

# À MESDAMES ET MESSIEURS LES COMMISSAIRES-ENQUÊTEURS EN CHARGE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET D'EXTENSION NORD DU RÉSEAU TRAMWAY STRASBOURGEOIS

## AU SUJET DE DIVERSES IRRÉGULARITÉS ENTACHANT LA PROCÉDURE D'ENQUÊTE PUBLIQUE

### 1. CONCERNANT LA RÉTENTION MANIFESTE D'INFORMATIONS PERTINENTES SUR LE PROJET TRAM NORD (RAPPORTS D'ÉTUDES D'AVANT-PROJET ET AUTRES ÉTUDES GÉNÉRALES LIÉES AU PROJET).

Par voie d'arrêté préfectoral du 14 août 2024, rendu public par annonce légale (DNA) du 20 août 2024, la Préfète du Bas-Rhin a arrêté l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à :

- L'autorisation environnementale du projet d'extension du réseau tramway vers le Nord de l'Eurométropole de Strasbourg (EMS) ;
- La déclaration d'utilité publique du projet d'extension du Tram Nord ;
- La mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLUi) de l'EMS.

Cette enquête publique d'une durée de six semaines se déroule du lundi 09 septembre au vendredi 18 octobre 2024 dans les communes de Strasbourg, Schiltigheim, Bischheim et Hœnheim.

#### 1.1 DU REFUS DE COMMUNICATION DES ÉTUDES D'AVANT-PROJET

Ledit Arrêté se réfère exclusivement à la délibération du conseil de l'EMS du 20 décembre 2023 en précisant qu'elle « porte sur le projet d'extension Tram Nord et notamment sur le bilan de la concertation, l'approbation des études d'avant-projet et l'engagement des enquêtes publiques afférentes ». Mais en fait, cette délibération n'a pu qu'approuver quelques « options » dites « essentielles » du projet et « une première version de l'enveloppe financière » du projet Tram Nord estimée à 268 M€ HT (sans indication du coût des opérations connexes) ; le dossier d'avant-projet complet, constitué de 19 rapports thématiques et d'un rapport de synthèse, n'a pu être communiqué aux élus qui en avaient fait la demande pour être en mesure d'apprécier ce projet complexe en toute connaissance de cause.

Les études d'avant-projet n'étaient, en effet, pas achevées fin décembre 2023 notamment les études environnementales et les analyses socio-économiques débouchant sur la détermination du Taux de Rentabilité Interne (TRI). Les élus qui ont approuvé cette délibération auront donc pris la responsabilité de voter « à l'aveugle ».

Avant l'engagement effectif de cette enquête publique un certain nombre d'élus et de responsables associatifs ont, une nouvelle fois, demandé à la Présidente de l'EMS de leur communiquer l'ensemble des rapports d'études constituant le dossier d'avant-projet de l'opération Tram Nord ; une demande qui sera restée sans réponse ni effet, alors même que la communication de rapports d'avant-projet, financés sur le budget de l'EMS, est DE DROIT. Les copies des courriers correspondants ont été transmises à la Commission d'Enquête.

Il importe que toute personne souhaitant s'impliquer dans cette enquête publique puisse en appréhender, au regard des rapports d'avant-projet, les questions de fond, la cohérence des hypothèses retenues par le maître d'œuvre, la démarche de conception et d'évaluation du projet, la pertinence des modélisations mises en œuvre et les variantes étudiées (en particulier des plans de circulation, selon les prescriptions du CCTP).

Les différentes pièces du dossier d'enquête ne présentent, en effet, que les conclusions de ces études.

## **1.2 CONCERNANT D'AUTRES ÉTUDES GÉNÉRALES LIÉES AU PROJET TRAM NORD**

En principe, le projet Tram Nord devrait s'inscrire dans les orientations définies par des instruments de planification à portée plus globale, notamment le Plan Local des Déplacements (PLD) du secteur Nord de l'agglomération et le Schéma Directeur des Espaces Publics de Schiltigheim.

Le PLD Nord décline les orientations générales du Plan des Déplacements Urbains (repris par le POA/Déplacements du PLUi de l'EMS) à l'échelle du territoire intercommunal Nord de l'agglomération. Les maires se sont appropriés cet instrument de planification des déplacements « tous modes » qui constitue une référence utile pour leurs réflexions et pour leurs échanges avec les communes voisines et avec l'EMS.

La première version du PLD Nord a été validée en 2000, concomitamment avec la réalisation de la ligne B du tramway. Une première actualisation de cet instrument a été réalisée en 2010/2011. L'étude d'une 2e actualisation a été engagée en 2020, puis « suspendue » par l'EMS en 2021 (sans la moindre explication !), à l'issue de la 1ère phase « DIAGNOSTIC ».

La phase 2 « PLANIFICATION DES DÉPLACEMENTS TOUS MODES » a-t-elle été réalisée entre temps ? Si tel est le cas, elle doit être communiquée sans délai aux élus et au public intéressé. Si tel n'est pas le cas, cette étude devra être finalisée sans délai pour servir de référence au dialogue contradictoire entre l'EMS et les communes du secteur Nord dont les maires n'obtiennent pas de réponse à leurs interrogations sur les effets induits du projet Tram Nord, en particulier en matière de reports de circulation, de réaménagements du réseau routier (M35, ...) ou de restructuration du réseau bus et des transports ferroviaires, et de façon générale sur les enjeux du secteur Nord en matière de mobilité portés par le PLD Nord.

Fort curieusement, l'EMS avait affirmé la conformité du projet Tram Nord par rapport aux orientations dudit PLD Nord dans le dossier du 4e Appel à Projets TCSP de l'État, transmis en avril 2021 aux services compétents pour justifier une demande de subvention. Par contre le Dossier d'Enquête Publique ne comporte pas, au demeurant, la moindre référence audit PLD Nord.

L'étude du « Schéma Directeur des Espaces Publics de Schiltigheim » a été initiée par la Délibération EMS No 51 du 17 décembre 2021 (Réf. E-2021-1897). L'un de ces objectifs est

de définir un cadre d'orientation et des principes d'aménagement pour les interventions de la commune et de l'EMS et de s'assurer de la cohérence de leur programmation.

Cette réflexion concerne, notamment l'arrivée du Tram Nord et ses implications en matière de refonte du plan de circulation (voitures, vélos, bus) et de la politique de stationnement. Elle porte également sur le renforcement et la création de centralités urbaines animées bien reliées entre elles, ainsi que sur l'articulation des enjeux de mobilité avec les enjeux d'amélioration des usages de l'espace public relatifs à la desserte locale, au fonctionnement du territoire et à l'amélioration de la qualité de vie des habitants.

Le schéma directeur élaboré dans le cadre de cette étude n'a pas été porté à la connaissance des élus et du public. Il n'est pas non plus évoqué dans le Dossier d'Enquête Publique. Tout juste aura-t-on appris, par une déclaration du Vice-président de l'EMS rapportée par un article des DNA du 06 septembre 2024, que « *Schiltigheim va enfin se doter d'un beau maillage de pistes cyclables sécurisées ...pour la transformer en « ville cyclable » grâce à 7 Km de pistes supplémentaires* ».

### **1.3 DU DROIT DU PUBLIC D'ACCÉDER AUX INFORMATIONS PERTINENTES**

L'État a impulsé une évolution du DROIT visant à renforcer la participation du public au processus d'élaboration des décisions au travers de l'Ordonnance 2016-1060 du 03 août 2016 qui porte réforme des procédures destinées à assurer l'INFORMATION ET LA PARTICIPATION CONSTRUCTIVE DU PUBLIC dans le processus de projet.

Ces dispositions innovantes ont été reprises dans le Code de l'Environnement dont :

- L'article L120-1-I précise, notamment, que la participation du public vise à améliorer la qualité de la décision publique et à contribuer à sa LÉGITIMITÉ DÉMOCRATIQUE ;
- L'article L120-1-II énumère les DROITS CONFÉRÉS AU PUBLIC, en particulier celui d'accéder aux informations pertinentes relatives aux projets.

Dans la plaquette diffusée à l'occasion de la concertation dite « réglementaire », à l'été 2021, était souligné l'engagement des instances exécutives de l'EMS et des communes de Strasbourg et Schiltigheim, le Maire de Bischheim étant exclu de l'édito, de mettre en œuvre cette concertation comme « *un moment d'échange privilégié pour CONCEVOIR ENSEMBLE la ville que nous voulons construire pour demain* » en précisant que « *les contributions du public participent à l'élaboration du projet* ». Cette volonté affichée de co-construction du projet Tram Nord aura cependant été démentie par les faits, notamment par une pratique systématique de rétention de l'information.

L'article L123-13-I du Code de l'Environnement dispose que « *la commission d'enquête conduit l'enquête publique de manière à permettre au public de disposer d'une information complète sur le projet et de participer effectivement au processus de décision en lui permettant de présenter ses observations et propositions* ».

La commission d'enquête a donc toute latitude de demander à l'EMS de communiquer aux élus et responsables associatifs qui en ont formellement exprimé la demande, le dossier

d'avant-projet complet, en l'ensemble de ses composantes, ainsi que le PLD Nord et le Schéma Directeur des Espaces Publics de Schiltigheim.

## **2. UNE PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE D'IMPACT NON CONFORME AUX PRESCRIPTIONS DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT (NOTION DE PROGRAMME D'ENSEMBLE)**

### **2.1 IMPLICATIONS PROCÉDURALES DU PHASAGE DU PROJET ANNONCÉ PAR L'EMS**

Dès le début de l'étude d'impact (PIÈCE H1/2 - tome 2 - page 15 / §1.2) apparaît cette affirmation pour le moins singulière : *« cette opération Tram Nord sera réalisée en deux phases d'aménagement. La présente étude d'impact constitue une analyse de l'impact du projet actuellement connu, c'est-à-dire sans connaître le positionnement des parcs-relais. Elle sera actualisée lors de la seconde phase d'aménagement au fur et à mesure de l'avancement et de la définition du projet, afin d'aboutir à terme à une étude d'impact appréciant l'ensemble des impacts du projet ».*

Ce faisant l'EMS indique, implicitement, au public et à la Commission d'Enquête que les études caractérisant ce projet ne sont pas achevées et que son coût d'investissement n'est pas définitif. Et la précision selon laquelle *« ce n'est qu'à terme (lequel ?) que l'on aboutira à une étude d'impact complète appréciant l'ensemble des impacts du projet »* signifie que l'enquête publique en cours est menée sur la base d'un dossier incomplet !

En outre, dans le cas où le maître d'ouvrage EMS envisage un phasage des travaux en deux phases opérationnelles constituant une unité fonctionnelle, ces opérations constituent un PROGRAMME de travaux et d'aménagements, tel que défini par l'article L122-1-II du Code de l'Environnement. Et cet article précise que *« lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des opérations doit comporter une appréciation des impacts de l'ENSEMBLE DU PROGRAMME »*. L'article R122-3-IV précise le contenu de l'étude d'impact dans ce cas- là.

Force est de constater que la présente étude d'impact ne respecte pas ces prescriptions réglementaires puisque le PROGRAMME d'ensemble ne fait l'objet d'aucune présentation, pas plus que la PIÈCE I (Tome 3) ne contient d'évaluation socio-économique aboutissant au calcul du Taux de Rentabilité Interne (TRI) du PROGRAMME global. Il convient de rappeler, à ce propos, que l'EMS a su parfaitement respecter ces prescriptions réglementaires dans le cadre de l'élaboration du Dossier d'Enquête Publique (novembre 2016) relatif au PROGRAMME d'extension Ouest du Tram F réalisé en deux phases « 2020 » et « 2025 ».

Dans ce dossier ont été parfaitement définies les caractéristiques techniques et financières du PROGRAMME d'ensemble et l'analyse socio-économique et financière a été réalisée d'abord sur le PROGRAMME (TRI = 5,2 %) puis sur la 1ère phase opérationnelle (TRI = 7,2 %), ainsi que sur les variantes de tracés qui avaient été présentées en concertation préalable.

Par ailleurs, DEUX AUTRES OPÉRATIONS CONSTITUANT UNE UNITÉ FONCTIONNELLE AVEC L'OPÉRATION D'INFRASTRUCTURE TRAM NORD devront être prises en compte dans la présentation du PROGRAMME D'ENSEMBLE : il s'agit de l'opération de réaménagement des

voiries et des espaces paysagers du secteur « Halles - Gare - Arrière-Gare » (hub multimodal), et du projet TSPO sur son tracé modificatif d'accès au Centre Halles (M35, rue Wodli).

À l'examen de la figure 249 / page 347 de l'étude d'impact, il apparaît que ces opérations dénommées « autres projets », ne sont pas intégrées dans le projet Tram Nord mis à l'enquête, tant en termes de définition de leurs objectifs et caractéristiques que de coûts.

## **2.2 CONCERNANT L'OPÉRATION DE RÉAMÉNAGEMENT DU SECTEUR « HALLES - GARE – ARRIÈRE-GARE » (HUB MULTIMODAL)**

### **2.2.1 RAPPEL DES OBJECTIFS DE L'OPÉRATION**

Cette opération de réaménagement des espaces publics du secteur Halles vise, d'une part, à réaménager les voiries pour les doter de couloirs dédiés aux bus urbains et aux cars interurbains ainsi que d'arrêts bus et d'aménagements cyclables. Dans la mesure où le parking de la gare routière actuelle sera désaffecté et requalifié en espace vert, les arrêts des cars interurbains seront répartis le long des rues du Travail, de Sébastopol et du Marais Vert, en plus des arrêts des lignes urbaines qui accueilleront les bus du réseau restructuré associé au projet Tram Nord. Ces aménagements sont conçus de pair avec une recherche d'optimisation de l'accès aux 3 parkings en ouvrage du Centre Halles ; d'autre part, la requalification paysagère du site de l'actuelle gare routière et de la place Clément.

### **2.2.2 CONCERNANT LA CONCERTATION RÉALISÉE SUR CE PROJET EN 2022**

La délibération No 8 du Conseil EMS du 28 juin 2022 (Réf : E-2022-671) a lancé la concertation publique sur ce projet de réaménagement urbain d'ampleur, en soulignant : « *qu'un équilibre est à trouver entre de forts enjeux de recomposition urbaine et la nécessité de s'appuyer sur ce site pour concrétiser les projets de mobilité portés par l'Eurométropole et la Région Grand Est* » (§ 4.1) ; « *que le secteur des Halles est un site stratégique pour les cars express et les lignes de bus urbains* » (§ 4.1.1) ; « *que le projet Tram Nord et le projet de hub multimodal/Halles, s'ils correspondent à deux projets distincts se trouvent de fait LIÉS D'UNPOINT DE VUE OPÉRATIONNEL CERTAIN ET FONCTIONNEL* ».

L'EMS a ainsi démontré, sans en faire état, que cette opération « Halles - Gare – Arrière-Gare » relevait bien d'un PROGRAMME D'ENSEMBLE au sens du Code de l'Environnement (article L121-1-II). D'autant plus que la construction de quais d'arrêts en arrière gare prévue par cette opération constitue une mesure permettant le fonctionnement du réseau de cars interurbains en PHASE TRAVAUX DU TRAM NORD.

La concertation relative à ce projet a été mise en œuvre du 12 septembre au 10 novembre 2022, en annonçant au public que l'enquête publique serait organisée au printemps 2024. Il n'en fut rien, ce qui n'a pas empêché le concessionnaire CTS de réaliser au printemps 2024 des travaux projetés dans le cadre de cette opération (création d'un couloir bus « entrant » sur les rues de Bischwiller et du Travail et modification d'itinéraires de lignes bus).

Le bilan de cette concertation de même que le coût de cette opération (12,3 M€ / HT) ont été approuvés par délibération du Conseil EMS du 10 novembre 2023 (Réf: E-2023-1076) laquelle a également confirmé la prégnance des liens fonctionnels et opérationnels des opérations projetées en soulignant (§ 2.4) que « *ce projet (Halles) est complexe puisque le schéma d'organisation futur des mobilités tient aussi compte d'autres projets en interface tels que le ring vélo sur les quais intérieurs (impliquant le basculement des bus urbains sur les quais extérieurs), la réorganisation des accès parkings à partir des boulevards et le projet Tram Nord sur le boulevard Wilson IMPLIQUANT DE TRANSFORMER LES ESPACES PUBLICS DU SECTEUR HALLES DANS DES TEMPORALITÉS PROCHES.* »

### **2.2.3 CONCERNANT LES OPÉRATIONS CONNEXES DU PROJET TRAM NORD**

Non moins étonnant est le descriptif des « *OPÉRATIONS CONNEXES CONSTITUANT LE PROJET TRAM NORD SOUMIS À ENQUÊTE* » qui est présenté dans l'étude d'impact (§2.3.2 - pages 21 et 22) illustré par le schéma de la page 19. L'opération de réaménagement du secteur « Halles – Gare » - qui concerne pourtant une zone de l'AIRE D'ÉTUDE RAPPROCHÉE du projet Tram Nord délimitée sur la figure de la page 58, n'apparaît pas comme une opération connexe intégrée au projet Tram Nord, pas plus qu'elle n'est présentée comme une opération d'un PROGRAMME D'ENSEMBLE.

Il convient de rappeler que l'opération de réaménagement « Halles / pôle multimodal » est parfaitement identifiée dans les différentes pièces du marché de maîtrise d'œuvre du projet Tram Nord comme l'une des opérations connexes de ce projet. Ainsi, l'Acte d'Engagement de ce marché (Réf : 22 EMS 0023) désigne cette opération sous No T007 devant être étudiée dans le cadre de la tranche ferme du marché correspondant aux études d'avant-projet de l'INFRASTRUCTURE TRAM NORD ET DE SES OPÉRATIONS CONNEXES (dont le coût prévisionnel des travaux était alors estimé par l'EMS à 146,35M€ HT, dont 4 M€ pour ladite opération T007.

Le CCTP présente en introduction (§ 1.1 - page 24) la composition du programme d'étude en mentionnant sans ambiguïté que « *les études portent sur l'infrastructure et les équipements du Tram Nord ainsi que sur sept (7) opérations connexes* » qui sont d'ailleurs parfaitement localisées sur le schéma illustrant le §1.1, en particulier l'opération T007. Cette opération connexe T007 est définie en détail dans le paragraphe 10 du chapitre II du CCTP. Elle se décline sur 3 espaces juxtaposés délimités sur un schéma, dont l'espace « a » secteur Halles, s'étendant du boulevard Wilson au quai de Paris, l'espace « c » en arrière-gare (rue du Rempart) et l'espace « b » reliant les 2 précédents Petite rue des Magasins et rue Wodli.

En pages 74 et 75 du CCTP précision est faite que « *l'aménagement du réseau tramway sur le boulevard Wilson IMPLIQUE LA RÉORGANISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN ROUTIERS (bus urbains et cars interurbains) ET IMPLIQUE AUSSI LE RÉAMÉNAGEMENT DU SECTEUR HALLES.* »

Il est aussi précisé que les aménagements de quais d'arrêts en Gare basse (rue du Rempart) ont « *pour objectif d'assurer le bon fonctionnement du réseau de cars interurbains et de leur*

*desserte voyageurs durant les chantiers du Tram Nord* ». On ne saurait mieux confirmer les liens fonctionnels et opérationnels étroits entre ces deux opérations.

Et pour conclure le paragraphe 10 du CCTP, l'EMS a tenu à souligner dans un encadré que « *les études du Tram Nord au stade de l'avant-projet devront intégrer l'opération globale d'aménagement du hub multimodal de Strasbourg/secteur « Halles – Gare » décrite ci-avant* ».

La manière dont l'EMS a présenté cette étude d'impact ne peut que susciter de fortes interrogations sur le contenu réel des études d'avant-projet réalisées par le Groupement GETAS-PETER, sur leur niveau d'approfondissement et sur leur degré de conformité aux stipulations du CCTP. Rappel étant fait que l'EMS se refuse, depuis 9 mois, de communiquer les rapports d'études d'avant-projet du réaménagement du secteur « Halles-Gare » (censé avoir été approuvés par délibération du 10 novembre 2023) et ceux du projet Tram Nord censé avoir été approuvé par délibération du 20 décembre 2023. Ceci au mépris du DROIT à l'information des élus sur les projets faisant l'objet de délibérations et du DROIT du public d'accéder à des informations pertinentes.

## **2.3 CONCERNANT LA MODIFICATION DU TRACÉ D'ACCÈS DU TSPO AU CENTRE-HALLES DE STRASBOURG**

### **2.3.1 LES OBJECTIFS GÉNÉRAUX DU PROJET TSPO ET SON TRACÉ DE RÉFÉRENCE**

Le projet de Transport en Site Propre Ouest (TSPO) a pour objectif d'offrir une liaison en transport collectif performante et attractive, en site propre routier, entre Wasselonne et Strasbourg. L'EMS assure la maîtrise d'ouvrage de ce projet sur sa section « urbaine » entre Wolfisheim et Strasbourg/Centre Halles. Ce projet a fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique par voie d'Arrêté Préfectoral du 24 mai 2016 et n'a fait l'objet d'aucune mesure modificative depuis cette date.

À partir de l'intersection de la M351 et de la future VLIO, à Wolfisheim, le tracé de référence du TSPO :

- Emprunte la M351 en site propre bilatéral, les travaux de réaménagement de cette artère étant en cours de réalisation ;
- Quitte la M351 avant sa jonction avec la M35, pour rejoindre le carrefour « Romains/Lemire », à l'entrée Ouest de Koenigshoffen via la nouvelle bretelle de sortie d'autoroutes qui a été rabattue sur ce carrefour en 2019 (dans le cadre de la 1ère phase du projet d'extension Ouest du Tram F). Un arrêt de bus est d'ores et déjà réalisé, dans un couloir d'approche dédié, afin d'offrir des correspondances très efficaces « de quai à quai » avec la station tram « Parc des Romains » de la ligne F. Cet arrêt TSPO a été ainsi positionné pour offrir un complément d'offre de transport appréciable aux habitants des nouveaux ensembles immobiliers édifiés sur le quartier Est de Koenigshoffen, d'autant plus appréciable qu'il permet un accès direct à la Gare Centrale ;

- Rejoint le carrefour de la Porte Blanche en empruntant la rue de Koenigshoffen en couloir réservé (également réalisé en 2019) ;
- Se dirige vers la place de la Gare en circulant sur la plate-forme du Tram F, sur le boulevard de Nancy (construite en 2019-2020 avec l'élargissement nécessaire pour permettre cette mixité d'usage), puis sur le boulevard de Metz en couloirs dédiés. Le TSPO peut ainsi offrir une correspondance avec les différentes lignes de transport en commun desservant la Gare Centrale ;
- Rejoint le secteur Centre Halles en empruntant le boulevard Wilson doté de couloirs réservés.

Ce tracé de référence TSPO, dont les performances prévisibles en termes de vitesse commerciale et de régularité de service sont reconnues, offre donc d'excellentes conditions d'accès à la centralité strasbourgeoise. Il figure, de ce fait, dans les documents de référence suivants :

- Dossier EMS pour le 3e Appel à Projets « TC et Mobilité Durable » présenté à l'État le 13 septembre 2013, pour justifier sa demande de subvention pour la construction de la 1ère phase du PROGRAMME d'extension Ouest (2020) du Tram F ;
- Étude d'impact de novembre 2016 du Dossier d'Enquête Publique de la 1ère phase d'extension Ouest du Tram F, qui définit explicitement (page 271) les divers aménagements nécessaires à l'accès du TSPO sur le tracé de référence qui seront réalisés dans le cadre de cette opération en 2019-2020 (dévoisement dès la bretelle de sortie / M351, couloirs dédiés et points d'arrêt, élargissement de la plate-forme tram F sur le boulevard de Nancy, ...) ;
- Dossier EMS pour le 4e Appel à Projets « TCSP et Pôles Multimodaux » présenté à l'État en avril 2021, au titre de la 2e phase d'extension Ouest (2025) du Tram F, dans lequel est confirmé le tracé de référence (fig.5 et 7, pages 16 et 17) ;
- Étude d'impact de février 2023 relative à la 2e phase d'extension Ouest (2025) du tram F, qui intègre bien le tracé de référence « M351 - Porte Blanche – Gare », représenté sur la fig.97 (page 134). L'objectif cardinal est bien de « *diversifier les solutions de transports collectifs sur le secteur Ouest et de multiplier les potentialités de desserte par la création de connexions entre différentes lignes - Tram F, TSPO, afin d'augmenter l'attractivité des déplacements alternatifs à la voiture* » (§ 2.5.4 - page 29) ;
- Délibération EMS du 28 juin 2023 (Réf. E-2023-415) portant Déclaration d'Intérêt Général du projet Tram Ouest / 2e phase, dont l'exposé des motifs est à tous points semblables à celui de l'étude d'impact y compris pour le TSPO.

### **2.3.2 CONCERNANT LE TRACÉ ALTERNATIF TSPO APPARU DANS L'ÉTUDE D'IMPACT**

Dans la présente étude d'impact relative au projet Tram Nord, en particulier sur la figure 249 (page 347) identifiant les « principales mesures projetées » apparaît un « autre projet » No 7 visant à réaliser une voie réservée TSPO sur la M35 en prolongement des couloirs dédiés réalisés sur la M351, qui permettrait aux cars interurbains de pénétrer au centre par la rue Wodli et la Petite rue des Magasins.

Cet itinéraire modificatif d'accès au centre du TSPO apparaît sur le plan 205 (page 313) flou et difficilement lisible par les personnes « non initiées », censé représenter les « *projets de transports collectifs intégrés dans les modélisations à l'horizon 2027* ». (La mise en œuvre effective de cette modélisation ne pouvant être appréhendée par les élus et le public qu'au vu des rapports d'Avant-Projet ...que la Présidente de l'EMS se refuse à communiquer !).

L'étude d'impact évoque incidemment au détour d'une phrase, le TSPO (pages 43,160, 347, 348, 433, ...) mais sans livrer la moindre information sur les caractéristiques de ce projet modificatif ni sur les procédures que l'EMS entend mettre en œuvre à ce sujet (concertation publique ? enquête publique qui validerait ce projet modificatif ?). Quant au schéma du « réseau routier prévu pour le projet REMe » (fig. 284 - page 433) il ne présente que les axes radiaux de transport convergeant vers Strasbourg depuis l'arrière-pays (Kochersberg) sans précisions sur le tracé des lignes interurbaines dans le secteur « Halles - Gare ». Et si le projet modificatif TSPO est bien pris en compte dans l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus (chapitre 7 / pages 386 à 401) les données le concernant sont de caractère général (pages 388 et 392). Tout juste apprendra-t-on dans le § 7.4.3 (page 397) que l'un des impacts de ce projet est « *d'engendrer une modification de la répartition spatiale des trafics à l'échelle de l'agglomération avec un report de circulation vers les autres axes de transport et des reports modaux* » !

Le lecteur de cette phraséologie creuse n'en saura pas plus. L'EMS omet de préciser que l'un des effets forts, à l'évidence négatif, de ce projet TSPO modificatif sera de priver les habitants de Koenigshoffen de l'offre de transport public annoncée au travers de la configuration de référence du TSPO retenue avec constance depuis une dizaine d'années.

En fait, il apparaît qu'en septembre 2023, deux mois après l'obtention de la DUP du projet Tram F (Ouest), l'EMS a confié au groupement INGÉROP les missions de maîtrise d'œuvre d'un ensemble de 4 opérations routières et d'ouvrages d'art, parmi lesquelles le réaménagement de la M351 sur son tronçon Est (dans le prolongement des travaux en cours) et de la M35 jusqu'à sa bretelle de sortie aboutissant sur la rue Wodli (Réf : Marché 23 EMS 0143). Le coût estimatif du réaménagement de ces deux artères hyperstructurantes est estimé à 10,5 M€/HT. Et dans le document « Programme » de ce marché apparaît de manière inattendue la précision suivante : « *en provenance de la RD 1004, les cars interurbains rejoindront leur terminus dans le secteur de la Halle en empruntant la RD 1004, puis la M351 et la M35...* ».

La présente étude d'impact (2024) ne fait pas état de ce marché de maîtrise d'œuvre dont les pièces techniques (programme, CCTP) ont été mises au point au 2e trimestre 2023 ... c'est-à-dire au moment où l'EMS préparait sa délibération portant Déclaration de Projet de l'extension Ouest du Tram F (qui intégrait l'offre TC correspondant au tracé de référence TSPO desservant Koenigshoffen !). Cette profonde INCOHÉRENCE des projets de l'EMS, qui lèse gravement les

habitants de Koenigshoffen, ne peut qu'interpeller la commission d'enquête chargée du projet Tram Nord et le cas échéant celle qui était chargée du Tram F (Ouest) qui aura été tenue dans l'ignorance de la modification du tracé TSPO envisagée en toute discrétion par l'EMS, en CONTRADICTION avec les éléments présentés sur le projet Tram F enquêté.

#### **2.4 DE L'IMPÉRIEUSE NÉCESSITÉ D'UNE MISE EN PROGRAMME DES OPÉRATIONS TRAM NORD, RÉAMÉNAGEMENT « HALLES – GARE » ET TSPO**

Dans la présente étude d'impact relative au projet Tram Nord, aucune information n'est donnée sur la reconfiguration du réseau des cars interurbains convergeant vers le secteur « Halles-Gare » depuis la rue Wodli (corridor TSPO du tracé modificatif) ou depuis la M35 via la rue de Bischwiller : dénomination et itinéraires des lignes, fréquence, fréquentation prévisible, ...

L'annexe 2 à la délibération EMS du 10 novembre 2023 sensée fournir un « descriptif des caractéristiques techniques et fonctionnelles du projet Halles - Gare/hub multimodal » ne présente aucun plan du réseau interurbain qui serait déployé sur ce secteur pas plus que de données sur son exploitation. Seuls sont positionnés les équipements nécessaires aux réseaux de bus urbains et de cars interurbains (couloirs réservés et points d'arrêts) qu'il est prévu d'implanter sur les rues du Travail, de Sébastopol, des Halles, du Marais Vert, ... Dans cette annexe 2 est prévu « *l'aménagement INDISPENSABLE d'un couloir réservé pour les cars interurbains sur la Petite rue des Magasins, qui impliquera une CONTRAINTE FORTE SUR LA CIRCULATION GÉNÉRALE* ».

Dans l'annexe 1 de ladite délibération présentant le bilan de la concertation de 2022, (§6 est mentionnée « *la création d'un tunnel d'accès au parking P3 depuis la Petite rue des Magasins, évitant la traversée du carrefour entre cette rue et le boulevard Wilson, en tant que mesure accompagnant et faciliter le fonctionnement circulatoire* ». Cette action de réhabilitation du tunnel des Halles (non évoquée au cours de la concertation 2022), un tunnel fermé depuis une douzaine d'années, a indiscutablement pour but de faciliter la régulation du carrefour ultra-sensible « Bd. Wilson / Petite rue des Magasins » sur lequel se croiseraient : les 3 lignes de tram E, C et H empruntant le Boulevard Wilson écoulant, en plus, un flux de 9 500 Véh. / jour ; les lignes interurbaines empruntant la Petite rue des Magasins, avec en plus un flux de 7 500 véh. / jour (sortie d'autoroute M35).

C'est à l'occasion de l'examen de la délibération EMS du 20 décembre 2023 approuvant certains éléments de l'avant-projet Tram Nord, que les élus apprendront incidemment que le réseau interurbain connaîtra un développement très important dans la mesure où les cars « fluo » assureront 1400 services par jour d'ici 2026 (contre 415 aujourd'hui) et qu'ils transporteront quelques 35900 voyageurs / jour soit 22000 de plus qu'actuellement (soit une multiplication de par 2,5). Aucune délibération concordante du Conseil Régional Grand Est autorité organisatrice des transports interurbains, n'a cependant pu être présentée à ce jour, qui validerait la configuration 2027 du réseau interurbain sur le secteur Halles et qui confirmerait sa contribution à hauteur de 40% du coût des travaux de réaménagement prévus dans ce secteur (soit 12,3 M€ - HT).

Par ailleurs, c'est lors d'une réunion de quartier Halles organisée par l'EMS le 21 février 2024 que les participants apprendront, sur un visuel PWP, que 6 lignes interurbaines arriveront de la M35, via la Petite rue des Magasins et se dirigeront vers la rue de Sébastopol à une fréquence cumulée de 2 min. 30 s. ! Elles croiseront les 3 lignes de tramway qui circuleront sur le Boulevard Wilson à une cadence de 2 min./ sens.

**EN CONCLUSION** : En prenant en considération leurs liens opérationnels et fonctionnels indéniables, la Commission d'Enquête ne pourra que constater que les trois opérations Tram Nord, Halles-Gare- Arrière Gare (hub multimodal) et TSPO modificatif constituent bien un PROGRAMME au sens du Code de l'Environnement (article L122-1-II).

L'EMS pourrait être invitée en conséquence à élaborer une étude d'impact conforme à l'article R122-3-IV dudit Code et à apporter la rectification nécessaire à son dossier ainsi que le prévoit l'article L123-14 du code de l'environnement.

### **3. DE LA QUESTION DES TRACÉS DES EXTENSIONS DU PROGRAMME TRAM NORD**

#### **3.1 UN PROCESSUS DÉCISIONNEL ÉQUIVOQUE PRÊTANT À CONFUSION**

Les branches d'extension du réseau tramway que l'EMS projette de réaliser dans le cadre du Programme Tram Nord répondent à deux objectifs différents : un besoin de maillage du réseau sur le secteur Centre Nord de Strasbourg, qui a donné lieu à la présentation de 3 variantes de tracés (C1, C2 et C3) lors de la 1ère concertation organisée du 15 juin au 30 septembre 2021; un objectif d'extension radiale Nord du réseau visant à desservir les quartiers Ouest de Schiltigheim et de Bischheim, qui a été exposé selon 3 variantes de tracés (N1, N2 et N3) au cours de cette concertation. Le bilan de cette concertation a été arrêté par la délibération EMS du 17 décembre 2021 (Réf : E-2021-1682) et est détaillé dans l'annexe 1 de cette délibération.

Selon le délibéré voté, le Conseil EMS a également APPROUVÉ « *la poursuite des études sur les variantes de tracés N1 et C1* » ainsi que « *la passation d'un marché d'études de maîtrise d'œuvre pour l'instruction technique des phases ultérieures (avant-projet et post AVP) ...* ». Par contre dans le délibéré voté ne figure AUCUNE DÉCISION FORMELLE DE CHOIX DE VARIANTES (N1, C1) NI DE CHOIX DE COMBINAISON DE VARIANTES (C1+N1, PAR EXEMPLE). Ceci contrairement à la délibération EMS du 07 mai 2021 (Réf : E-2021-421) relative à l'extension Ouest du Tram F dont le délibéré voté avait DÉCIDÉ sans ambiguïté « *de retenir la variante V2 comme tracé du projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise, suite à la concertation publique* ».

En cet état du processus décisionnel, l'instruction de ce projet pouvait encore être considérée comme assez « OUVERTE » d'autant plus que, par cette même délibération du 17 décembre 2021 le Conseil EMS avait DÉCIDÉ « *d'engager une phase de concertation complémentaire avec le public avec des objectifs d'approfondissement d'un certain nombre de thématiques du projet* » (qui n'avaient guère fait l'objet de présentations et de débats au cours de la 1ère concertation, en 2021). Précision était faite (§ 3) que « *un bilan complet et définitif des deux phases de concertation sera tiré à l'issue de cette phase complémentaire* ».

Ce sentiment d'OUVERTURE semblait aussi être conforté par le courrier du 24 août 2021 adressé par la présidente de l'EMS à une association qui sollicitait la mise à l'étude d'une sous-variante (N4) du tracé N1 paraissant mieux répondre aux préoccupations d'intérêt général. Ce courrier soulignait, en effet, tout l'intérêt du « dispositif de DÉMOCRATIE PARTICIPATIVE » mis en place par l'EMS et précisait que les études de définition en cours de réalisation (TTK, PTV) « avaient vocation à s'enrichir des contributions ... » formulées par les associations et le public lors de la concertation.

Il apparaîtra que ces déclarations « vertueuses » d'ouverture au principe de la CO-CONSTRUCTION du projet Tram Nord n'étaient que des déclarations formelles, qui ne seront suivies d'aucune application concrète. Les demandes d'études complémentaires de variantes de tracés paraissant plus performantes qui étaient pourtant formulées en conformité avec la CHARTE DE LA CONCERTATION du Ministère compétent, n'ont aucunement été prises en considération par l'EMS. Nous nous interrogeons donc : QUI A CO-CONSTRUIT QUOI AVEC QUI ?

### **3.2 UN TRACÉ DE MAILLAGE CENTRE NORD DE STRASBOURG NON CONFORME AUX ORIENTATIONS DES DOCUMENTS DIRECTEURS EN VIGUEUR**

#### **3.2.1 RAPPEL DES OBJECTIFS PRINCIPAUX DU PROJET FORMULÉS EN 2021**

Selon la délibération du 07 mai 2021 (Réf. E-2021-494), les divers objectifs du maillage tramway sur le Centre Nord de Strasbourg, « EN COMPATIBILITÉ AVEC LES ORIENTATIONS DU SCOTERS », étaient :

- D'engager une liaison directe entre la Gare centrale et le Parlement et d'intensifier la desserte du quartier du Wacken au regard de ses perspectives de développement. L'EMS n'a cependant pas précisé les raisons pour lesquelles elle envisageait de renoncer à l'exploitation de la ligne BHNS « H » récemment mise en service avec le soutien financier de la Région (une ligne circulant essentiellement en site propre et qui, transportant quelques 8 000 personnes/jour dispose encore de réserves de capacité de service).
- De renforcer la capacité et la robustesse du cœur de réseau en créant des itinéraires alternatifs au passage par le nœud central « Homme de Fer » arrivé à quasi-saturation ;
- De déployer de nouvelles liaisons directes entre la Gare centrale et le campus universitaire de l'Esplanade ;
- De renforcer concomitamment le maillage du réseau cyclable tout en diminuant la circulation automobile ;
- D'accompagner le développement du Réseau Express Métropolitain en facilitant ses connexions avec le réseau urbain.

Il est à noter que cette délibération laissait encore ouverte la possibilité de projeter deux

opérations distinctes « *d'extensions du réseau de tramway qui devaient permettre de repenser l'ensemble des mobilités sur le Nord de l'agglomération afin d'améliorer l'accessibilité des communes Nord, d'une part, et du secteur Wacken - Europe, d'autre part* », plutôt qu'un projet unique combinant ces deux types de développement du réseau tramway. Et le public ignore de quel type de réflexion découlerait le choix d'élaborer un projet unique combinant les deux types d'extension, une décision qui aura inéluctablement des conséquences sur la structuration du débat public, et sans doute des études, dans les deux entités urbaines concernées.

### **3.2.2 CONCERNANT LA CONCERTATION PUBLIQUE ORGANISÉE EN 2021**

La concertation de l'été 2021 a porté sur la présentation et le débat de 3 variantes de tracés : C1, qui résulte d'une coupure au niveau du carrefour « Vosges / Paix » de la ligne transversale E (la seule ligne tram ne passant pas à Homme de Fer), et du dévoiement sur l'avenue des Vosges en direction de la place de la Gare, de ses deux branches, à savoir la branche Sud, venant d'Illkirch et de l'Esplanade et la branche Nord venant de la Robertsau à présent dénommée ligne H ; C2, qui emprunte les quais extérieurs (Sturm, Finkmatt,...) à partir de la station « République » en direction de la Gare. Ce tracé correspond au schéma de développement du réseau tramway qui était présenté par la CUS en 2016 dans le cadre de l'enquête publique relative à l'urbanisation Wacken - Europe (= projet Archipel). Cette configuration avait été étudiée en 2013-2014 par les cabinets TTK et PTV (modélisation) qui en avaient souligné l'opportunité et les performances ; C3, qui relie la Gare centrale à la place de Bordeaux via les boulevards Poincaré et Clémenceau. Ce tracé, dont le potentiel de desserte est le plus élevé constitue une première tranche de réalisation du maillage Centre Nord du réseau Tramway sur la 2e ceinture des boulevards inscrit au SCOTERS.

Au cours de cette concertation le public s'est majoritairement exprimé en faveur du tracé C2 (quais) qui constitue un « SHUNT » court pouvant être emprunté par une voire deux lignes de tram qui ne passeraient plus sur le nœud « Homme de Fer ». Son tracé est plus court que celui de C1 qui effectue un long détour par la place de Haguenau et son potentiel de desserte de 45 000 personnes est de 35% supérieur à celui de C1.

L'Eurométropole a, malgré tout, priorisé le tracé C1 (Vosges - Wilson) qu'elle considère comme étant « *le plus impactant sur le trafic routier d'entrée de ville, permettant la transformation des espaces aujourd'hui dédiés majoritairement à l'automobile, et impactant de manière importante l'offre de stationnement sur voirie* ». Ceci en soulignant que la variante C2 « *même si elle offre une solution intéressante de maillage tramway, impacte bien moins la circulation automobile et le stationnement sur voirie* ». L'objectif de PÉNALISATION MAXIMALE DE LA CIRCULATION AUTOMOBILE n'était pourtant pas annoncé initialement comme un objectif prégnant de ce projet tramway.

Ce faisant, l'EMS maître d'ouvrage a modifié radicalement sa conception de l'usage du tramway comme facteur d'évolution de la répartition modale des déplacements. En effet, sur tous les projets entrepris depuis 1990, les réflexions menées en matière d'optimisation des tracés et de l'insertion urbaine recherchaient les meilleurs compromis possibles entre les critères d'intérêt général et les niveaux de performances d'exploitation du tramway

(en termes de vitesse commerciale, de fréquences et de régularité du service de transport ainsi que de qualité des connexions et d'attractivité des dispositifs d'intermodalité).

L'application constante de cette approche conceptuelle et méthodologique a permis d'induire un phénomène de report modal de l'ordre de 20% à 25% lors de la réalisation des grands projets. Et compte tenu de la couverture progressive du cœur métropolitain par le réseau TCSP une décline sensible et constante des flux de trafic automobile est observée sur les artères principales.

Ainsi, entre 1993 et 2022, le trafic moyen journalier sur les voies sans tram est passé (cf. relevés SIRAC) :

- de 33 000 à 19 000 sur l'avenue des Vosges ;
- de 41 000 à 17 600 sur l'avenue d'Alsace ;
- de 24 000 à 10 800 sur l'Allée de la Robertsau ;
- de 32 000 à 11 900 sur la place de la Gare ;
- de 29 000 à 10 600 sur le quai Pasteur ;
- de 30 000 à 12 500 sur le pont des Frères Mathis ;
- de 33 000 à 18 000 place de Haguenau.

Sur le projet Tram Nord, LA PLATE-FORME TRAM EST SIMPLEMENT « INSTRUMENTALISÉE » POUR OCCUPER LE MAXIMUM D'ESPACE-VOIRIE et pour pénaliser le plus possible la circulation automobile, qu'elle soit à motorisation thermique ou électrique (subventionnée par l'EMS !). Et peu importe que les vitesses commerciales des nouvelles lignes E, H et C soient médiocres (de 14,5 à 16 km/h) et vont faire baisser la vitesse commerciale moyenne du réseau tramway ; peu importe que le trafic automobile soit reporté sur les voiries secondaires de la Neustadt, avec un allongement sensible des itinéraires imposé aux automobilistes impliquant une consommation énergétique accrue et une diffusion des nuisances (repérée dans l'étude d'impact).

L'inanité et l'inconséquence d'une telle « nouvelle politique » de la mobilité et de l'aménagement de l'espace public dont le principal maître d'œuvre se réclame ouvertement de la pensée de Greta Thunberg (cf. Saisons d'Alsace No 100-mai 2024) n'aura pas échappé aux Strasbourgeois. Ceux-ci se sont, en effet, mobilisés massivement, lors de la brève concertation publique de janvier 2024, pour déclarer leur ferme opposition au déclassement d'artères structurantes d'agglomération qu'impliquerait le projet Tram Nord. Ce qui ne saurait échapper à l'attention de la Commission d'Enquête.

Enfin, l'EMS ne s'est jamais expliquée sur son choix :

- D'instruire les 2 opérations « maillage Centre Nord de Strasbourg » et « extension communes Nord » dans le cadre d'un seul projet, incontestablement complexe à tous points de vue, alors qu'elles auraient pu faire l'objet de deux opérations distinctes ;
- De prioriser la combinaison C1+N1, alors que l'analyse par modélisation réalisée en janvier 2022 par le cabinet PTV, qui a analysé plusieurs autres combinaisons possibles (C1+N2, C1+N3, C3+N1, C2+N1, etc.), a conclu que C1+N1 était le MOINS PERFORMANT en particulier en matière de fréquentation journalière.

### **3.2.3 RAPPEL DES ORIENTATIONS CARDINALES DES DOCUMENTS DIRECTEURS D'URBANISME, D'AMÉNAGEMENT TERRITORIAL ET DE MOBILITÉ**

Dans son Dossier de réponse d'avril 2021 au 4e Appel à Projets TCSP de l'État, l'EMS a affirmé que son projet Tram Nord est conforme aux orientations du SCOTERS, du PLUi, du Schéma Directeur des Transports Collectifs 2010-2025 et au Plan Local des Déplacements « Tous Modes » (PLD) du secteur Centre de Strasbourg. Dans la présente étude d'impact (pages 430 et 431 - § 11) il n'est plus fait état que de l'articulation du projet Tram Nord avec le SCOTERS et le Schéma Directeur TC, en ne rappelant que les orientations très générales de ces documents que l'on ne peut évidemment que partager. Dans cette étude d'impact, l'EMS se garde bien de présenter le moindre schéma du réseau TCSP projeté à moyen et long terme qui serait extrait de ces documents directeurs en vigueur. Ceci pour la simple raison qu'aucun d'entre eux ne prévoit de réaliser un segment du maillage Centre Nord sur un tronçon de l'avenue des Vosges.

Ils prévoient tous, sans exception, de réaliser le maillage Centre Nord sur la 2e ceinture des boulevards strasbourgeois qui, à partir de la Gare centrale, emprunterait les boulevards Wilson, Poincaré, Clémenceau, Preiss, Dordogne et d'Anvers (en direction de la nouvelle urbanisation dense des Deux Rives). À ce sujet, rappel est fait que l'étude d'impact (2023) relative au projet d'extension Ouest du Tram F présentait le réseau structurant TCSP 2021-2030 inscrit au PLUi/POA en vigueur (fig. 188 - page 260) ; y figuraient très clairement le maillage Centre Nord de 2e ceinture, de même d'ailleurs que le tracé de référence du TSPO passant par Koenigshoffen.

Ce tracé a été inscrit au SCOTERS, au PLUi et au Schéma Directeur TC dans une perspective de construction d'un maillage cohérent ayant de 800 à 1000 m de côté (comparable au dessin du maillage des grandes villes à TCSP). Ceci en prenant en compte le fait qu'une ligne TCSP dessert un corridor de 400 à 500 m de part et d'autre de son axe. Et effectivement une ligne tram implantée sur la 2e ceinture se trouverait distante de quelques 900 m de l'axe Victoire Marseillaise existant. Elle a fait l'objet d'une étude de définition par le cabinet TTK, en 2012, qui a vérifié la parfaite faisabilité de son insertion urbaine dans les larges emprises disponibles, en soulignant son potentiel de desserte très important dans les quartiers Des Quinze, de l'Orangerie et de la Neustadt (près de 90 000 personnes).

En revanche, un tram sur la section Ouest de l'avenue des Vosges serait trop proche des lignes existantes, c'est-à-dire en concurrence avec elles (alors que l'on recherche plutôt les synergies). L'EMS n'indique-t-elle pas elle-même que seuls 17% des riverains du corridor de couverture du tracé C1 ne disposent pas, à l'heure actuelle, d'une solution de desserte tram ! Est-il bien raisonnable d'investir des fonds élevés de crédits publics dans un tel contexte ? Et à l'examen des serpents de charges, difficilement lisibles, des lignes E et H, nous ne pouvons que constater la faible fréquentation des stations Oberlin / Vosges et Parc de Haguenau.

Un autre inconvénient, qui devrait être perçu comme parfaitement RÉDHIBITOIRE par les instances décisionnelles, est le fait que la réalisation du scénario C1+N1 empêcherait définitivement de réaliser le maillage Centre Nord planifié sur la 2e ceinture. Ce maillage nécessiterait, en effet, d'ajouter une 4e ligne de tramway sur le boulevard Wilson, ce qui serait

TECHNIQUEMENT IMPOSSIBLE. Le scénario C1 n'a en fait AUCUNE PERSPECTIVE D'ÉVOLUTIVITÉ, ce qui serait catastrophique pour les quartiers des Quinze et de l'Orangerie, dont les besoins de transports sont réels, mais aussi pour l'ensemble de l'EMS dont le cœur d'agglomération doit pouvoir disposer de conditions d'accessibilité efficaces « tous modes » sur l'ensemble de son territoire.

Il convient de rappeler que le PLD Centre propose de desservir les avenues de la Forêt Noire et des Vosges par un service BHNS, ce qui permettrait de boucler le RING BHNS sur la 1ère ceinture des boulevards et des quais. Depuis 2023, le BHNS « G » dessert déjà efficacement le demi-anneau Ouest et Sud de cette 1ère ceinture et son bouclage sur le demi-anneau Est et Nord permettrait de distribuer les trafics TC de façon homogène sur tout le périmètre du Centre élargi de Strasbourg.

Le projet alternatif présenté par un groupe d'élus en novembre 2023 est fondé sur la mise en œuvre d'une telle desserte sur l'avenue des Vosges, concomitamment à un calibrage du trafic automobile réduit de quelques 40% et à un réel enrichissement du contexte paysager de cette artère hautement représentative de Strasbourg.

**EN CONCLUSION :** LA COMMISSION D'ENQUÊTE NE POURRA QUE CONSTATER L'ERREUR MANIFESTE D'APPRÉCIATION COMMISE PAR L'EMS EN OPTANT POUR LE SCÉNARIO C1.

### **3.3 UN TRACÉ DE LA BRANCHE NORD PRÉSENTANT DES INCONVÉNIENTS INCONTESTABLES DONT LES SOLUTIONS ALTERNATIVES PLUS EFFICACES SONT IGNORÉES PAR L'EMS**

#### **3.3.1 UNE PREMIÈRE DÉLIBÉRATION OPÉRATIONNELLE (2013) RESTÉE SANS SUITE**

Un avant-projet, réalisé par la CTS, de desserte en tramway du fuseau Ouest des communes Nord avait déjà été approuvé par le Conseil de la Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS) le 12 juillet 2013, après un long processus de concertation qui avait aussi porté sur les différents modes envisageables (BHNS, Tram sur Pneus, Tram Fer). Cette opération constituait alors la branche Nord d'un PROGRAMME de ligne tangentielle comprenant aussi une branche Ouest (Koenigshoffen). Cette délibération décidait même de déléguer à la CTS la maîtrise d'ouvrage des études Post Avant-Projet et la réalisation des travaux des deux branches d'extension du tramway, ceux de la branche Nord étant alors estimés à 66,85 M€ - HT (entre Gare centrale et avenue de Périgueux). Seule la procédure relative à l'opération d'extension Ouest sera cependant mise en œuvre à partir de 2016 (= projet Tram F).

L'opération de construction de la branche Nord n'a pas été engagée compte-tenu des incertitudes et interrogations restées sans réponse, notamment sur les points suivants :

- Les contraintes fortes (excessives ?) de l'insertion urbaine du tram sur le tronçon Sud de la route du Général De Gaulle, tant en termes d'accessibilité riveraine que des commerces, ainsi que sur les capacités de stationnement. Bien que la délibération du

12 juillet 2013 ait prévu de réserver des terrains au sein des sites d'urbanisation Fischer et Balsinger, la promotion immobilière a pu sur-bâtir ces terrains ;

- Le rapport d'expertise TRANSAMO (2011) soulignait les impacts négatifs sur les performances du tramway (vitesse commerciale, fréquence, risques accrus, ...) du recours à un dispositif de voie unique, d'autant plus pénalisant qu'il s'agirait d'une voie unique en deux sections contiguës, de part et d'autre de la station Prévert (une configuration fortement déconseillée par l'expert).

NB : cette analyse sera confirmée dans le rapport d'enquête du 04 mai 2023 relatif à l'extension Ouest du Tram Ouest (page 67) qui a longuement rapporté le retour d'expérience de la CTS et de l'EMS sur le dispositif de voie unique de 600 m implanté sur la route des Romains depuis 2020. À savoir que « *ce système apporte beaucoup de contraintes ne permettant pas une exploitation fluide du Tram F, notamment en termes de régularité il est plus coûteux et complexe du fait de la mise en place d'appareils de voie et de signalisation spécifique la robustesse de la ligne est fortement remise en cause en cas d'aléas de petits incidents peuvent avoir des répercussions importantes sur toute la ligne F ce dispositif impacte la vitesse commerciale et le temps de parcours et limite la fréquence à 7/8 minutes. Cette configuration constitue un POINT DUR MAJEUR DE LA LIGNE F* ».

Ce rapport, de même que l'étude de circulation Transitec intégrée à l'avant-projet / 2013, soulignaient l'impact conséquent sur le plan de circulation sur l'ensemble du quartier des Malteries, amplifié par le fait que 16 voies adjacentes débouchent sur le tronçon de 700 m en voie unique (facteur d'accroissement des risques sur l'exploitation du tram).

CES FACTEURS PÉNALISANTS ET RISQUES DIVERS ÉTAIENT DONC PARFAITEMENT CONNUS DEPUIS UNE DIZAINE D'ANNÉES PAR LES INSTANCES DIRECTIONNELLES ET DÉCISIONNELLES DU PROJET.

### **3.3.2 UN PROCESSUS DE PROJET RELANCÉ PAR LA CONCERTATION DE 2021**

Par sa délibération du 07 mai 2021 (Réf : E-2021- 494), le Conseil EMS a décidé de (re)lancer la concertation sur la base d'une présentation de trois variantes de tracés : la variante N3, dont tout le linéaire est implanté sur la route de Bischwiller, entre la place de Haguenau et le centre de Bischheim. Sous bien des aspects elle apparaîtra comme une variante « repoussoir » ..., les variantes N1 et N2, ayant des tracés « en manivelle » qui se dirigent tous deux vers Schiltigheim Sud en longeant la place de Haguenau du côté Est puis rejoignent la route du Général De Gaulle par deux voies transversales différentes : N1 emprunte la rue Hélène Schweitzer, en bordure Sud de Schiltigheim, alors que N2 dessert la centralité de cette commune sur la route de Bischwiller jusqu'au niveau de la médiathèque, avant de bifurquer vers l'Ouest et de rejoindre la route du Général De Gaulle via les rues de Lauterbourg et d'Erstein. Bien que pénalisé par les contraintes d'insertion urbaine sur son extrémité Nord, le tracé N2 présente un potentiel de desserte de 31 000 personnes supérieur de 39% à celui de N1.

Les éléments présentés au cours de cette concertation étaient extraits, pour l'essentiel, des études de définition réalisées par le cabinet TTK, des études qui étaient encore inachevées à cette époque-là (elles ne seront finalisées qu'en février 2022). De ces études sont aussi tirés les éléments constitutifs du dossier EMS pour le 4e appel à projets TCSP de l'État (avril 2021). Assez curieusement cette étude de définition TTK et ses auteurs ne sont pas mentionnés dans la présente étude d'impact (chapitre 15 - page 468). Ceci est d'autant plus surprenant que le paragraphe 5.4 de l'étude d'impact (pages 212 à 214) « *variantes d'exploitation du réseau tramway au cœur d'agglomération* » est directement extrait de l'étude de définition TTK. Que cherche-t-on à cacher au public et à la Commission d'enquête ?

L'étude de faisabilité très approfondie (114 pages) réalisée par le cabinet ARCADIS en date du 23 juin 2022 (soit 6 mois avant le début de la concertation « complémentaire » le 15 décembre 2022) relative au réaménagement de la route de Bischwiller jusqu'à l'avenue de Périgueux à Bischheim n'a pas non plus été mentionnée au chapitre 15 de l'étude d'impact censé préciser les intitulés des études de référence et de leurs auteurs. Est-ce parce que cette étude n'envisageait pas d'option de piétonnisation de cette artère ? N'est d'ailleurs pas davantage mentionnée l'étude PTV de janvier 2022 analysant comparativement par modélisation, les performances de plusieurs combinaisons de tracés (C1+N1, C1+N2, C2+N1, C3+N1, etc.).

Le bilan de cette 1ère concertation a été approuvé par la délibération EMS du 17 décembre 2021 (Réf : E-2021-1682), dont l'annexe 1 présente le détail. Bien que le DÉLIBÉRÉ VOTÉ ne comprenne aucune décision formelle de choix du tracé N1, l'EMS priorise cette variante dans le rapport de présentation en soulignant (§ 1.4) « *qu'il s'agit d'un itinéraire direct et rapide vers Strasbourg depuis l'Ouest de Schiltigheim, le quartier des Écrivains et le projet de P+R Nord* ». Par cette délibération, l'EMS refuse également de réserver une suite favorable, pour des motifs fallacieux, aux demandes d'études de variantes de tracés formulées pendant la période de concertation par des associations, conformément aux dispositions prévues par la Charte de la concertation du ministère concerné.

### **3.3.3 AU REGARD DES ASPECTS NÉGATIFS DU TRACÉ N1 ET DE SA CONNEXION AU MAILLAGE STRASBOURGEOIS C1, UNE PROPOSITION DE SCÉNARIO ALTERNATIF C4+N4**

#### **3.3.3.1 Rappel des inconvénients majeurs du scénario N1 priorisé par l'EMS**

Les inconvénients majeurs du scénario N1, qui étaient déjà identifiés en 2012 / 2013, ont été rappelés à l'EMS dès la 1ère concertation en 2021 :

- Difficultés d'exploitation du tram résultant du recours au dispositif de voie unique en deux sections contiguës (vitesse commerciale et fréquence de passage amoindries, régularité incertaine, etc.). Ce choix technique contestable à plus d'un titre contribue plutôt à la DÉUTILITÉ PUBLIQUE du projet ;

- Itinéraire « CHASSE D'EAU » emmenant les habitants du secteur Nord-Ouest (Écrivains) de Schiltigheim directement sur le boulevard Wilson, à 500 m du hall de la gare centrale, ou sur les stations « Homme de Fer » ou « Broglie » ...sans possibilité d'accès aux commerces et services du CENTRE DE LEUR COMMUNE ;
- Lignes bus intercommunales fortes Nord - Sud (L3 et L6) déportées sur des itinéraires parallèles sans utilité fonctionnelle pour les habitants de Bischheim et des communes de 2e couronne ;
- Itinéraire de liaison du Tram « C » entre « Homme de Fer » et Schiltigheim / pont St. Charles très sinueux, ponctué par six virages à angle droit : Vieux-Marché-aux-Vins / Faubourg de Saverne / Wilson - Wissembourg / Place de Haguenau / route de Bischwiller Sud / Hélène Schweitzer / Général De Gaulle.
- Difficultés d'insertion de la plateforme tram à certains points durs. Tel est le cas, par exemple, pour les girations aux deux extrémités de la rue Hélène Schweitzer qui poseront des problèmes de régulation et de sécurité de la circulation générale. Dans l'étude d'impact (pages 33 et 34), ces difficultés ne sont pas expliquées ni solutionnées dans le descriptif, et sont astucieusement occultées par le découpage des plans No 23 et 25 : qui comprendra qu'à l'intersection de cette voie avec la rue du Hohwald et la route de Bischwiller la plate-forme tram sera exploitée en mixité avec les voitures sur le tronçon Est courbe de la rue Hélène Schweitzer ? Qui comprendra que la voie unique tram commencera dès le tronçon Ouest de cette rue, avant de franchir, en courbe, le carrefour à 5 branches « Schweitzer / Malteries / De Gaulle / Poilus » ? Qui relèvera que le nouvel aménagement de la rue Hélène Schweitzer impose la suppression des pistes cyclables existantes ? Qui se rappellera qu'en 2022 était annoncé un report de trafic de + 2 000 véh. / jour sur l'étroite rue des Poilus, alors que cette donnée n'apparaît plus sur les résultats de modélisations de l'étude d'impact pas plus que le trafic sur la rue des Malteries ?
- Contraintes d'accessibilité riveraine difficiles à appréhender sur la fig. 25 (page 34) tout comme les difficultés d'accès au quartier des Malteries sur sa frange Ouest, par les 16 rues adjacentes dont les noms sont illisibles. Des contraintes d'accès renforcées sur la bordure Est de ce quartier où toutes les rues adjacentes à la route de Bischwiller seraient mises en impasse (avec suppression de l'intégralité des places de stationnement sur un côté, ce qui n'est pas signalé au public).
- Nécessité de reconstruire le pont St. Charles surplombant des voies ferrées SNCF en exploitation selon des modalités qui ne font l'objet d'aucun plan, d'aucune explication dans l'étude d'impact. Quelles seront ses caractéristiques futures ? Comment sera organisée la circulation générale pendant ce chantier d'ouvrage d'art ? Etc.

LA COMMISSION D'ENQUÊTE NE MANQUERA PAS DE RELEVER QUE NI LES PLANS D'INSERTION DIFFICILEMENT LISIBLES, NI LES TEXTES EXPLICATIFS TROP SUPERFICIELS, NI LES PHOTO-MONTAGES VALORISANT DE FACON EXCESSIVE LES (RÉ)AMÉNAGEMENTS D'ESPACES PUBLICS NE PERMETTENT AU PUBLIC D'APPRÉHENDER CORRECTEMENT LES DIVERS IMPACTS DU

### 3.3.3.2 Le scénario alternatif proposé et ses avantages comparatifs

Plusieurs associations soutiennent la demande d'étude d'un scénario alternatif formulée dès juillet 2021 qui comprend deux éléments :

- A Schiltigheim, le tracé dit « N4 » desservirait la route de Bischwiller au-delà de la rue Hélène Schweitzer, jusqu'à la rue St. Charles (sur laquelle un emplacement réservé inscrit au PLUi préserve une emprise de 18 m) qu'il emprunterait ensuite pour rejoindre la route du Général De Gaulle au niveau du pont St. Charles. Une sous-variante « N4 bis » tirerait profit de la libération du site de l'usine Heineken en implantant la plate-forme tram à l'intérieur de ce site, parallèlement à la rue St. Charles. Sur la section Nord de la route du Général De Gaulle serait mise en œuvre la configuration d'aménagement présentée lors de la 1ère concertation de 2021 (tramway en site central, longé de part et d'autre de voies de circulation et de pistes cyclables) et non pas le profil en travers modificatif annoncé en 2023 sans autre explication, ne conservant qu'un sens unique Nord → Sud très contraignant pour le fonctionnement du quartier qu'aucun autre motif que l'application d'un dogme ne justifie ;
- La liaison entre Schiltigheim et le centre de Strasbourg se ferait selon un tracé rectiligne dénommé « C4 » longeant la place de Haguenau sur son côté Est avant de pénétrer dans le secteur Halles par les rues du Travail et de Sébastopol, en direction du pont de Paris et du nœud « Homme de Fer ». Cette configuration de réseau consistant à dévier la ligne « D » au niveau du pont de Paris avait été présentée par la CUS dans le cadre de l'enquête publique sur l'urbanisation du secteur « Wacken – Europe » (projet Archipel). Au niveau de la place de Haguenau, serait mis en œuvre le plan de circulation présenté au cours de la concertation 2021, et non pas le plan de circulation excessivement contraignant pour la circulation générale annoncé subitement en 2023 (en prévoyant la destruction du viaduc d'accès à la M35 que rien ne justifie).

LES AVANTAGES COMPARATIFS DU SCÉNARIO ALTERNATIF SONT NOMBREUX ET LUI CONFÈRENT UN RÉEL CARACTÈRE D'INTÉRÊT GÉNÉRAL. EN EFFET :

Le tracé N4+C4 a la même longueur de parcours que N1+C1 entre le pont St Charles et « Homme de Fer » puisque la sur-longueur du passage par la rue St. Charles est compensée par l'accès direct au Centre via la rue de Sébastopol. Mais C4+N4 a un tracé plus rectiligne que N1+C1, ne présentant que 3 virages au lieu de 6, ce qui lui confère un avantage en termes de vitesse commerciale, de régularité de circulation et de confort pour les usagers. Le temps de parcours de C4+N4 sera donc au moins équivalent si ce n'est plus court que sur le trajet C1+N1. De ce fait l'argument invoqué par l'EMS dans son bilan de la concertation du 17 décembre 2021, selon lequel « N4 effectuerait un cabotage par la rue St. Charles impactant les temps de déplacements sur une liaison Tram Nord qui serait prolongée vers « Vendenheim » perd tout son sens.

Sur le tracé N4+C4 le tramway pourrait être exploité en site propre sur l'intégralité de son

linéaire, sans dispositif de voie unique qui est très pénalisant pour l'exploitation du tram. Seul un tronçon d'environ 230 m serait exploité en mixité sur la rue St Charles, une configuration qui n'existe pas sur la sous-variante « N4 bis » passant par le site Heineken. L'exploitation en site propre intégral à double voie confère à N4+C4 un avantage comparatif indiscutable en termes d'exploitation.

Le tracé N4 présente un potentiel de desserte de quelques 28 500 personnes soit 30% de plus que le tracé N1. Son potentiel va inéluctablement augmenter du fait de l'urbanisation des 13 ha du site Heineken, ce qui n'est pas le cas du potentiel de N1. De ce fait, un autre argument invoqué par l'EMS selon lequel « le potentiel de N4 serait affaibli compte-tenu de la grande emprise constituée par l'usine Heineken » est dénué de toute pertinence.

En termes d'efficacité de l'offre tram, le tracé N4 offre aux habitants des quartiers des Maréchaux, des Écrivains et de la nouvelle urbanisation ISTRA de Schiltigheim, ainsi que de l'Ouest de Bischheim, un moyen d'accès rapide (3 à 4 min) vers les services, les commerces et les équipements implantés dans la centralité de Schiltigheim. Quant à leurs trajets vers Strasbourg, ils se feront avec le même temps de parcours que sur N1, sinon en moins de temps. Et inversement, les habitants du centre de Schiltigheim, voire de Strasbourg Nord, auront un accès tout aussi rapide vers les équipements du pôle sportif de Schiltigheim Ouest. De façon plus générale, le tracé N4+C4 permet d'optimiser les connexions entre les centralités de Strasbourg et de Schiltigheim, en termes de développement des synergies et de potentialités de développement urbain équilibré.

Conçue selon le tracé N4, l'opération Tram Nord constituerait un puissant instrument de requalification de l'artère centrale, structurante, de la zone de centralité élargie de Schiltigheim que représente la route de Bischwiller. En outre, une station « Mairie de Schiltigheim » qui serait positionnée au carrefour « Bischwiller / St. Charles » assurerait indéniablement une desserte très qualitative du centre de la commune et de ses équipements représentatifs : à moins de 100 m de l'Hôtel de Ville, à 280 m de la médiathèque, à 420 m du parc de la Résistance, à 450 m du centre hospitalier CMCO. Aucun de ces équipements ne se situe, par contre, dans la zone d'influence de 500 m du tracé N1. Rappel est fait que, face à un enjeu de mobilité et de requalification urbaine du même type, les élus strasbourgeois avaient pris la décision inédite à l'époque, en 1990, d'implanter le tramway sur les artères centrales de la Grande Île, en les réaménageant avec des critères qualitatifs exigeants (rues du Vieux-Marché-aux-Vins, des Franc-Bourgeois et de la Mésange, qui présentent la même configuration que la route de Bischwiller). Le tracé N4 dessert parfaitement le site Heineken et par conséquent les diverses formes d'urbanisation ou d'aménagement qui pourraient y émerger. La sous-variante N4 bis desservirait également le nouveau quartier prioritaire de la politique de la ville « Ste. Odile ». La présente étude d'impact ne comprend pas la moindre analyse des problématiques spécifiques liées à la libération des 13 ha du site Heineken et à la création du QPV « Ste. Odile ». Ce défaut de prévision contribue également à déconstruire l'utilité publique du projet Tram Nord promu par l'EMS.

La configuration du tracé « en manivelle » N4 permet d'envisager le maintien sur les 2 axes principaux Nord - Sud de Schiltigheim, des lignes fortes de bus urbains L6 et L3. Ainsi, la ligne L6 pourrait circuler sur l'axe « routes de Brumath - De Gaulle », entre Vendenheim et la Gare Centrale par exemple, avec une section de 950 m en mixité avec le tramway. Une piste cyclable

bidirectionnelle desservirait le même axe. Ce service pourrait, le cas échéant, être assuré en mode BHNS ou bus express (comme sur les quais des Alpes et des Belges à Strasbourg, par exemple). De même la ligne L3 pourrait être maintenue sur l'axe route de Bischwiller, entre Reichstett et Strasbourg, dont une section de 600 m en mixité avec le tramway.

Dans une telle configuration du réseau de transport urbain, un véritable CHOC D'OFFRE permettrait d'offrir aux populations une palette diversifiée et attractive de modes de transport alternatifs à la voiture. Ce qui n'est pas le cas du projet Tram Nord dont les effets stricts sur l'évolution des parts modales sont de + 1% pour la part TC et de -1% pour la part voiture. Et sur la ligne C exploitée à 7/8 min. de fréquence, la fréquentation est évaluée à quelques 20 000 voy. / jour en 2027, à comparer aux quelques 17 000 à 18 000 voy. / jour transportés par la ligne L6 avec une fréquence de 5/6 min.

EN FAISANT ÉTAT DE CES PROPOSITIONS CONFORMÉMENT À L'ARTICLE L123-15 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT LA COMMISSION NE POURRA, AU DEMEURANT, QUE RELEVER LEUR EFFICACITÉ ET LE CARACTÈRE D'INTÉRÊT GÉNÉRAL QU'ELLES POURRAIENT CONFÉRER AU PROJET TRAM NORD.

#### **4. DIVERSES IRRÉGULARITÉS RELEVÉES DANS LE DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE**

Diverses irrégularités ont été constatées dans plusieurs documents constituant le Dossier d'Enquête Publique dont il est fait état dans les paragraphes suivants. Pareilles irrégularités sont de nature à induire en erreur le public, le cas échéant les membres de la Commission d'Enquête, dans leur appréciation des composantes du projet Tram Nord.

##### **4.1 CONCERNANT LA PIÈCE L - TOME 6 (DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL EMS)**

Ce document présente les délibérations votées par le Conseil de l'Eurométropole, lançant et approuvant, notamment, les bilans des différentes concertations publiques menées sur le projet Tram Nord.

LA DÉLIBÉRATION DU 07 MAI 2021 (Réf. E-2021-494) lance la concertation réglementaire qui s'est déroulée du 15 juin au 30 septembre 2021, et autorise le lancement d'une procédure de passation d'un marché de maîtrise d'œuvre (pages 6 à 14) ;

PAR LA DÉLIBÉRATION DU 17 DÉCEMBRE 2021 (Réf : E-2021-1682) le Conseil EMS arrête le bilan de la 1ère concertation et décide de poursuivre les études d'avant-projet pour les variantes de tracés N1 et C1 (pages 15 à 27).

- Il apparaît que dans le délibéré voté (cf. page 25) ne figure aucune décision formelle de choix des tracés C1 et N1 ;
- Deux des annexes de cette délibération ne sont pas présentées dans cette pièce L, malgré leur grand intérêt dans la mesure où le rapport de présentation de la délibération n'en présente qu'une courte synthèse :

- L'annexe 2 : analyse comparative des variantes,
- L'annexe 3 : présentant le programme d'aménagement détaillé.
- Quant à l'annexe 1 présentant le bilan de la 1ère concertation (2021), elle est présentée pages 51 à 87.

PAR LA DÉLIBÉRATION DU 20 DÉCEMBRE 2023 (Réf.E-2023-1207), le Conseil EMS arrête le bilan global de la 1ère concertation (2021) ainsi que de la concertation « complémentaire » menée du 29 mars au 06 juillet 2023. Il approuve également des « *options essentielles du projet Tram Nord telles qu'elles ressortent des études d'avant-projet* » et une « *première version de l'enveloppe financière prévisionnelle du projet* », ainsi que le lancement d'une concertation publique dont la durée n'est pas précisée, sur l'éventuelle mise en compatibilité du PLUi, en particulier de son OAP / Déplacements (en vue de la modification de la hiérarchisation du réseau viaire de l'agglomération). Il approuve enfin des avenants de transferts vers l'EMS de maîtrise d'ouvrage des 3 communes concernées par le projet Tram Nord et de délégations de maîtrise d'ouvrage à la CTS, d'une part de l'opération Tram Nord, d'autre part d'opérations connexes (pages 28 à 42).

CETTE DÉLIBÉRATION APPELLE LES OBSERVATIONS EXPLICITÉES CI-APRÈS :

- L'annexe 2 de cette délibération présentant « *des options essentielles de l'avant-projet* » ne figure pas dans ce dossier et c'est regrettable. Son examen aurait permis au public et à la Commission d'Enquête de constater l'incomplétude et le caractère très superficiel des informations données aux élus appelés à apprécier « en toute connaissance de cause » le contenu de ces études d'avant-projet (techniques, environnementales, socio- économiques et financières) ;
- Rappel est fait que le vote d'approbation des éléments d'avant-projet a eu lieu « à l'aveugle », puisque le dossier d'avant-projet complet n'a pas été communiqué aux élus qui en ont fait la demande au titre du DROIT À L'INFORMATION qui leur est pourtant garanti par le CGCT ;
- Il apparaît que par le DÉLIBÉRÉ VOTÉ, le Conseil EMS n'a approuvé ni l'avant-projet des opérations connexes ni leur coût ;
- Il apparaît également qu'aucun tableau des voiries qu'il est prévu de déclasser ou de surclasser ne figure dans cette délibération pour définir exactement l'objet de la concertation relative à la mise en compatibilité du PLUi (§ 2.1 et 2.2) ;
- Deux plaquettes de communication sur les « démarches citoyennes » organisées autour des 2 phases de concertation 2021 et 2023 sont intégrées (pages 120 à 155) dans cette pièce L qui n'est pourtant pas un recueil de tels supports de communication plus « politique » que technique, et dont l'édito exclut le maire de Bischheim qui n'a donc pas pu faire valoir son point de vue ;
- Cette délibération pose un autre problème : la concertation « complémentaire » s'est tenue du 15 janvier 2022 au 06 juillet 2023. Or le bilan validé ne porte que sur la période du 29 mars au 06 juillet 2023.

CE QUI SIGNIFIE QUE LE BILAN DE LA CONCERTATION ORGANISÉE DU 15 DÉCEMBRE 2022 AU 28 MARS 2023, ESSENTIELLEMENT À SCHILTIGHEIM ET À BISCHHEIM SUR LE SUJET SENSIBLE DE LA ROUTE DE BICHWILLER N'A PAS ÉTÉ APPROUVÉ PAR LE CONSEIL EMS. IL NE L'EST D'AILLEURS TOUJOURS PAS.

Pour pallier cet « oubli » de procédure, l'EMS a jugé astucieux d'intercaler entre le Délibéré voté et l'annexe 1 (pages 43 à 45) sous un titre BILAN DE CONCERTATION susceptible d'induire en erreur, deux compte-rendu d'ateliers de travail organisés à Schiltigheim, le 15 décembre 2022 et à Bischheim, le 18 janvier 2023. La présentation de tels compte rendu ne saurait se substituer à une délibération d'approbation formelle du bilan de cette période de concertation.

LA COMMISSION D'ENQUÊTE NE MANQUERA PAS DE RELEVER LE CARACTÈRE PARFAITEMENT IRRÉGULIER D'UNE TELLE PRATIQUE PROCÉDURALE.

PAR LA DÉLIBÉRATION DU 09 FÉVRIER 2024, le Conseil EMS arrête le bilan de la concertation relative à la mise en conformité du PLUi qui s'est déroulée du 02 au 19 janvier 2024 (pages 156 à 163). Le bilan de concertation est détaillé dans son annexe (pages 165 à 177). Cette délibération appelle les observations suivantes :

- Cette délibération indique (§ 1.1) que la modification de l'OAP / Déplacements est « *rendue nécessaire pour permettre la réalisation du projet Tram Nord dans sa configuration présentée en 2023* » laquelle n'est effectivement pas conforme aux prescriptions de cette OAP qui est OPPOSABLE. Pour la parfaite information des élus et du public, l'EMS aurait pu préciser qu'une telle modification du PLUi n'était pas nécessaire pour la configuration de projet présentée en concertation en 2021. Une précision qui n'est pas non plus donnée dans l'étude d'impact (page 374) ;
- Cette délibération ne présente pas le tableau des voiries que l'EMS projette de déclasser ou de surclasser qui a été présenté au public au cours de cette concertation ;
- Un courrier co-signé par 42 maires et élus des communes et de l'Eurométropole avait été adressé à la Présidente de l'EMS le 18 janvier 2024, en tant que contribution à cette concertation publique. Il soulignait que cette modification de la hiérarchisation du réseau viaire n'impacterait pas seulement le fonctionnement circulatorie local à Strasbourg et à Schiltigheim mais qu'elle impacterait aussi et surtout l'équilibre global de l'organisation de la mobilité sur l'ensemble de l'agglomération en dégradant l'accessibilité et par conséquent l'attractivité de la métropole, de ses pôles d'activités et d'emplois ainsi que des lieux où s'exercent ses fonctions internationales. Une contribution dont les instances décisionnelles de l'EMS n'ont guère tenu compte ;
- Le bilan de cette concertation a été jugé INSINCÈRE par les élus et les collaborateurs de groupes qui ont procédé à une consultation approfondie des contributions à cette concertation publique et ont pu constater qu'une très forte majorité (plus de 90%) des 1200 avis exprimés étaient DÉFAVORABLES AU DÉCLASSEMENT d'artères proposé par

EMS. Procès-verbal de cette consultation a été établi le 08 février 2024. Alors qu'il ressort de cette concertation un rejet clair et sans appel de cette perspective de déclassement, le bilan de l'EMS reflète une erreur d'analyse manifeste en évoquant simplement « des avis contrastés ». L'amendement rectificatif relatif à cette délibération déposée le 09 février 2024 par quatre présidents de groupes du Conseil EMS a pourtant été rejeté ;

- Il apparaît par ailleurs que le tableau récapitulatif des voiries dont le classement devrait être modifié qui figure dans l'étude d'impact (pages 374 et 375 - § 6.7.7.10 R2.2a) identifie trois voiries de moins que le tableau présenté en concertation ; à savoir les rues de Bischwiller et de Wissembourg et la bretelle d'accès à la M35 à Hœnheim. Quelle conclusion peut-on tirer de cette discordance d'informations ?

#### **4.2 CONCERNANT LA PIÈCE M (Avis de l'Autorité Environnementale)**

L'Avis de l'Autorité Environnementale a été délibéré le 11 avril 2024 par la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe) Grand Est, sous référence 2024 APGE 34. Considérant que cet Avis est bien moins approfondi que l'Avis rendu au sujet de l'extension Ouest du Tram F. Considérant également que l'analyse insuffisante de certaines composantes fondamentales du projet Tram Nord présentées dans l'étude d'impact n'éclaire pas suffisamment le maître d'ouvrage ainsi que la Commission d'Enquête et le public.

**NOUS SOLLICITONS UN NOUVEL EXAMEN DE CE DOSSIER PAR L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE.**

Nous relevons par ailleurs que dans la "Réponse de l'Eurométropole (pages 26 et 27 de la PIÈCE « M ») figure un tableau des voiries à déclasser ou à surclasser différent de celui de la plaquette de concertation de janvier 2024. Plusieurs voiries qui ne figuraient pas dans le tableau initial (janvier 2024) apparaissent dans le tableau figurant dans la Réponse Écrite de l'EMS à l'Avis de l'Autorité Environnementale (MRAe), en pages 26 et 27 de la PIÈCE M, sans autre explication. Il s'agit :

- Du tronçon de l'avenue des Vosges entre l'avenue de la Paix et l'allée de la Robertsau (NB : précision étant faite que l'avenue des Vosges n'atteint pas l'Allée de la Robertsau, l'avenue d'Alsace reliant les deux). Il est prévu de déclasser cette artère structurante en voie de distribution, alors qu'elle n'est concernée par aucun aménagement présenté dans ce dossier d'enquête ;
- Du tronçon de la M2350 compris entre rue de l'Église Rouge et avenue Herrenschmidt, classé Hyperstructurant qui serait déclassé en structurant d'agglomération. Pour quel aménagement ?
- Des boulevards de Nancy et de Metz, artères structurantes d'agglomération qui seraient déclassés de deux niveaux, en voies de desserte ! Pour quel aménagement ?

- De la route de Brumath à Bischheim, entre les rues de Niederhausbergen et Georges Burger, qui serait déclassée de structurante d'agglomération en axe de distribution. Pour quel motif ?

## 5. UNE ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE SUJETTE À CAUTION

L'examen de la PIÈCE I (Tome 3) exposant l'analyse socio-économique, ne peut que susciter une profonde perplexité de la part des élus et du public qui en prendraient connaissance, dans la mesure où elle appelle des interrogations multiples qui restent sans réponses. Sur certains thèmes elle se révèle plus superficielle, moins complète que les analyses du même type présentées - par le même bureau d'études - pour la phase 1 de l'extension Ouest du Tram F (dossier 2016) et pour sa phase 2 (dossier 2023).

En tout état de cause, seul l'examen du rapport d'analyse socio-économique du dossier d'Avant-Projet permettrait de disposer d'une vision exhaustive sur cet élément majeur du Dossier d'Enquête, indéniablement complexe, au sujet duquel seule la qualité de l'information fournie permet au public et aux élus d'accéder à une bonne compréhension du projet et de ses effets. Nous considérons qu'en cette matière, le Code de l'Environnement guide parfaitement l'action de la Commission d'Enquête, en son article L123-13-I qui dispose que « *la commission d'enquête conduit l'enquête de manière à permettre au public de disposer d'une INFORMATION COMPLÈTE ...* » afin qu'il puisse participer au processus décisionnel de façon pertinente, en parfaite connaissance de cause. Ce qui n'est manifestement pas le cas puisque la Présidente de l'EMS persiste dans une attitude de rétention systématique et non expliquée, des rapports d'Avant-Projet.

### 5.1 CONCERNANT LES DONNÉES ET HYPOTHÈSES PRÉSENTÉES

Dans cette PIÈCE I nous relevons, notamment, les insuffisances suivantes :

- Le calcul socio-économique n'est pas fait pour les variantes de tracés, une obligation que l'EMS avait pourtant parfaitement respecté dans son dossier d'enquête 2016 relatif à l'extension Ouest du tram F.
- Page 15 : la figure 3 (plan du SCOTERS) représente un maillage TCSP Centre Nord sur la 2e ceinture des boulevards (de Poincaré à Anvers) alors que le commentaire indique que le tracé Tram Nord sur un tronçon de l'avenue des Vosges serait conforme audit SCOTERS ! Comment le public pourra-t-il appréhender pareille contradiction ?
- Pages 68 et 69, les figures 59 et 60 représentent les charges de trafic automobile actuel sur les voiries des secteurs Centre et Nord. Mais dans ce document ne sont pas

présentés les charges de trafic à l'horizon Tram Nord (2027). Tout juste trouvera-t-on en pages 96 et 97 des schémas représentatifs des évolutions de trafic, en rouge et vert.

- Page 97 : l'évolution du kilométrage parcouru en automobile ne fait l'objet que d'une affirmation ne reposant sur aucune démonstration : « le kilométrage parcouru en automobile diminue dans les quartiers du centre-ville de Strasbourg, à Schiltigheim et à Bischheim (...) une évolution globalement très favorable à l'amélioration du cadre de vie ». Et c'est en fonction de cette appréciation des effets du projet Tram Nord qu'est ensuite valorisé le critère « coût d'usage VP » pris en compte pour estimer les GAINS du projet. Un avis largement partagé par le public est que les reports d'itinéraires imposés du fait des mesures circulatoires très restrictives de ce projet amènent en réalité les conducteurs à effectuer des trajets sinueux plus longs, à vitesse plus faible, sur les voiries secondaires du réseau viaire. Un indicateur de ce contexte est le constat de la dégradation de la qualité de l'air dans les secteurs impactés par ces mesures circulatoires : secteurs « Clémenceau », « St. Charles / Malteries », etc. A ce sujet l'étude d'impact identifie clairement des augmentations de 17% à 43% des émissions polluantes dans le secteur École Militaire (Clémenceau), parc Contades, place de Pierre (Poincaré) à Strasbourg, précisément dans le secteur Neustadt très impacté par les reports de trafic et par les allongements considérables d'itinéraires imposés aux véhicules du fait de la quasi-pietonnisation de l'avenue des Vosges et de la suppression de la voie Sud de la Place de Haguenau. L'appréciation d'une « évolution très favorable à l'amélioration du cadre de vie » n'est absolument pas justifiée dans le cas de Neustadt.
- Page 72 / figure 64 : aucune information n'est donnée sur le réseau interurbain dans le quartier Halles - Gare (le schéma s'arrêtant à la M35), alors que ce réseau connaîtra un développement massif multipliant sa fréquentation par 2,5 et que les cars interurbains arrivant de la Petite rue des Magasins à la fréquence de 2 min.30 auront un impact fort sur le fonctionnement de son carrefour « NOIR » avec le boulevard Wilson, lui-même emprunté par 3 lignes de tramway à 2 min. de fréquence par sens. Au vu de la PIÈCE I il est impossible de savoir comment est pris en compte cet IMPACT FORT DE L'EXPLOITATION DU RÉSEAU INTERURBAIN dans la valorisation des différentes composantes du calcul socio-économique : sécurité, temps de parcours en tramway.
- Page 74 : le tableau 5 présente les principales caractéristiques des lignes tram existantes en 2023, notamment leurs vitesses commerciales moyennes - variant de 18 à 19,5 km/h sauf pour la ligne F (14,7 km/h). Par contre, dans aucune pièce de ce dossier d'enquête ne sont précisées les vitesses commerciales des nouvelles lignes. Selon une information obtenue du maître d'œuvre, elles seraient assez médiocres sur ce projet Tram Nord : 16,5 km / heure sur la ligne « C », 14,7 sur la ligne « E » et 15,5 sur la ligne « H ». Autrement dit, l'un des effets de ce projet Tram Nord serait de faire

baisser la vitesse commerciale moyenne du réseau tramway, ce qui induira des surcoûts d'exploitation pour la CTS, ou une qualité de service amoindrie pour les usagers. Faute de disposer des rapports « Transport collectif » du dossier d'Avant-Projet, le public n'est pas en mesure d'appréhender correctement cet item.

- Page 77 : dans le diagnostic « Transports Urbains » sont curieusement oubliés :  
La ligne bus No 2 préfigurant la future ligne de maillage Centre Nord sur la 2<sup>e</sup> ceinture des boulevards, et la ligne BHNS « H » reliant parfaitement, en site propre, le Parlement Européen à la Gare Centrale, dont les équipements seraient démantelés 4 ans après leur mise en service ! Et en page 89, la restructuration de la ligne bus 2 dont le caractère excessivement pénalisant pour les habitants et employés des quartiers de l'Orangerie, des Quinze, de la Neustadt a été souligné, alors qu'ils sont en attente de la ligne tram de 2<sup>e</sup> ceinture, n'est pas évoquée. Pas plus que n'est indiquée la perspective de démanteler (et à quel coût ?) une ligne BHNS parfaitement fonctionnelle dont l'investissement n'est pas amorti et qui peut être améliorée en la prolongeant jusqu'à la station Robertsau / Boecklin. Comment cette mesure est-elle prise en compte dans le calcul socio-économique ?
  
- Page 83 (fig.84) et Page 85 (fig. 89) sont repérés « *les points noirs cyclables identifiés par les usagers via une enquête FUB* », notamment ceux situés dans le corridor du projet Tram Nord. Mais il n'apparaît pas clairement comment est prise en compte cette thématique dans l'analyse socio-économique, ni de quelle façon sont « évaluées » des DISPOSITIONS DÉFAVORABLES AUX CYCLISTES telles que la suppression des pistes cyclables existantes sur la rue Hélène Schweitzer, ou l'utilisation par les voitures du site propre cyclable bidirectionnel de la route du Général De Gaulle entre la rue Ste Hélène et l'allée Baltzinger, ou encore l'absence de liaison cyclable au niveau du nouveau carrefour « M2350 / Église Rouge » entre la piste longeant la M2350 et les pistes des rues Jacques Kablé et de Niederbronn (y compris sur le nouvel ouvrage franchissant le canal). Dans le même ordre d'idée il est regrettable que la PIÈCE I ne présente pas les figures représentatives des capacités utilisées sur les carrefours à feux figurant dans l'étude d'impact (page 336 / fig.234 et page 339 / fig. 240). Ces schémas de synthèse représentent, en effet, la DÉGRADATION DES CONDITIONS DE RÉGULATION D'UN GRAND NOMBRE DE CARREFOURS À FEUX qui passent d'une situation acceptable (identifiée en vert ou en orange, à une situation de saturation plus ou moins aiguë, en rouge ou en noir). Comment ces dégradations de fonctionnement du système circulaire dont certains carrefours sont franchis par le tramway, qui sont induites par le projet Tram Nord, sont-elles prises en compte dans le calcul socio-économique ?
  
- Pages 92-93 : les tableaux récapitulatifs des effets du projet Tram Nord en termes de fréquentation du réseau de transport collectifs, ne permettent pas une appréciation simple des EFFETS STRICTS de ce projet. Ils font en effet l'amalgame avec les effets de

la mise en service, en 2023, de l'extension Sud du BHNS « G » et du tram Ouest, en 2025. La représentation la plus simple de cette évolution est celle des parts modales à l'horizon projet 2027, que l'EMS a « oublié » d'insérer dans cette PIÈCE I, alors que le schéma des parts modales en 2019 figure bien en page 67 / fig.55. La raison se trouve peut-être dans les médiocres performances qu'elle reflète au regard du montant de l'investissement consenti : l'effet strict du projet Tram Nord est une augmentation de + 1% de la part modale du transport collectif et une diminution concomitante de - 1% de celle de la voiture particulière !

- Pages 94 et 94 : les serpents des charges des 3 lignes tram C, E et F sont difficilement lisibles du fait du recouvrement des données montées / descentes aux stations par les noms des stations. Un tableau récapitulatif des montées et descentes par sens, à chaque station permettrait de mieux appréhender ces mouvements (voir dossier d'enquête Tram F / Ouest - 2016).
- La nécessaire mise en PROGRAMME de l'opération Tram Nord avec l'opération Halles - Gare / hub multimodal ainsi qu'avec l'opération de modification du tracé TSPO / M35 implique la réalisation d'une analyse socio-économique prenant en compte l'investissement de 268 M€ / HT du Tram Nord augmenté de 22,8 M€ correspondant aux coûts des deux autres opérations (soit 12,3 M€ + 10,5 M€ / HT).

## **5.2 CONCERNANT LES DONNÉES ET HYPOTHÈSES PRÉSENTÉES**

Les calculs socio-économiques sont effectués par le bureau d'études EGIS à l'aide d'un logiciel performant (fondé sur l'algorithme présenté en page 105) à commencer par la Valeur Actualisée Nette Socio-Économique (VAN - SE). Celle-ci prend en compte :

- D'une part, les coûts d'investissement, d'entretien et d'exploitation,
- D'autre part, les divers types de gains monétarisés attendus du projet Tram Nord.

Les différents composants de la VAN - SE sont calculés jusqu'à l'horizon d'évaluation fixé à 2070. Au-delà de 2070 la VAN - SE tient compte d'une valeur résiduelle actualisée correspondant à la somme actualisée des avantages nets procurés par le projet à la collectivité sur 70 ans (soit entre 2070 et 2140).

Le schéma récapitulatif de distribution des GAINS induits par le projet Tram Nord est assez surprenant. La part des « gains de temps pour les usagers » représente en effet 66% des avantages monétarisés sur l'ensemble du bilan. Celle des gains en matière de pollution n'est que de 3,9% et celle des gains / l'effet de serre de 1,9%. Les gains sur le « coût d'usage de la voiture » sont de 13,9% et ceux de la sécurité (accidents...) sont de 14%. Une telle répartition des gains semble traduire une inefficacité du projet à atteindre les objectifs

forts qui lui étaient assignés par l'EMS, à savoir l'amélioration de la qualité de l'air et la réduction de l'usage individuel de la voiture.

Il convient de rappeler que dans le dossier (2016) relatif à la 1ère phase d'extension du Tram Ouest, ces gains, sensiblement différents, représentaient 27% pour les « gains de temps pour les usagers », 15% pour la pollution, 21% pour les gains / effet de serre, et 25% pour les gains « usage de la voiture ».

L'évaluation de la Valeur Nette Actualisée Socio-Économique est menée en mettant en relation ses différents composants sur la période 2023 - 2140 et en prenant en compte un taux de croissance du PIB de 1,5% (une méthodologie pour le moins inédite et incompréhensible pour le public).

Les résultats du bilan monétarisé sont les suivants :

- VAN-SE : 37,72 M€ ;
- Taux de rentabilité interne : 4,99% (un taux médiocre, 2 ou 3 fois moindre que celui des grands projets tramway antérieurs !).
- VAN - SE par euro investi par les collectivités publiques : 0,14 €. Cet indicateur qui vise à exprimer l'effet de levier de l'investissement sur l'économie est faible.

Les tests de sensibilité montrent qu'une baisse du PIB à 1% conduirait à une VAN – SE négative (-12,41 €) et à une diminution du TRI, évalué à 4,32%. De même une augmentation des coûts d'investissement de + 10% aurait un effet négatif sur la VAN - SE (qui ne serait plus que de 0,83 M€) et sur le TRI qui serait de 4,5%. Rappel est fait que l'Eurométropole aurait dû constituer un dossier d'enquête mettant en PROGRAMME l'opération Tram Nord proprement dite, avec l'opération Halles - Gare / hub multimodal et l'opération de mise en œuvre du projet modificatif TSPO (M35). Et dans ce cas l'analyse socio-économique aurait dû être menée en premier temps sur ce PROGRAMME (avec un coût d'investissement augmenté de 22,8 M€) puis sur l'opération Tram Nord.

EN CONCLUSION : vu les incertitudes et interrogations soulevées par l'évaluation socio-économique de ce projet Tram Nord, il paraîtrait sans doute opportun que la Commission d'Enquête demande la nomination d'un expert pour l'assister dans son analyse de la PIÈCE I, dans les Conditions prévues par l'article L123-13-II du Code de l'Environnement.