performante quand d'autres ont démontrées être meilleures ?.....	21
e.	Une insincérité disqualifiante dans la procédure de mise en comptabilité du PLUi de l'Eurométropole préalable au projet de Tram nord	21
f.	Une modification du PLUi dans l'enquête publique, différente de la concertation préalable réglementaire	22
g.	Un dossier d'enquête publique comportant de nombreuses erreurs et documents erronés attestant du manque de rigueur et d'anticipation dans la constitution de ce dossier.....	23
h.	Quelle sincérité dans la procédure à partir du moment où des éléments essentiels au dossier ne sont pas diffusés et font l'objet d'une rétention ?	26
i.	La rétention du dossier d'Avant-Projet Tram nord	26
ii.	La transmission du rapport de synthèse des études d'avant-projet tronqué.....	27
iii.	La rétention du dossier d'Avant-Projet complet hub des Halles	27
iv.	La rétention d'éléments indispensable à l'intelligibilité du projet Tram nord pour le public.....	27
8.	Un projet qui obère et hypothèque l'avenir.....	28
a.	Un projet qui hypothèque financièrement nos collectivités.....	28
b.	Un projet qui obère la réalisation du maillage du réseau de tramway strasbourgeois.....	28

1. La désorganisation et dégradation du réseau de tram à l'échelle de l'agglomération

a. Pas de désaturation du réseau

Contrairement à ce qui avait été annoncé, il n'y aura finalement pas une seconde ligne entre la gare et le campus de l'Esplanade, puisque l'actuelle ligne C directe via le centre-ville sera déviée vers la place de Haguenau, et sera remplacée par une ligne E au prix d'un important détour par la place de Haguenau. Donc pas **plus de tram mais des temps de parcours allongés pour tous les étudiants !**

Il n'y aura finalement pas non plus d'allègement du nœud de l'Homme de Fer (maintien de 5 lignes de tram comme aujourd'hui) ni de République (maintien de 4 lignes comme aujourd'hui). La fragilité et la vulnérabilité du réseau demeurera identique pour plusieurs décennies, et il sera impossible d'augmenter les fréquences de ces lignes pour répondre à une hausse de la demande dans les quartiers qu'elles desservent. Le réseau restera donc **bridé à sa fréquentation actuelle alors que le report modal devra se poursuivre.**

L'exploitation du réseau sera encore complexifiée : maintien de 5 lignes à Homme de Fer, 4 lignes à République, ajout d'une 2^{nde} ligne en cul de sac place de la Gare, constituent des points critiques où les trams seront contraints de s'attendre et de perdre du temps, comme on le constate déjà à Landsberg,

à République, à Observatoire, à faubourg de Saverne... Station place de Haguenau : la configuration des quais ne permettra pas de réaliser une ligne Schiltigheim – Vosges – République rendant le triangle ferroviaire peu utile, d'autant que les 2 tronçons à voie unique route du Général de Gaulle rendront de fait impossible l'ajout d'une 2nde ligne au nord en cas de besoin de capacité.

b. Pas de simplification du réseau

Beaucoup de tronçons exploités en doublon de ligne (par 2 et souvent 3 lignes, notamment avenue des Vosges et boulevard Wilson) laissant penser à un maillage optimal, alors que cela se traduit dans la réalité par une désoptimisation des moyens : il y aura inévitablement des sur-offres là où cela n'est pas forcément utile (ex : boulevard Wilson) qui seront sans bénéfice pour les usagers en raison de mauvais espacements entre les trams (comme cela se constate sur de nombreux troncs communs actuels) mais qui coûteront beaucoup en exploitation. A l'inverse, il y aura des sous-offres là où il faudrait disposer de renforts (par exemple vers Schiltigheim/Bischheim, vers Elsau/Montagne Verte, vers Kibitzenau/Kehl.... Avec une telle structuration de réseau, les carences capacitaires ou les gâchis de ressources ne pourront que s'accroître et seront impossibles à corriger.

c. Dégradation de performance et perte d'attractivité du réseau

- La disparition du principe de circulation en site propre systématique diminuera la vitesse commerciale et la fiabilité du tram
- La multiplication des portions à voie unique dégradera les temps de parcours, génèrera des temps d'attente techniques et limitera les possibilités d'évolution des fréquences ou d'ajout de lignes commerciales à l'avenir
- La construction d'itinéraires comportant d'importants détours (par exemple la ligne C Université – Schiltigheim via Homme de Fer, Fbg de Saverne, Wilson, ligne E Université – Gare via Vosges Haguenau) génèrera des pertes de temps et une dégradation de l'attractivité du réseau

Avec une vitesse commerciale encore réduite, l'exploitation sera plus coûteuse et les fréquences de passage dégradées. Le report modal sera encore davantage pénalisé du fait de la sinuosité des lignes et des nombreux détours par rapport aux itinéraires les plus logiques géographiquement.

Un réseau qui propose des fréquences de passage moindres et des temps de parcours accrus perdra inévitablement en utilité et en attractivité par rapport aux autres modes de déplacement.

Les vitesses commerciales des nouvelles lignes E, H et C comprises entre 14,5 et 16 km/h sont extrêmement faibles voire médiocres pour des lignes de tram et vont faire baisser la vitesse commerciale de l'ensemble du réseau de tramway de l'Eurométropole dont la moyenne actuelle se situe entre 18 et 19 km/h.

Ce projet de Tram, en lieu et place de constituer une finalité et un objectif en lui-même tant en matière de performance que d'attractivité, est aujourd'hui un prétexte à l'occupation du maximum de voirie possible. Cela va à l'encontre de la recette du succès du tram strasbourgeois depuis 30 ans. Le tram ne doit pas être utilisé comme un outil (outil de chasse à la voiture ici) mais comme une solution. C'est une question de bonne utilisation des deniers publics et, de bon sens, d'organisation, de développement de la Ville et de l'Eurométropole et donc d'intérêt général.

2. La désorganisation des lignes de bus

Une restructuration des lignes de bus qui va à l'encontre d'une logique de complémentarité et d'efficacité du réseau.

- **Ligne 2** : en raison de la conversion au tram de la ligne bus H entre le Lycée Kléber et la Gare et son passage par l'avenue des Vosges, l'actuelle ligne 2 serait déviée vers Cronenbourg / Mittelhausbergen privant le quartier des XV (boulevards Dordogne / Tauler / Anvers) de son accès à la Gare, alors que le tram H n'assurera aucunement cette fonction. Les choix d'insertion du tram sur le boulevard Wilson rendront impossible le passage des bus (chaussée trop étroite, à quelques centimètres près). De plus, l'itinéraire imaginé pour passer du boulevard Clémenceau à Cronenbourg serait particulièrement illisible et non performant.
- **Ligne C3** : en raison de la piétonisation du sud de la route de Bischwiller, la ligne C3 qui dessert aujourd'hui le cœur de Schiltigheim, Bischheim et Hœnheim (habitants, emplois, commerces, équipements), serait déviée à partir de la Mairie de Schiltigheim par la rue de l'Église rouge, n'offrant aucune correspondance avec le tram qui bifurquerait à Fischer. De plus, la pérennisation d'un terminus aux Halles Pont de Paris apparaît particulièrement anachronique, si l'élargissement du centre-ville proclamé dans le projet tram nord est réel, et si l'intention d'améliorer l'accessibilité de la gare était un véritable objectif.
- **Ligne 10** : en raison du tram sur l'avenue des Vosges et des choix d'aménagement rendant incompatible la plateforme tram avec du bus, le projet prévoit la suppression de la ligne 10 qui est la seule ligne circulaire du réseau CTS. La partie « sud » aurait vocation à être reprise par la ligne 15, aujourd'hui terminus à la Robertsau, qui effectuerait donc un itinéraire quasiment parallèle à la ligne C1 actuelle, entre la Robertsau, le quartier des XV, la Krutenau, le secteur Bourse / Austerlitz, l'Hôpital Civil et l'entrée de la Montagne verte. Plus grave, ce choix conduirait à une disparition de toute desserte bus sur la partie « nord », sur les avenues d'Alsace et de la Forêt Noire qui ne bénéficieront en rien du projet tram de l'avenue des Vosges si ce n'est qu'ils ne pourront plus y passer en voiture.

De tels choix n'aideront donc en rien au report modal, bien au contraire. Le projet tram nord engage une **désorganisation complète du réseau bus qui sera très dégradé, très coûteux, multipliant les courbes et détours, le morcellement des dessertes et la démultiplication de correspondances particulièrement mal pratique.** Le secteur de la place de Haguenau en est emblématique.

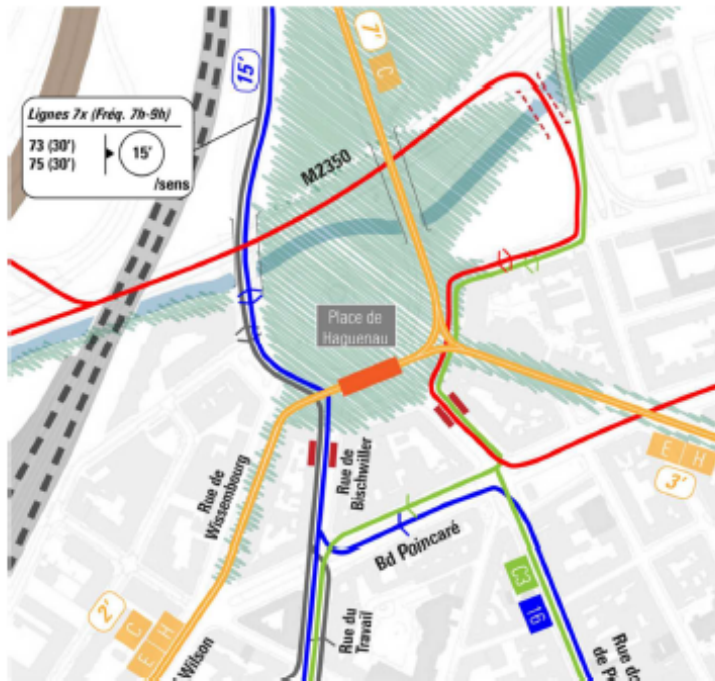


Figure 86 : Place de Haguenau : schéma fonctionnel

Pièce B – p. 107/116

La desserte de la Gare par bus sera réduite puisque les lignes 2, 10 et H disparaîtront et qu'il ne restera que la ligne G actuelle. Les arrêts de bus aménagés devant la verrière de la gare seraient alors déclassés pour devenir des stations de taxi, ce qui dénote une inversion particulière de priorisation. De plus, certains arrêts qui servent aujourd'hui à la desserte par des cars régionaux ou de substitution aux TER et au REMe, notamment en soirée ou lors de travaux sur le réseau ferroviaire, ne trouveront plus de place pour assurer la prise en charge et la dépose de voyageurs. Ce choix d'aménagement est donc particulièrement inapproprié et à très courte vue.

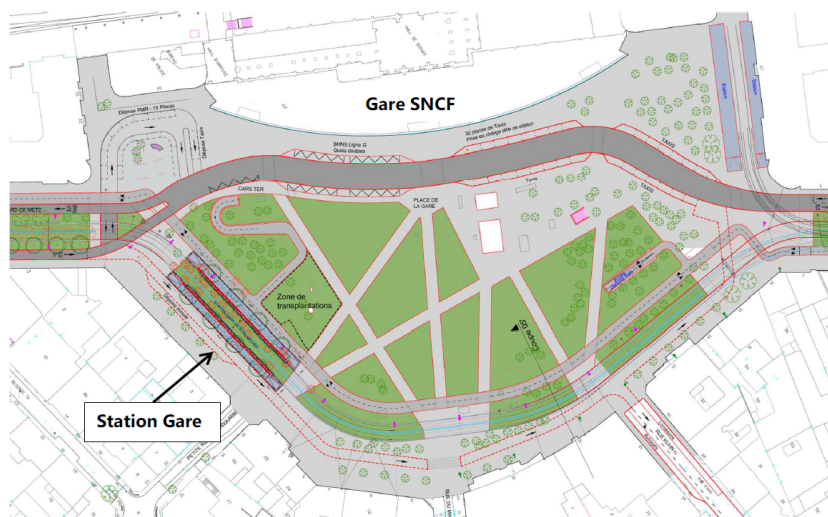


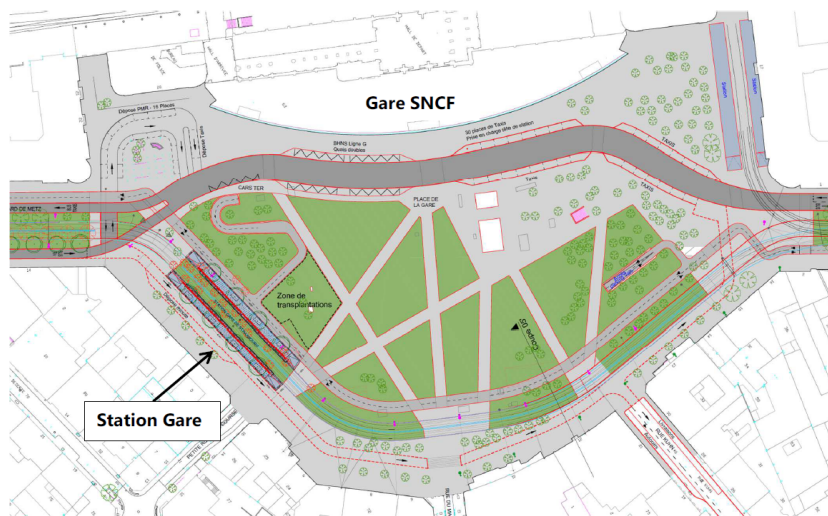
Figure 28 : Plan de la place de la gare (source : AVP GETAS, 2023)

Pièce B – p. 76/116

3. Mauvaise intégration des mobilités actives

L'aménagement de la place de la gare ne permettra pas d'améliorer l'écoulement des flux pour les piétons et les cyclistes. Les passagers voulant accéder à la nouvelle station tram E positionnée au sud

n'auront pas de cheminements aisés, ni pour rejoindre la gare, ni pour changer de ligne CTS, d'autant que **la station sera enserrée entre la piste cyclable bidirectionnelle et la voie de desserte** qui servira aussi aux taxis et aux véhicules accédant aux hôtels et commerces.



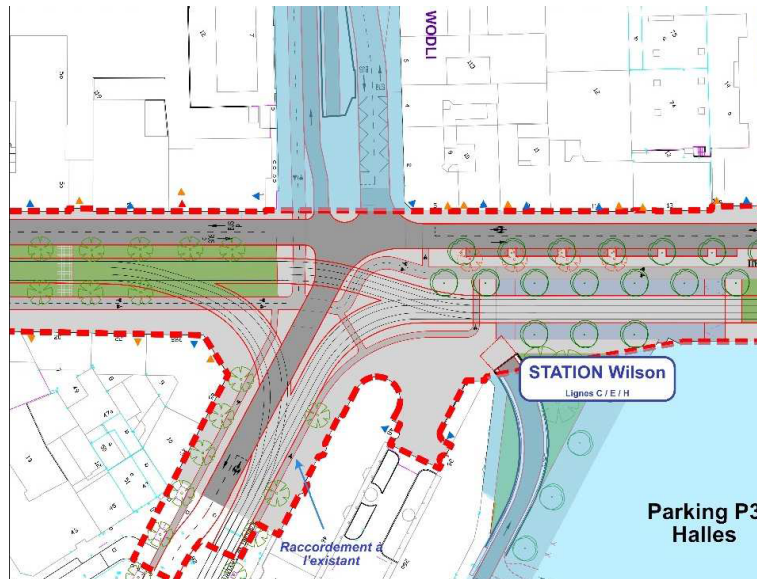
Pièce B – p. 76/116

Les itinéraires conçus pour les vélos ne seront pas performants, puisque comportant de très nombreuses courbes, virages serrés, angles droits, traversées morcelées ce qui entre en contradiction complète avec les recommandations du Cerema et des associations cyclistes.

De plus, les aménagements cyclables seront positionnés très proche, voire sur les emprises mêmes des trottoirs, ce qui va contribuer à rendre la pratique du vélo dangereuse pour les piétons : là aussi, cela entre en contradiction avec l'état de l'art des aménagements recommandés.

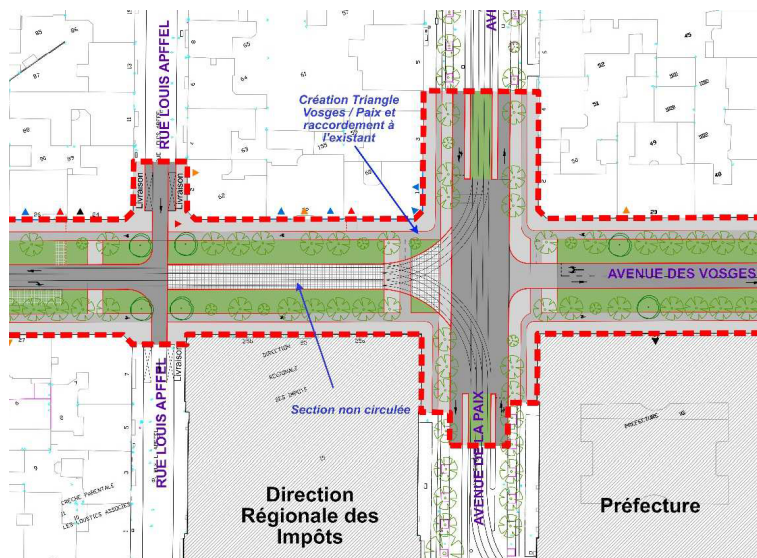


Le carrefour Wilson / Wodli / faubourg de Saverne sera particulièrement peu lisible et dangereux pour les cyclistes, en raison du **triangle ferroviaire constitué et du positionnement des pistes.**



Pièce D – p.9/27

En raison des courbes de tramway créées par le projet au droit de l'avenue de la Paix, la « continuité cyclable » annoncée sur l'avenue des Vosges n'en sera pas, et le franchissement du carrefour devra certainement se faire en remontant au nord vers les Contades ou au sud vers République.



Pièce D – p.12/27

→ L'objectif 9 « amélioration des continuités modes actifs » ne sera pas atteint, au contraire.

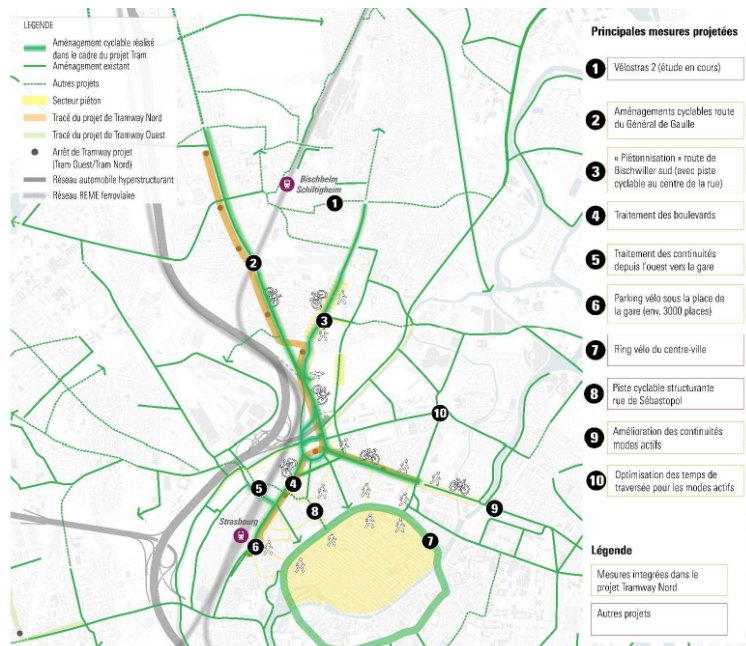


Figure 21 : Les principales mesures projetées sur le réseau modes actifs

Pièce B – p. 68/116

4. Dégradation de l'accessibilité à grande échelle

Contrairement à l'objectif n°4, le projet Tram Nord n'a pas été conçu dans une logique d'accessibilité métropolitaine, qui supposerait de bien articuler les dessertes et d'organiser un maillage cohérent avec le REMe (trains et cars) et avec la M35, pourtant portés par les mêmes acteurs. Or les choix portés dans le projet Tram Nord démontrent que les implications du nécessaire changement d'échelle géographique de la desserte en transports publics n'ont pas été comprises et intégrées.

a. Articulation avec le REMe

Le REMe améliore la fréquence de desserte des nombreuses gares que compte l'Eurométropole. Pourtant, le réseau tram / bus prévu pour 2027 n'améliorera pas les connexions autres gares de l'agglomération, alors même que cela permettrait une diffusion des flux optimisée sans obliger le passage par la gare centrale et son engorgement artificiel.

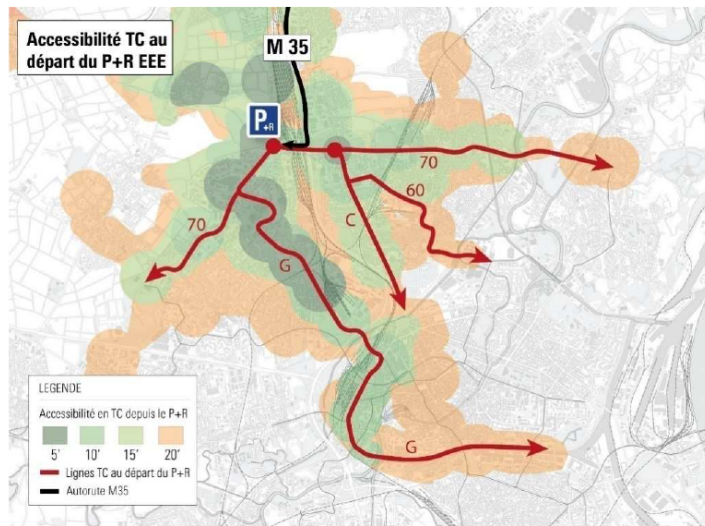
La gare centrale sera donc l'unique porte d'entrée ferroviaire de l'agglomération, ce qui explique l'intention de renforcer sa desserte. Pourtant, **le projet Tram Nord n'augmentera pas l'offre proposée par rapport à la situation actuelle : 4 lignes de tram (A, D, E, H) contre 3 aujourd'hui (A, C, D) mais au prix de la suppression de 3 lignes de bus (2, 10 et H) et le maintien de la seule ligne de BHNS G.**

En termes de capacité d'emport en période de pointe, un rapide calcul montre (voir ci-dessous) que la nouvelle ligne de tram H (cadencée aux 7-8 minutes soit 8 départs par heure soit 2400 places / heure) **ne remplacera même pas l'offre perdue par la suppression des trois lignes de bus 2, 10 et H. Loin d'un choc d'offre, il y aura en réalité une réduction d'offre sur le réseau CTS à la gare centrale, tant en volume qu'en nombre de destinations directement desservies sans correspondance !**

Situation actuelle	Départs par heure (pointe)			Places offertes		Projet Tram Nord	Départs par heure (pointe)			Places offertes	
	Sens 1	Sens 2	Sens 1+2	par véhicule	par heure		Sens 1	Sens 2	Sens 1+2	par véhicule	par heure
Tram A	8	8	16	300	4 800	Tram A	8	8	16	300	4 800
Tram C	8	0	8	300	2 400	Tram D	8	8	16	300	4 800
Tram D	8	8	16	300	4 800	Tram E	8	terminus	8	300	2 400
BHNS G	18	9	27	150	4 050	Tram H	8	terminus	8	300	2 400
Bus H	7	terminus	7	100	700	BHNS G	18	9	27	150	4 050
Bus 2	8	4	12	100	1 200						
Bus 10	7	7	14	100	1 400						
TOTAL					19 350					TOTAL	18 450

b. Articulation avec la M35

L'absence de parkings relais au nord résulte du **mauvais positionnement du terminus nord** de Bischheim. Par conséquent, les automobilistes de la M35 arrivant du nord n'auront d'autres choix que de se garer sur le P+R actuel de l'Espace européen de l'entreprise (130 places) puis d'emprunter le bus G actuel déjà aux limites de saturation (exploité toutes les 3 à 4 minutes), ou bien de poursuivre en voiture vers la place de Haguenau, la Gare ou les Halles, comme ils le font aujourd'hui, mais **sur des voiries qui seront davantage congestionnées**.



Pièce B – p. 55/116

Les usagers de l'actuelle ligne C9 se verront reportés dans une ligne de bus 26 impliquant une rupture de charge au terminus tram, ou une ligne 16 directe mais déournée sur la M35 sans disposer de voie réservée, et avec des fréquences très réduites par rapport à la situation actuelle (15 minutes en pointe contre 7 minutes aujourd'hui). **A quoi aura donc servi le tram pour ces usagers ?**

Faute d'offre alternative véritablement crédible pour engager un report modal massif, la stratégie suivie par le projet Tram Nord consiste à réduire le trafic sur les axes empruntés par le tram en obligeant des reports vers les voies rapides : M2350 vers le Wacken et place de Bordeaux, M35 vers Schiltigheim, Bischheim et Hœnheim, en ajoutant de nouveaux échangeurs, sans diminuer le trafic routier dans son ensemble. Le projet ne contribuera donc pas aux impératifs globaux de diminution de la circulation routière.

5. Utilité négative du projet

Les très mauvais résultats de l'étude socio-économique résultent de la conjonction de deux facteurs :

a. Un projet trop onéreux

4,8 km et 9 stations pour 268M€, soit 56 M€ / km, **un ratio hors norme pour un projet de tramway même avec des aménagements qualitatifs**. Aucune ville en France (hormis le T3 parisien) n'a porté de projet de tramway aussi coûteux. Cela est signe d'une très mauvaise conception du projet, d'aménagements connexes – mais liés au projet – trop fastueux et dont l'utilité au report modal (voir point suivant) laisse à désirer, voire sont sans utilité.

De plus, le tableau de ventilation des coûts d'investissements par poste CEREMA (pièce I – p 110/120) indique uniquement 6,5M€ pour le matériel roulant, ce qui ne correspondrait qu'à 2 rames neuves, et entre en contradiction avec les indications présentées dans le dossier d'avant-projet (p.252/265) où il était inscrit 44 M€ (soit 11 rames à 4 M€ l'unité).

7.2.4. Coûts du projet

7.2.4.1. Coûts d'investissement

Le tableau suivant fournit la synthèse des estimations par poste du CEREMA en valeur juillet 2023.

N° CEREMA	Poste	Valeur totale H.T. (€)
1	Etudes AVP/PRO	4 223 445 €
2	MOA, frais de MOA et AMO	16 168 891 €
3	Maîtrise d'œuvre de travaux	14 941 080 €
4	Acquisitions foncières et libérations d'emprises	5 082 000 €
5	Déviations des réseaux	22 536 929 €
6	Travaux préparatoires	16 989 338 €
7	Ouvrages d'art	19 830 132 €
8	Plateforme	4 419 251 €
9	Voie ferrée	30 382 433 €
10	Revêtement du site propre	1 655 294 €
11	Voirie et espaces publics	48 290 578 €
12	Équipements urbains	0 €
13	Signalisation routière	10 466 802 €
14	Stations	3 321 561 €
15	Alimentation en énergie de traction	12 810 830 €
16	Courants faibles	4 604 158 €
17	Site de Maintenance et Remisage (SMR)	45 760 913 €
18	Matériel roulant	6 541 365 €
	TOTAL	268 025 000 €

Figure 124 : Tableau d'estimation financière de l'opération

7.2.4.2. Plan de financement prévisionnel

Le plan de financement de l'investissement se répartit selon les principes suivants :

Financement	Valeur
Collectivités (métropole + communes)	118 198 459 €
Subventions	24 720 000 €
Emprunt (part CTS)	125 106 541 €
Total	268 025 000 €

Figure 125 : Plan de financement de l'opération (source : EMS)

18 PROJET

ESTIMATION FINANCIÈRE ET ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE DU

18.1. BASE DE L'ÉVALUATION

La base de l'évaluation est l'AVP VF dont le périmètre est défini dans la note de chiffrage EAN-GEN-MOE-00-000-AVP-NOT-01&B.

18.2. TABLEAU RÉCAPITULATIF DU COÛT PRÉVISIONNEL

n°	Poste	Coût d'investissement HT€ (juillet 2023)
1 - Acquisitions foncières		5 082 000 €
2 - Construction de la ligne (avec ingénierie)		198 561 000 €
	Coût de construction	183 722 000 €
	- Déviation des réseaux de services publics (GO 1)	22 803 000 €
	- Ouvrages d'art (GO 2)	10 830 000 €
	- Voie et plateforme tram (GO 8)	34 802 000 €
	- Voirie, plates d'échanges "bus/tram", espaces, sites propres bus, aires de parking, aménagements, plan de circulation, aménagements urbains (GO 3)	67 322 000 €
	- Stations tram (GO 4)	3 322 000 €
	- Voie et plateforme tram (GO 5, 7, 8, 9)	28 410 000 €
	- Equipement de maintenance/aire tram (GO 10)	1 701 000 €
	- Opération complémentaire GO12	5 772 000 €
	Ingénierie sur infrastructure et équipements et mission de contrôle	14 839 000 €
3 - Matériel roulant (11 rames)		44 000 000 €
4 - Maîtrise d'ouvrage projet		7 110 000 €
5 - Provisions pour interventions complémentaires		13 267 000 €
	Buies d'Avant-Projet, Dossier d'Enquête Publique, Etudes Projets	4 223 445 €
	Provision pour sondages et reconnaissances	
	Provisions pour mesures compensatoires au titre de la loi de protection de la faune et du milieu naturel, dite loi sur l'eau	508 000 €
	Provision pour mesures compensatoires au titre du bruit	
	Provisions pour préjudices économiques	8 131 000 €
	Communication - concertation	405 000 €
	Indemnités accessoires	- €
	Total HT	268 025 000 €

Tableau extrait du dossier d'enquête publique, pièce i – p. 110/120 (à gauche) et d'un extrait du document d'études d'avant-projet (à droite).

Dès lors, comment croire aux prévisions budgétaires et financières du tram nord ? Tout laisse à penser que l'enveloppe de 268M€ n'a certes jamais officiellement évolué depuis décembre 2023 mais que l'Eurométropole manœuvre les estimations des différentes opérations à l'intérieur de ces 268M€. Dans l'une 44M€ pour les rames de tram, dans l'autre 6M€. Mais toujours 268M€ en total. Comment l'expliquer ?

Par ailleurs si l'on compare ces deux tableaux déjà différents avec le 3^{ème} tableau « d'appréciation sommaire des dépenses » à notre disposition (pièce f du dossier), nous constatons de nouveau des incohérences qui questionnent la sincérité des chiffres présentés :

Date de valeur: juillet 2023	Coût total (€ HT)
Coûts prévisionnels des prestations intellectuelles	26 582 000
- dont études de maîtrise d'œuvre AVP	4 223 000
- dont ingénierie sur infrastructure et équipements et missions de contrôle	14 839 000
- dont coûts prévisionnels de Maîtrise d'ouvrage déléguée à la CTS	7 115 000
- dont coûts prévisionnels de Communication, concertation	405 000
Coût prévisionnel des travaux de déviations de réseaux	18 503 000
- dont eau potable	10 321 000
- dont assainissement	5 162 000
- dont protection des arbres	791 000
- dont éclairage public	2 229 000
Coûts prévisionnels des travaux en matière d'archéologie	4 000 000
Coûts prévisionnels des travaux d'Ouvrages d'art	19 830 000
Coûts prévisionnels des travaux d'aménagements de surface	67 322 000
- dont voiries	52 209 000
- dont espaces verts	4 778 000
- dont gestion des barrières et frais divers	10 335 000
Coûts prévisionnels des travaux de réalisation des stations	3 322 000
Coûts prévisionnels des travaux de réalisation des locaux techniques	28 410 000
Coûts prévisionnels des travaux de réalisation Ligne aérienne de contact	
Coûts prévisionnels des systèmes d'alimentation en énergie	
Coûts prévisionnels de fourniture des Systèmes d'exploitation	
- dont signalisation dynamique aux carrefours	
Coûts prévisionnels des travaux de voie et plateforme tramway	34 802 000
Coûts prévisionnels des équipements de maintenance embarqués tramway	1 761 000
Coûts prévisionnels des opérations complémentaires	5 772 000
Coûts prévisionnels du nouveau matériel roulant	44 000 000
Coûts prévisionnels des acquisitions foncières et éventuelles indemnités	5 082 000
Provisions pour sondages et reconnaissances, mesures compensatoires	508 000
Provision pour préjudices économiques	8 131 000
TOTAL GENERAL	268 025 000

Pièce f – p. 3/4

Il est ainsi question dans cette *pièce f* d'un coût prévisionnel des travaux de déviations de réseau de 18M€ là où il est évalué à 22M€ dans ce même dossier d'enquête publique en *pièce i* !

De la même manière, la *pièce i* fait état d'un coût prévisionnel de 4M€ pour la plateforme tramway alors même que la *pièce f* estime le coût de cette même plateforme à 34M€ soit 8 fois plus !!!

Comment peut-on raisonnablement juger que ces estimations sont sincères ? Il s'agit de deux mêmes tableaux dans un même dossier d'enquête publique et dont les estimations budgétaires et financières sont totalement différentes.

Il est également question dans la *pièce i* d'un site de Maintenance et de Remisage pour 45M€, jamais évoqué dans la *pièce f* d'appréciation sommaire des dépenses. Quel est donc ce site qui représente tout de même 17% du coût global du projet de 268€ et qui n'est jamais étayé ?

Et au-delà des coûts d'investissement, les charges d'exploitation seront elles-aussi excessives ce qui aura pour effet de **grever structurellement et durablement l'équilibre économique du réseau CTS et donc de pénaliser les moyens financiers de la collectivité dans son ensemble.**

b. Un projet bien plus cher que le coût annoncé

Au-delà des différents tableaux chiffrés incohérents présentés par l'Eurométropole dans la délibération du 20 décembre 2023 et dans le cadre de l'enquête publique, de nombreuses opérations ont été écartées et/ou dissimulées pour réduire artificiellement le coût du projet et sauver ses déjà médiocres perspectives de rentabilité

i. La non-prise en compte du coût du renouvellement du matériel roulant de tram sur 120 ans

Parmi ces oublis, la question des rames de tram : prenons l'hypothèse selon laquelle le coût d'achat de ces nouvelles rames coûte 44M€, comme annoncé par l'Eurométropole lors des réunions d'enquête publique et dans la presse. Étant donné que le Taux de Rentabilité Interne est calculé sur 120 ans, il convient, en toute logique, d'évaluer le coût du matériel roulant sur cette même période de 120 ans. Sachant que la durée moyenne d'exploitation d'une rame de tram est de 30 à 40 ans, il est indispensable dans cette modélisation financière d'ajouter le renouvellement à deux reprises minimum de ce matériel roulant.

Ainsi, en prenant en considération le TRI de 120 ans, l'achat de matériel roulant doit être de 44M x 3 (en estimant la durée de vie des rames à 40 ans, hypothèse très optimiste) soit 132M€, et ce, sans tenir compte de l'inflation ! Il manque donc de ce point de vue 88M€ dans les estimations financières de ce projet.

Cette question ne s'est pas posée sur les précédentes extensions du réseau car les périodes de calcul du TRI n'excédaient pas ou de très peu la durée de vie du matériel roulant.

ii. Un périmètre d'étude amputé pour baisser le coût du projet

Le périmètre du Tram nord et son enquête publique devraient pour être sincères intégrer pleinement le hub des Halles et l'arrière gare qui sont des opérations constitutives à part entière de ce projet. Pour preuve, les documents suivants établissent ce périmètre :

- Le Cahier des Clauses Techniques Particulières (CCTP) relative au projet tram nord
- Le périmètre du volet naturel d'étude d'impact de l'expertise écologique Tram Nord (Pièce H2-3-3 du dossier d'enquête publique)
- La communication même de l'Eurométropole qui admet que ce sont des projets connexes (<https://www.strasbourg.eu/-/webmag-investissement-tram-nord-2023>)

En procédant à l'éviction du secteur des Halles et de l'arrière-gare du périmètre du projet tram nord, le coût du projet est ainsi considérablement réduit. Le projet hub des Halles d'un coût estimé à 12M€ doit donc pleinement être intégré au coût du projet Tram nord. De même, le coût de l'arrière-gare dont nous ne disposons en revanche pas d'estimations mais facilement estimable à plusieurs dizaines de millions d'euros, doit aussi être intégré. Cette manœuvre fautive et invalide complétement la présente enquête publique.

iii. 268M€, une enveloppe budgétaire fixe avec un nombre d'opérations variables comprise dedans ? Une opacité qui ne permet pas une information transparente et sincère

Initialement de 120M€, puis de 140M€ avant de se chiffrer dorénavant à 268M€ depuis le vote de la délibération du 20 décembre 2023, ce montant comprend un nombre et une répartition d'opérations floues pour lesquelles nous n'avons jamais eu le détail nous permettant de juger de la sincérité des estimations présentées.

Le tableau « d'estimation sommaire des dépenses » présenté dans le cadre de la délibération de décembre et de l'enquête publique ne permet pas une appréhension claire, détaillée et complète du coût des opérations ce qui permet à l'Eurométropole d'affirmer sans limite que toutes les opérations que l'on mentionne et qui apparaissent au cours du temps, sont comprises dans l'enveloppe de 268M€, y compris des opérations nouvellement identifiées, sans jamais avoir à le démontrer et sans que nous puissions vérifier la véracité des propos avancés.

Depuis décembre 2023, nous demandons avec insistance à l'Eurométropole transmission du dossier d'avant-projet complet du projet Tram nord et du projet « hub des Halles », connexe au projet tram nord et d'un coup évincé du périmètre du projet. Vous trouverez en annexe copie des courriers demandant ces études. Depuis près d'un an, l'Eurométropole nous refuse l'accès à ces documents pourtant essentiels car permettant de prendre connaissance en particulier de l'ensemble des analyses socio-économiques et des estimations des coûts de chacune des opérations. Qu'a donc l'Eurométropole à se reprocher et à cacher pour ne pas transmettre au élus, associations et citoyens des études sur un projet si structurant et déterminant ?

Cette opacité nous interroge. Est-ce que le coût de la Connexion à la M35 est bien considéré ? Celui de la restructuration du Pont Saint-Charles qui est apparu nécessaire bien tardivement ? Le coût du réaménagement de la route de Bischwiller et de la rue de la Patrie ? Le coût du parking Vélo Gare ?

L'opacité qui règne autour des dépenses par opérations renforce le constat d'insincérité budgétaire. Une enquête publique autour d'un tel projet ne peut se dérouler sur l'unique base de déclarations du maître d'ouvrage, sans preuve et démonstration sur pièce. Il n'est pas non plus imaginable que l'Eurométropole ne dispose pas des estimations budgétaires du projet par opération. Ce refus de communication rend donc aussi caduque la sincérité de la présente enquête publique, d'autant plus que, comme nous l'avons démontré précédemment, les différents tableaux sommaires des dépenses ne sont pas cohérents entre eux, laissant croire au mieux à des erreurs manifestes, et au pire à des manipulations.

Enfin, la question de la prise en considération de l'inflation nous interroge dans la mesure où l'estimation sommaire des dépenses est daté de juillet 2023 alors que la valeur arrêté devrait être celle de décembre 2023, date du vote de la délibération qui arrête le projet et demande l'ouverture de l'enquête publique. L'inflation observée entre juillet et décembre 2023 particulièrement forte aurait dû conduire à une réévaluation du projet de plusieurs millions d'euros.

c. La rentabilité du projet en question

De la même manière, le taux de rentabilité interne (TRI) ne nous a jamais été présenté lors du vote de des délibérations de décembre 2023. Les élus des Conseils municipaux et de l'Eurométropole se sont donc prononcés à l'aveugle sur ce projet Tram nord sans disposer des analyses socio-économiques du projet, pourtant indispensables pour voter en pleine connaissance de cause. Cette manière de faire est INÉDITE dans l'histoire du développement du réseau de tramway à Strasbourg : un vote à l'aveugle sur l'engagement de 268M€. L'opacité sur ce dossier s'est poursuivie sur tous les fronts.

Le TRI est apparu dans le dossier d'enquête publique pour la première fois. Qu'elle ne fût pas notre étonnement lorsque nous avons constaté que ce TRI était présenté à 4,99% **sur une durée de 120 ANS !** Depuis 30 ans de développement du réseau de tramway, jamais l'Eurométropole n'a présenté un TRI sur une durée de plus de 50 ans et cela va de soi : la durée de vie d'une telle infrastructure ne peut dépasser 50 ans et encore moins approcher les 120 ans. Dès lors, comment présenter un projet de tram dont la base de calcul de la rentabilité est de 120 ans ? Comment l'Eurométropole est-elle en capacité d'affirmer que ce tram sera toujours en service en 2147 ?

Même en poussant ce TRI sur 120 ans, l'Eurométropole propose quand même le TRI le plus faible de l'histoire de l'agglomération à 4,99%.

De plus, les hypothèses de rentabilité du projet, même étendues sur 120 ans, paraissent irréalistes à bien des égards. En effet, il faudrait pour cela un taux de croissance du PIB de 1,5% par an sur chacune des 120 années d'exercice, sans quoi, la rentabilité du projet serait négative et largement déficitaire !

Taux de croissance du PIB	VAN-SE	TRI
1,00%	-12,41 M€	4,32%
1,50%	37,72 M€	4,99%
2,00%	94,70 M€	5,61%

Figure 140 : Analyse de sensibilité sur la croissance du PIB annuelle

Ainsi, une croissance de l'économie inférieure à la croissance tendancielle conduirait à une VAN-SE négative, tandis qu'une croissance plus optimiste conduirait à une VAN-SE nettement meilleur.

Pièce i – p. 115/120

Par ailleurs, avec une VAN stressée négative, largement éloignée de la VAN-SE tendancielle, le projet est qualifié de « **vulnérable aux risques systémiques** » (pièce i – p. 114/120). Là aussi, cette VAN stressée négative n'a jamais été aussi faible et aussi vulnérable aux risques pour un tel projet de tramway et aurait dû alerter la maître d'œuvre. Comment dans ce cas pouvoir qualifier ce projet d'utilité publique avec des indicateurs si médiocres ?

d. Un projet peu efficace

Si l'on met à part les usagers actuels des bus qui seront reportés vers le tram nord, seuls 27 000 déplacements / jour en plus sont attendus sur le réseau de transports en commun (pièce G – p.34/37) du fait du projet.

Cela entraînera un report modal bien trop faible du fait d'une offre qui se limite à remplacer les bus (avec une desserte moins qualitative) et à complexifier le réseau tram plutôt que de le simplifier, de le mailler et de le structurer pour pouvoir véritablement accueillir plus de flux et de manière plus confortable.

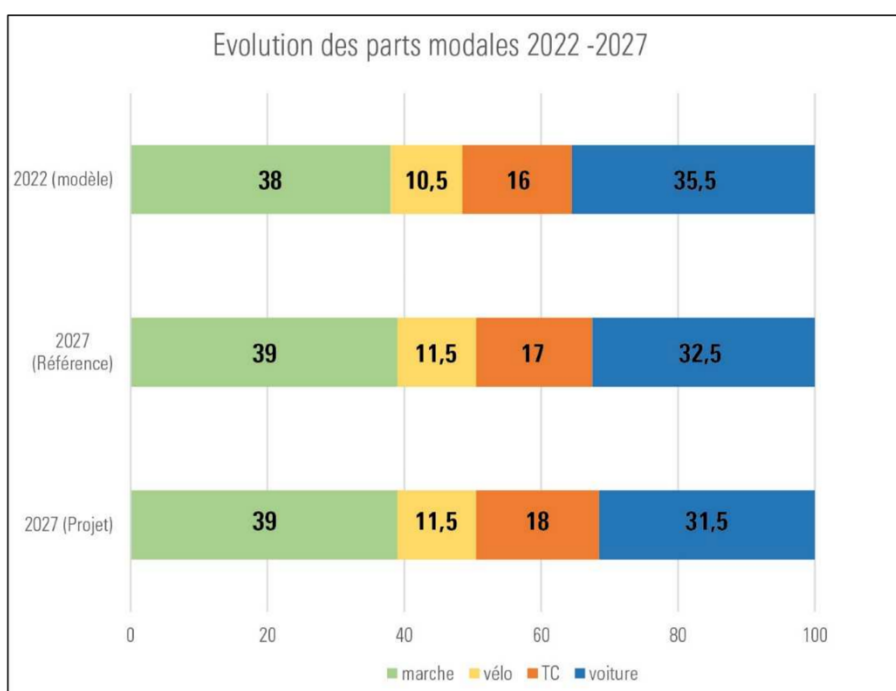


Figure 207 : Évolution des parts modales associée au projet tramway (2022-2027)

Pièce H 2/2 – p. 314

Ce **report modal très faible** se lit dans la figure 207 de la pièce G 2/2 du dossier d'enquête publique ci-présenté qui établit un gain de **+1 point pour les transports en commun** et **-1 point pour les automobiles** pour un projet à 268M€ à minima (cf. chapitre budgétaire de la contribution) ce qui est extrêmement faible au regard des sommes engagées. Pourtant, les évolutions de parts modales entre

2022 et 2027 sans le projet tram nord, prenant donc en considération la mise en service du tram ouest et du Bus G font état d'une réelle progression des mobilités décarbonnées (+1 pour la marche, +1 pour le vélo, +1 pour les transports en commun et -3 points pour la voiture). Le projet tram nord, bien plus cher, est lui beaucoup moins efficace en matière d'évolution des parts modales alors même que c'est l'un des arguments principaux avancés par l'Eurométropole pour défendre ce projet indéfendable.

6. La modification du périmètre du projet Tram nord rend caduque l'enquête publique

La modification du périmètre d'étude du projet Tram nord, intervenue fin 2023, vraisemblablement dans le but de réduire le coût budgétaire et financier du projet, est un motif d'irrégularité de la procédure et en particulier de la procédure d'enquête publique.

En effet, les projets « hub des Halles » et « arrière-gare » sont considérés depuis l'origine de ce projet comme des opérations constitutives à part entière du projet Tram nord. Le Cahier des Clauses Techniques Particulière (CCTP) relative au projet Tram nord définit même ces deux opérations comme des opérations connexes au même titre que la création du parc de Haguenau, de la requalification de la route de Bischwiller ou du parking de la rue de l'Église rouge. Ces deux opérations « hub des halles » et « arrière-gare » constituent d'ailleurs des TRANCHES FERMES (et non pas optionnelles) dans la procédure de passation du marché de maîtrise d'œuvre, démontrant de leur pleine intégration au projet Tram nord :

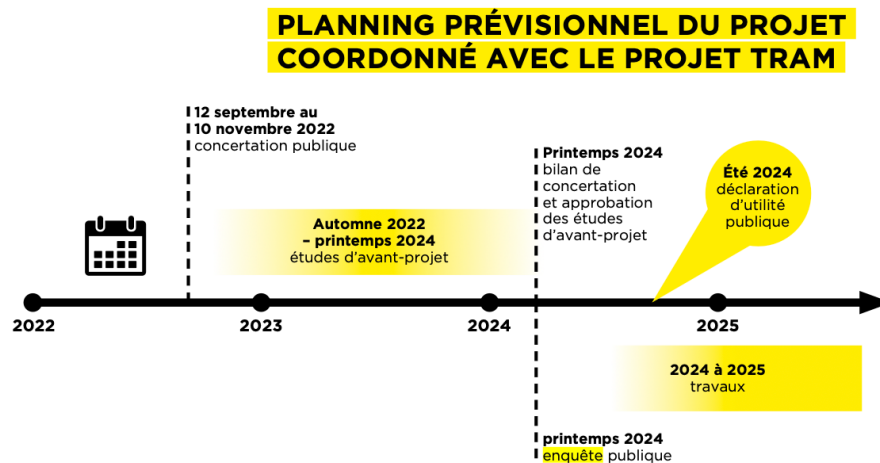
Plus précisément, le marché de maîtrise d'œuvre, visant à concevoir et faire réaliser le projet sera décomposé en plusieurs tranches ferme et optionnelles permettant de distinguer les étapes d'élaboration et de réalisation. Conformément au mécanisme prévu par l'article R 2113-4 du code de la commande publique, le marché de maîtrise d'œuvre sera décomposé comme suit :

- **Tranche ferme 1 (TF):**
 - Analyse des enseignements de la première phase de concertation préalable, définition précise du programme conformément aux orientations issues du bilan de cette phase de concertation.
 - Accompagnement de l'EMS dans une phase de concertation complémentaire, analyse des enseignements et enrichissement du programme d'aménagement sur certains secteurs du projet.
 - Missions d'avant-projet et préparation des dossiers nécessaires aux autorisations administratives du projet, relatives à la réalisation du projet de développement du réseau du tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim. Ces études intégreront également les opérations connexes au projet du développement du tramway, de sorte à proposer une vision d'ensemble du projet à savoir :
 - la création d'un parc urbain place de Haguenau
 - la requalification de la route de Bischwiller;
 - l'amélioration des connexions avec la M 35 ;
 - la réalisation d'un parking public de proximité dans le secteur de rue de l'Église Rouge/ rue Jacques Kablé ;
 - la réalisation d'un éventuel P+R en ouvrage au terminus Tram Nord, si l'opportunité et la faisabilité en est vérifiée ;
 - l'aménagement du hub multimodal de Strasbourg comprenant le secteur Halles et le secteur de l'arrière gare.
- Tranche optionnelle 1 (TO01) : missions post avant-projet et accompagnement des phases de travaux du projet de tramway sans ses opérations connexes;
- Tranche optionnelle 2 (TO02) : missions post avant-projet et accompagnement des phases de travaux pour la création d'un parc urbain Place de Haguenau ;

Ce même CCTP précise en sa page 75 :

- « L'aménagement du réseau tramway entre la place de Haguenau et la gare centrale, en passant par la rue de Wissembourg et le boulevard du Président Wilson, **implique** également la réorganisation du réseau de transport en commun routier et le réaménagement de du secteur des Halles. »
- « Se pose aujourd'hui la problématique de l'accueil des cars du réseau express métropolitain, organisé actuellement dans le secteur dit « Les Halles », aussi bien en phase chantier du développement du tramway qu'à terme. »

Par ailleurs, le secteur des Halles a fait l'objet d'une concertation publique réglementaire du 12 septembre au 10 novembre 2022 dont la **plaquette réglementaire annonçait l'enquête publique au printemps 2024** et la déclaration d'utilité publique à l'été 2024 selon le même calendrier prévisionnel que celui du projet de Tram nord. A n'en point douter, le secteur des Halles devait donc faire partie du périmètre d'étude de l'enquête publique relative au projet Tram nord et en a depuis été extrait sans aucune explication valable et entendable.



Extrait de la plaquette de concertation publique réglementaire du 12 septembre au 10 novembre 2022 relative à la transformation du secteur des Halles (joint en annexe)

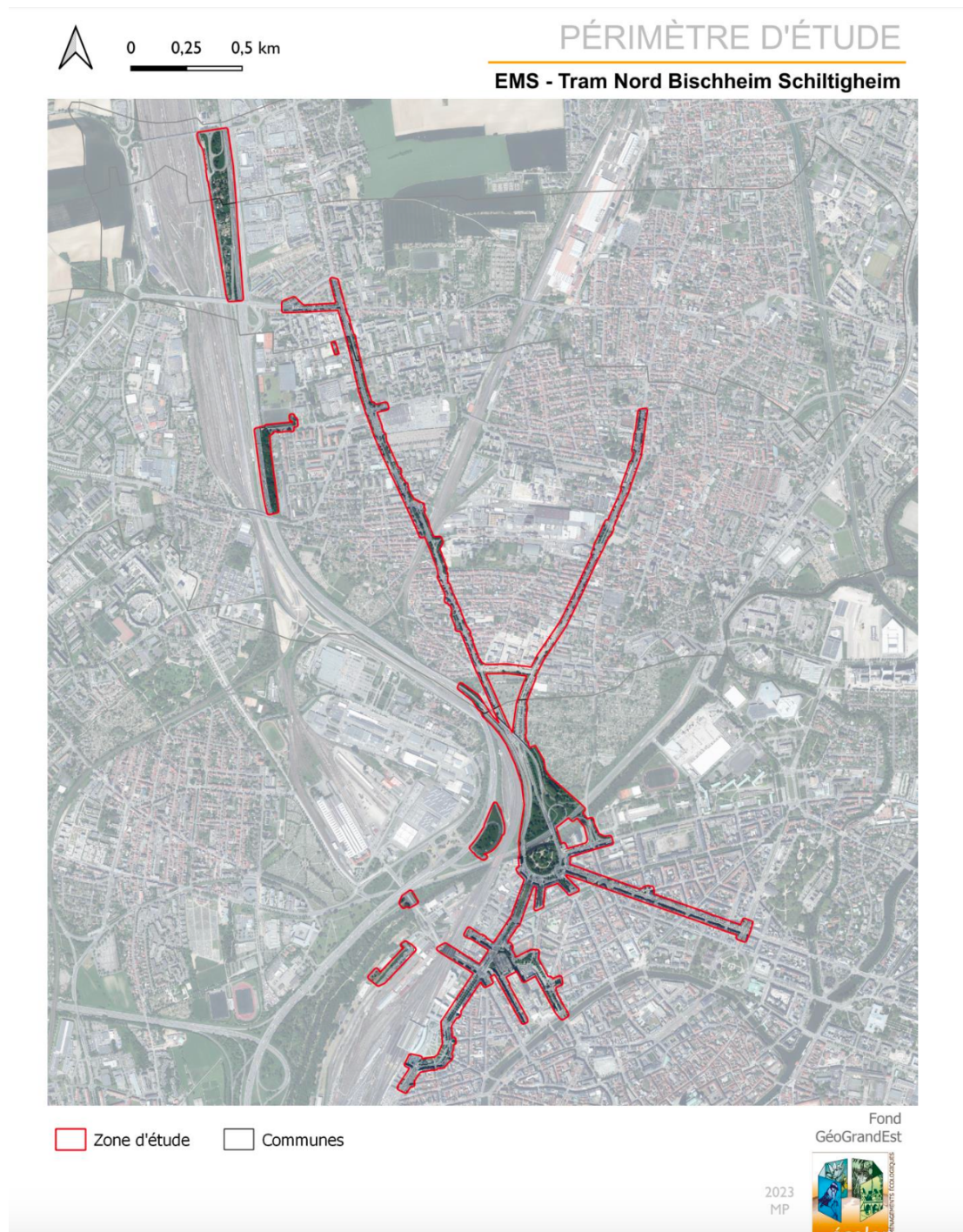
En mars 2023, l'Eurométropole qualifiait d'ailleurs encore ces deux opérations comme des opérations connexes au Tram nord et en en faisant donc pleinement parti :

L'Etat va contribuer au chantier : une subvention de 23M€ est acquise, et peut-être davantage dans le cadre du contrat triennal "Strasbourg capitale européenne" puisque le tram nord permettra une liaison directe en moins de 15 minutes entre la gare et le Parlement. La Région participera pour sa part à hauteur de 40% aux opérations connexes dans les secteurs de la gare et de la gare routière des Halles.

(Communication du 15 mars 2023 de l'Eurométropole : <https://www.strasbourg.eu/-/webmag-investissement-tram-nord-2023>).

« La Région participera pour sa part à hauteur de 40% aux opérations connexes dans les secteurs de la gare et de la gare routière des Halles. » Ce projet était d'ailleurs encore évalué à 140M€ comme en témoigne cet article et il ne s'avérait donc pas encore nécessaire de bricoler le périmètre du projet pour en faire baisser le coût.

C'est pour cette raison même que le périmètre du volet naturel d'étude d'impact de l'expertise écologique Tram Nord (*Pièce H2-3-3 du dossier d'enquête publique*) englobe... le secteur des Halles et de l'arrière-gare dans ses 299 pages d'étude et l'ensemble de ses plans !



Pièce h2-3-3 du dossier d'enquête publique / p. 15 et suivantes

Ce périmètre d'étude du volet naturel du projet Tram nord réalisé par le bureau d'étude ECOLOR est d'ailleurs daté du 1^{er} juillet 2024 alors même qu'en Conseil municipal et de métropole de décembre 2023, les élus de la majorité affirmaient que le secteur des Halles et de l'arrière-gare ne faisaient pas parti du périmètre d'étude du projet Tram nord.

Ce rapport achevé il y a tout juste 3 mois, prouve, encore une fois, la dissimulation et l'éviction fautive d'une partie du périmètre constitutif du projet de Tram nord.

Dès lors qu'une partie des coûts considérables et significatifs du projet sont volontairement amputés et dissimulés, que le public ne peut se prononcer sur une partie des opérations et que les riverains, usagers et professionnels de ces secteurs ne peuvent s'exprimer dans le cadre de l'enquête publique sur les impacts du tram nord sur ces secteurs, comment peut-on considérer cette enquête publique comme sincère et régulière ?

Le périmètre d'étude de l'enquête publique étant caduc et faussé, c'est toute l'enquête publique qui est entachée d'irrégularité. Il convient donc, en tout état de cause, de réaliser, à minima, une nouvelle enquête publique intégrant l'intégralité du périmètre du projet avec la réévaluation sincère de son périmètre budgétaire en conséquence.

7. Une procédure de concertation et d'enquête publique insincère sur ce dossier Tram nord

Au-delà des modifications de périmètre du projet, l'Eurométropole multiplie dans son projet les incohérences et modifications substantielles, contribuant à la confusion et à l'incompréhension autour de ce projet. Raisons pour lesquelles, les habitants n'ont pas pu se prononcer en pleine connaissance de cause sur de nombreux éléments déterminants.

a. Quelle avenue des Vosges avec le projet Tram nord ? Le flou du dossier d'enquête publique

Sur les images de l'avenue des Vosges post-tram nord présentées jusqu'à présent au public, sont prévues des terrasses le long des voies du tram :



UNE « AVENUE PARC » ENTRE LES BERGES DE L'ILL ET LE PARC DE HAGUENAU

Pièce H1 2/2 – p. 359/469

Or, dans le dossier d'enquête publique (pièce H1-2/2, page 301) sont introduites les « noues », des fossés d'infiltration tout le long de la plateforme du tram. Ces espaces en pente ne peuvent accueillir de terrasse ou permettre la traversée des piétons. **Ces images de synthèse sont donc mensongères et l'avenue des Vosges ne pourra accueillir de terrasse** comme cela a été promis aux habitants.

➤ *Secteur Avenue des Vosges*

L'emprise est importante et la composition du profil permet d'envisager une diversification des modes d'infiltration. Pour la section courante, il est envisagé le fonctionnement suivant :

- Massif d'infiltration sous la plateforme : le trafic est très faible, limité à la desserte locale et aux services, les sections en mixité relativement réduites
- Noues/dépressions au niveau des espaces verts, entre la plateforme et les arbres avec tranchée drainante en liaison directe avec le massif d'infiltration sous plateforme
- Revêtement poreux au niveau des stationnements sans structure réservoir dessous

AVENUE DES VOSGES

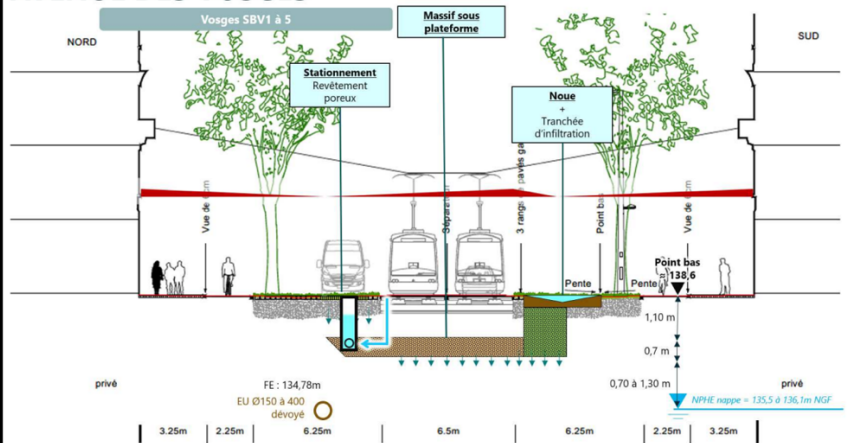


Figure 200 : COUPE TYPE ASSAINISSEMENT AVENUE DES VOSGES (Source : GETAS AVP)

Pièce H1-2/2, p.301/469

Ce plan de coupe présentant les noues devant se réaliser sur toute la longueur de l'avenue des Vosges entre aussi en contradiction totale avec les images de projection diffusées par l'Eurométropole dans ses différentes présentations qui affichent deux rangées de stationnement / dépose le long des rails de tram :



- b. Des modifications substantielles entre le projet présenté au public depuis 2021 et celui du dossier d'enquête publique

VARIANTE C1 Gare-République par l'avenue des Vosges

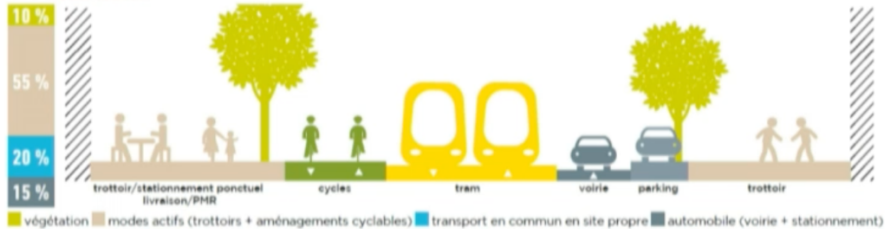
AVENUE DES VOSGES

▼ AMÉNAGEMENTS POUVANT ÊTRE RÉALISÉS

▼ SOLUTION 1



▼▼ SOLUTION 2



Réunion de présentation du projet Tram nord du 22/09/2021

(<https://www.creacast.com/play.php?su=strasbourg-210922>)

Dans l'hypothèse du scénario C1 présenté au public dans le cadre de la concertation publique, les 2 variantes possibles du projet présentaient un maintien de la circulation automobile sur toute la longueur de l'avenue des Vosges et la réalisation d'un tramway en site propre également sur toute la longueur de l'avenue des Vosges. Il n'a jamais été question de site mixte et de suppression de la circulation automobile sur cet axe.

Dès lors, comment croire à la sincérité de la démarche de consultation du public ?

c. Le non-respect du bilan de concertation sur les tracés

Un projet rejeté clairement par les citoyens dans le cadre d'une concertation préalable peut-il être considéré d'utilité publique ? Ce déni démocratique originel nous permet d'en douter.

Avis des participants sur les variantes C1, C2 et C3: 543 expressions*

	Favorable	Défavorable	Ne se prononce pas
C1	18%	20%	0,3%
C2	22%	13%	0,2%
C3	7%	17%	0,3%

*Un participant peut avoir émis un ou plusieurs avis favorables ou défavorables à une variante. % d'avis exprimés en faveur d'une ou plusieurs variantes concernant le secteur centre.

Extrait de la plaquette du bilan de la concertation réglementaire du 15 juin au 30 septembre 2021

Les résultats de la concertation font état d'un rejet sans appel de l'option « C1 » par l'avenue des Vosges et d'une adhésion claire au tracé « C2 » par les citoyens. Pourtant l'Eurométropole fait le choix d'évacuer la solution C2 pour retenir le tracé C1.

d. La combinaison C1+N1 est la moins performante de toutes : quelle est l'utilité publique d'une combinaison non performante quand d'autres ont démontrées être meilleures ?

Des cabinets ont réalisé des simulations de différentes combinaisons envisageables avec les variantes N et C. Les résultats du cabinet PTV qui a réalisé ces combinaisons démontre que le scénario C1+N1 est le moins performant de tous. Soucieuse de répondre à des enjeux de performance et d'efficacité, l'Eurométropole aurait donc dû évacuer cette combinaison.

Les résultats de cette étude de performance ont d'ailleurs été soulevés par une prise de parole lors de la réunion de l'enquête publique organisée à Schiltigheim le 9 octobre dernier en présence de la commission d'enquête. La question était de comprendre pourquoi le scénario le moins performant avait été retenu. Force est de constater que l'Eurométropole n'a jamais répondu à cette question en invoquant seulement « *d'autres critères* » dans les arbitrages mais sans jamais préciser lesquels malgré l'insistance du public.

L'opacité autour du choix de cette combinaison C1+N1 n'est pas acceptable. Comment les élus ont-ils pu choisir le tracé le moins performant tout en refusant de l'expliquer et de justifier leur choix ? Quelle est l'utilité publique d'une combinaison de tracés médiocres et dont l'inefficacité a été démontrée ?

e. Une insincérité disqualifiante dans la procédure de mise en comptabilité du PLUi de l'Eurométropole préalable au projet de Tram nord

Du 2 au 19 janvier 2024 s'est déroulée la concertation préalable en vue de la mise en compatibilité du PLUi relative au projet d'extension du réseau de tramway vers le Nord de Strasbourg. Par la délibération n°16 du Conseil de l'Eurométropole du 9 février 2024, les élus ont été amenés à se prononcer sur le bilan de cette concertation.

La délibération évoque : « *des avis contrastés concernant les modifications de la hiérarchisation du réseau viaire proposées* » (page 279/892 du recueil de délibérations). Or, pour la première fois, les élus ne disposent pas d'une comptabilisation des expressions du public selon qu'ils se sont exprimés en faveur ou défaveur de cette modification ni d'aucun autre indicateur quantitatif.

Refusant cette absence totale de transparence, avec Catherine Trautmann et des collaborateurs de groupes d'élus de la Ville et de l'Eurométropole, nous avons procédé à la consultation intégrale des contributions et avons constaté les résultats suivants (cf. Procès-verbal en annexe) :

- 32 avis favorables représentant 32 citoyens signataires
- 622 avis défavorables représentant 1244 citoyens signataires
- 3 avis neutres représentant 3 citoyens signataires

Loin de constituer des avis contrastés, les avis exprimés sont à plus de 90% contre la mise en comptabilité du PLUi préalable au projet Tram nord.

Le public s'est en particulier largement exprimé en défaveur de la déclassification de l'avenue des Vosges qui est passée d'une voie structurante d'agglomération en une voie de desserte suite à cette modification de PLUi ce qui permet aujourd'hui sa quasi-piétonisation sans l'assumer. Nous savons d'ailleurs que le plan de circulation complet non dissimulé au public évoque bien un « espace sous

contrôle d'accès » à l'inverse de ce qu'affirme le maître d'ouvrage dans la presse et sa communication institutionnelle.

Dès lors que le bilan d'une concertation établit le rejet à plus de 90% de son objet, comment justifier de l'intérêt général de la modification proposée ? A l'incohérence s'ajoute un déni démocratique supplémentaire.

f. Une modification du PLUi dans l'enquête publique, différente de la concertation préalable réglementaire

Du 2 au 19 janvier 2024 se tenait la concertation relative à la mise en compatibilité du PLUi pour la réalisation du projet Tram nord. Cette modification portait sur la liste de voies suivantes :

Nom	Type dans la hiérarchisation du réseau viaire – avant MEC	Type dans la hiérarchisation du réseau viaire – après MEC
M35	Hyperstructurant	Hyperstructurant
M2350	Hyperstructurant	Hyperstructurant et Structurant d'agglomération
Place de Haguenau	Structurant d'agglomération	Structurant d'agglomération
Avenue des Vosges	Structurant d'agglomération	Voie de desserte jusqu'à l'avenue de la Paix
Rue de Wissembourg	Structurant d'agglomération	Structurant d'agglomération
Rue de Bischwiller	Axe de distribution	Structurant d'agglomération
Bd Poincaré	Structurant d'agglomération	Axe de distribution
Bd Clemenceau	Axe de distribution	Axe de distribution
Rue Fritz Kieffer	Desserte	Axe de distribution
Rue Alice Mosnier	Desserte	Axe de distribution
Rue de l'Église Rouge	Structurant d'agglomération	Axe de distribution
Bd Wilson	Structurant d'agglomération	Axe de distribution jusqu'à la rue Georges Wodli
Rue du Rempart	Structurant d'agglomération	Axe de distribution
Début de la rue Jacques Kablé et carrefour Église Rouge	Structurant d'agglomération	Desserte
Rue Jacques Kablé depuis Eglise Rouge jusqu'à Avenue de la Paix	Axe de distribution	Axe de distribution
Route de Bischwiller Sud	Axe de distribution	voie de desserte
Avenue de Périgueux	Structurant d'agglomération	Structurant d'agglomération
Route de Bischwiller depuis le cimetière jusqu'à la rue Périgueux	Axe de distribution	Desserte entre la rue Helene Schweitzer et la rue Saint Charles puis Axe de distribution
Route du général de Gaulle jusqu'à l'avenue de Périgueux	Axe de distribution	Axe de distribution
Rue Saint Charles	Axe de distribution	Axe de distribution
Avenue de la 2eme Division Blindée	Desserte	Axe de distribution
Rue de Niederhausbergen	Structurant d'agglomération	Voie de desserte
Nouvelle bretelle de sortie depuis la M35 vers l'avenue de la 2eme Division Blindée	/	Axe de distribution
Nouvelle bretelle d'entrée sur la M35 au niveau de l'échangeur de Hoenheim	/	Structurant d'agglomération

Liste de la modification du réseau viaire soumise à concertation publique en janvier 2023 (cf. dossier d'enquête publique)

Pourtant, dans la pièce K du dossier d'enquête publique, on constate que d'autres modifications de la hiérarchisation du réseau viaire sont introduites alors même qu'elles n'ont pas fait partie de la

concertation du mois de janvier. A titre d'exemple (voir tableau ci-dessous), les boulevards de Metz et de Nancy apparaissent dorénavant comme des voies de desserte alors même qu'ils constituaient des axes structurant d'agglomération. Sur la base de quelles concertation et délibération se fonde cette modification substantielle de la hiérarchisation du réseau viaire ?

Nom	Communes	Type dans la hiérarchisation du réseau viaire – avant MEC	Type dans la hiérarchisation du réseau viaire – après MEC
Boulevard Président Wilson entre la rue de Wissembourg et la rue Georges Wodli	Strasbourg	Structurant d'agglomération	Axe de distribution
Boulevard Président Wilson entre rue Wodli et place de la Gare	Strasbourg	Structurant d'agglomération	Voie de desserte
Place de la gare	Strasbourg	Structurant d'agglomération	Voie de desserte
Boulevard de Metz	Strasbourg	Structurant d'agglomération	Voie de desserte
Boulevard de Nancy	Strasbourg	Structurant d'agglomération	Voie de desserte
Rue du Rempart	Strasbourg	Structurant d'agglomération	Axe de distribution
Rue Jacques Kablé entre place de Haguenau et la rue de l'Eglise Rouge	Strasbourg	Structurant d'agglomération	Voie de desserte

Extrait du tableau indiquant les modifications de la hiérarchisation du réseau viaire (Pièce K – p. 51/67 du dossier d'enquête publique)

- g. Un dossier d'enquête publique comportant de nombreuses erreurs et documents erronés attestant du manque de rigueur et d'anticipation dans la constitution de ce dossier

Tableau 7 - Bilan des coûts collectif du projet

	Année 2027 (M€)	Sur l'ensemble du bilan de 2020 à 2140 (M€)
Coûts		
Coût d'Investissement, y compris valeur résiduelle	- 41,74	-656
Surcoût d'exploitation	- 8,91	- 1 876
Gains		
Gains de temps TC	11,89 €	2 764 €
Gains sur les nuisances sonores	0,90 €	170 €
Réduction de l'effet de serre	2,29 €	632 €
Gains sur la sécurité	0,35 €	72 €
Réduction de la pollution	0,03 €	10 €
Economie usage de la voiture	2,91 €	501 €
Gains totaux (non actualisés)	- 32,29 €	1 618 €

Le graphique ci-dessous représente la part de chaque avantage sur le bilan total, en valeur actualisée. Les gains de temps représentent près de 66% des avantages monétarisés sur l'ensemble du bilan.

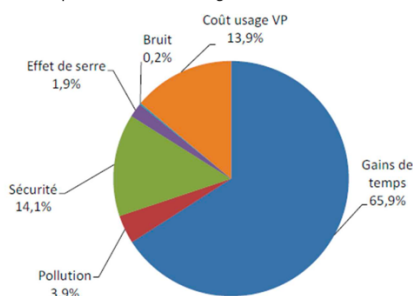


Figure 6 - Distribution des gains liés au projet (source : étude socio-économique Egis 2023)

Pièce G – p. 35/37 du dossier d'enquête publique

En combinant le tableau ci-présenté et le graphique censé le traduire visuellement, on constate que les chiffres ne correspondent pas l'un à l'autre :

5 des 6 items ont un écart de + de 1%				
	Valeurs du tableau p35	Pourcentages correspondants	Pourcentages du graphique p35	Ecart entre le graphique et le tableau p 35
gains tps tc	2 764	66,6%	65,9%	-0,7%
effet de serre	632	15,2%	1,9%	-13,3%
usage VP	501	12,1%	13,9%	1,8%
bruit	170	4,1%	0,2%	-3,9%
sécurité	72	1,7%	14,1%	12,4%
pollution	10	0,2%	3,9%	3,7%
Total	4 149	100%	99,9%	

Nous constatons des écarts jusqu'à 13% entre le graphique et le tableau censé présenter les éléments. Dès lors, quels chiffres croire ?

Surplus des usagers	Gains	Billet	501 410,6K€
		Report VP	500 645,8K€
		Gain de temps	2 764 416,2K€
		Gain Décongestion	0,0K€
		Moindre usure Voirie	0,0K€
	Total Recettes	3 265 062,1K€	
	TVA	45 582,8K€	
Variation de surplus		2 763 651,4K€	
Surplus des riverains	Gains	Coûts (aucun)	0,0K€
		Pollution atmosphérique	170 194,7K€
		Nuisances sonores	10 135,3K€
	Total Recettes	180 330,1K€	
	Variation des taxes	0,0K€	
	Variation de surplus	180 330,1K€	
Surplus de la puissance publique	Gains	Investissement fonds publics	-655 625,1K€
		Sécurité	632 170,4K€
		Effet de serre	71 782,3K€
		Total Recettes	703 952,7K€
	Taxe TVA billets	45 582,8K€	
	Variation de surplus	93 910,4K€	
Surplus des opérateurs de transport & gestionnaires d'infrastructures	Investissements privés et surcoût exploitation		-1 875 843,6K€
	Recettes billets		455 827,8K€
	Taxes		
	Variation de surplus		-1 420 015,7K€
Gains total		1 617 876,2K€	
Taux d'actualisation		4,5%	
BNA /an		37 716,5K€	

Pièce i – p. 117/120 du dossier d'enquête publique

Ce tableau ne paraît ni exact, ni complet pour plusieurs raisons :

- Les impacts hors zone d'étude ne sont, ni pris en compte, ni mesurés : perte de temps, pollution supplémentaire due aux reports de circulation etc.
- Les seuls gains de temps estimés pour les usagers des transports en commun sont de 2,764 milliards € (soit 2/3 des gains estimés) pour des gains totaux du projet évalués à 1,617 milliards d'euros. Ces chiffres de gains de temps semblent largement surévalués. En effet, nulle part ne sont prises en compte dans l'étude les pertes de temps engendrées pour les mêmes usagers TC (pertes de fonctionnalités par la suppression-réorganisation des lignes de tram et de bus 2, 10 et H) et surtout pour les usagers des autres modes (voiture, pédestre notamment par l'éloignement du stationnement) dans la zone d'étude et surtout au-delà, dans des zones de report de trafics dont l'offre TC sera dégradée par le projet (secteurs Wacken, boulevards Tauler et Jacques Preiss, Quartier des XV, Place de Bordeaux, Robertsau...)

Il en résulte pour le dossier présenté aux citoyens un calcul de la VAN-SE et donc du TRI surévalués et trompeurs.

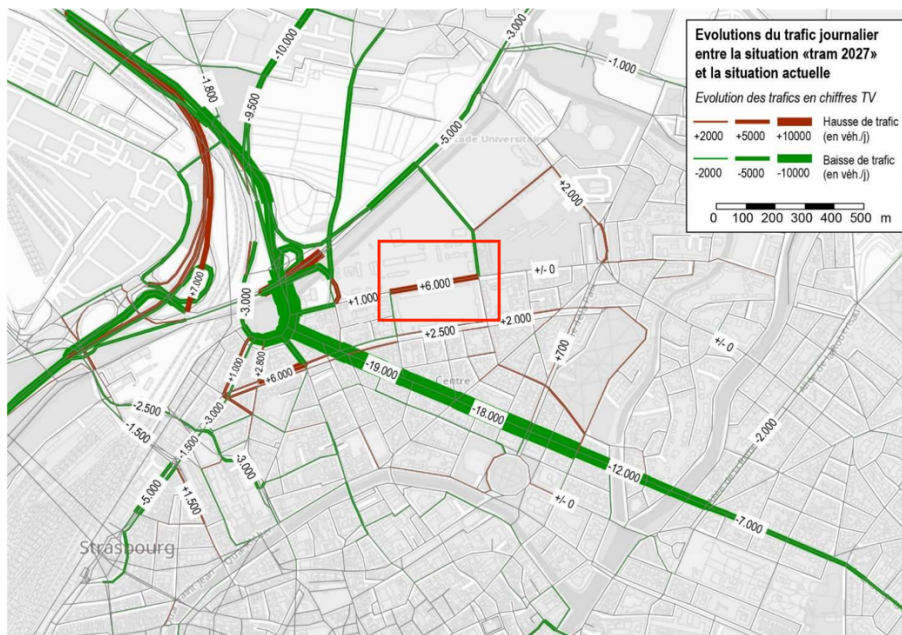


Figure 215 : Variations de trafics journalières sur le secteur centre, entre le scénario projet 2027 et la situation actuelle 2022, selon le modèle de trafic multimodal de l'EMS (Réalisation : GETAS)

Pièce h1-2-2 – p. 83/231 du dossier d'enquête publique

Dans cette pièce relative aux estimations de trafic journalier post-tram nord, comment est-il possible de justifier +6 000 véhicules/jour sur une portion de la rue Jacques Kablé mais en constatant leur « disparition soudaine » aux deux intersections rue Fritz Kieffer et rue de Phalsbourg (voir rectangle rouge sur le schéma ci-dessus) ?

Ce n'est pas sans parler de toutes les estimations de reports de circulation qui paraissent elles-aussi largement sous-évaluées. En effet, comme nous l'avons vu plus haut, les estimations de reports modaux sont extrêmement faibles (-1% pour la voiture). Dès lors, comment peut-on présenter des schémas et estimations où la quasi-totalité des rues sont « vertes » c'est-à-dire avec des véhicules en moins ? Où auront lieu les reports de circulation ?

h. Quelle sincérité dans la procédure à partir du moment où des éléments essentiels au dossier ne sont pas diffusés et font l'objet d'une rétention ?

i. La rétention du dossier d'Avant-Projet Tram nord

Depuis décembre 2023 et le vote de la délibération « *projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim : arrêt du bilan de la concertation, approbation des études de conception niveau « Avant-Projet », engagement d'une concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi, demande de mise en œuvre des enquêtes publiques et autres dispositions permettant la poursuite de l'opération* », nous n'avons eu de cesse de demander à l'Eurométropole transmission des études d'Avant-Projet dont nous ne disposons à ce jour toujours pas.

Le Conseil a pourtant voté par cette délibération « l'approbation des études de conception niveau Avant-Projet ». Comment avons-nous donc pu voter en toute connaissance de cause l'approbation d'un document dont nous n'avons jamais eu transmission ni avant, ni après le vote de la délibération ? 9 mois plus tard et plusieurs relances faites, nous sommes toujours dans l'attente de cette étude essentielle.

Pourquoi l'Eurométropole procède-t-elle à une telle rétention d'information ? Que cache ces études d'Avant-Projet que les élus et le public ne pourrait savoir ?

ii. La transmission du rapport de synthèse des études d'avant-projet tronqué

Après plusieurs saisines, nous avons obtenus de la part de l'Eurométropole transmission d'un rapport de **synthèse** du dossier d'avant-projet. Néanmoins, il s'avère que ce rapport a été transmis de manière tronquée puisque le TRI qui figurait bien dans « l'index des abréviations » ne figurait plus à aucun moment dans le rapport de synthèse. Tous les passages relatifs à ce TRI ont été évincés avant transmission aux élus.

Il s'avère aussi que dans ce même rapport, le point « 18.3.3. Résultats de l'évaluation socio-économique » absolument fondamental dans l'appréciation du dossier, est indiqué « en cours de rédaction ».

Soit le rapport de synthèse transmis aux élus en amont des Conseils municipaux et de métropole de décembre, approuvant les dossiers d'avant-projet, ont été caviardés avant envoi. Soit ce rapport était bel et bien encore « en cours de rédaction » et les élus n'auraient donc jamais pu voter son approbation. Dans les deux hypothèses, il s'agit d'une manipulation de procédure et d'une opacité avérée sur ce dossier.

iii. La rétention du dossier d'Avant-Projet complet hub des Halles

De la même manière, en novembre 2023, les Conseils municipaux et métropolitain votaient les délibérations « *projet Hub multimodal de Strasbourg – secteur Halles et arrière-gare : arrêt du bilan de concertation, approbation des études d'avant-projet, transfert de maîtrise d'ouvrage de la ville de Strasbourg à l'Eurométropole de Strasbourg, poursuite des études et travaux avec la CTS* ».

Là aussi et malgré les demandes répétées, nous n'avons jamais eu transmission des dossiers d'Avant-Projet complet sur ces dossiers alors mêmes qu'ils constituent des opérations connexes au projet Tram nord.

Pourquoi ici aussi une telle rétention de l'information ? Comment pouvons-nous dans ces conditions être convaincu de la sincérité de l'Eurométropole, de sa transparence et de la véracité des projets ?

iv. La rétention d'éléments indispensable à l'intelligibilité du projet Tram nord pour le public

A maintes reprises également, nous avons sollicité l'Eurométropole pour lui demander le plan de circulation global à l'échelle de l'agglomération. Ce document, inexistant dans les pièces du dossier d'enquête publique existe pourtant bel est bien.

Pourquoi les élus, usagers, habitants, professionnels, ne pourraient-ils pas avoir connaissance du plan de circulation global ? Il apparaît pourtant essentiel pour mesurer l'impact réel du projet et de ses répercussions en matière de circulations, de reports et boucles de circulation.

Cette rétention met en doute la sincérité de la procédure d'enquête publique en cours et biaise la compréhension et donc l'expression du public.

8. Un projet qui obère et hypothèque l'avenir

a. Un projet qui hypothèque financièrement nos collectivités

Le projet Tram nord aura de lourdes conséquences pour la Ville de Strasbourg, l'Eurométropole et la CTS. En effet, en intégrant l'intégralité des coûts devant figurer dans le projet (Hub des Halles, arrière-gare, inflation, renouvellement des rames de tram sur 120 ans, entretien...) le coût réel du projet pourrait raisonnablement dépasser des 400M€ à termes. 268M€ constitue d'ores et déjà un record qui serait largement renforcé par l'intégration de l'ensemble des éléments sous-évalués ou occultés pour permettre à ce projet de se réaliser.

Avec de pareilles sommes engagées, quid de la capacité à réaliser les autres extensions indispensables à l'avenir ? Quid du renouvellement des rails et rames du réseau ? Quid de la solvabilité de la dette de la CTS ?

Il paraît évident que si ce projet se réalise, il obérera pendant des dizaines d'années les capacités financières de nos collectivités et de la CTS et ne permettra plus de répondre à de nombreuses urgences et de mener une politique de mobilités et de transition écologique à l'échelle du territoire eurométropolitain et non seulement de 4,8km. Le réseau ne pourra sans doute plus se s'étendre, faute de financement pendant plusieurs dizaines d'années et le coût du ticket et de l'abonnements CTS pourraient fortement augmenter.

b. Un projet qui obère la réalisation du maillage du réseau de tramway strasbourgeois

Si demain, le tram devait passer par l'avenue des Vosges, il contreviendrait à tous les documents de planification de développement des réseaux de transports en commun.

En effet le passage du Tram avenue des Vosges obérera toute possibilité à l'avenir de réaliser le maillage stratégique et indispensable par les boulevards de 2^{ème} ceinture (Ohmarcht, Tauler, Anvers etc.) car le passage d'une 4^{ème} ligne de tram boulevard Wilson serait techniquement impossible. Le Schéma Directeur des Transports Collectifs de l'Eurométropole présentait pourtant ce maillage Centre Nord par la 2^{ème} ceinture des boulevards comme une nécessité.

Ce sont donc des dizaines de milliers d'habitants, travailleurs et visiteurs qui seront à l'avenir privés d'une desserte en tramway à l'Orangerie / Conseil des XV qui sont les derniers secteurs de Strasbourg densément peuplés et non desservis. La largeur des voiries des boulevards permet l'insertion de ce tramway sans aucune difficulté et permet à l'avenir de le relier au quartier de la Coop et vers l'Allemagne. Le passage du tram par l'avenue des Vosges est en ce sens d'une incohérence totale.

CONCLUSION :

Ce projet, largement rejeté par les Strasbourgeois et les eurométropolitains, au budget exorbitant et déraisonnable, au dossier d'enquête publique incomplet et tronqué, et aux conséquences particulièrement graves et délétères, ne peut être déclaré d'utilité publique, sauf à condamner durablement toute véritable politique écologique et de mobilité à Strasbourg.

Si depuis 30 ans, Strasbourg fait figure d'exemple dans la réalisation de son réseau de transports en commun et de tramway, c'est parce que le tram est pensé comme une finalité et comme un outil attractif et performant. Il ne doit pas être un outil d'éviction, de répression et servir des intérêts annexes. Le Tram doit rester un but et non devenir un prétexte

Je considère donc ce projet comme n'étant ni d'intérêt général, ni d'utilité publique. J'en appelle solennellement à la commission d'enquête publique afin que son rapport permette de reprendre au plus vite les études et scénarii alternatifs pour qu'un autre projet de liaison vers le nord de l'agglomération puisse enfin se réaliser sur des bases saines, sans agenda caché et avec pour seule boussole l'intérêt général et le service public. **Car oui, un autre projet de tram est possible et souhaitable.**

Pierre JAKUBOWICZ



Liste des documents joints en annexe :

- *Recueil des courriers de saisine de la Maire et de la Présidente*
- *Copie de la contribution des 42 élus sur la concertation préalable à la mise en comptabilité du PLUi*
- *Copie du Procès-Verbal de la consultation des contributions à la concertation à la mise en compatibilité du PLUi*
- *Copie du CCTP Tram nord*