

Strasbourg on y croit!

Monsieur le Président de la Commission d'Enquête
Mesdames, Messieurs les membres de la Commission d'Enquête

À Strasbourg, le 18 octobre 2024

Objet : Contribution à l'enquête publique relative au projet de Tram Nord

En tant qu'association locale de défense des intérêts Strasbourgeois et de réflexion sur l'avenir de Strasbourg, nous souhaitons par la présente, porter à l'attention de la commission d'enquête, un certain nombre d'observations relatives au projet de Tram nord.

En effet, pour un certain nombre de raisons que nous allons vous présenter, notre association estime que le projet de Tram nord ne doit pas être réalisé en l'état. Ses faiblesses, ses innombrables impacts et les irrégularités dans lesquelles se déroulent ces procédures nous interrogent et nous inquiètent.

1- Le périmètre d'enquête publique : une irrégularité manifeste qui exclut des Strasbourgeois de la procédure d'enquête publique

Loin d'être anecdotique, le périmètre du projet Tram nord a largement évolué au cours du temps et des différentes phases du projet. Comprenant initialement le secteur de l'arrière-gare et du hub des Halles, ces deux secteurs ont, depuis, été évincés, sans explication. Pour preuve, les éléments suivants :

1.1- Un périmètre établi par le Cahier des Clauses Techniques particulières (CCTP)

Les pages 15 et 16 du CCTP sont très claires et explicites : au même titre que la création du parc urbain de la place de Haguenau, que la requalification de la route de Bischwiller ou encore que les nouvelles connexions à la M35, « l'aménagement du hub multimodal de Strasbourg comprenant le secteur des Halles et de l'arrière-gare » est bien comprise parmi les tranches fermes du CCTP comme l'illustrent les extraits des pages 15 et 16 ci-dessous du CCTP.

- 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):**
 - o 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.
 - o Accompagnement de l'EMS dans une phase de concertation complémentaire, analyse des enseignements et enrichissement du programme d'aménagement sur certains secteurs du projet.
 - o 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 ;

Figure 1: Page 15 du CCTP

- 3.2. Structure du CCTP**
- Le présent CCTP des missions de maîtrise d'œuvre relatives au développement du réseau du tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim est constitué de 5 parties intitulées :
- CCTP des missions de maîtrise d'œuvre relatives à l'analyse des enseignements de la première phase de concertation préalable et à la définition précise du programme initial (TF)
 - Programme d'aménagement du projet de tramway et de ses opérations connexes (TF):
 - o le projet de tramway sans ses opérations connexes ;
 - o la création d'un parc urbain place de Haguenau ;
 - o la requalification de la route de Bischwiller,
 - o l'amélioration des connexions avec la M 35,
 - o la réalisation d'un parking public de proximité dans le secteur de rue de l'Église Rouge/ rue Jacques Kablé,
 - o la réalisation d'un éventuel P+R en ouvrage au terminus Tram Nord, si l'opportunité et la faisabilité en est vérifiée ;
 - o **le réaménagement de la gare routière des Halles et la réalisation de la « Gare Basse » provisoire.**
 - CCTP des missions de maîtrise d'œuvre relatives à l'accompagnement de l'EMS dans une phase de concertation complémentaire et à l'enrichissement du programme d'aménagement (TF).
 - CCTP des missions d'études d'avant-projet et de préparation des dossiers nécessaires aux autorisations administratives relatives au projet de tramway et à l'ensemble de ses opérations connexes (TF).
 - CCTP des missions post avant-projet et accompagnement des phases de travaux, relatives à la réalisation du projet de tramway ainsi que pour les opérations connexes engagées (TO 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7).
- L'ensemble de ces documents font parties intégrantes du présent CCTP.

Figure 2 : Page 16 du CCTP

1.2- Un périmètre établi sur lesquels la Ville de Schiltigheim et l'Eurométropole ont communiqué avant d'évincer ce périmètre

Sur son site internet, la Ville de Schiltigheim établit le programme d'études opérationnelles du projet de Tram nord en y détaillant les différents secteurs à projet, répartis sur les trois communes selon la capture d'écran ci-dessous (et accessible via le

lien suivant : <https://www.ville-schiltigheim.fr/votre-ville/grands-projets/developpement-du-reseau-de-tramway-eurometropole-nord/>

The screenshot shows the 'schilick' website interface. On the left is a navigation menu with categories: VILLE, VIE QUOTIDIENNE, CULTURE, SPORTS ET LOISIRS, DÉMARCHES, AGENDA, ACTUALITÉ, and MÉDIA PRESSE. The main content area features a search bar and a text block stating: 'Le programme d'études opérationnelles regroupe différents secteurs à projet, répartis sur les trois communes.' Below this, there are three sections: 'À BISCHHEIM' (Futur terminus Nord, Amélioration de l'échangeur de Bischheim), 'À SCHILTIGHEIM' (Création de la bretelle Briqueterie, Apaisement de la route de Bischwiller), and 'À STRASBOURG' (Aménagement paysager de la place de Haguenau, Aménagement de l'avenue des Vosges, Aménagement du secteur de la Place de la Gare, Réaménagement de l'arrière gare Les Halles, Parking de l'Église Rouge, Apaisement de l'Avenue des Vosges).

Figure 3 : <https://www.ville-schiltigheim.fr/votre-ville/grands-projets/developpement-du-reseau-de-tramway-eurometropole-nord/>

Il est donc bien question ici du périmètre de l'arrière-gare et de celui des Halles. D'ailleurs, un autre visuel accessible sur cette même page confirme ce périmètre de projet :

The infographic is set against a red background and contains the following information:

- Maître d'œuvre**
 - Bureaux d'études (groupement GETAS) :
 - SERUE INGENIERIE
 - EGIS RAIL
 - Atelier Alfred PETER Paysagistes
 - RICHTER Architectes & Associés
 - Roland Ribl & Associés
- Maître d'ouvrage**
 - Eurométropole de Strasbourg
 - CTS
- Partenaires**
 - SNCF, Région
 - État (co-financeur)
 - Les communes de Schiltigheim, Bischheim et Strasbourg
- Budget prévisionnel • Coût global**
 - Financements**
 - Total : investissement de 140 M€
 - Subvention de l'État de 23 M€
 - Financement de la Région à hauteur de 40% pour le projet de la gare routière - Halles/Gare basse (Strasbourg)
- Calendrier • Grandes étapes**
 - Année de lancement**
 - 2023 - 2024 : Études d'avant-projet
 - Mai-septembre 2024 : Enquête publique
 - Octobre 2024 : Déclaration d'Utilité Publique (DUP)
 - 2025 : Début des travaux
 - Fin 2027 : Mise en service
- Concertation**
 - Du 15 juin au 30 septembre 2021 : Première phase de concertations publiques pour le choix du tracé
 - Du 15 décembre 2022 à juin 2023 : Seconde phase de concertations complémentaires sur les sites identifiés au programme

Figure 4 : <https://www.ville-schiltigheim.fr/votre-ville/grands-projets/developpement-du-reseau-de-tramway-eurometropole-nord/>

La communication de l'Eurométropole, maître d'ouvrage du projet de Tram nord, confirme d'ailleurs elle-même que ces deux secteurs constituent des opérations connexes au projet :

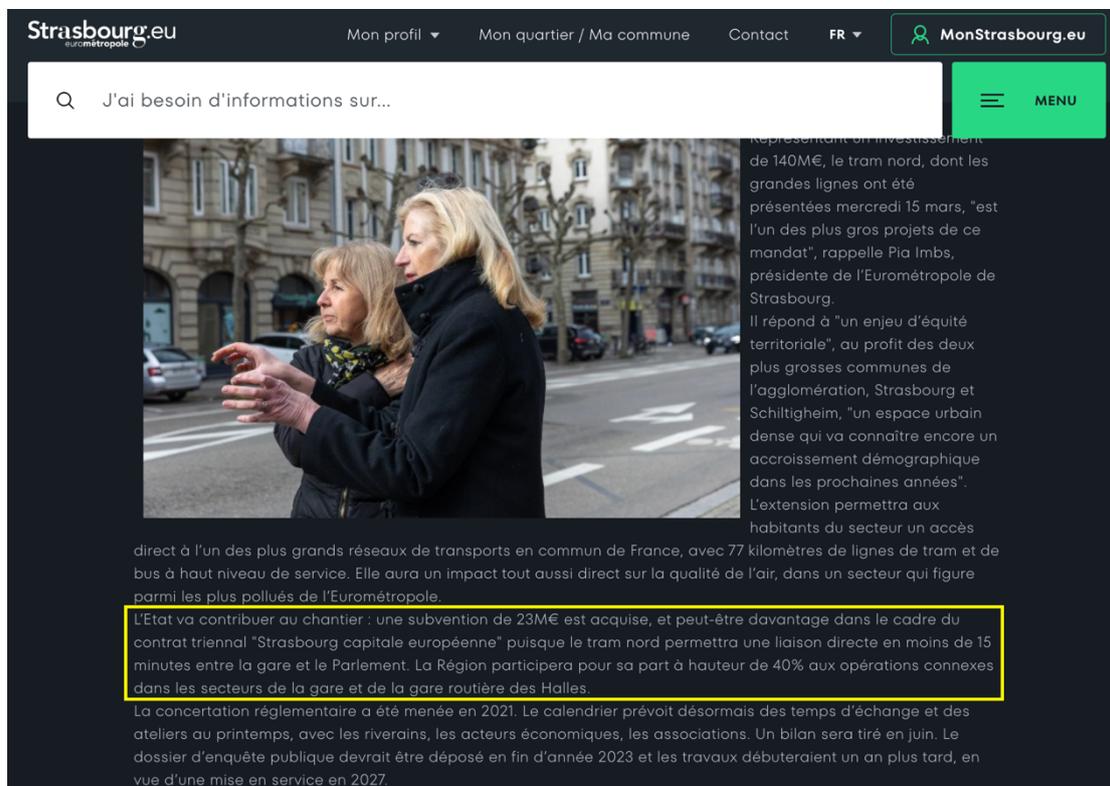


Figure 5 : <https://www.ville-schiltigheim.fr/votre-ville/grands-projets/developpement-du-reseau-de-tramway-eurometropole-nord/>

Ces documents, toujours en ligne et accessibles, confirment donc que le périmètre du projet de Tram nord comprend des secteurs qui aujourd'hui ne font pas parti du périmètre de l'enquête publique. Cela entache l'enquête publique actuelle d'irrégularité.

1.3- Un périmètre confirmé par la pièce H2-3-3 du dossier d'enquête publique dont l'étude environnementale comprend la Hub des Halles et l'arrière-gare

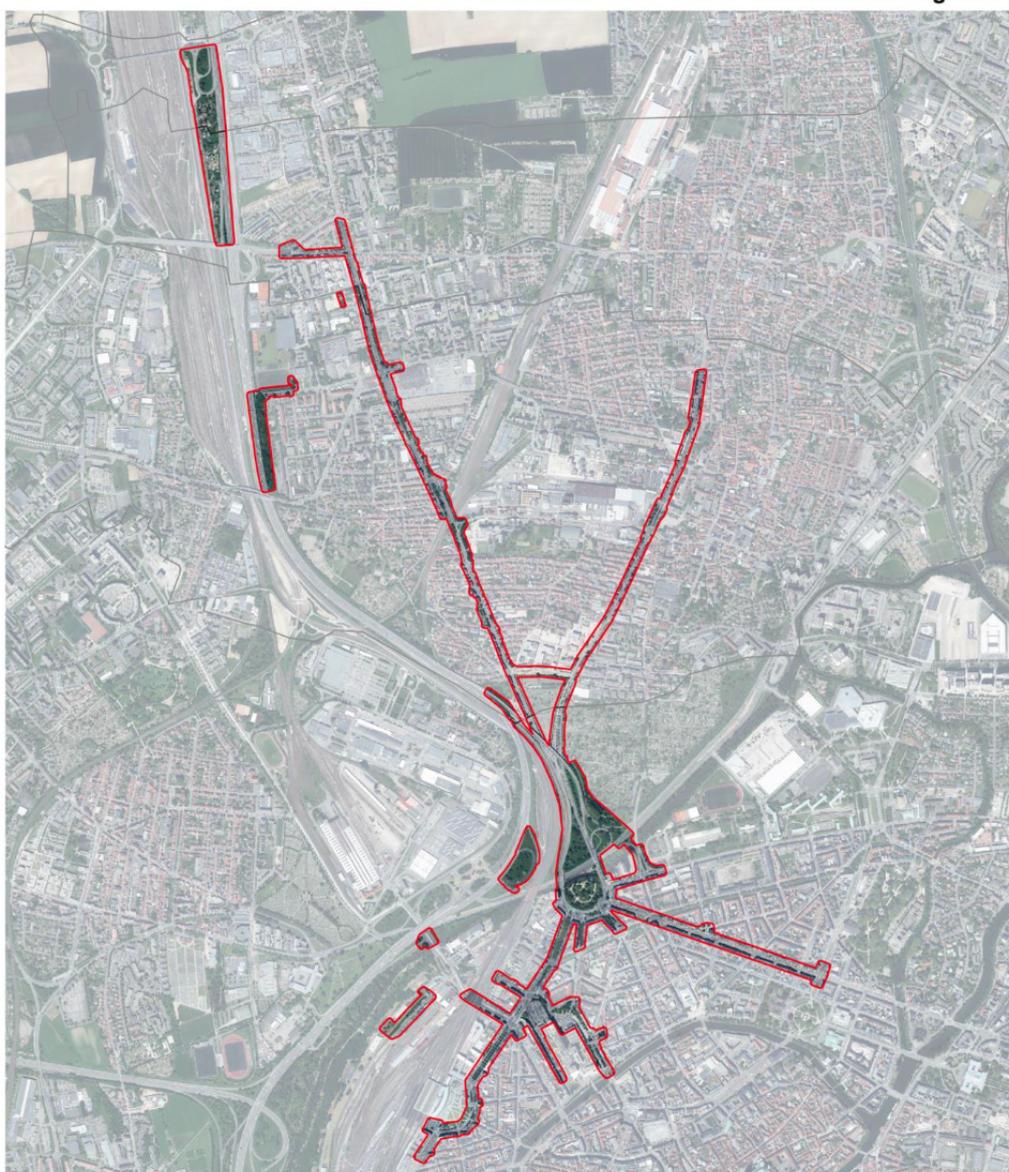
Cette pièce à part entière du dossier d'enquête publique est révélatrice de l'éviction forcée et a posteriori du périmètre de ces deux secteurs car le bureau d'étude ECOLOR qui date son rapport du 1^{er} juillet 2024 en tient compte dans ses 299 pages !

Carte 1 : Périmètre de l'étude



PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

EMS - Tram Nord Bischheim Schiltigheim



Zone d'étude Communes

Fond
GéoGrandEst

2023
MP



Figure 6 : pièce H2-3-3 du dossier d'enquête publique (page 15 et suivantes)

Ce rapport, dont la rédaction a été achevée il y a à peine 3 mois, est la parfaite démonstration que **le périmètre d'enquête publique a été modifié en cours de route**. Selon toute vraisemblance, pour des raisons financières et budgétaires, le projet de Tram nord s'avérant bien plus cher qu'initialement budgété. Si ces deux périmètres avaient été considérés, il est fort probable que le TRI de ce projet ait été bien inférieur ou prolongé sur une durée supérieure à 120 ans peut-être ?

Les habitants des quartiers des Halles, des quartiers périphériques et les usagers de ce secteur et celui de l'arrière-gare n'ont pu se prononcer sur ces enjeux dans le cadre de l'enquête publique.

Nous remettons donc en cause de périmètre d'étude de cette enquête publique et donc le dossier d'enquête publique dans son ensemble ainsi que la procédure d'enquête publique en cours du 9 septembre au 18 octobre 2024.

2- Les répercussions de ce projet pour les quartiers qui vont bien au-delà des éléments explicatifs du dossier d'enquête : la démonstration de l'absence d'intérêt général de ce projet

2.1- Pour le quartier de la Neustadt / Contades / Tribunal

La quasi-piétonisation de l'avenue des Vosges et la fermeture tout aussi quasi-totale à la circulation de la place de Haguenau va massivement impacter les habitants. L'ensemble des 19 000 véhicules qui empruntent quotidiennement l'avenue des Vosges ne vont pas s'évaporer, ni se volatiliser, comme le laisserait présager l'Eurométropole. Le **faible report modal de ce projet** (1% de la voiture vers le tram seulement pour un projet aussi coûteux !) montre bien que **ces véhicules vont seulement se déporter sur des voies secondaires.**

Comment vont pouvoir vivre et circuler les habitants de ce quartier si des dizaines de milliers de véhicules emprunteront à l'avenir les rues résidentielles et étroites du secteur du quartier ? Quels seront les impacts en matière de sécurité ? D'accessibilité pour les services de secours ? De diffusion et d'amplification de la pollution atmosphérique dans les autres rues du quartier ? Nous n'avons à ce jour aucune garantie ni études sur ces sujets.

Les habitants de la Neustadt sont également étonnés de constater dans ce dossier d'enquête publique que l'avenue des Vosges sera piétonnisée sur une large partie dès lors que les élus de l'Eurométropole en charge de ce dossier l'on toujours démenti et le démentent toujours aujourd'hui. Pourtant, le plan de circulation est très clair, une partie de l'avenue sera un « **espace sous contrôle d'accès** » comme l'est actuellement la **Grande île piétonne !**

Les boucles de circulation dans ce quartier paraissent totalement incompréhensibles et nombreux sont les habitants à ne plus savoir comment ils pourront circuler et rentrer chez eux. Il faudra faire des détours, rouler plus longtemps, faire tourner les moteurs, traverser des bouchons et croiser un tram pour déposer ses enfants ou ses courses. Il s'agira ensuite de refaire le chemin inverse, tout aussi sinueux et dangereux pour garer sa voiture dans le parking de la place de Haguenau et revenir à pied chez soi. Et de répéter cela chaque jour, plusieurs fois par jour parfois. Des heures de perdues dans les journées des habitants du quartier de la Neustadt... **Comment-peut-on forcer les résidents à vivre ainsi et à considérablement entraver leur liberté ?**

2.2- Pour le quartier Gare

Le quartier de la Gare va subir les mêmes conséquences que celui de la Neustadt. La piétonisation de la place de la gare va avoir les mêmes effets que celle de l'avenue des Vosges. C'est-à-dire des **reports de circulations massifs dans les rues paisibles et résidentielles du quartier**. La suppression du dépose-minute de la place de la gare fera indéniablement passer les véhicules par le quartier pour déposer au plus près de la gare les passagers tant le dépose-minute du Parking Wodli ne présente pas une alternative crédible.

Ce même Parking Wodli est en effet saturé plusieurs heures par jour en raison de sa forte utilisation. Demain, ce sont plusieurs centaines de voitures qui y feront des allers-retours pour y déposer des passagers. Comment garantir à ce rythme la fluidité du parking et du boulevard Wilson pour les résidents du quartier qui y bénéficient aussi d'un abonnement résidentiel ? D'autant plus que les heures les plus difficiles en matière de circulation sont les matins et les soirs, heures auxquelles partent et reviennent les habitants du travail.

Quels seront les gains de qualité de vie pour les habitants de ce quartier ? Comment réussiront à rentrer et sortir ce chez eux avec la thrombose du boulevard Wilson qui s'annonce et l'augmentation sensible de la circulation dans leurs rues ?

Enfin, les inquiétudes sont fortes également quant à **l'implantation de la ligne de Tram E et de sa station**. Aucun plan de profil et d'insertion de cette ligne n'est présenté dans le dossier. Seulement le plan suivant sans précisions :

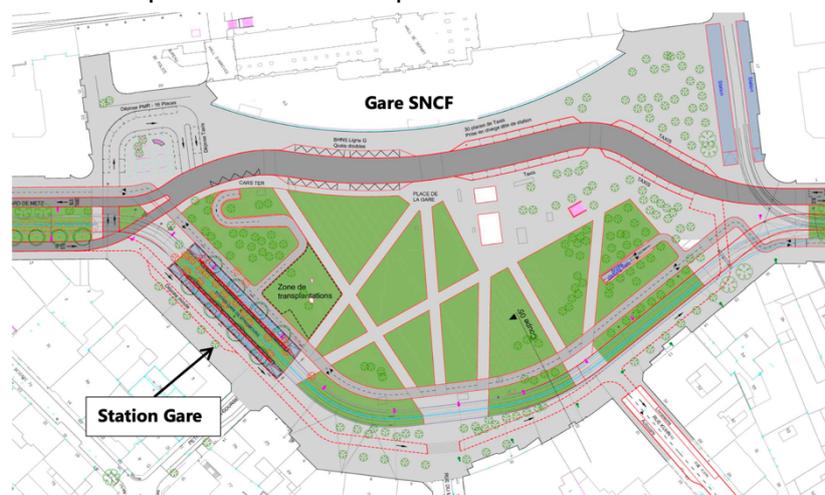


Figure 7 : Pièce H1-1-2 du dossier d'enquête publique (page 24)

Il semblerait en effet que selon cette modélisation, la plateforme tram empiète sur la dalle de couverture du parking de la Gare. Cette dalle est-elle suffisamment résistante pour supporter la charge permanente de cette plateforme et les surcharges du tramway ?

Le dossier d'enquête publique ne comporte aucune vérification de structure permettant de répondre à cette question. En cas de nécessité de renforcement de cette structure, les impacts des travaux seraient lourds en termes de durée de chantier, d'emprise des travaux et de surcoûts ainsi qu'en matière de coordination avec les travaux de l'immeuble du Crédit Agricole à l'angle du boulevard de Metz et en grand chantier.

2.3- Pour le quartier des Halles

Ce quartier, évincé de l'enquête publique en raison de modification a posteriori de son périmètre, sera un des principaux impactés par le projet de Tram nord. Le passage de 3 lignes de tram sur le boulevard Wilson va affecter l'accessibilité de ce secteur. **Le boulevard Wilson deviendra quasiment infranchissable en voiture.** Et ce, d'autant plus qu'il est prévu de multiplier par 2,5 le nombre de bus interurbains dans le secteur qui effectueront des rotations incessantes.

La réouverture annoncée du tunnel des Halles ne permet pas d'apporter une solution adéquate car il ne permettra que de relier la Petite rue des Magasins au Parking Wilson P3. L'immense majorité des véhicules devront continuer de circuler en surface.

Nous demandons qu'une nouvelle enquête publique intégrant comme il se doit le périmètre des Halles soit réalisée si ce projet devait se poursuivre.

2.4- Pour le quartier de l'Orangerie / Conseil des XV

Les quartiers de l'Orangerie / Conseil des XV ne font pas partie intégrante du dossier d'enquête publique. Pourtant, ses habitants en paieront le prix fort.

La quasi-piétonnisation de l'avenue des Vosges, et de la place de Haguenau ainsi que la modification substantielle du plan de circulation de la Neustadt va conduire à **l'éviction d'une partie du flux automobile vers ces quartiers.** L'itinéraire par les boulevards sera parmi les plus plébiscités : Clémenceau, Tauler, Preiss, Anvers, Dordogne, allée de la Robertsau, etc. Et ce, alors même que certains de ces axes comme celui de la Dordogne est tout aussi pollué que l'avenue des Vosges déjà aujourd'hui !

Par ailleurs, **la suppression de la ligne 10 de Bus** qui dessert pourtant en son cœur les habitants de ces quartiers, **va contribuer à réduire l'offre de transports en commun dans le secteur...** contre l'objectif même de ce projet de Tram nord qui doit renforcer les alternatives en transports collectifs !

Enfin, la réalisation d'une ligne de tramway sur l'avenue des Vosges privera de manière irréversible les habitants de l'Orangerie et du Conseil des XV d'une quelconque extension du réseau de tram vers leur quartier qui est l'un des derniers chaînon manquant de la Ville. La 2^{ème} ceinture des boulevards deviendra en effet caduque puisqu'il s'avère techniquement impossible de faire passer une 4^{ème} ligne de tram sur le boulevard Wilson. Le tracé par l'avenue des Vosges est en ce sens incohérent et ne répond pas aux besoins d'efficacité et de performance.

2.5- Pour les habitants du Wacken / Tivoli

Les verrouillages des accès nord de la Ville va contraindre les véhicules à prendre la direction du Wacken pour entrer et sortir de Strasbourg. Dès cet instant, la place de Bordeaux deviendra infranchissable. L'avenue Schutzenberger et Herrenschmidt seront

des goulots d'étranglement et la rue Jean-Wenger Valentin sera l'axe privilégié pour rejoindre la M35.

A cela, il convient d'ajouter qu'une fois par mois, le quartier accueille les sessions du Parlement européen avec des milliers d'eurodéputés, collaborateurs et services techniques avec autant de véhicules. De même, le Rhénus, le PMC, le Maillon et le PEX attirent des centaines de milliers de visiteurs chaque année.

Demain, ces infrastructures qui font la renommée de Strasbourg et le Parlement européen qui fait de Strasbourg la Capitale européenne, perdront-ils en attractivité ? En nombre de visiteurs ?

Là aussi ces questions essentielles se posent et pour lesquelles nous n'avons aucune réponse.

2.6- Pour le quartier de la Robertsau

Le quartier de la Robertsau verra son réseau de transport en commun chamboulé. La ligne E, grande dorsale qui relie aujourd'hui la Robertsau au campus d'Illkirch-Graffenstaden sera demain détournée. Cela aura plusieurs conséquences.

La première est la **fin de la desserte directe avec le lycée de secteur Marie-Curie**. Il faudra pour les lycéens de la Robertsau effectuer des changements et perdre des dizaines de minutes chaque jour dans les transports en commun.

La deuxième conséquence est la **fin de la liaison directe Robertsau – Campus de l'Esplanade – Campus d'Illkirch-Graffenstaden**. La Robertsau abrite pourtant un certain nombre de résidences universitaires et cette liaison est en ce sens très précieuse.

La troisième conséquence est la **perte d'accès direct au Centre-ville** pour les robersauviens. Ils devront, si ce projet se réalise, descendre à la station de tram « Vosges-Oberlin », marcher près de 400 mètres jusqu'à la Place de la République et prendre un nouveau tram. Comment feront les personnes à mobilité réduite ? **Comment peut-on affirmer qu'il y a une correspondance « tram » comme le prétend le maître d'ouvrage, alors même qu'il convient de marcher 400 mètres ?**

Les habitants de la Robertsau sont perdants de tout point de vue dans le projet de Tram nord. Quelle utilité publique pour eux ?

2.7- Pour les habitants du Neuhof

Les habitants du Neuhof disposent aujourd'hui d'un accès direct à la gare de Strasbourg via la ligne C. Demain, cette ligne C sera déviée vers Schiltigheim / Bischheim avec ce projet. Il apparaît pourtant très clairement que **cette liaison directe vers la gare est précieuse pour ce quartier excentré de Strasbourg** et dont les habitants n'ont jamais exprimé le besoin de se rendre à Schiltigheim / Bischheim.

La vitesse commerciale de la ligne C risque aussi d'être considérablement ralentie. En effet, la voie unique sur la route du Général de Gaulle va ralentir le tram qui sera donc moins cadencé et moins attractif pour les neuhofois.

Enfin, le coût totalement démesurée de ce projet aux plus de 268M€ (et en réalité bien plus si nous avons en notre possession le détail de l'ensemble des opérations et l'intégration du véritable périmètre du projet) va rendre impossible financièrement l'extension de la ligne C vers le Neuhof sud. Cette extension est pourtant d'une nécessité absolue et d'une simplicité avérée. Il est fort dommage de mobiliser tout le budget pour un seul projet, au détriment des autres potentielles extensions. Un projet plus mesuré permettrait pourtant de réaliser cette liaison nord pour moins cher et donc de permettre de poursuivre le maillage du réseau strasbourgeois.

2.8- Pour les Strasbourgeois de manière générale

Nous ne disposons d'aucun plan de circulation à l'échelle globale dans ce dossier d'enquête publique. Pourtant, un tel plan est indispensable pour se projeter et réaliser les répercussions d'un tel projet.

Quelles sont les garanties pour maintenir la traversée Est-Ouest de Strasbourg vers l'Allemagne ? L'avenue des Vosges est un des deux axes qui permet cette liaison et sera demain coupée. L'avenue du Rhin devrait alors être privilégié (2^{ème} grand axe de liaison avec l'Allemagne) mais l'Eurométropole anticipe déjà une requalification de cette avenue dont il n'est pas fait mention non plus dans ce dossier !

Plus globalement pour les Strasbourgeois, **la réalisation de ce projet impacterait l'attractivité du réseau de tramway.** Les vitesses commerciales estimées des futures lignes (C, E et H) sont comprises entre 14,5 et 16,5km/h, soit bien en-deçà de la vitesse commerciale actuelle. Comment peut-on alors estimer que ce projet vise à améliorer la desserte tramway de Strasbourg et de l'agglomération partant de constat ?

3- Strasbourg mérite un autre tram

Ce qui fait de l'Eurométropole de Strasbourg un modèle et un exemple en matière de réseau de transports en commun c'est son attractivité, son maillage, sa performance. Par ce projet, il est aujourd'hui envisagé de rompre avec ces objectifs et cela nous inquiète.

Six scénarios de tracé ont été proposés (N1, N2, N3, C1, C2, C3), 3 au nord et 3 à Strasbourg. Le dossier d'enquête publique établit que les deux tracés les moins performants en matière de potentiel de couverture, de desserte de population et donc de futurs usagers sont les tracés N1 et C1. Pourtant ce sont les deux retenus par l'Eurométropole ! **Comment peut-on retenir et soumettre à enquête publique les plus mauvaises des possibilités ?** Nous ne le savons toujours pas...

Néanmoins, **nous sommes convaincus de la nécessité d'améliorer la desserte en tramway du nord de l'agglomération.** Nous sommes aussi convaincus de la nécessité de « desserrer » le nœud de l'Homme de Fer (là où dans le projet présenté, on ne fait que

maintenir le niveau de saturation actuel avec le passage de 5 lignes de tram à ce croisement).

Des études existent depuis longtemps dont certaines ont été réalisées par le Cabinet d'étude spécialisé TTK **et prouvent que d'autres solutions sont possibles techniquement**. Il est de la responsabilité du maître d'ouvrage d'étudier au plus vite ces alternatives pour qu'un autre projet de tram répondant réellement aux objectifs poursuivis puisse se réaliser.

4- Conclusion : NON à ce projet mais OUI au tram !

L'enquête publique en cours se déroule sur **des bases non-saines et non-sincères** :

- Le périmètre d'étude n'est pas le bon : il manque le secteur des Halles et de l'arrière-gare
- L'opacité qui règne autour de l'enveloppe budgétaire de ce projet ne permet pas de se prononcer opportunément sur ce projet : quelles sont les coûts des différentes opérations ? Les 44M€ sur le matériel roulant comprend-il son renouvellement sur 120 ans ? Les sites de stockage et de maintenance actuels devront-ils faire l'objet d'extension, étant aujourd'hui au maximum de leur capacité ? Il conviendrait aussi, en toute transparence, d'ajouter au coût global celui des Halles et de l'arrière-gare
- Le dossier d'enquête publique comporte de nombreuses erreurs et ne dispose pas de toutes les pièces nécessaires (plan de circulation global, impacts pour les quartiers périphérique, plan de financement, etc.)
- Le tracé a été rejeté en 2021 par la population et par la modification du réseau viaire également en janvier 2024

Pour toutes ces raisons, nous estimons que **cette enquête publique est irrégulière : le maître d'ouvrage n'a pas répondu à ses obligations**. Il convient donc de ne pas réaliser ce projet et d'entamer rapidement les études nécessaires pour construire un autre projet de tram.