DIRECTION GÉNÉRALE

À Mesdames et Messieurs
les membres du Conseil municipal

Schiltigheim, le 7 décembre 2021

Mesdames et Messieurs les membres du Conseil municipal,

Compte tenu du contexte sanitaire préoccupant et en application de l'article 10 de la loi n° 2021-1465 du 10 novembre 2021 portant diverses dispositions de vigilance sanitaire, dont la possibilité pour la Maire de décider que la réunion de l'organe délibérant se tienne par visio-conférence, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance que la prochaine séance du Conseil municipal aura lieu **en visioconférence le mardi 14 décembre 2021 à 18h00**.

Tout comme les fois précédentes, nous utiliserons l'outil ZOOM. La retransmission de la réunion sera diffusée en direct sur la chaîne YouTube de la Ville ainsi que sur sa page Facebook.

La procédure reste identique :

- Un mail sera envoyé aux membres du Conseil municipal **le 14 décembre au matin.** Ce mail comportera **le lien** qui vous permettra de rejoindre la réunion. Chaque participant pourra rejoindre la réunion aux alentours de **17h45**, en suivant les instructions de la notice d'utilisation qui vous a été envoyée par mail.
- Une **séance test** sera proposée avant la date du Conseil municipal **le lundi 13 décembre à 17h30** afin d'anticiper tout problème technique. L'utilisation de ZOOM est possible sur tout type de terminaux, tels que Windows, Mac, iOS, Android, Blackberry, Linux.

Recevez, Mesdames et Messieurs les membres du Conseil municipal, l'expression de mes salutations distinguées.

La Maire,
Présidente déléguée de l'Eurométropole de Strasbourg en charge de la transition écologique et de la planification urbaine

1. BUDGET PRIMITIF 2022 3
2. VOTE DU TAUX DES TAXES 2022 20
3. CONSTITUTION DE PROVISIONS POUR RISQUE 20
4. RÉVISION N° 4 DES CRÉDITS DE PAIEMENT : 2e SEMESTRE 2021 DM3 22
5. ADMISSIONS EN NON VALEUR 28

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE168-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

6. TRAVAUX EN RÉGIE - REVALORISATION ANNUELLE DU COÛT MOYEN HORAIRE DU PERSONNEL 29
7. DÉCISION MODIFICATIVE N° 3 DE 2021 29
8. MODALITÉS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION À LA CAISSE DES ÉCOLES EN 2022 32
9. MODALITÉS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION AU CENTRE COMMUNAL D'ACTION SOCIALE EN 2022 32
10. ATTRIBUTION D'UNE SUBVENTION À L'AMICALE DU PERSONNEL 2022 33
11. CRÉATION D'UNE BRIGADE CYNOPHILE AU SEIN DE LA POLICE MUNICIPALE 38
12. AIDES EXCEPTIONNELLES COVID POUR LES ASSOCIATIONS – 2e VAGUE 2021 43
13. ALLOCATIONS DE SUBVENTIONS D'ÉQUIPEMENT AUX ASSOCIATIONS 44
14. ALLOCATION D'UNE SUBVENTION EXCEPTIONNELLE À L'OLYMPIA LUTTE POUR L'ORGANISATION DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DE LUTTE 46
15. VERSEMENT D'UNE SUBVENTION À LA SAS STRASBOURG EUROMÉTROPOLE HANDBALL (SAS SEHB) POUR LA SAISON 2021-2022 46
16. ATTRIBUTION D'UNE BOURSE AU BAFA 52
17. ADOPTION DU PLAN D'ACTION MUNICIPAL 2020-2026 POUR L'ENFANCE ET LA JEUNESSE ET SIGNATURE D'UNE CONVENTION ENTRE L'UNICEF ET LA VILLE DE SCHILTIGHEIM 53
18. PLAN PARTENARIAL DE GESTION DE LA DEMANDE ET D'INFORMATION DES DEMANDEURS DE LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX : MISE EN PLACE DU SERVICE D'ACCUEIL ET D'INFORMATION DES DEMANDEURS DE LOGEMENT SOCIAL (SAID) DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG 65
19. PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU DE TRAMWAY ENTRE STRASBOURG, SCHILTIGHEIM ET BISCHHEIM : AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL SUR LE CHOIX DE TRACÉ À SCHILTIGHEIM 74
20. CONVENTION DE TRANSFERT DE MAÎTRISE D'OUVRAGE RELATIVE À L'ÉLABORATION D'UN SCHÉMA DIRECTEUR DES ESPACES PUBLICS SUR LE BAN DE LA COMMUNE DE SCHILTIGHEIM 77
21. PROJETS SUR L'ESPACE PUBLIC – PROGRAMME 2022 : VOIRIE, PLAN VÉLO, SIGNALISATION STATIQUE ET DYNAMIQUE, OUVRAGES D'ART, EAU ET ASSAINISSEMENT, NPNRU. LANCEMENT, POURSUITE DES ÉTUDES ET RÉALISATION DES TRAVAUX 82
22. LANCEMENT D'UNE MISSION DE PROGRAMMATION ET DE CONCERTATION POUR LA RÉNOVATION DE L'HÔTEL DE VILLE 85
23. LE DINGHOF, LIEU DE MÉDIATION ARBORICOLE ET PATRIMONIALE : LANCEMENT DE L'APPEL À PROJETS 87
24. ALLOCATION D'UNE SUBVENTION D'ÉQUIPEMENT – ASSOCIATION HUMANIS 94
25. AUTORISATIONS D'URBANISME RELATIVES À LA CRÉATION D'UN CHEMINEMENT PATRIMONIAL 96
26. COMMISSION D'APPEL D'OFFRES : ADOPTION DE SON RÈGLEMENT INTÉRIEUR 99
27. COMMUNICATION CONCERNANT LA CONCLUSION DE CONTRATS PUBLICS – PÉRIODE DU 9 OCTOBRE AU 15 NOVEMBRE 2021 103
28. COMPTE-RENDU DES DÉCISIONS PRISES PAR MADAME LA MAIRE PAR DÉLÉGATION DU CONSEIL MUNICIPAL 106

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE168-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

RÉPUBLIQUE FRANCAISE
Département
du Bas-Rhin

VILLE DE SCHILTIGHEIM

EXTRAIT
du registre des délibérations du Conseil municipal

Nombre des membres élus aux élections : **39** (dont **39** sont encore en fonction)

Séance du 14 décembre 2021
sous la présidence de **Madame Danielle DAMBACH**

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

Date de convocation : 7 décembre 2021
38 membres ont assisté à la séance

Étaient absents : **3 membres**
dont **2** ont voté **par procuration**

Tomislav NAJDOVSKI donne procuration à Antoine SPLET du point 17 au point 18
Maryline WILHELM donne procuration à Benoît STEFFANUS du point 1 au point 10
Sylvie GIL BAREA est excusée
Bernard JENASTE est absent aux points 18 et 19
Dera RATSIAJETSINIMARO est absent au point 19
Corine DULAURENT est absente aux points 22 à 25

1er point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2021SGDE169)

BUDGET PRIMITIF 2022

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE169-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

1. BUDGET PRIMITIF 2022

Monsieur l'Adjoint Patrick OCHS :

L'article L. 2312 du Code général des collectivités territoriales (CGCT) prévoit les conditions de vote du budget de la commune. Le budget primitif 2022 est présenté conformément aux éléments du rapport d'orientation budgétaire présenté au Conseil municipal du 9 novembre 2021, sans reprise anticipée des résultats. L'article L. 2313-1 du CGCT prévoit qu'une présentation brève et synthétique retraçant les informations financières essentielles est jointe au budget primitif et au compte administratif afin de permettre aux citoyens d'en saisir les enjeux.

Les documents budgétaires comportent :

› Les informations générales statistiques, fiscales et les ratios financiers,
› Les tableaux d'ensemble de l'équilibre financier par nature, en fonctionnement et investissement,
› La balance générale du budget,

Pour la section de FONCTIONNEMENT

- Vue d'ensemble dépenses et recettes,
- Dépenses et les recettes par nature ventilées selon la classification de la M14,

Pour la section d'INVESTISSEMENT

- Vue d'ensemble dépenses et recettes,
- Dépenses et recettes par nature ventilées selon la classification de la M14,

La répartition des dépenses et recettes par fonction

Les annexes réglementaires

- Tableaux récapitulant l'état des emprunts et dettes,
- Présentation de l'état des provisions,
- Présentation des méthodes utilisées pour les amortissements,
- Présentation de l'équilibre des opérations financières,
- Présentation de l'état des charges transférées en investissement,
- Présentation du mode de financement des opérations pour le compte de tiers,
- Présentation des engagements donnés et reçus,
- Présentation de l'emploi des recettes grevées d'une affectation spéciale,
- État du personnel,
- Liste des organismes de regroupement dont la collectivité est membre,
- Liste des établissements ou services créés par la collectivité,
- Tableau retraçant les décisions en matière de taux des contributions.

I. LA SECTION D'INVESTISSEMENT

Les crédits d'investissement s'équilibrent en dépenses et en recettes à hauteur de **19 500 000 €.**

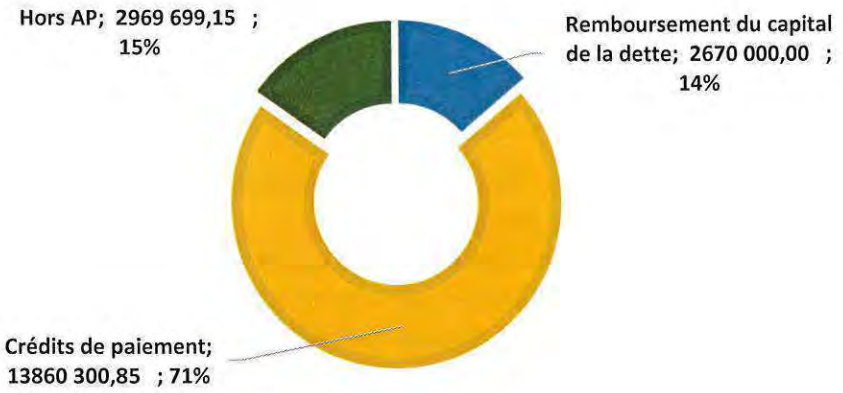
A. Les dépenses d'investissement

Le budget d'investissement est composé d'autorisations de programme, les crédits de paiement prévus pour 2022 s'élèvent à 13 860 300,85 €. Le tableau ci-dessous présente les chiffres après intégration du budget supplémentaire et des trois décisions budgétaires modificatives pour l'exercice 2021.

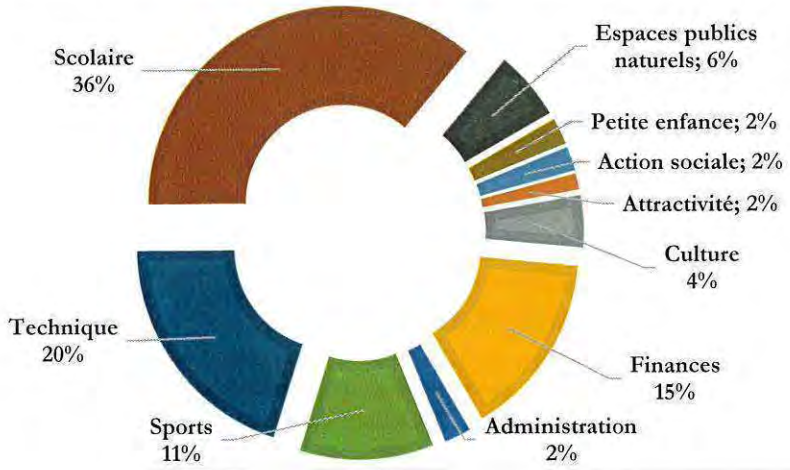
Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE169-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

Opération	Libellé	2021 (en €)	2022 (en €)
201301	Création du Centre Sportif Nelson Mandela	423 263,50	146 000,00
201303	Coopérative des Bouchers	88 000,00	255 740,65
201401	Éclairage Public - Mise en Conformité et Génie Civil	366 315,55	
201501	Sécurité Accessibilité des ERP	500 000,00	400 000,00
201502	École Primaire Simone Veil	7 385 774,46	370 000,00
201802	Verger et Ferme Dietrich	1 060 000,00	244 560,20
201803	Aménagement Hôtel de Ville	100 000,00	
201902	École Primaire Victor Hugo - ANRU	1 000 000,00	6 000 000,00
201903	Projets numériques	171 000,00	171 000,00
201904	Amélioration de la qualité des bâtiments	1 200 000,00	1 500 000,00
202001	Rénovation et extension du CSC du Marais		360 000,00
202101	Rénovation complexe Sportif de l'AAR	60 000,00	500 000,00
202102	Agenda d'Accessibilité Programmé (ADAP)	1 700 000,00	1 500 000,00
202103	Rénovation toiture du Gymnase Leclerc	335 000,00	865 000,00
202104	Rénovation de l'hôtel de ville	200 000,00	200 000,00
202105	Maison de l'enfance et école des Arts	60 000,00	1 000 000,00
202106	Éclairage Public - 2021-2026	365 000,00	348 000,00
		15 014 353,51	**13 860 300,85**

TYPOLOGIE DES DEPENSES D'INVESTISSEMENT



RÉPARTITION DES DEPENSES D'INVESTISSEMENT



Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE169-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

Afin de respecter la norme comptable, une somme de 3 456 € a été prévue au compte 2313 chapitre 041, en investissement, afin de comptabiliser le remboursement d'une avance consentie en 2021 dans le cadre du projet d'extension du jardin parc de la résistance. Son pendant est inscrit en recettes ; il s'agit d'une écriture d'ordre.

83 500 € sont prévus en outre dans le cadre de la nécessité de réaliser la comptabilisation des transferts entre la section de fonctionnement et la section d'investissement. Ce sont des écritures techniques comptables spécifiques qui visent d'une part à constater la comptabilisation des travaux en régie (pour une prévision de 70 000 €) de la section de fonctionnement à la section d'investissement et d'autre part à comptabiliser les amortissements des subventions d'investissement. 13 500 € sont inscrits pour l'amortissement de subventions perçues pour le financement des équipements amortis. En effet, si les dépenses subventionnées sont amorties, la subvention doit suivre le même chemin.

Le remboursement prévisionnel du capital de la dette s'établit à 2 670 000 €. En 2022, un emprunt nouveau est envisagé pour 6 000 000 € ; aussi une somme de 400 000 € de remboursement du capital de la dette a été inclue dans la prévision budgétaire. 2 000 € ont été inscrits pour les cautions (remboursement jardins familiaux et locations).

Au chapitre 20, en dehors des autorisations de programme, 69 000 € ont été prévus pour réaliser diverses études nécessaires pour le déploiement des projets de la collectivité : notamment 15 000 € pour une étude de jalonnement sur le centre-ville, 19 000 € pour les marchés publics, frais d'insertion…

Au chapitre 204, des subventions d'investissement, une somme de 9 000 € est prévue pour les travaux dans les établissements cultuels, 4 000 € sont prévus pour le financement d'une conciergerie solidaire et 10 000 € de subventions sont prévues dans le cadre des équipements sportifs des associations schilikoises.

Au budget d'investissement de 2022, il est également prévu une somme de 141 340.57 € au compte 1068, excédents de fonctionnement capitalisés pour apurer le compte 1069 de la collectivité. C'est un acte nécessaire pour le passage en M57, prévu au 1er janvier 2023. Ce compte a été ouvert en 1997 et 2004 afin de neutraliser l'impact budgétaire du rattachement des charges et produits lors de leur première application en M14.

Les opérations d'investissement 2022 illustrent la volonté de la Ville :

- D'accompagner la transformation de notre ville par des équipements adaptés et nécessaires à l'éducation, au lien social, aux liens intergénérationnels et aux solidarités,
- D'entretenir les bâtiments publics de la ville en recherchant une réduction de l'impact environnemental et en utilisant des matériaux bio-sourcés,
- D'améliorer la qualité des espaces publics nécessaire à l'apaisement de notre ville.

Ainsi, les autres dépenses de la section d'investissement sont prévues (en italique les autorisations de programme) :

- <u>Au service des espaces publics :</u>
  - *AP201802 - 244 560 € pour la ferme et le verger Dietrich, les crédits de paiement en 2022 seront consacrés aux travaux d'aménagement du verger communal*
  - *AP202106 - 348 000 € pour l'éclairage public*
  - 315 000 € pour les parcs et jardins, dont 205 000 € au titre des aires de jeux et city-stade
    - Des travaux sont prévus à l'aire de jeux de Lamartine, au parc des oiseaux, au parc de l'Aar ainsi qu'à l'aire de jeux rue de Touraine
  - 120 000 € au titre du budget participatif
  - 25 000 € sont prévus pour des horodateurs et des radars pédagogiques

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE169-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

› Au service scolaire :
- *AP 201502 - 370 000 € pour la construction du groupe scolaire Simone Veil pour la fin des paiements avec une clôture prévue sur l'autorisation de programme en 2022*
- *AP 201904 - 1 500 000 € pour la rénovation thermique du groupe scolaire Exen et son projet de déminéralisation et végétalisation de la cour d'école*
- *AP 201902 - 6 000 000 € pour le groupe scolaire Victor Hugo, les crédits de paiement 2022 sont consacrés à l'acquisition du terrain et à la programmation et à la réalisation des premières dépenses*
- 420 000 € pour la transformation de l'ancien logement du concierge de l'école maternelle Kléber en cantine scolaire afin d'ouvrir 70 places de restauration scolaire supplémentaires ; ce projet était budgété en 2021, mais les réponses techniques ont amené à le revoir au regard du dépassement d'enveloppe à la consultation
- 145 000 € pour la réfection de l'étanchéité de la toiture à Leo Delibes
- 109 000 € de travaux d'aménagement divers dans les écoles (prises électriques, éclairages, structure de jeux…)

› Au service de l'action sociale :
- *AP 202001 - 360 000 € pour la rénovation et l'extension du Centre socio-culturel du Marais, la programmation du projet a été repoussée d'un an afin d'affiner l'analyse des besoins*

› Au service de l'attractivité :
- *AP 201303 - 255 740 € pour les Halles du Scilt avec des travaux d'amélioration du bâtiment pour son utilisation ; le projet de traitement de la centrale d'air chaud air froid sera réalisé en 2022*

› Au service des sports :
- *AP 202103 - 865 000 € pour la rénovation de la toiture du gymnase Leclerc. En 2021, les travaux ont été consacrés aux salles de gymnastique. Le budget 2022 sera consacré à la reprise de la salle omnisports puis en 2023, le budget sera consacré au Tennis Club*
- *AP 201301 - 146 000 € pour payer le solde des travaux au centre sportif Nelson Mandela (aménagement extérieur)*
- *AP 202101 - 500 000 € pour la rénovation du complexe sportif de l'Aar. Les crédits de paiement en 2022 seront consacrés à la réalisation de l'étude de programmation puis à la maîtrise d'œuvre. Le projet concerne une rénovation intérieure des 300 m² du stade de l'Aar et une démolition-reconstruction pour 250 m² des vestiaires du stade du Canal ainsi que le système d'éclairage*
- 500 000 € pour le remplacement du terrain synthétique du stade Romens
- 82 500 € d'équipements techniques (matériel de nettoyage, matériel de gymnastique, mobilier…)

› Au service de la culture :
- *AP 202105 - 700 000 € pour l'école des Arts, les crédits de paiement en 2022 seront consacrés à l'achat du terrain et à la programmation*
- 137 000 € de travaux de mise aux normes des bâtiments culturels et pour la poursuite du renouvellement du parc de lumières en LED

› Au service de la petite enfance :
- *AP 202105 - 300 000 € pour la maison de l'enfance ; les crédits de paiement en 2021 seront consacrés à l'achat du terrain et à la programmation ; la comptabilité analytique permettra de suivre les dépenses de l'autorisation de programme sur la répartition des dépenses entre l'école des arts et la maison de l'enfance (AP unique 202105)*

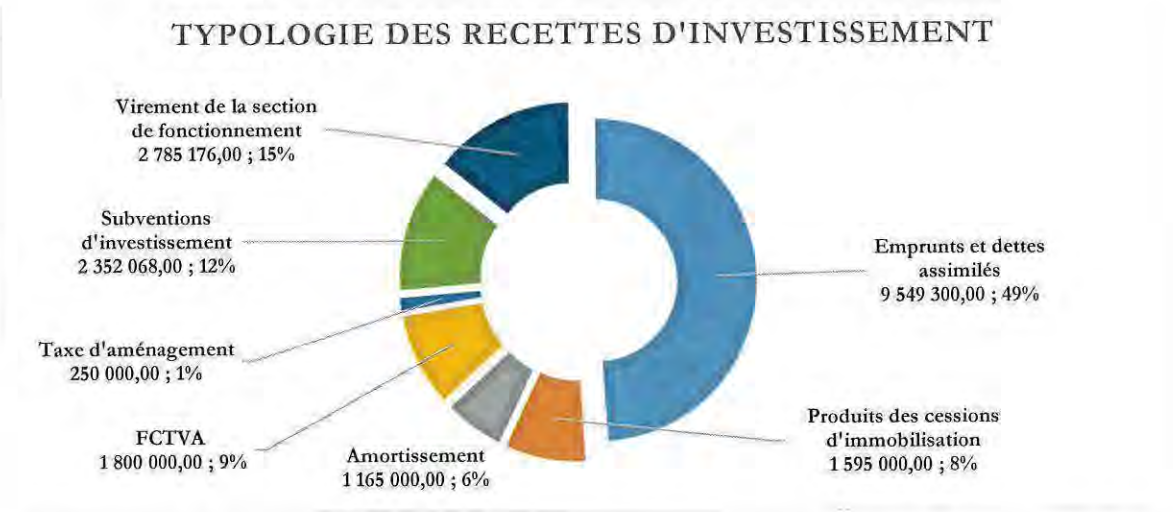
› Au service technique :
- *AP 202102 - 1 500 000 € pour l'agenda d'accessibilité programmée pour les personnes à mobilité réduite*
- *AP 201502 - 400 000 € pour la mise aux normes des bâtiments recevant du public*

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE169-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

- *AP 202104 - 200 000 € pour la rénovation de l'Hôtel de Ville avec l'installation de douches et de vestiaires*
- 203 500 € pour des investissements matériels au centre technique municipal dont 45 000 € pour un véhicule électrique multifonctions et 19 000 € pour des vélos triporteurs électriques. Ces investissements déclinent le plan de déplacement de l'administration.

En outre, l'aménagement d'une forêt cinéraire est prévu au budget 2022 pour 70 000 € ainsi que 25 000 € pour un marché pluriannuel destiné aux exhumations administratives. Une enveloppe de 15 000 € est prévue pour l'acquisition de vélos électriques cargos afin de faciliter le déplacement des agents communaux sur le territoire dans le cadre du plan de déplacement de l'administration.

B. Les recettes d'investissement



Le projet de budget ne prévoit pas de reprise anticipée des résultats. Cela signifie qu'à ce stade de la préparation budgétaire, aucun excédent d'investissement ne vient financer la section d'investissement, ni aucun déficit ne vient la grever. En effet, la reprise anticipée des résultats d'un exercice N-1 à un exercice N ne peut être faite qu'entre le 31 janvier et le 31 mars. La conséquence est que l'intégration des résultats se fait par budget supplémentaire au moment du vote du compte administratif. L'équilibre budgétaire est donc techniquement trouvé par inscription d'un emprunt qui sera réduit à l'adoption du budget supplémentaire. Au budget primitif 2022, 9 549 300 € d'emprunts seront inscrits mais cette inscription sera revue d'une part par l'augmentation du virement de la section de fonctionnement (autofinancement), d'autre part par l'affectation des résultats.

Le FCTVA est inscrit pour 1 800 000 €. Pour mémoire, ce montant est calculé par anticipation du montant de dépenses sur la section d'investissement en 2021 proratisé au taux de remboursement (16,404 %).

La taxe d'aménagement est inscrite pour 250 000 €.

Les subventions d'investissement : 2 352 068 € ont été budgétés au titre des subventions d'investissement de nos partenaires financiers :

› Construction du groupe scolaire Simone Veil : Pour la construction du Groupe Scolaire, la Ville a été notifiée pour 3 014 147 €, soit 22 % du montant hors taxes de la dépense. La Ville est encore en attente d'examen d'une demande de subvention au FEDER

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE169-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

(Fonds Européen de Développement Régional), une prévision de 500 000 € a été inscrite au budget du fait de la validation de principe du dépôt de dossier ;

- Accessibilité des bâtiments aux personnes à mobilité réduite : 400 000 € de subventions ont été inscrites au titre de la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL), ce qui représente 30 % du budget inscrit en section d'investissement sur 2022 ;
- Amélioration de la qualité des bâtiments : Pour la rénovation du groupe scolaire Rosa Parks, 775 000 € de subventions ont été notifiés à la ville, soit 40 % de la dépense hors taxes. La Ville est encore en attente d'examen d'une demande de subvention au FEDER ; une prévision de 400 000 € a été inscrite au budget du fait de la validation de principe du dépôt de dossier ;

  De plus, 600 000 € de subventions sont inscrits pour 2022 pour le projet de rénovation thermique du groupe scolaire Exen ;
- Création d'une cantine scolaire école Kleber : La préfecture a notifié 228 000 € de subventions dans le cadre de ce projet de création d'une cantine scolaire qui sont donc inscrits au BP 2022 puisque les travaux devraient démarrer l'année prochaine ;
- Remplacement du petit terrain synthétique Romens : une enveloppe de 100 000 € a été inscrite sur 2022 pour le financement du remplacement du terrain synthétique du stade Romens. Cette enveloppe correspond à la possibilité d'un financement de la Ligue de Football Amateur, de la Fédération Française de Football ainsi que de la DSIL ;
- Extension du parc de la Résistance : 45 000 € ont été notifiés à la commune pour les travaux d'extension du parc de la Résistance ;
- Travaux centrale de traitement air chaud air froid Halles du Scilt : 24 000 € ont été notifiés à la commune pour les travaux sur la centrale de traitement air chaud air froid des Halles du Scilt.

Pour mémoire, en 2019, au titre des travaux réalisés, la DSIL a financé pour 123 215 € (mise aux normes des bâtiments, TBI, acquisition de bâtiments modulaires). En 2020, près de 718 418 € de financements ont été notifiés par la préfecture (Rosa Parks, mise aux normes des bâtiments communaux, TBI, changement de projecteurs des salles de spectacle). Pour 2021, la préfecture a notifié près de 600 000 € de subventions au titre de la DSIL à la Ville de Schiltigheim, cette forte évolution des montants de DSIL obtenus illustre l'orientation politique forte visant à l'efficience de l'administration.

Les amortissements financeront la section d'investissement à hauteur de 1 165 000 € en 2022. Le virement de la section de fonctionnement à la section d'investissement est prévu à hauteur de 2 785 176 € en 2022 et 1 595 000 € de produits de cession d'immobilisation ont été inscrits pour la mise en vente programmée de la Villa Burgun, du CRITT matériaux et de l'ancien presbytère 17 rue principale.

II. ÉTAT DE LA DETTE

A. Situation de la dette au 01/01/2022

Le capital restant dû (Crd) au 01/01/2022 est de 21 614 561,62 €.
Les prévisions de charge de la dette pour 022 s'établissent à :

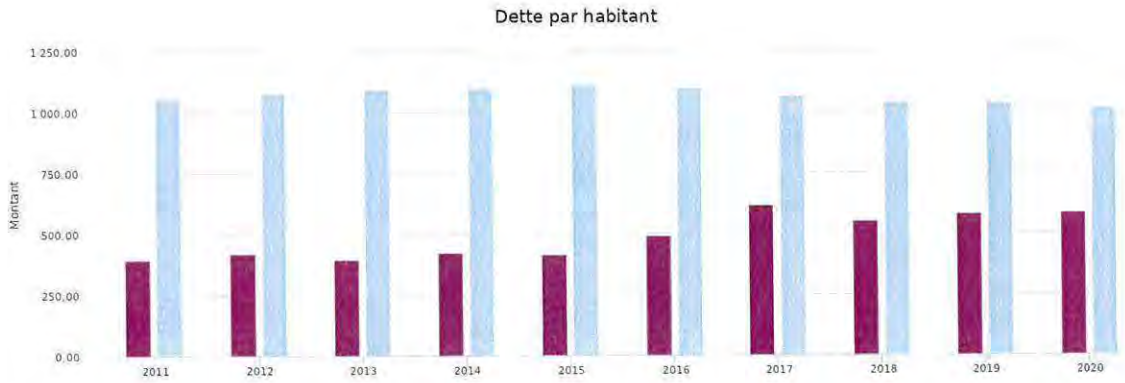
- 2 265 341,16 € en section d'investissement pour l'amortissement du capital de la dette ;
- 246 131,31 € en fonctionnement pour le remboursement des intérêts.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE169-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

				Échéance	
Période	Date de début	Date de fin	Crd initial	Capital	Intérêts
2022	01/01/2022	31/12/2022	21 614 561,62 €	2 265 341,16 €	246 131,31 €
2023	01/01/2023	31/12/2023	19 349 220,46 €	2 160 527,41 €	209 635,02 €
2024	01/01/2024	31/12/2024	17 188 693,05 €	2 105 359,29 €	176 104,75 €
2025	01/01/2025	31/12/2025	15 083 333,76 €	1 933 333,28 €	143 857,67 €
2026	01/01/2026	31/12/2026	13 150 000,48 €	1 900 000,15 €	112 681,45 €
2027	01/01/2027	31/12/2027	11 250 000,33 €	1 766 666,83 €	84 796,92 €
2028	01/01/2028	31/12/2028	9 483 333,50 €	1 666 666,44 €	63 060,31 €
2029	01/01/2029	31/12/2029	7 816 667,06 €	1 549 999,96 €	44 551,99 €
2030	01/01/2030	31/12/2030	6 266 667,10 €	1 300 000,17 €	31 254,77 €
2031	01/01/2031	31/12/2031	4 966 666,93 €	1 266 666,64 €	22 429,16 €
2032	01/01/2032	31/12/2032	3 700 000,29 €	1 166 666,64 €	13 822,50 €
2033	01/01/2033	31/12/2033	2 533 333,65 €	866 666,64 €	7 840,84 €
2034	01/01/2034	31/12/2034	1 666 667,01 €	666 666,64 €	4 259,16 €
2035	01/01/2035	31/12/2035	1 000 000,37 €	633 333,51 €	2 052,50 €
2036	01/01/2036	31/12/2036	366 666,86 €	366 666,86 €	306,25 €
				21 614 561,62	**1 162 784,60**



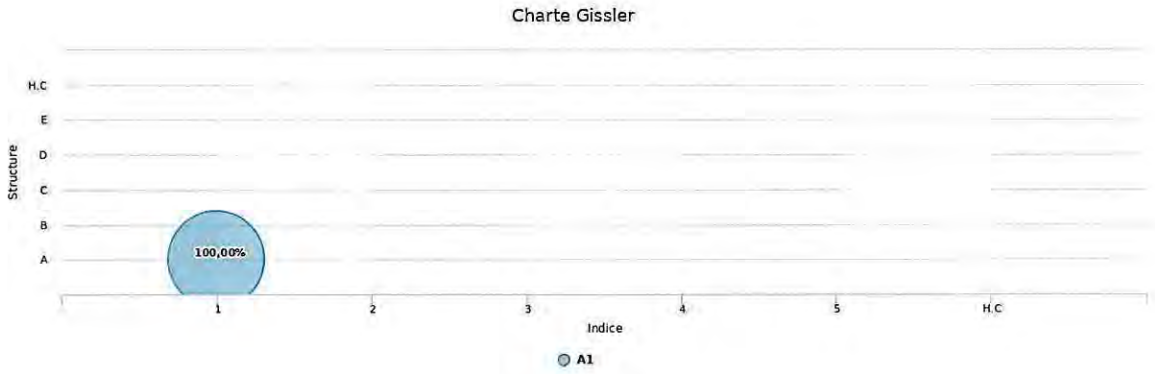
Selon les données INSEE 2018 (dernière publication du 18/12/2020), la population schilickoise était de 33 069 habitants. En 2022, la dette par habitant serait de 720,99 € contre 587,54 € en 2021 et 583,29 € en 2020. La moyenne de la strate pour 2021 était de 1 018 € / habitant contre 1 050 € / habitant en 2020.



<u>Nota :</u> Tableur issu des données DGFIP publiées en juin chaque année dès transmission des comptes administratifs. Les données nationales ne peuvent être anticipées, il s'agit d'un tableau rétrospectif.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE169-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

Le graphique représente la dette par habitant de Schiltigheim (en violet) par rapport aux données de la même strate de population – de 20 000 à 50 000 habitants (en bleu).



La répartition des emprunts est sans risque avec 100 % de taux fixes et des emprunts classés A1 selon la charte Gissler (taux fixe simple indice zone euro).

B. La dette garantie

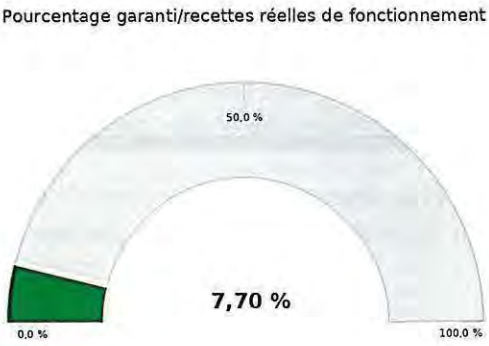
Les collectivités territoriales peuvent accorder leur caution à une personne morale de droit public ou privé pour faciliter la réalisation d'opérations d'intérêt public. Ce sont des engagements hors bilan. La collectivité garante s'engage, en cas de défaillance du débiteur, à assumer l'exécution de l'obligation ou à payer à sa place les annuités du prêt garanti. L'octroi de garanties d'emprunt donne lieu à délibération de l'assemblée délibérante.

La règlementation des garanties d'emprunts est définie aux articles L. 2252-1 à L. 2252-5 et D. 1511-30 à D. 1511-35 du CGCT. Pour les garanties aux personnes privées, l'encadrement législatif limite les risques par 3 règles cumulatives :

- Une collectivité ne peut garantir plus de 50 % du montant total de ses recettes réelles de fonctionnement ;
- Le montant des annuités garanties ou cautionnées au profit d'un même débiteur ne doit pas être supérieur à 10 % du montant total susceptible d'être garanti ;
- La quotité maximale susceptible d'être garantie par une ou plusieurs collectivités sur un même emprunt est fixée à 50 % : un emprunt ne peut être totalement garanti par une ou plusieurs collectivités.

Bénéficiaire	Nature du bénéficiaire	Catégorie du bénéficiaire	Nombre d'emprunts	CRD garanti	Date d'échéance	Annuités garanties sur l'année
Société Coopérative de bâtiments de Schiltigheim	ESH	Hors public	3	262 050,07 €	05/12/2039	27 355,86 €
Foyer Moderne de Schiltigheim	SEM	Hors public	11	6 991 198,63 €	30/05/2040	1 087 992,09 €
Amicale du personnel municipal	Association	Hors public	1	20 528,39 €	10/11/2024	7 510,44 €
Alsace Habitat	SEM	Hors public	5	709 787,53 €	01/08/2024	319 301,36 €
				7 983 564,62 €		

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE169-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021



III. LA SECTION DE FONCTIONNEMENT

Nature de dépenses	CA 2020	BP2021	BP2021+BS+ DM	BP2022
(1) Charges de gestion générale	**27 862 057,80 €**	**30 558 861,00 €**	**30 671 096,55 €**	**31 436 765,00 €**
Charges de personnel	17 687 086,66 €	18 244 410,00 €	18 244 410,00 €	19 281 120,00 €
Charges à caractère général	7 219 624,16 €	9 020 856,00 €	9 133 091,55 €	8 600 176,00 €
Autres charges de gestion courante	2 955 346,98 €	3 293 595,00 €	3 293 595,00 €	3 555 469,00 €
(2) Charges financières	**1 903 971,10 €**	**1 538 035,00 €**	**1 664 035,00 €**	**1 739 435,00 €**
Charges financières	283 528,52 €	290 095,00 €	295 095,00 €	290 095,00 €
Charges exceptionnelles	482 861,66 €	97 940,00 €	218 940,00 €	234 340,00 €
Dotations et reprise aux amortissements et prov.	1 089 423,61 €	1 100 000,00 €	1 100 000,00 €	1 165 000,00 €
Charges de cessions				
Atténuations de produits	48 157,31 €	50 000,00 €	50 000,00 €	50 000,00 €
Virement à la section d'investissement		**1 870 000,00 €**	**6 140 000,00 €**	**2 785 176,00 €**
Dépenses imprévues			**1 009 394,00 €**	**0,00 €**
TOTAL DEPENSES FONCTIONNEMENT	**29 766 028,90 €**	**33 966 896,00 €**	**39 484 525,55 €**	**35 961 376,00 €**
(3) Produits de gestion	**32 412 844,71 €**	**33 848 261,00 €**	**33 848 261,00 €**	**35 669 641,00 €**
Contributions directes	**15 927 536,00 €**	**16 873 558,00 €**	**16 873 558,00 €**	**18 450 000,00 €**
Autres impôts et taxes (TLPE, taxe sur l'électricité, Dotation de solidarité communautaire, attribution de compensation…)	**6 454 884,01 €**	**6 359 280,00 €**	**6 359 280,00 €**	**6 445 092,00 €**
DGF et autres dotations, subv. Et participations	6 826 135,50 €	6 328 777,00 €	6 328 777,00 €	6 600 563,00 €
Produits des services et du domaine	2 709 607,67 €	3 699 796,00 €	3 699 796,00 €	3 639 656,00 €
Autres produits (revenus des immeubles…)	378 678,51 €	460 400,00 €	460 400,00 €	414 880,00 €
Atténuations de charges	116 003,02 €	126 450,00 €	126 450,00 €	119 450,00 €
(4) Produits financiers	**361 975,46 €**	**118 635,00 €**	**171 136,00 €**	**291 735,00 €**
Produits financiers				
Produit des cessions	**69 701,06 €**	**75 600,00 €**	**75 600,00 €**	**83 500,00 €**
Produits exceptionnels	**292 274,40 €**	**43 035,00 €**	**95 536,00 €**	**42 035,00 €**
Transfert de charges (indemnité sinistre)				
Remise sur amortissement et provision				**166 200,00 €**
Excédent de fonctionnement reporté	**9 531 071,63 €**	**0,00 €**	**5 465 128,55 €**	**0,00 €**

A. Les dépenses de fonctionnement

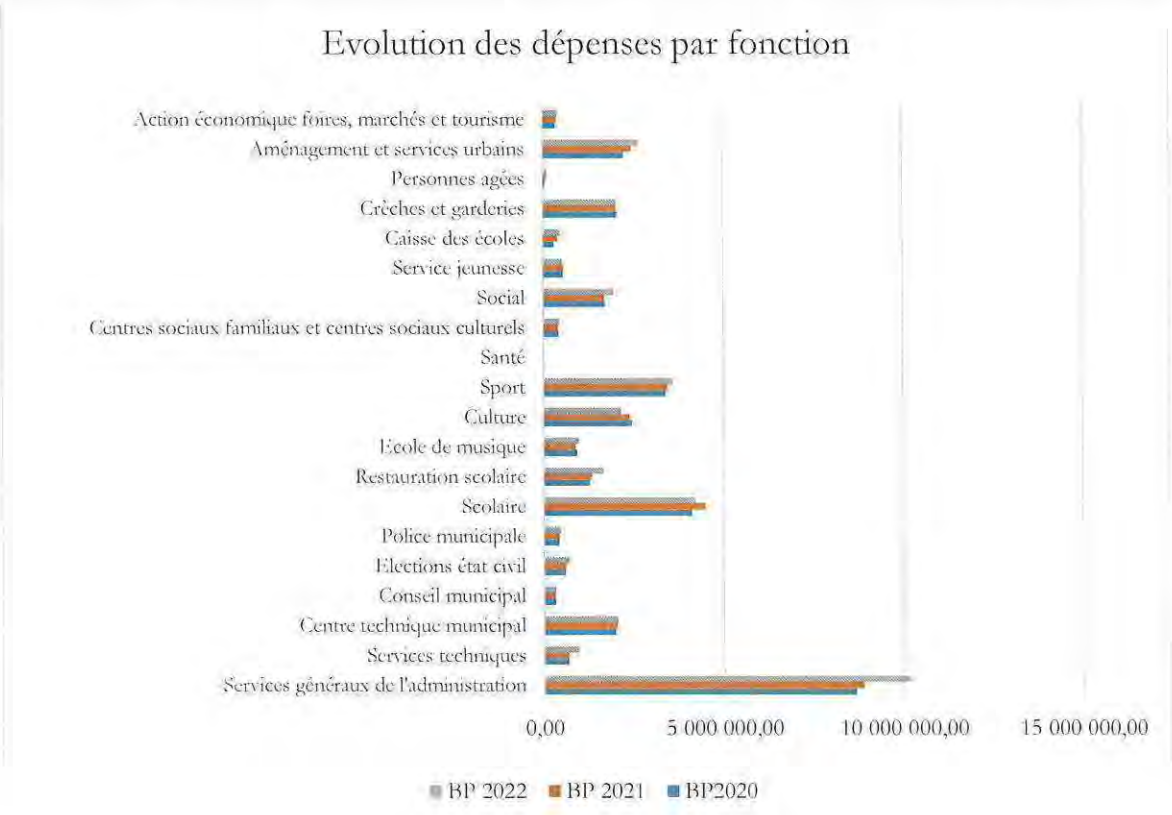
Le projet de budget 2022 prévoit un montant total de crédits de fonctionnement (y compris virement à la section d'investissement) de **35 961 376 €.**

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE169-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

Ces données sont des extractions dynamiques des codes fonction nationaux. Elles ont été retravaillées afin de les rendre plus transparentes et de mieux informer sur la répartition des dépenses de la collectivité. La comptabilité publique (M14) rend obligatoire pour les communes de plus de 3 500 habitants la répartition analytique par code fonction ainsi qu'une présentation du budget par code fonction.

Le tableau suivant permet de mieux lire la répartition de ces dépenses par code fonction. La comptabilité analytique de la commune permet de préciser le contenu de ces dépenses par fonction.

	BP 2020	BP 2021	BP 2022
Services généraux de l'administration code fonction 0	8 689 281,70	8 903 458,93	10 210 736,57
Services techniques code fonction 0	694 710,00	725 010,00	947 950,00
Centre technique municipal code fonction 0	2 001 165,20	2 047 851,68	2 046 939,18
Conseil municipal code fonction 0	340 820,00	330 710,00	330 740,00
Élections état civil code fonction 0	625 470,00	628 590,00	712 414,00
Police municipale code fonction 1	442 827,00	451 010,00	473 770,00
Scolaire code fonction 2	4 126 051,86	4 510 653,04	4 225 947,88
Restauration scolaire code fonction 2	1 290 627,00	1 358 750,96	1 681 636,82
École de musique code fonction 3	948 991,00	914 791,68	984 293,30
Culture code fonction 3	2 464 248,00	2 403 849,51	2 146 567,16
Sport code fonction 4	3 419 874,56	3 469 227,38	3 603 685,05
Santé code fonction 5	6 000,00	26 230,00	6 600,00
Centres sociaux familiaux et centres socio-culturels code fonction 4	448 980,28	440 129,36	444 987,05
Social code fonction 6	1 730 120,00	1 726 010,00	1 952 704,31
Service jeunesse code fonction 5	568 656,60	596 499,65	534 950,60
Caisse des écoles code fonction 5	317 960,00	415 270,00	453 184,00
Crèches et garderies code fonction 6	2 070 679,20	2 037 672,93	2 040 743,77
Personnes âgées code fonction 6	64 346,80	100 502,68	117 477,36
Aménagement et services urbains code fonction 8	2 250 222,80	2 478 757,17	2 631 562,56
Action économique foires, marchés et tourisme code fonction 9	364 577,00	401 921,03	414 486,39



Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE169-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

Les charges à caractère général (chapitre 011) affichent une diminution de - 4 % par rapport au budget 2021. 8 632 726 € sont prévus contre 9 020 856 € au BP 2021. Cette évolution de - 420 680 € s'explique de la manière suivante :

› Dépenses de petit équipement 60632 : + 94 575 €, après une année à travailler de recensement des besoins pour positionner le CTM (centre technique municipal) dans son rôle de magasin communal, il convient de travailler sur l'équipement des agents communaux

› 611 – Contrats de prestations de services : - 525 505 €
- Circulation : + 74 500 € correspondant à l'augmentation prévisionnelle des coûts du marché de contrôle des horodateurs, de collecte des redevances et de gestion des forfaits post stationnement (FPS) suite à l'extension du périmètre de stationnement payant prévue en 2022
- Restauration Simone Veil : + 11 000 € suite à la prévision d'augmentation des ouvertures de classes pour la rentrée 2022-2023
- Accueils périscolaires et extra-scolaires : - 197 160 €. L'ouverture progressive du groupe scolaire Simone Veil a permis à la Ville d'effectuer les accueils périscolaires en régie sans externaliser le contrat. Un calcul plus fin des besoins sur la ligne en 2021 a conduit à la révision des prévisions budgétaires
- Mise en place de la convention territoriale globale (CTG) de la Caisse d'allocations familiales (CAF) : le délégataire de la commune sur les accueils de la petite enfance va toucher directement la participation de la CAF. Jusqu'à présent, la commune touchait la participation financière et la reversait au délégataire. Cela occasionne une diminution des recettes et des dépenses, sur le poste 611, et représente - 394 396 € par rapport à 2021

› 615221 – Entretien de bâtiments publics : + 40 354 € ; la prévision budgétaire de 2022 s'élève à 335 905 €. Les prévisions budgétaires 2022 prévoient en outre des travaux d'entretien annuels :
- Des travaux de rénovation du logement de fonction de l'école du Parc du Château pour 60 000 €,
- Des travaux de rénovation du logement de fonction du groupe scolaire Exen pour 40 000 € (décalés en 2021 du fait du départ différé d'un agent du logement),
- Des travaux de rénovation du logement de fonction de l'école Mermoz pour 30 000 €,
- La reprise des terrains intérieurs en résine au gymnase Leclerc pour 15 000 €,
- Des travaux de remplacement des sols dans les salles de classe du groupe scolaire Rosa Parks pour 35 000 €,
- Des travaux de remplacement des plinthes dans les couloirs de l'école Leo Delibes pour 15 000 €,
- Des travaux de rénovation des faux plafonds au presbytère sainte Famille pour 15 000 €,
- Des travaux d'étanchéité des murs du Brassin pour 10 000 €,

› 6156 – Maintenance : les prévisions budgétaires sont réduites de 78 585 €. En effet, la loi de finances rectificative du 30 juillet 2020 a rendu éligibles au fonds de compensation à la taxe sur la valeur ajoutée (FCTVA) les dépenses se rapportant à la fourniture de prestations de solutions relevant de l'informatique en nuage ou Cloud. Afin d'en améliorer le suivi, la dépense est transférée au chapitre 65 « *autres charges de gestion courante* »

› 617 – études et recherches : + 164 000 € ; une étude sur le schéma directeur des espaces publics est prévue au BP 2022 pour 150 000 € (coût total estimé à 200 000 €) et financée de moitié par l'Eurométropole

› 6188 – autres frais divers : + 108 101 €. Les dépenses de vérification ponctuelle des installations techniques sont prévues au 6188 en 2022. Une enveloppe de 52 500 € a été prévue pour diverses opérations de maintenance préventive conformément au plan de maintenance préventive lancé par la municipalité en 2018

› 6228 – Autres rémunérations d'intermédiaires et honoraires : - 316 012 €. Cette diminution est essentiellement liée à la réduction du nombre de représentations prévues en 2022 pour la Revue scoute : les frais de coproduction sont réduits par la collectivité

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE169-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

et les recettes sont nettement impactées. Cela représente une diminution des dépenses de 266 000 €. Le reste de la diminution est lié à un changement d'imputation comptable (vers le 6238)

› 6238 – Publicité, publications et relations publiques divers : + 77 700 € liés à un transfert d'imputation budgétaire (6188)

› 6283 – frais de nettoyage des locaux : les prévisions budgétaires augmentent de 90 581 € par rapport à 2021, dont une enveloppe de près de 50 000 € sur le nettoyage du groupe scolaire Simone Veil comprise dans le contrat de réalisation, exploitation, maintenance (CREM) signé en 2017

Les charges de personnel (chapitre 012) sont en hausse par rapport à l'exercice 2021 : + 5,68 %. 19 281 120 € sont prévus contre 18 244 410 € au BP 2021. Cette évolution s'explique notamment par les raisons suivantes :

- Quelques éléments d'évolution règlementaire :
  - Glissement Vieillesse Technicité (échelons, grades, promotion interne) : 71 000 € (sur traitements bruts, hors charges patronales)
  - Prime de précarité : + 12 000 euros (nouvelle dépense)
  - Transformation des contrats de vacation en contrats à durée déterminée : + 138 000 €
  - Cotisation à l'assurance statutaire : 150 000 € (145 000 € en 2021)
- L'accompagnement des agents de la collectivité se poursuit par des mesures d'action sociale qui porteront leurs effets en année pleine pour 2022 :
  - Le nombre d'adhérents au contrat de protection sociale et complémentaire est en constante augmentation. Le nombre d'adhérents pour 2022 est estimée à 360.
    › Participation employeur à la mutuelle : 280 400 € (270 000 € inscrits au BP 2021)
    › Participation employeur à la prévoyance : 63 000 € (57 100€ inscrits au BP 2021)
  - L'augmentation de la valeur faciale des titres restaurant décidée en 2021 a des conséquences en année pleine sur le budget 2022 : 360 agents en seront bénéficiaires
    › Participation employeur titres restaurant : 203 000 € (140 000€ inscrits au BP 2021)
- La mise en place du RIFSEEP (régime indemnitaire tenant compte des fonctions, des sujétions, de l'expertise et de l'engagement professionnel) permet d'accompagner l'évolution des missions des agents et d'harmoniser progressivement les régimes indemnitaires. L'IFSE (indemnité de fonctions, de sujétions et d'expertise) sera complétée par la mise en place du CIA (complément indemnitaire annuel). Des mesures d'accompagnement de la mise en place du temps de travail règlementaire sont également prévues.
    › Régime indemnitaire : 1 733 955 €
- Des créations de postes ont été actées pour 2022 pour accompagner l'ouverture du groupe scolaire Simone Veil, décliner les orientations de la collectivité et l'évolution de l'administration vers une meilleure adaptation des services et de nouvelles compétences :
  - 1 policier municipal
  - Divers postes relatifs à la poursuite des ouvertures de classes de l'école Simone Veil (ATSEM, aides cantinières, encadrants périscolaires)
  - 1 auxiliaire de puériculture
  - 1 gardien de cimetières
  - 1 agent des espaces verts
  - 1 chargé de projet économie sociale et solidaire
  - 1 gestionnaire de projets informatiques
  - 1 directeur du pôle des services à la personne
- Des enveloppes nécessaires pour accompagner les jeunes dans leur entrée dans la vie professionnelle et répondre aux besoins ponctuels de la collectivité :
  - Enveloppe vacataires : 106 000 €
  - Enveloppe stagiaires écoles gratifiés : 31 200 € (19 000 € inscrits en 2021)

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE169-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

- Enveloppe jobs d'été : 57 400 € (idem au BP 2021)
- Enveloppe heures supplémentaires limitée à 120 000 € (150 000 € inscrits au BP 2021)

Pour 2022, les prévisions de remboursements sur rémunération du personnel se décomposent ainsi :

› 50 000 € : remboursement par notre assurance statutaire
› 40 000 € : indemnités journalières sécurité sociale
› 2 000 € : remboursement par l'EMS pension du cadre local
› 2 000 € : remboursement par l'EMS astreintes déneigement
› 11 450 € : remboursement EMS contrat de ville
› 10 000 € : aides de l'État au titre des contrats aidés
› 4 000 € : remboursement État des congés de paternité

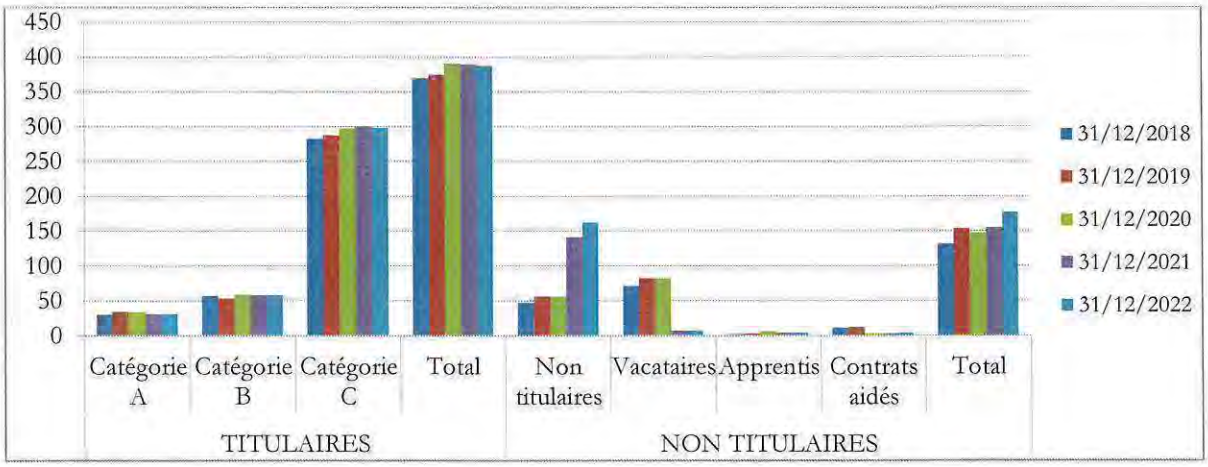
Année	Mandaté 2018	Mandaté 2019	Mandaté 2020	Prospective 2021	Prospective 2022
Total chapitre 012 Charges de personnel	17 136 726,95	17 394 467,31	17 687 086,66	18 430 410,00	19 281 120,00
Remboursements sur rémunération du personnel *(indemnités journalières, remboursements de mise à disposition & contrats aidés)*	238 496	187 664	116 003	126 450	119 450,00
Remboursements personnel mis à disposition Caisse des écoles	185 502	201 644	229 243	245 000	265 000,00
Remboursements mise à disposition personnel CCAS	609 548	580 537	603 633	629 000	725 000,00
Charges de personnel remboursements déduits (net)	16 103 180,95	16 424 622,31	16 738 207,66	17 429 960,00	18 171 670,00

Les charges patronales (hors participations protection sociale, chèques déjeuner) sont de l'ordre de 5 460 000 € soit environ 28 % de la masse salariale 2022.

Ville de SCHILTIGHEIM - Évolution des effectifs de 2012 à 2022

	TITULAIRES				NON TITULAIRES					
	Catég. A	Catég. B	Catég. C	Total	Non titulaires	Vacataires	Apprentis	Contrats aidés	Total	Total général
31/12/2012	24	44	290	358	60	34	12	0	106	464
31/12/2013	30	45	292	367	43	40	12	10	105	472
31/12/2014	32	52	302	386	28	49	7	14	98	484
31/12/2015	35	54	282	371	21	41	3	49	114	485
31/10/2016	34	56	284	374	23	64	1	61	149	523
31/12/2017	29	55	270	354	49	65	2	39	155	509
31/12/2018	30	57	282	369	47	71	2	11	131	500
31/12/2019	34	53	287	374	56	82	3	12	153	527
31/12/2020	34	59	297	390	56	82	6	3	147	537
31/12/2021	31	58	300	389	141	7	4	3	155	544
31/12/2022	31	58	298	387	162	7	4	4	177	564

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE169-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021



Éléments complémentaires relatifs aux rémunérations

	Traitements bruts (tous statuts confondus-hors charges patronales)	**dont régime indemnitaire**	**dont NBI**	**dont heures supplémentaires et complémentaires**	**Montant déclaré avantages en nature** (logement et nourriture)
2017	11 863 734,00 €	1 214 403,00 €	88 968,00 €	136 667,00 €	49 093,00 €
2018	12 073 255,00 €	1 243 081,00 €	94 177,00 €	189 392,00 €	51 114,00 €
2019	12 109 261,00 €	1 274 558,00 €	97 787,00 €	196 733,00 €	52 593,00 €
2020	12 180 735,00 €	1 283 480,00 €	102 318,00 €	154 564,00 €	55 233,00 €
2021*	12 481 000,00 €	1 367 500,00 €	98 800,00 €	150 000,00 €	52 100,00 €
2022*	13 497 958,00 €	1 733 955,00 €	103 307,00 €	120 000,00 €	52 130,00 €

* : inscriptions budgétaires

Les charges de gestion courante (chapitre 65) sont en augmentation, par rapport à l'exercice 2021, de 261 874 €, le chapitre 65 passe à 3 555 469 € contre 3 293 595 € au BP 2021, ce qui s'explique par :

- Des transferts de lignes budgétaires : les dépenses concernant les logiciels sont désormais à imputer sur les comptes 6512 « Droits d'utilisation – Informatique en nuage » et 6518 « autres redevances pour concessions, brevets, licences, procédés, logiciels, droits et valeurs similaires ». Ce sont 228 765 € de dépenses ainsi transférées du chapitre 011 « charges à caractère général » au chapitre 65,
- Une réduction de la prévision de dépenses sur le compte 6574 *(« Subventions aux associations de droit privé »)* qui est en diminution de 102 285 € par rapport au budget 2021,
- Les subventions aux budgets autonomes (CCAS et Caisse des écoles) sont en augmentation de 133 394 € par rapport au BP 2021.

Subventions aux budgets autonomes rattachés	**2020**	**2021**	**2022**	**Évolution 2021-2022**
CCAS	955 600,00	971 750,00	1 099 050,00	127 300,00
CDE	127 300,00	169 860,00	175 954,00	6 094,00
Total	1 082 900,00	1 141 610,00	1 275 004,	133 394,00

Les charges financières (chapitre 66) sont stables. Elles sont prévues à 290 095 € au BP 2022 comme au BP 2023 avec une prévision de remboursement d'intérêts de 28 000 € pour l'emprunt prévu au BP 2022.

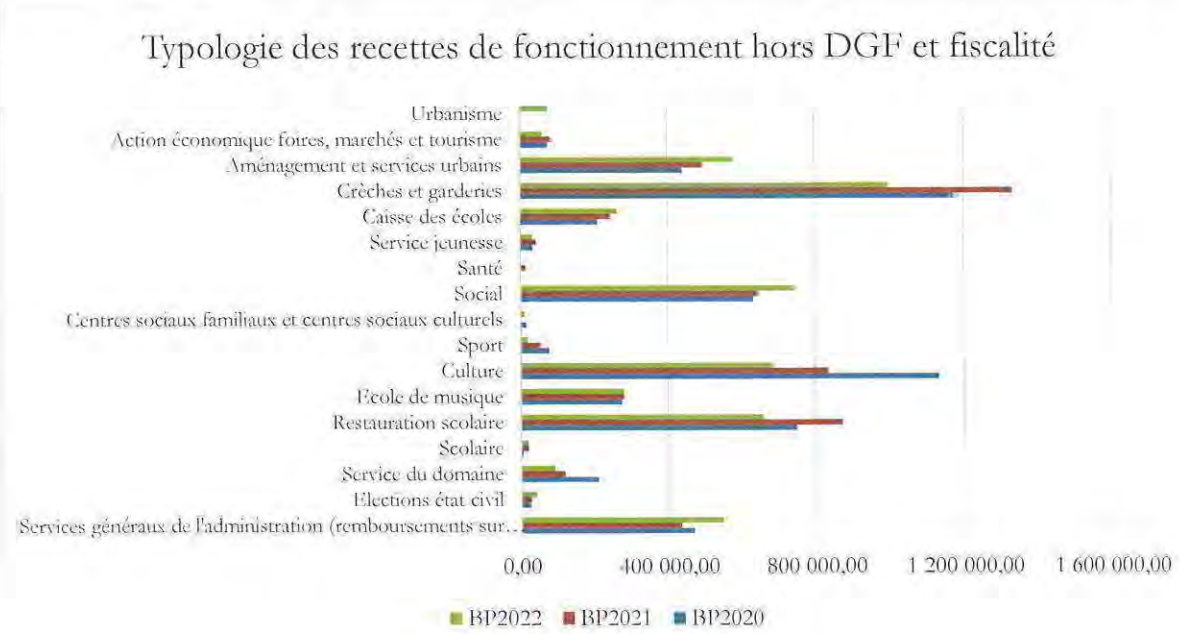
Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE169-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

Les charges exceptionnelles (chapitre 67) sont en augmentation du fait de la prévision de l'aboutissement d'un litige : une somme est prévue pour une éventuelle condamnation (équilibrée par la prévision en recettes de reprise sur provision). Les prévisions budgétaires sont de 234 340 € au BP 2022 contre 97 940 € au BP 2021.

Le virement à la section de fonctionnement (chapitre 023) est de 2 785 176 € contre 1 870 000 € au BP 2021. Le virement sera revu lors du vote du budget supplémentaire.

B. Les recettes de fonctionnement

	BP2020	BP2021	BP2022
Services généraux de l'administration (remboursements sur rémunération du personnel, subventions non individualisées) code fonction 0	469 705,00	464 524,00	548 405,00
Élections état civil code fonction 0	25 500,00	28 000,00	42 260,00
Service du domaine code fonction 0	211 350,00	119 250,00	91 950,00
Scolaire code fonction 2	6 030,00	20 030,00	20 030,00
Restauration scolaire code fonction 2	750 000,00	873 000,00	659 250,00
École de musique code fonction 3	275 000,00	281 000,00	281 550,00
Culture code fonction 3	1 133 500,00	835 500,00	685 500,00
Sport code fonction 4	77 000,00	53 900,00	20 000,00
Centres sociaux familiaux et centres socio-culturels code fonction 4	15 500,00	3 000,00	11 500,00
Social code fonction 5	633 000,00	645 542,00	742 542,00
Santé code fonction 5		15 000,00	
Service jeunesse code fonction 5	33 123,00	42 356,00	31 816,00
Caisse des écoles code fonction 5	210 500,00	245 000,00	265 000,00
Crèches et garderies code fonction 6	1 175 750,00	1 333 700,00	995 860,00
Aménagement et services urbains code fonction 8	441 400,00	496 440,00	578 440,00
Action économique foires, marchés et tourisme code fonction 9	75 000,00	83 000,00	60 000,00
DGF et produits de compensation code fonction 0	5 764 442,00	5 223 916,00	5 957 181,00
Produits de la fiscalité code fonction 0	21 568 809,00	23 232 838,00	24 895 092,00
Total	**32 865 609,00**	**33 966 896,00**	**35 961 376,00**



Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE169-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

Les produits des services (chapitre 70) sont stables : - 1,6 %. La prévision est de 3 639 656 € contre 3 699 796 € au BP 2021.

Les droits de stationnement sur la voie publique – compte 70321 – sont en augmentation vu le projet d'extension du parc de stationnement payant de la ville : + 100 000 €.

Les produits des redevances des droits des services à caractère culturel – compte 7062 – sont en diminution de - 150 000 € par rapport au BP 2021 mais de - 411 833 € par rapport au BP 2019. C'est l'effet combiné d'une réduction du nombre de représentations de la Revue scoute et d'une diminution de fréquentation des salles de spectacle schilikoises, conséquences de la crise sanitaire.

Il y a une augmentation des redevances à caractère de loisir : + 115 450 € par rapport au budget 2021 – compte 70632 –, liée à l'ouverture du nouveau périscolaire de Simone Veil.

Néanmoins, il y a une réduction de – 247 750 € par rapport au BP 2021 sur la ligne 7067 – redevances et droits des services périscolaires et d'enseignement –, compte sur lequel sont enregistrés les produits de refacturation de la cantine scolaire. Cela est dû à une surbudgétisation en 2021, dans la phase de préparation budgétaire, liée à une difficulté de connaître le nombre de classes qui allaient être ouvertes pour la rentrée 2021-2022 au groupe scolaire Simone Veil.

Les recettes liées au remboursement des rémunérations des agents du CCAS et de la Caisse des écoles – compte 70841 – augmentent de + 116 000 € par rapport au BP 2021, essentiellement en raison d'une augmentation de la part du CCAS.

Les impôts et taxes (chapitre 73) : les prévisions sont en augmentation du fait de la prévision de produits complémentaires liés à l'augmentation du taux de taxe foncière sur les propriétés bâties qui passe à 33,74 %. Le montant prévu au BP 2022 est de 24 895 092 € contre 23 232 838 € au BP 2021.

La prévision budgétaire sur ces lignes se complexifie avec la réforme de la taxe d'habitation et l'évolution du coefficient correcteur. Le coefficient correcteur figé pour la commune est de 1,09858 %, ce qui signifie que le produit de taxe foncière perçu après réforme est inférieur au produit antérieur touché pour la taxe d'habitation de la commune. On le constate dans le tableau ci-dessous. Le strict produit des 3 taxes est inférieur en 2021 au produit perçu en 2020.

	2020	2021 prévisionnel	2021 Notifié	2022 prévisionnel
Taxe d'habitation				
Base nette imposable taxe d'habitation	37 155 000	934 958	961 361	944 308
Taux taxe d'habitation	19,9900%	19,9900%	19,9900%	19,9900%
Produit de la taxe d'habitation	7 427 285	186 898	192 176	188 767
Taxe sur le foncier bâti				
Base nette imposable taxe foncière sur le bâti	51 400 000	52 171 000	48 612 000	49 098 120
Taux taxe foncière sur le bâti	16,0700%	29,2400%	29,2400%	33,74%
Produit de la taxe foncière sur le bâti	8 259 980	15 254 800	14 214 149	16 565 705
Taxe sur le foncier non bâti				
Base nette imposable taxe foncière sur le non bâti	119 400	119 400	118 000	118 000
Taux taxe foncière sur le non bâti	46,7000%	46,7000%	46,7000%	46,70%
Produit de la taxe foncière sur le non bâti	55 760	55 760	55 106	55 106
Produit des taxes directes (73111)	**15 743 024**	**15 497 458**	**14 461 431**	**16 809 579**
Rôles supplémentaires	200 000	200 000		
Complément TFB lié au coefficient correcteur	0	1 176 100	1 447 067	1 633 047,27
Produit des contributions directes	**15 943 024**	**16 873 558**	**15 908 498**	**18 442 626**

Nota : Ces chiffres reposent sur une prévision budgétaire au stade de la préparation du budget 2022. Les informations définitives seront connues lors de la notification des bases fiscales en mars 2022.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE169-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

Les produits de taxe d'habitation perçus en 2021 et en 2022 par la commune concernent uniquement les logements vacants. La base taxable et le produit qui en découle seront donc nettement impactés, passant de 7 427 285 € en 2020 à 188 767 € en 2022.

En contrepartie, la Ville perçoit le produit de taxe sur le foncier bâti du Département. Les produits de taxe sur le foncier bâti passent donc de 8 259 980 € en 2020 à 14 214 149 € en 2021. Ici on peut constater que le transfert de la part départementale de la taxe foncière sur les propriétés bâties a eu un impact lourd sur la valeur des bases et donc des produits qui en découlent. Dans le tableau ci-dessus, on peut voir que les bases de taxe foncière sur les propriétés bâties prévues en 2021 étaient erronées. L'impact de la réforme notamment sur la valorisation des bases ne prenait pas en compte l'article 4 de la loi de finances pour 2021 qui prévoit une réduction de moitié de la valeur locative des établissements industriels. Pour la prévision 2022, la valeur des bases a repris le principe de cette exonération. Cela donne lieu à une compensation sur perte de produits enregistrée au chapitre des dotations et participations (74).

Les prévisions budgétaires 2021 étaient donc erronées, le calcul a été intégralement repris pour le BP 2022 qui prévoit une recette de 18 450 000 € avec augmentation du taux de taxe foncière sur les propriétés bâties passant de 29,24 % à 33,74 %.

Les montants de la dotation de solidarité communautaire pour 2022 et de l'attribution de compensation versée par l'EMS pour 2022 seront en légère augmentation par rapport à 2021, du fait de l'évolution attendue du produit de la dotation de solidarité communautaire fixé à 1 025 815 € en 2022 contre 961 268 en 2021.

Les dotations et participations (chapitre 74) sont en augmentation de 4,29 %, avec une prévision à 6 600 53 € pour 2022 contre 6 328 777 € en 2021.

La prévision pour la dotation globale de fonctionnement est en augmentation du fait de la dotation de solidarité communautaire. Sur la DGF par rapport au produit budgété en 2021, la budgétisation augmente de + 214 141 €. La prévision envisage une augmentation des produits de 188 065 € par rapport au produit réel notifié en mai 2021.

FORFAITAIRE

2017	2018	2019	2020	2021	2022	DIFF 22/21	Total sur 9 ans
2 350 105 €	2 273 450 €	2 176 007 €	2 102 405 €	2 150 753 €	2 238 208 €	**87 455 €**	-2 105 626 €

DSU

2017	2018	2019	2020	2021	2022	DIFF 22/21	
2 483 832 €	2 619 914 €	2 731 723 €	2 849 425 €	2 957 811 €	3 072 564 €	**114 753 €**	1 832 191 €

PEREQUATION

2017	2018	2019	2020	2021	2022	DIFF 22/21	
84 851 €	101 821 €	121 810 €	117 857 €	141 428 €	127 285 €	**-14 143 €**	82 938 €

TOTAL

2017	2018	2019	2020	2021	2022	DIFF 22/21	
4 918 788 €	4 995 185 €	5 029 540 €	5 069 687 €	5 249 992 €	5 438 057 €	188 065 €	-190 497 €

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE169-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021



En revanche, le produit prévu au compte 7478 *(« autres dotations »)* est en diminution de - 422 120 € par rapport au budget 2021. En effet, dans le cadre de la mise en place de la convention territoriale globale (CTG) de la Caisse d'allocations familiales (CAF), la participation de la CAF sera versée directement à notre délégataire pour la délégation de service public et également pour les structures financées via subventions (crèche de la Ribambelle et centre socio-culturels).

Cela conduit à une augmentation globale des produits prévus au chapitre, relevant essentiellement de la compensation sur exonération de taxe foncière (sur les locaux industriels) qui a représenté un produit de 470 000 € en 2021 enregistré au compte 748314 *(« État »)* compensation pour exonérations sur taxe foncière. La même somme est prévue pour 2022.

En outre, une participation de l'Eurométropole est convenue pour le financement du schéma directeur des espaces publics prévue au compte 74741 *(« Participations – communes membres du GFP (Groupement à fiscalité propre) »)* pour 75 000 €, soit la moitié du coût prévisionnel de l'étude.

Les autres produits de gestion courante (chapitre 75) : les prévisions sont en diminution pour l'exercice 2022, principalement sur les revenus des immeubles suite aux mouvements dans les locations courantes : - 9,89 %, passant de 460 400 € prévus au BP 2021 à 414 880 € au BP 2022.

Les autres produits exceptionnels (chapitre 77) sont stables par rapport à 2021 du fait de l'absence d'éléments permettant des inscriptions budgétaires sur ce compte. 42 035 € sont prévus en 2022 contre 43 035 € au BP 2022.

Reprises sur amortissement et provisions (chapitre 78) : dans le cadre de la prévision budgétaire, une somme de 166 200 € de reprise sur provision est prévue dans l'éventualité de l'aboutissement d'un litige en cours d'année 2022, équilibré par la prévision en dépenses exceptionnelle en cas de condamnation.

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,

Vu les articles D. 1612-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales,
Vu les articles L. 2312-1 et suivants du CGCT,
Vu l'article L. 2121-12 du CGCT,
Vu le débat d'orientations budgétaires du 9 novembre 2021,

Après avoir examiné le budget primitif, pour l'année 2022, établi par Madame la Maire,
Sur proposition de la Commission « Finances, Domaines et Marchés publics » et du Bureau municipal,

ARRÊTE par chapitre le budget primitif de la commune de Schiltigheim pour l'année 2022, tel que figurant aux documents budgétaires joints en annexe, aux sommes suivantes :

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE169-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

Section de Fonctionnement

Dépenses

023	*Virement à la section d'investissement*	*2 785 176 €*
042	*Opérations d'ordre budgétaires*	*1 165 000 €*
011	Charges à caractère général	8 600 176 €
012	Charges de personnel	19 281 120 €
014	Atténuations de produits	50 000 €
65	Autres charges de gestion courante	3 555 469 €
66	Charges financières	290 095 €
67	Charges exceptionnelles	234 340 €
	TOTAL	**35 961 376 €**

Recettes

042	*Opérations d'ordre budgétaires*	*83 500 €*
013	Atténuation de charges	119 450 €
70	Produits des services	3 639 656 €
73	Impôts et taxes	24 895 092 €
74	Dotations, subventions et participations	6 600 563 €
75	Autres produits de gestion courante	414 880 €
77	Produits exceptionnels	42 035 €
78	Reprises sur amortissement et provisions	166 200 €
	TOTAL	**35 961 376 €**

Section d'Investissement

Recettes

021	*Virement de la section de fonctionnement*	*2 785 176 €*
040	*Opérations d'ordre budgétaires*	*1 165 000 €*
041	Opérations patrimoniales	3 456 €
024	Produits des cessions	1 595 000 €
10	Apport, dotations, réserves	2 050 000 €
13	Subventions d'investissement	2 352 068 €
16	Emprunts et dettes assimilées	9 549 300 €
	TOTAL	**19 500 000 €**

Dépenses

040	*Opérations d'ordre budgétaires*	*83 500 €*
16	Remboursement d'emprunts et dettes	2 672 000 €
041	Opérations patrimoniales	3 456 €
20	Immobilisations incorporelles	69 000 €
204	Subventions d'équipement versées	23 000 €
21	Immobilisations corporelles	2 547 402.58 €
22	Immobilisations reçues en affectation	100 000 €

Hors APCP : 5 639 699,15 €

201301	*Centre Sportif Nelson Mandela*	*146 000,00 €*
201303	*Coopérative des bouchers*	*255 740,65 €*
201501	*Sécurité et Accessibilité des ERP*	*400 000,00 €*

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE169-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

201502	*École primaire Simone Veil*	*370 000,00 €*
201802	*Verger et ferme Dietrich*	*244 560,20 €*
201902	*ANRU – École Primaire Victor Hugo*	*6 000 000,00 €*
201903	*Projets numériques*	*171 000,00 €*
201904	*Amélioration de la qualité des bâtiments*	*1 500 000,00 €*
202001	*Rénovation et extension du CSC du Marais*	*360 000,00 €*
202101	*Rénovation complexe sportif de l'AAR*	*500 000,00 €*
202102	*Agenda d'Accessibilité Programmé*	*1 500 000,00 €*
202103	*Rénovation toiture du Gymnase Leclerc*	*865 000,00 €*
202104	*Rénovation de l'Hôtel de Ville*	*200 000,00 €*
202105	*Maison de l'enfance et école des arts*	*1 000 000,00 €*
202106	*Éclairage Public – 2021-2026*	*348 000,00 €*

Sur APCP : ..... 13 860 300,85 €

TOTAL ..... 19 500 000,00 €

APPROUVE les états annexes du budget :

- Éléments du bilan,
- Engagements hors bilan,
- État des effectifs du personnel de la commune,
- Liste des organismes de regroupement auxquels adhère la commune,
- État des autorisations de programme et des crédits de paiement afférents,
- Décision en matière de taux de contribution directe,

AUTORISE Madame la Maire à solliciter les autorisations d'urbanisme nécessaires à la réalisation des travaux budgétés.

Adopté par 31 voix ; 5 voix contre (Mme Françoise KLEIN, M. Dera RATSIAJETSINIMARO, Mme Hélène HOLLEDERER, M. Nouredine SAID L'HADJ, M. Christian BALL), 2 abstentions (M. Martin HENRY, M. Raphaël RODRIGUES) et 1 membre excusé (Mme Sylvie GIL BAREA).

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 15 décembre 2021.

La Maire,

MAIRIE DE SCHILTIGHEIM ★ Bas-Rhin ★

Madame la Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cette délibération et informe que cette dernière peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa date de transmission au contrôle de légalité. Affichée en Mairie le 16 décembre 2021.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE169-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

RÉPUBLIQUE FRANCAISE
Département
du Bas-Rhin

VILLE DE SCHILTIGHEIM

EXTRAIT
du registre des délibérations du Conseil municipal

Nombre des membres élus aux élections : **39** (dont **39** sont encore en fonction)

Séance du 14 décembre 2021
sous la présidence de **Madame Danielle DAMBACH**

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

Date de convocation : 7 décembre 2021
38 membres ont assisté à la séance

Étaient absents : **3 membres**
dont **2** ont voté **par procuration**

Tomislav NAJDOVSKI donne procuration à Antoine SPLET du point 17 au point 18
Maryline WILHELM donne procuration à Benoît STEFFANUS du point 1 au point 10
Sylvie GIL BAREA est excusée
Bernard JENASTE est absent aux points 18 et 19
Dera RATSIAJETSINIMARO est absent au point 19
Corine DULAURENT est absente aux points 22 à 25

2e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2021SGDE170)

VOTE DU TAUX DES TAXES 2022

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE170-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

2. VOTE DU TAUX DES TAXES 2022

Monsieur l'Adjoint Patrick OCHS :

Il appartient aux collectivités territoriales de fixer le taux d'imposition des taxes qui constituent leurs ressources fiscales directes, à savoir la taxe sur le foncier bâti et la taxe sur le foncier non bâti.

Pour l'année 2022, conformément au débat d'orientations budgétaires et à la délibération de vote du budget primitif 2022, il est proposé d'augmenter le taux de la taxe foncière sur les propriétés bâties de 29,24 % à 33,74 %.

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,

Vu le Code général des impôts et les articles 1379, 1407 et suivants, 1636 B sexies et 1636 B septies, relatifs aux impôts locaux et au vote des taux d'imposition,
Vu la délibération sur le rapport d'orientation budgétaire du Conseil municipal du 09 novembre 2021,
Vu la délibération sur le budget primitif du Conseil municipal du 14 décembre 2021,

Après en avoir délibéré,

Sur proposition de la Commission « Finances, Domaines et Marchés publics » et du Bureau municipal,

FIXE le taux des deux taxes directes locales pour 2022 comme suit :

- Taxe sur le Foncier Bâti..... 33,74 %
- Taxe sur le Foncier Non Bâti..... 46,70 %

Adopté par 31 voix ; 6 voix contre (Mme Françoise KLEIN, M. Dera RATSIAJETSINIMARO, Mme Hélène HOLLEDERER, M. Nouredine SAID L'HADJ, M. Martin HENRY, M. Christian BALL), 1 abstention (M. Raphaël RODRIGUES) et 1 membre excusé (Mme Sylvie GIL BAREA).

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 15 décembre 2021.

La Maire,

MAIRIE DE SCHILTIGHEIM Bas-Rhin

Madame la Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cette délibération et informe que cette dernière peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa date de transmission au contrôle de légalité. Affichée en Mairie le 16 décembre 2021.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE170-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

RÉPUBLIQUE FRANCAISE
Département
du Bas-Rhin

VILLE DE SCHILTIGHEIM

EXTRAIT
du registre des délibérations du Conseil municipal

Nombre des membres élus aux élections : **39** (dont **39** sont encore en fonction)

Séance du 14 décembre 2021
sous la présidence de **Madame Danielle DAMBACH**

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

Date de convocation : 7 décembre 2021
38 membres ont assisté à la séance

Étaient absents : **3 membres**
dont **2** ont voté **par procuration**

Tomislav NAJDOVSKI donne procuration à Antoine SPLET du point 17 au point 18
Maryline WILHELM donne procuration à Benoît STEFFANUS du point 1 au point 10
Sylvie GIL BAREA est excusée
Bernard JÉNASTE est absent aux points 18 et 19
Dera RATSIAJETSINIMARO est absent au point 19
Corine DULAURENT est absente aux points 22 à 25

3e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2021SGDE171)

CONSTITUTION DE PROVISIONS POUR RISQUE

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE171-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

3. CONSTITUTION DE PROVISIONS POUR RISQUE

Monsieur l'Adjoint Patrick OCHS :

La constitution de provisions comptables est une dépense obligatoire et son champ d'application est précisé par l'article R. 2321-2 du Code général des collectivités territoriales (CGCT). Par souci de sincérité budgétaire, de transparence des comptes et de fiabilité des résultats de fonctionnement des collectivités, le CGCT rend nécessaires les dotations aux provisions pour créances douteuses. Il est d'ailleurs précisé qu'une provision doit être constituée par délibération de l'assemblée délibérante lorsque le recouvrement des restes à recouvrer sur comptes de tiers est compromis malgré les diligences faites par le comptable public, à hauteur du risque d'irrécouvrabilité, estimé à partir d'informations communiquées par le comptable.

Il y a donc deux types de provisions à constater :

- Une provision pour la dépréciation de créances,
- Une provision pour litiges.

Quant à la provision pour dépréciation de créances :

Dès lors qu'il existe, pour une créance donnée, des indices de difficulté de recouvrement (compte tenu notamment de la situation financière du débiteur) ou d'une contestation sérieuse, la créance doit être considérée comme douteuse. Il faut alors constater une provision car la valeur des titres de recettes pris en charge dans la comptabilité de la collectivité est supérieure à celle attendue.

Il existe donc potentiellement une charge latente, si le risque s'avère, qui, selon le principe de prudence, doit être traitée, par le mécanisme comptable de provisions, en tout ou partie, en fonction de la nature et de l'intensité du risque.

La comptabilisation des dotations aux provisions des créances douteuses (ou dépréciations) repose sur des écritures semi-budgétaires (droit commun) par utilisation en dépense du compte 6817 *(« dotation aux provisions/ dépréciations des actifs circulants »)*.

Pour estimer le montant à provisionner, la Ville travaille en étroite collaboration avec le trésorier de Schiltigheim Collectivités. L'identification et la valorisation du risque impliquent un travail concerté entre l'ordonnateur et le comptable public. L'objectif est d'aboutir à une évaluation la plus précise possible du montant de la provision des créances du fait de leur irrécouvrabilité. Compte tenu de la volumétrie des restes à recouvrer, la méthode choisie pour la Ville de Schiltigheim en concertation avec le Trésorier est celle d'un pourcentage des créances irrécouvrées depuis plus de 2 ans. Pour l'année 2021, le montant de cette provision est estimé à 8 000 €, correspondant à 15 % des créances ayant une ancienneté supérieure à 2 ans.

Cette provision pourra faire l'objet d'une reprise au compte 7817 *(« reprise sur provisions pour dépréciation des actifs circulants »)* si la créance est éteinte ou admise en non-valeur, si la provision est devenue sans objet (recouvrement partiel ou en totalité) ou si le risque présenté est moindre. Cette reprise devra faire l'objet d'une délibération pour l'acter. Enfin, en cas de créances douteuses supplémentaires, il conviendra de délibérer pour mettre à jour le montant de la provision (comme pour les reprises).

Quant à la provision pour litiges :

Une provision pour risque sur les litiges peut être ouverte dès la survenance du risque. Le compte 6875 enregistre les provisions destinées à couvrir la sortie de ressources probables résultant des litiges (dommages et intérêts, indemnités et frais de procès). Cette provision est constituée dès l'ouverture d'un contentieux en première instance contre la collectivité, à hauteur du montant estimé de la charge qui pourrait en résulter, en fonction du risque financier encouru. Elle est maintenue et ajustée si nécessaire, jusqu'à ce que le jugement soit devenu définitif.

Estimer le montant à provisionner relève une nouvelle fois d'un travail de collaboration avec le trésorier. En effet, l'issue des jugements en instance ne pouvant pas être préjugée, il est

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE171-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

nécessaire de proratiser le risque. Le trésorier de Schiltigheim Collectivité a donc proposé de retenir une méthode en fonction du taux de jugements rendus défavorables à la commune.

Il y a aujourd'hui 3 litiges en cours devant les juridictions qui constituent un risque pour la collectivité. Les requérants réclament au total 1 128 797 € à la commune. Toutefois, sur 7 jugements rendus en 2019, seuls 2 ont eu une issue défavorable pour la collectivité et, sur 7 jugements rendus en 2020, seulement 1 litige a eu une issue défavorable pour la collectivité.

En moyenne, sur 2 ans, la Ville a donc eu 21 % de jugements défavorables. Il est donc proposé au conseil d'inscrire 21 % de la somme sollicitée en provision pour risques soit 241 885 €.

Cette provision n'a qu'un caractère provisoire et pourra faire l'objet d'une reprise chaque année en fin d'exercice. Elle devra être réajustée dans le temps au fur et à mesure de la variation des risques et des charges. Il est nécessaire de préciser que la provision pour litige et contentieux est constituée pour couvrir les risques identifiés mais n'équivaut en aucun cas à la reconnaissance par la commune des sommes prétendument dues.

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment l'article R. 2321-2,

Après en avoir délibéré,
Sur proposition de la Commission « Finances, Domaines et Marchés publics » et du Bureau municipal,

ARRÊTE la création d'une provision pour créances douteuses,

FIXE la provision pour créances douteuses à 8 000 € pour 2021,

PRÉCISE que la somme nécessaire à la constatation des créances douteuses sera inscrite au compte 6817 *(« dotation aux provisions/ dépréciations des actifs circulants »)*,

ARRÊTE la création d'une provision pour litiges,

FIXE la provision pour créances douteuses à 241 885 € pour 2021,

PRÉCISE que la somme nécessaire à la constatation des créances douteuses sera inscrite au compte 6875 *(« Dotations aux provisions pour risques et charges exceptionnelles »)*.

Adopté à l'unanimité.

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 15 décembre 2021.

La Maire,

MAIRIE DE SCHILTIGHEIM BAS-RHIN

Madame la Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cette délibération et informe que cette dernière peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa date de transmission au contrôle de légalité. Affichée en Mairie le 16 décembre 2021.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE171-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

N° AP	Intitule de l'AP	Suivi de l'AP, des CP et des mandatements															
		Planning des CP	CP 2013	CP 2014	CP 2015	CP 2016	CP 2017	CP 2018	CP 2019	CP 2020	CP 2021	CP 2022	CP 2023	CP 2024	CP 2025	CP 2026	AP Totale	Variation d'AP
		déc-12	1 495 000,00	7 280 000,00	5 138 000,00												13 913 000,00	
		déc-13	1 495 000,00	4 030 000,00	6 388 000,00	2 000 000,00											13 913 000,00	
		juin-14	1 461 921,53	2 000 000,00	8 336 106,30	2 114 972,17											13 913 000,00	
		déc-14	1 461 921,53	600 000,00	200 000,00	1 000 000,00	4 900 000,00	3 800 000,00	1 951 078,47								13 913 000,00	
		mars-15	1 461 921,53	250 772,69	200 000,00	1 000 000,00	4 900 000,00	3 800 000,00	2 300 305,78								13 913 000,00	
		nov-15	1 461 921,53	250 772,69	200 000,00	2 500 000,00	4 900 000,00	3 800 000,00	800 305,78								13 913 000,00	
		mai-16	1 461 921,53	250 772,69	57 239,89	2 500 000,00	4 900 000,00	3 800 000,00	943 065,89								13 913 000,00	
		oct-16	1 461 921,53	250 772,69	57 239,89	1 500 000,00	4 900 000,00	3 800 000,00	1 943 065,89								13 913 000,00	
		déc-16	1 461 921,53	250 772,69	57 239,89	1 700 000,00	5 500 000,00	4 000 000,00	943 065,89								13 913 000,00	
		févr-17	1 461 921,53	250 772,69	57 239,89	1 622 636,03	5 500 000,00	4 000 000,00	1 020 429,86								13 913 000,00	
201301	Création du Centre Sportif Nelson Mandela	nov-17	1 461 921,53	250 772,69	57 239,89	1 622 636,03	5 500 000,00	4 000 000,00	1 020 429,86								13 913 000,00	
		BS2018	1 461 921,53	250 772,69	57 239,89	1 622 636,03	5 075 941,62	4 000 000,00	1 444 488,24								13 913 000,00	
		juin-18	1 461 921,53	250 772,69	57 239,89	1 622 636,03	5 075 941,62	4 500 000,00	944 488,24								13 913 000,00	
		nov-18	1 461 921,53	250 772,69	57 239,89	1 622 636,03	5 075 941,62	5 000 000,00	1 500 000,00	144 488,24							15 113 000,00	1 200 000,00
		BS2019	1 461 921,53	250 772,69	57 239,89	1 622 636,03	5 075 941,62	3 656 580,99	2 843 419,01	144 488,24							15 113 000,00	-
		DM1 Juil2019	1 461 921,53	250 772,69	57 239,89	1 622 636,03	5 075 941,62	3 656 580,99	2 843 419,01	144 488,24							15 113 000,00	
		DM2 Octobre2019	1 461 921,53	250 772,69	57 239,89	1 622 636,03	5 075 941,62	3 656 580,99	3 286 319,01	207 988,24							15 619 400,00	**506 400,00**
		BS2020	1 461 921,53	250 772,69	57 239,89	1 622 636,03	5 075 941,62	3 656 580,99	2 188 281,86	806 025,39	500 000,00						15 619 400,00	-
		BS0221	1 461 921,53	250 772,69	57 239,89	1 622 636,03	5 075 941,62	3 656 580,99	2 188 281,86	735 761,89	570 263,50						15 619 400,00	
		DM3 Déc 2021	1 461 921,53	250 772,69	57 239,89	1 622 636,03	5 075 941,62	3 656 580,99	2 188 281,86	735 761,89	424 263,50	146 000,00						
		Consommations	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**								**Total**	
			1 461 921,53	250 772,69	57 239,89	1 622 636,03	5 075 941,62	3 656 580,99	2 188 281,86	735 761,89							15 049 136,50	
						A répartir sur années futures	424 058,38	1 343 419,01	1 098 037,15	70 263,50								

N° AP	Intitule de l'AP	Suivi de l'AP, des CP et des mandatements															
		Planning des CP	CP 2013	CP 2014	CP 2015	CP 2016	CP 2017	CP 2018	CP 2019	CP 2020	CP 2021	CP 2022	CP 2023	CP 2024	CP 2025	CP 2026	AP Totale	Variation d'AP
		déc-12	338 000,00	2 741 500,00	1 502 500,00	374 700,00											4 956 700,00	
		déc-13	-	3 080 000,00	1 951 600,00	374 700,00											5 406 300,00	449 600,00
		juin-14	-	200 000,00	1 951 600,00	3 254 700,00											5 406 300,00	
		déc-14	-	200 000,00	1 000 000,00	2 500 000,00	1 306 300,00										5 006 300,00	- 400 000,00
		mars-15		12 960,00	1 000 000,00	2 500 000,00	1 493 340,00										5 006 300,00	
		nov-15		12 960,00	100 000,00	3 000 000,00	1 893 340,00										5 006 300,00	
		mai-16	-	12 960,00	69 642,08	3 000 000,00	1 923 697,92										5 006 300,00	
		oct-16		12 960,00	69 642,08	2 250 000,00	2 473 697,92	200 000,00									5 006 300,00	
		déc-16		12 960,00	69 642,08	1 250 000,00	2 250 000,00	1 423 697,92									5 006 300,00	
		févr-17		12 960,00	69 642,08	1 094 564,95	2 650 000,00	1 579 132,97									5 406 300,00	400 000,00
201303	Coopérative des Bouchers	nov-17		12 960,00	69 642,08	1 094 564,95	3 650 000,00	800 000,00	172 832,97								5 800 000,00	393 700,00
		BS2018		12 960,00	69 642,08	1 094 564,95	2 801 140,02	800 000,00	1 021 692,95								5 800 000,00	-
		juin-18		12 960,00	69 642,08	1 094 564,95	2 801 140,02	1 300 000,00	521 692,95								5 800 000,00	-
		nov-18		12 960,00	69 642,08	1 094 564,95	2 801 140,02	1 500 000,00	700 000,00	21 692,95							6 200 000,00	400 000,00
		BS2019		12 960,00	69 642,08	1 094 564,95	2 801 140,02	1 374 099,66	825 900,34	21 692,95							6 200 000,00	-
		DM1 Juil2019		12 960,00	69 642,08	1 094 564,95	2 801 140,02	1 374 099,66	825 900,34	21 692,95							6 200 000,00	-
		BS 2020		12 960,00	69 642,08	1 094 564,95	2 801 140,02	1 374 099,66	631 609,05	215 984,24							6 200 000,00	-
		DM1 Nov 20		12 960,00	69 642,08	1 094 564,95	2 801 140,02	1 374 099,66	631 609,05	215 984,24	198 000,00	86 900,00					6 484 900,00	284 900,00
		BS2021		12 960,00	69 642,08	1 094 564,95	2 801 140,02	1 374 099,66	631 609,05	157 143,59	198 000,00	145 740,65					6 484 900,00	
		DM3 Déc 2021		12 960,00	69 642,08	1 094 564,95	2 801 140,02	1 374 099,66	631 609,05	157 143,59	88 000,00	255 740,65					6 484 900,00	
		Consommations	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**									**Total**	
			-	12 960,00	69 642,08	1 094 564,95	2 801 140,02	1 374 099,66	631 609,05	157 143,59							6 141 159,35	
						A répartir sur années futures	848 859,98	125 900,34 €	194 291,29 €	58 840,65 €								

N° AP	Intitule de l'AP	Suivi de l'AP, des CP et des mandatements															
		Suivi de l'AP, des CP et des mandater		CP 2014	CP 2015	CP 2016	CP 2017	CP 2018	CP 2019	CP 2020	CP 2021	CP 2022	CP 2023	CP 2024	CP 2025	CP 2026	AP Totale	Variation d'AP
		déc-13		430 000,00	390 000,00	390 000,00											1 210 000,00	1 210 000,00
		juin-14		430 000,00	390 000,00	390 000,00											1 210 000,00	
		déc-14		220 000,00	210 000,00	230 000,00											660 000,00	- 550 000,00
		mars-15		175 432,95	210 000,00	210 000,00	64 567,05										660 000,00	
		nov-15		175 432,95	180 000,00	190 000,00	114 567,05										660 000,00	
		mai-16	-	175 432,95	117 564,42	190 000,00	177 002,63										660 000,00	
		oct-16		175 432,95	117 564,42	110 000,00	257 002,63										660 000,00	
		déc-16		175 432,95	117 564,42	130 000,00	237 002,63										660 000,00	
		févr-17		175 432,95	117 564,42	121 602,00	245 400,63										660 000,00	
201401	Eclairage Public - Mise en Conformité et Génie Civil	nov-17		175 432,95	117 564,42	121 602,00	245 400,63	217 000,00	250 000,00	250 000,00							1 377 000,00	717 000,00
		mars-18		175 432,95	117 564,42	121 602,00	203 732,49	217 000,00	250 000,00	291 668,14							1 377 000,00	-
		juin-18		175 432,95	117 564,42	121 602,00	203 732,49	217 000,00	250 000,00	291 668,14							1 377 000,00	-
		nov-18		175 432,95	117 564,42	121 602,00	203 732,49	217 000,00	270 000,00	271 668,14							1 377 000,00	-
		BS2019		175 432,95	117 564,42	121 602,00	203 732,49	165 672,60	270 000,00	322 995,54							1 377 000,00	-
		BS2020		175 432,95	117 564,42	121 602,00	203 732,49	165 672,60	90 094,29	322 995,54	179 905,71						1 377 000,00	-
		DM1 nov 20		175 432,95	117 564,42	121 602,00	203 732,49	165 672,60	90 094,29	170 000,00	332 901,25						1 377 000,00	-
		BS2021		175 432,95	117 564,42	121 602,00	203 732,49	165 672,60	90 094,29	136 585,70	366 315,55						1 377 000,00	
		Consommations		**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**									**Total**	
				175 432,95	117 564,42	121 602,00	203 732,49	165 672,60	90 094,29	136 585,70							1 010 684,45	
						A répartir sur années futures	41 668,14	**51 327,40**	**179 905,71**	33 414,30 €								

N° AP	Intitule de l'AP	Suivi de l'AP, des CP et des mandatements															
		Planning des CP			CP 2015	CP 2016	CP 2017	CP 2018	CP 2019	CP 2020	CP 2021	CP 2022	CP 2023	CP 2024	CP 2025	CP 2026	AP Totale	Variation d'AP
		déc-14			64 000,00	500 000,00	1 700 000,00	1 500 000,00	1 500 000,00	1 486 000,00							6 750 000,00	6 750 000,00
		mars-15			114 000,00	500 000,00	1 700 000,00	1 500 000,00	1 500 000,00	1 436 000,00							6 750 000,00	-
		nov-15			114 000,00	500 000,00	1 500 000,00	1 500 000,00	1 500 000,00	1 636 000,00							6 750 000,00	-
		mai-16			69 355,09	500 000,00	1 500 000,00	1 500 000,00	1 500 000,00	1 680 644,91							6 750 000,00	-
		oct-16			69 355,09	150 000,00	1 500 000,00	1 500 000,00	1 500 000,00	2 030 644,91							6 750 000,00	-
		déc-16			69 355,09	150 000,00	675 000,00	500 000,00	1 325 000,00	1 030 644,91							3 750 000,00	- 3 000 000,00
		févr-17			69 355,09	80 131,87	675 000,00	500 000,00	1 325 000,00	1 100 513,04							3 750 000,00	-
201501	Sécurité des ERP	nov-17			69 355,09	80 131,87	825 000,00	300 000,00	1 000 000,00	1 200 513,04	275 000,00						3 750 000,00	-
		mars-18			69 355,09	80 131,87	707 404,69	300 000,00	1 000 000,00	1 200 513,04	392 595,31						3 750 000,00	-
		juin-18			69 355,09	80 131,87	707 404,69	300 000,00	1 000 000,00	1 200 513,04	392 595,31						3 750 000,00	-
		nov-18			69 355,09	80 131,87	707 404,69	500 000,00	500 000,00	1 200 513,04	692 595,31						3 750 000,00	-
		BS2019			69 355,09	80 131,87	707 404,69	189 743,97	500 000,00	1 200 513,04	1 002 851,34						3 750 000,00	-
		DM1 Juil2019			69 355,09	80 131,87	707 404,69	189 743,97	400 000,00	1 200 513,04	1 002 851,34						3 650 000,00	- 100 000,00
		BS2020			69 355,09	80 131,87	707 404,69	189 743,97	350 295,96	1 200 513,04	1 002 851,34						3 600 295,96	
		DM 1 nov 20			69 355,09	80 131,87	707 404,69	189 743,97	350 295,96	900 000,00	500 000,00	300 000,00	250 000,00	250 000,00	150 000,00		3 746 931,58	146 635,62
		BS2021			69 355,09	80 131,87	707 404,69	189 743,97	350 295,96	563 150,40	500 000,00	400 000,00	350 000,00	350 000,00	186 849,60			
		Consommations		**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**									**Total**	
					69 355,09	80 131,87	707 404,69	189 743,97	350 295,96	563 150,40							1 960 081,98	
						A répartir sur années futures	117 595,31	310 256,03	49 704,04	336 849,60								

N° AP	Intitule de l'AP	Suivi de l'AP, des CP et des mandatements															
		Planning des CP			CP 2015	CP 2016	CP 2017	CP 2018	CP 2019	CP 2020	CP 2021	CP 2022	CP 2023	CP 2024	CP 2025	CP 2026	AP Totale	Variation d'AP
		mars-15			40 000,00	1 000 000,00	1 500 000,00	1 500 000,00	1 000 000,00	960 000,00							6 000 000,00	6 000 000,00
		nov-15			40 000,00	200 000,00	500 000,00	1 500 000,00	2 500 000,00	1 260 000,00							6 000 000,00	
		mai-16			-	200 000,00	2 000 000	7 000 000	4 700 000	100 000							14 000 000,00	8 000 000,00
		oct-16			-	50 000,00	1 000 000	7 000 000	5 850 000	100 000							14 000 000,00	-
		déc-16				50 000,00	500 000	500 000	3 950 000	3 000 000	6 000 000,00						14 000 000,00	-
		févr-17				19 320,00	500 000,00	500 000,00	3 950 000,00	3 000 000,00	6 030 680,00						14 000 000,00	-
		nov-17				19 320,00	500 000,00	1 500 000,00	3 950 000,00	3 000 000,00	5 030 680,00						14 000 000,00	-
		mars-18				19 320,00	358 870,80	1 500 000,00	3 950 000,00	6 030 680,00	2 141 129,20						14 000 000,00	-
201502	École Primaire Simone Veil	juin-18				19 320,00	358 870,80	1 640 000,00	3 950 000,00	6 030 680,00	2 001 129,20						14 000 000,00	-
		nov-18				19 320,00	358 870,80	1 840 000,00	7 875 000,00	5 400 000,00	706 809,20						16 200 000,00	2 200 000,00
		BS2019				19 320,00	358 870,80	920 921,71	7 875 000,00	5 400 000,00	1 625 887,49						16 200 000,00	-
		DM1 Juil2019				19 320,00	358 870,80	920 921,71	3 275 000,00	10 000 000,00	1 625 887,49						16 200 000,00	
		DM2 Oct2019				19 320,00	358 870,80	920 921,71	1 200 000,00	8 850 000,00	4 850 887,49						16 200 000,00	
		BS2020				19 320,00	358 870,80	920 921,71	464 649,41	8 850 000,00	5 586 238,08						16 200 000,00	-
		DM1 nov 20				19 320,00	358 870,80	920 921,71	464 649,41	8 850 000,00	5 586 238,08						16 200 000,00	-
		BS2021				19 320,00	358 870,80	920 921,71	464 649,41	6 680 463,62	7 755 774,46						16 200 000,00	-
		DM2 Sept 2021				19 320,00	358 870,80	920 921,71	464 649,41	6 680 463,62	7 755 774,46						16 200 000,00	-
		DM3 Déc 2021				19 320,00	358 870,80	920 921,71	464 649,41	6 680 463,62	7 385 774,46	370 000,00					16 200 000,00	-
		Consommations			**2015**	**2016**	**2017**	**2018**									**Total**	
					-	19 320,00	358 870,80	920 921,71	464 649,41	6 680 463,62							8 444 225,54	
						A répartir sur années futures	141 129,20	919 078,29	735 350,59	2 169 536,38								

201701 — Création de jardins au Muhlwoerth

Suivi de l'AP, des CP et des mandatements

Planning des CP			CP 2015	CP 2016	CP 2017	CP 2018	CP 2019	CP 2020	CP 2021	CP 2022	CP 2023	CP 2024	CP 2025	CP 2026	AP Totale	Variation d'AP
déc-16					50 000,00	200 000,00	40 000,00	110 000,00							400 000,00	
févr-17					50 000,00	200 000,00	40 000,00	110 000,00							400 000,00	
nov-17					70 000,00	260 000,00	220 000,00								550 000,00	150 000,00
mars-18					48 985,08	260 000,00	391 014,92								700 000,00	150 000,00
juin-18					48 985,08	260 000,00	391 014,92								700 000,00	-
nov-18					48 985,08	360 000,00	391 014,92								800 000,00	100 000,00
BS2019					48 985,08	253 445,58	307 000,00	190 569,34							800 000,00	-
DM2 Oct2019					48 985,08	253 445,58	307 000,00	10 000,00							619 430,66	- **180 569,34**
BS2020					48 985,08	253 445,58	307 000,00	10 000,00							619 430,66	-
BS2021					48 985,08	253 445,58	307 000,00	1 796,76	4 275,00						615 502,42	- **3 928,24**
Consommations					**2017**	**2018**										
					48 985,08	253 445,58	276 093,84	1 796,76							580 321,26	
				A répartir sur années futures	21 014,92	106 554,42	30 906,16								Cloture d'AP	

201802 — Verger et Ferme Dietrich

Suivi de l'AP, des CP et des mandatements

Planning des CP			CP 2015	CP 2016	CP 2017	CP 2018	CP 2019	CP 2020	CP 2021	CP 2022	CP 2023	CP 2024	CP 2025	CP 2026	AP Totale	Variation d'AP
nov-17						250 000,00	300 000,00	-							550 000,00	
mars-18						250 000,00	450 000,00								700 000,00	150 000,00
juin-18						250 000,00	450 000,00								700 000,00	-
nov-18						250 000,00	300 000,00	250 000,00							800 000,00	100 000,00
BS2019						42 768,00	300 000,00	457 232,00							800 000,00	-
DM1 Juil2019						42 768,00	300 000,00	457 232,00							800 000,00	
DM2 Oct2019						42 768,00	150 000,00	150 000,00	457 232,00						800 000,00	
BS2020						42 768,00	68 326,20	150 000,00	538 905,80						800 000,00	
DM1 nov 20						42 768,00	68 326,20	260 000,00	846 000,00	258 905,80					1 476 000,00	676 000,00
BS2021						42 768,00	68 326,20	60 345,60	846 000,00	458 560,20					1 476 000,00	-
DM1avril2021						42 768,00	68 326,20	60 345,60	1 060 000,00	244 560,20					1 476 000,00	
Consommations						**2018**										
						42 768,00	68 326,20	60 345,60							171 439,80	
					A répartir sur années futures	207 232,00	81 673,80	199 654,40								

201902 — École Primaire Victor Hugo - ANRU

Suivi de l'AP, des CP et des mandatements

Planning des CP			CP 2015	CP 2016	CP 2017	CP 2018	CP 2019	CP 2020	CP 2021	CP 2022	CP 2023	CP 2024	CP 2025	CP 2026	AP Totale	Variation d'AP
BP2019							50 000,00	1 560 000,00	1 560 000,00						*16 080 000,00*	16 080 000,00
BS2019							50 000,00	1 560 000,00	1 560 000,00						*16 080 000,00*	
DM2 Oct2019							50 000,00	200 000,00	1 800 000,00						*16 080 000,00*	
BS2020								200 000,00	1 800 000,00							
DM1 nov 20							-	200 000,00	1 000 000,00	6 000 000,00	6 000 000,00	4 362 522,00			*17 562 522,00*	1 482 522,00
BS2021								42 282,00	1 000 000,00	6 000 000,00	6 000 000,00	4 404 804,00			*17 562 522,00*	-
Consommations																
								42 282,00							42 282,00	

201903 — Projets numériques

Suivi de l'AP, des CP et des mandatements

Planning des CP			CP 2015	CP 2016	CP 2017	CP 2018	CP 2019	CP 2020	CP 2021	CP 2022	CP 2023	CP 2024	CP 2025	CP 2026	AP Totale	Variation d'AP
BP2019							247 670,00	150 000,00	150 000,00						547 670,00	547 670,00
BS2019							247 670,00	150 000,00	150 000,00						547 670,00	
DM2 Oct2019							247 670,00	330 000,00	150 000,00						727 670,00	**180 000,00**
BS2020							233 613,39	330 000,00	164 056,61						727 670,00	-
DM1 nov 20							233 613,39	330 000,00	171 000,00	171 000,00	171 000,00	171 000,00	171 000,00	168 638,61	1 587 252,00	**859 582,00**
BS2021							233 613,39	314 585,81	186 414,19	171 000,00	171 000,00	171 000,00	171 000,00	168 638,61	1 587 252,00	-
Consommations																
							233 613,39									
						A répartir sur années futures	**15 414,19**									

201904 — Amélioration de la qualité des bâtiments

Suivi de l'AP, des CP et des mandatements

Planning des CP			CP 2015	CP 2016	CP 2017	CP 2018	CP 2019	CP 2020	CP 2021	CP 2022	CP 2023	CP 2024	CP 2025	CP 2026	AP Totale	Variation d'AP
BP2019							50 000,00	1 000 000,00	1 000 000,00						*2 050 000,00*	2 050 000,00
BS2019							50 000,00	1 000 000,00	1 000 000,00						*2 050 000,00*	
BS2020							10 425,33	1 000 000,00	1 039 574,67						*2 050 000,00*	
DM1 nov 20							10 425,33	300 000,00	1 200 000,00	1 500 000,00	1 300 000,00	750 000,00	500 000,00	500 000,00	*6 060 425,33*	4 010 425,33
BS2021							10 425,33	40 902,28	1 200 000,00	1 500 000,00	1 300 000,00	750 000,00	500 000,00	759 097,72	*6 060 425,33*	-
Consommations																
								40 902,28							40 902,28	
						A répartir sur années futures		259 097,72								

		Suivi de l'AP, des CP et des mandatements															
		Planning des CP			CP 2015	CP 2016	CP 2017	CP 2018	CP 2019	CP 2020	CP 2021	CP 2022	CP 2023	CP 2024	CP 2025	CP 2026	AP Totale	Variation d'AP
202001	Rénovation et extension du CSC du Marais	BP2021									360 000,00	1 350 000,00	810 000,00	504 000,00			*3 024 000,00*	3 024 000,00
		DM3 Déc 2021										360 000,00	1 350 000,00	810 000,00	504 000,00		*3 024 000,00*	3 024 000,00
									-								-	-
																	-	-
		Consommations																
																	-	

		Suivi de l'AP, des CP et des mandatements															
		Planning des CP			CP 2015	CP 2016	CP 2017	CP 2018	CP 2019	CP 2020	CP 2021	CP 2022	CP 2023	CP 2024	CP 2025	CP 2026	AP Totale	Variation d'AP
202101	Rénovation Complexe Sportif de l'AAR	BP2021									198 000,00	1 076 000,00	432 000,00	193 000,00			*1 899 000,00*	1 899 000,00
		DM3 Déc 2021									60 000,00	500 000,00	900 000,00	439 000,00			*1 899 000,00*	
									-								-	
																	-	
		Consommations																
																	-	

		Suivi de l'AP, des CP et des mandatements															
		Planning des CP			CP 2015	CP 2016	CP 2017	CP 2018	CP 2019	CP 2020	CP 2021	CP 2022	CP 2023	CP 2024	CP 2025	CP 2026	AP Totale	Variation d'AP
202102	ADAP	BP2021									1 700 000,00	1 500 000,00	1 900 000,00	1 700 000,00			*6 800 000,00*	6 800 000,00
																	-	
																	-	
																	-	
		Consommations																
																	-	

		Suivi de l'AP, des CP et des mandatements															
		Planning des CP			CP 2015	CP 2016	CP 2017	CP 2018	CP 2019	CP 2020	CP 2021	CP 2022	CP 2023	CP 2024	CP 2025	CP 2026	AP Totale	Variation d'AP
202103	Rénovation toiture Gymnase Leclerc	BP2021									865 000,00	335 000,00	500 000,00				*1 700 000,00*	1 700 000,00
		DM2 Sept 2021									335 000,00	865 000,00	500 000,00				*1 700 000,00*	
																	-	
																	-	
		Consommations																
																	-	

		Suivi de l'AP, des CP et des mandatements															
		Planning des CP			CP 2015	CP 2016	CP 2017	CP 2018	CP 2019	CP 2020	CP 2021	CP 2022	CP 2023	CP 2024	CP 2025	CP 2026	AP Totale	Variation d'AP
202104	Rénovation hôtel de ville	BP2021									200 000,00	200 000,00	500 000,00	1 100 000,00	1 500 000,00	1 500 000,00	*5 000 000,00*	5 000 000,00
																	-	
																	-	
		Consommations																
																	-	

		Suivi de l'AP, des CP et des mandatements															
		Planning des CP			CP 2015	CP 2016	CP 2017	CP 2018	CP 2019	CP 2020	CP 2021	CP 2022	CP 2023	CP 2024	CP 2025	CP 2026	AP Totale	Variation d'AP
202105	Maison de l'enfance et Ecole des arts	BS2021									1 000 000,00	2 500 000,00	5 800 000,00	2 534 600,00	1 271 400,00	1 600 000,00	*15 010 000,00*	15 010 000,00
		DM3 Déc 2021									60 000,00	1 000 000,00	5 800 000,00	3 500 000,00	3 000 000,00	1 650 000,00	*15 010 000,00*	15 010 000,00
																	-	
																	-	
		Consommations																
																	-	

		Suivi de l'AP, des CP et des mandatements															
		Planning des CP			CP 2015	CP 2016	CP 2017	CP 2018	CP 2019	CP 2020	CP 2021	CP 2022	CP 2023	CP 2024	CP 2025	CP 2026	AP Totale	Variation d'AP
202106	Eclairage public 2021-2026	DM2 Sept 2021									365 000,00	348 000,00	140 000,00	115 000,00	115 000,00	117 000,00	*1 200 000,00* - - -	1 200 000,00
		Consommations																
																	-	

RÉPUBLIQUE FRANCAISE
Département
du Bas-Rhin

VILLE DE SCHILTIGHEIM

EXTRAIT
du registre des délibérations du Conseil municipal

Nombre des membres élus aux élections : **39** (dont **39** sont encore en fonction)

Séance du 14 décembre 2021
sous la présidence de **Madame Danielle DAMBACH**

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

Date de convocation : 7 décembre 2021
38 membres ont assisté à la séance

Étaient absents : **3 membres**
dont **2** ont voté **par procuration**

Tomislav NAJDOVSKI donne procuration à Antoine SPLET du point 17 au point 18
Maryline WILHELM donne procuration à Benoît STEFFANUS du point 1 au point 10
Sylvie GIL BAREA est excusée
Bernard JÉNASTE est absent aux points 18 et 19
Dera RATSIAJETSINIMARO est absent au point 19
Corine DULAURENT est absente aux points 22 à 25
Dera RATSIAJETSINIMARO est absent au point 19
Corine DULAURENT est absente aux points 22 à 25

4e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2021SGDE172)

RÉVISION N° 4 DES CRÉDITS DE PAIEMENT :
2E SEMESTRE 2021 DM3

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE172-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

4. RÉVISION N° 4 DES CRÉDITS DE PAIEMENT : 2E SEMESTRE 2021 DM3

Monsieur l'Adjoint Patrick OCHS :

Par délibération, le Conseil municipal a approuvé la création d'autorisations de programme (AP) et de crédits de paiement (CP). Une nouvelle répartition budgétaire, présentée ci-dessous ainsi qu'au tableau joint à la délibération de ce jour, a pour objet de tenir compte de l'avancement des travaux.

1. 201301 – Centre sportif Nelson Mandela

- *2021* ..... *- 146 000,00 €*
- *2022* ..... *+ 146 000,00 €*

2. 201303 – COOP des Bouchers - Halles du Scilt

- *2021* ..... *- 110 000,00 €*
- *2022* ..... *+ 110 000,00 €*

3. 201502 – École Primaire Sud - Groupe scolaire Simone Veil

- *2021* ..... *- 370 000,00 €*
- *2022* ..... *+ 370 000,00 €*

4. 201701 – Création des Jardins du Mulwoerth

- *2021* ..... *Clôture d'autorisation de programme*

5. 202001 – Rénovation et extension du CSC du Marais

- *2021* ..... *- 360 000,00 €*
- *2022* ..... *- 990 000,00 €*
- *2023* ..... *+ 540 000,00 €*
- *2024* ..... *+ 306 000,00 €*
- *2025* ..... *+ 504 000,00 €*

6. 202101 – Rénovation complexe sportif de l'Aar

- *2021* ..... *- 138 000,00 €*
- *2022* ..... *- 576 000,00 €*
- *2023* ..... *+ 468 000,00 €*
- *2024* ..... *+ 246 000,00 €*

7. 202105 – Maison de l'enfance et École des arts

- *2021* ..... *- 940 000,00 €*
- *2022* ..... *- 1 500 000,00 €*
- *2024* ..... *+ 965 400,00 €*
- *2025* ..... *+ 1 728 600,00 €*
- *2026* ..... *+ 50 000,00 €*
- *2027* ..... *- 304 000,00 €*

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE172-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,

Vu les articles L. 2311-3 et R. 2311-9 du Code général des collectivités territoriales,

Après en avoir délibéré,
Sur proposition de la Commission « Finances, Domaines et Marchés publics » et du Bureau municipal,

APPROUVE la nouvelle répartition annuelle des crédits de paiement (CP) telle que proposée ci-après pour les années 2021 et suivantes.

Adopté par 32 voix ; 5 voix contre (Mme Françoise KLEIN, M. Dera RATSIAJETSINIMARO, Mme Hélène HOLLEDERER, M. Nouredine SAID L'HADJ, M. Christian BALL), 1 abstention (M. Martin HENRY) et 1 membre excusé (Mme Sylvie GIL BAREA).

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 15 décembre 2021.

La Maire,

MAIRIE DE SCHILTIGHEIM Bas-Rhin

Madame la Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cette délibération et informe que cette dernière peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa date de transmission au contrôle de légalité. Affichée en Mairie le 16 décembre 2021.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE172-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

RÉPUBLIQUE FRANCAISE
Département
du Bas-Rhin

VILLE DE SCHILTIGHEIM

EXTRAIT
du registre des délibérations du Conseil municipal

Nombre des membres élus aux élections : **39** (dont **39** sont encore en fonction)

Séance du 14 décembre 2021
sous la présidence de **Madame Danielle DAMBACH**

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

Date de convocation : 7 décembre 2021
38 membres ont assisté à la séance

Étaient absents : **3 membres**
dont **2** ont voté **par procuration**

Tomislav NAJDOVSKI donne procuration à Antoine SPLET du point 17 au point 18
Maryline WILHELM donne procuration à Benoît STEFFANUS du point 1 au point 10
Sylvie GIL BAREA est excusée
Bernard JÉNASTE est absent aux points 18 et 19
Dera RATSIAJETSINIMARO est absent au point 19
Corine DULAURENT est absente aux points 22 à 25

5e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2021SGDE173)

ADMISSIONS EN NON VALEUR

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE173-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

5. ADMISSIONS EN NON VALEUR

Monsieur l'Adjoint Patrick OCHS :

Les créances irrécouvrables correspondent aux titres émis par une collectivité mais dont le recouvrement ne peut être mené à son terme par le comptable public en charge du recouvrement. L'admission en non-valeur des créances est décidée par l'assemblée délibérante de la collectivité dans l'exercice de sa compétence budgétaire. Elle est demandée par le comptable lorsqu'il rapporte les éléments propres à démontrer que malgré toutes les diligences qu'il a effectuées, il ne peut pas en obtenir le recouvrement. Cette procédure correspond à un seul apurement comptable. L'admission en non-valeur prononcée par l'assemblée délibérante et la décharge prononcée par le juge des comptes ne mettent pas obstacle à l'exercice des poursuites. La décision prise par ces autorités n'éteint pas la dette du redevable. Le titre émis garde son caractère exécutoire et l'action en recouvrement demeure possible dès qu'il apparaît que le débiteur revient à "meilleure fortune".

En cas de refus d'admettre la non-valeur, l'assemblée doit motiver sa décision et préciser au comptable les moyens de recouvrement qu'elle souhaite qu'il mette en œuvre.

L'irrécouvrabilité peut trouver son origine dans :
- La situation du débiteur (insolvabilité, parti sans laisser d'adresse, décès, absence d'héritiers…),
- Le refus de l'ordonnateur d'autoriser les poursuites (le défaut d'autorisation est assimilé à un refus),
- L'échec des tentatives de recouvrement.

C'est à opposer aux créances éteintes qui sont des créances qui restent valides juridiquement en la forme et au fond mais dont l'irrécouvrabilité résulte d'une décision juridique extérieure définitive qui s'impose à la collectivité créancière et qui s'oppose à toute action en recouvrement. Il s'agit notamment :
- Du prononcé d'un jugement de clôture de liquidation judiciaire pour insuffisance d'actif (article 643-11 du Code de commerce),
- Du prononcé de la décision du juge du tribunal d'instance de rendre exécutoire une recommandation de rétablissement personnel sans liquidation judiciaire (article L. 332-5 du Code de la consommation),
- Du prononcé de la clôture pour insuffisance d'actif d'une procédure de rétablissement personnel avec liquidation judiciaire (article L. 332-9 du Code de la consommation).

Le comptable public a soumis à la collectivité une liste de produits communaux, afférents aux exercices 2016 à 2021, qui n'ont pu être recouvrés en dépit des poursuites engagées par le Trésor public.

Ces produits sont d'un montant total de 8 230,34 € et répartis comme suit :

ANNEE	Montant
2016	1 059,74 €
2017	670,87 €
2018	2 441,83 €
2019	2 403,10 €
2020	1 555,86 €
2021	98,94 €
TOTAL	**8 230,34 €**

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE173-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

Il appartient au Conseil municipal de prononcer l'admission en non-valeur de ces produits.

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,

Vu l'article L. 1617-5 du Code général des collectivités territoriales,
Vu l'article R. 1617-24 du Code général des collectivités territoriales,

Après en avoir délibéré,
Sur proposition de la Commission « Finances, Domaines et Marchés Publics » et du Bureau municipal,

DÉCIDE de constater les admissions en non-valeur pour un montant total de 8 230,34 € et de prélever la dépense correspondante au compte 6541.

Adopté à l'unanimité.

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 15 décembre 2021.

La Maire,

MAIRIE DE SCHILTIGHEIM Bas-Rhin

Madame la Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cette délibération et informe que cette dernière peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa date de transmission au contrôle de légalité. Affichée en Mairie le 16 décembre 2021.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE173-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

RÉPUBLIQUE FRANCAISE
Département
du Bas-Rhin

VILLE DE SCHILTIGHEIM

EXTRAIT
du registre des délibérations du Conseil municipal

Nombre des membres élus aux élections : **39** (dont **39** sont encore en fonction)

Séance du 14 décembre 2021
sous la présidence de **Madame Danielle DAMBACH**

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

Date de convocation : 7 décembre 2021
38 membres ont assisté à la séance

Étaient absents : **3 membres**
dont **2** ont voté **par procuration**

Tomislav NAJDOVSKI donne procuration à Antoine SPLET du point 17 au point 18
Maryline WILHELM donne procuration à Benoît STEFFANUS du point 1 au point 10
Sylvie GIL BAREA est excusée
Bernard JÉNASTE est absent aux points 18 et 19
Dera RATSIAJETSINIMARO est absent au point 19
Corine DULAURENT est absente aux points 22 à 25

6e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2021SGDE174)

TRAVAUX EN RÉGIE - REVALORISATION ANNUELLE DU COÛT MOYEN HORAIRE DU PERSONNEL

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE174-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

6. TRAVAUX EN RÉGIE - REVALORISATION ANNUELLE DU COÛT MOYEN HORAIRE DU PERSONNEL

Monsieur le Premier Adjoint :

Le 3 février 2015, le Conseil municipal a approuvé les modalités de la mise en œuvre du processus comptable des travaux en régie.

La délibération a fixé les coûts moyens horaires du personnel à prendre en compte pour la comptabilisation des travaux en régie ainsi que les modalités de revalorisation annuelle au coût réel de l'année précédente.

En application, il est proposé les coûts suivants pour 2021 :

- Agent : ..... 21,09 € / heure,
- Responsable d'atelier : ..... 26,00 € / heure,
- Administratif : ..... 26,00 € / heure.

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,
Après en avoir délibéré,
Sur proposition de la Commission « Finances, Domaines et Marchés Publics » et du Bureau municipal,

APPROUVE la revalorisation des coûts moyens horaires du personnel pour l'exercice 2021.

Adopté à l'unanimité.

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 15 décembre 2021.

La Maire,

MAIRIE DE SCHILTIGHEIM * Bas-Rhin *

Madame la Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cette délibération et informe que cette dernière peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa date de transmission au contrôle de légalité. Affichée en Mairie le 16 décembre 2021.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE174-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

RÉPUBLIQUE FRANCAISE
Département
du Bas-Rhin

VILLE DE SCHILTIGHEIM

EXTRAIT
du registre des délibérations du Conseil municipal

Nombre des membres élus aux élections : **39** (dont **39** sont encore en fonction)

Séance du 14 décembre 2021
sous la présidence de **Madame Danielle DAMBACH**

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

Date de convocation : 7 décembre 2021
38 membres ont assisté à la séance

Étaient absents : **3 membres**
dont **2** ont voté **par procuration**

Tomislav NAJDOVSKI donne procuration à Antoine SPLET du point 17 au point 18
Maryline WILHELM donne procuration à Benoît STEFFANUS du point 1 au point 10
Sylvie GIL BAREA est excusée
Bernard JÉNASTE est absent aux points 18 et 19
Dera RATSIAJETSINIMARO est absent au point 19
Corine DULAURENT est absente aux points 22 à 25

7e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2021SGDE175)

DÉCISION MODIFICATIVE N° 3 DE 2021

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE175-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

7. DÉCISION MODIFICATIVE N° 3 DE 2021

Monsieur l'Adjoint Patrick OCHS :

L'assemblée délibérante a le pouvoir d'ajuster le budget par le biais de décisions modificatives (DM). Elles peuvent intervenir à tout moment, entre la date de vote du budget primitif et la fin de l'exercice. Il est proposé au Conseil municipal de bien vouloir adopter la décision modificative n° 3 comme suit :

Section d'investissement

Dépenses :

- 201301 Centre Sportif Est - Nelson Mandela ..... - 146 000,00 €
  La réception de l'aménagement extérieur ayant été réalisée mi-novembre 2021, afin de pouvoir payer la facture de solde en 2022, il est nécessaire d'anticiper la répartition des crédits de paiement et de prévoir une enveloppe en 2022.
- 201303 Coop des Bouchers – Halles du Scilt ..... - 110 000,00 €
  Les travaux initialement prévus en 2021 sur la centrale de traitement air chaud-air froid vont être réalisés en 2022, il est donc nécessaire de revoir la répartition des crédits de paiement pour 2021-2022.
- 201502 École Primaire Sud – Groupe Scolaire Simone Veil ..... - 370 000,00 €
  La levée des réserves sur l'ouvrage étant intervenue mi-décembre 2021, il est nécessaire d'anticiper la répartition des crédits de paiement et de prévoir le paiement du décompte définitif en 2022.
- 202001 Rénovation et extension du CSC du Marais ..... - 360 000,00 €
  L'évaluation des besoins nécessite de revoir le calendrier de réalisation des travaux.
- 202101 Rénovation du complexe sportif de l'AAR ..... - 138 000,00 €
  L'avancée de la programmation rend nécessaire une nouvelle répartition des crédits de paiement sur l'autorisation de programme
- 202105 Maison de l'Enfance et École des Arts ..... - 940 000,00 €
  L'achat du terrain est prévu en 2022, les crédits de paiements sont revus en conséquence, également lié à la programmation
- 45 45611 Demi-Pension Émile Mathis ..... +128 000,00 €
  Afin de pouvoir payer le solde de l'aménagement extérieur réparti à 30 % pour la Région et 70 % pour la Ville, il est nécessaire de prévoir des crédits complémentaires au chapitre 45. La Région a déjà avancé ces fonds et cette enveloppe permettra de solder l'opération.
- 040 13937 Subventions d'investissement transférées au résultat ..... +5 000,00 €

Recettes :

- 040 Amortissements des immobilisations ..... +38 300,00 €
  Afin de pouvoir constater l'amortissement des immobilisations, il est nécessaire d'augmenter les crédits prévus au budget les passant de 1 100 000 € à 1 138 300 €
- 10 10222 Fonds de compensation à la TVA ..... - 234 000,00 €
  1 640 000 € étaient prévus au budget 2021, la notification a été de 1 406 000 €
- 10 10226 Taxe d'aménagement ..... - 235 000,00 €
  500 000 € étaient prévus au budget 2021, la réalisation de 2021 est estimée à 260 000 €
- 13 1347 Dotation de soutien à l'investissement direct local (non amortissable) ..... +596 105,00 €
  La préfecture a notifié une participation pour la rénovation thermique de Rosa Parks.
- 13 1347 Dotation de soutien à l'investissement direct local (non amortissable) ..... +40 000,00 €
  La préfecture a notifié une participation pour l'équipement numérique pour le groupe scolaire Simone Veil.
- 13 1337 Dotation de soutien à l'investissement direct local (amortissable) .... +33 500,00 €
  La préfecture a notifié une participation pour la rénovation des projecteurs des salles de spectacles.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE175-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

› 13 1347 Dotation de soutien à l'investissement direct local (non amortissable) ..... +130 400,00 €
La préfecture a notifié une participation pour la réhabilitation du Cécifoot.

› 13 1347 Dotation de soutien à l'investissement direct local (amortissable).. +100 000,00 €
La préfecture a notifié une participation pour la réalisation des travaux d'accessibilité

› 16 1641 Emprunts en euros..... - 2 400 305,00 €
Afin d'équilibrer la section, la prévision d'emprunts est revue à la baisse.

› ***TOTAL ..... - 1 936 000,00 €***

Au cumulé, le budget de la section d'investissement diminue de 1 936 000,00 €.

Section de fonctionnement

Dépenses :

› 042 6811 Dotations aux amortissements des immobilisations ..... +38 300,00 €
Afin de pouvoir constater l'amortissement des immobilisations, il est nécessaire d'augmenter les crédits prévus au budget les passant de 1 100 000 € à 1 138 300 €.

› 012 64111 Rémunération principale ..... +186 000,00 €
Montant nécessaire pour prendre en charge les dépenses supplémentaires survenues en 2021, notamment les heures liées au centre de vaccination

› 68 6817 Dotation pour provision pour dépréciation des actifs circulants ... +8 000,00 €
Nécessaire à la provision des créances douteuses

› 68 6875 Dotation pour provision pour risques et charges exceptionnelles .... +241 885,00 €
Nécessaire à la provision des litiges en instance.

› 70 703894 Reversements sur forfait post stationnement ..... +7 115,00 €
Montant nécessaire pour effectuer la rétribution à l'Eurométropole passant ainsi le budget de 50 000 € à 57 115 € (décompte au réel).

› 022 Dépenses imprévues .....-476 300,00 €
Afin d'équilibrer la section.

Recettes :

› 042 777 Quote-part des subventions transférées au résultat ..... 5 000,00 €
Afin de constater l'amortissement des subventions d'investissement perçues sur des actifs amortissables

› ***TOTAL ..... 5 000,00 €***

La section de fonctionnement augmente de 5 000 €.

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,

Vu l'article L. 1612-11 du Code général des collectivités territoriales,

Après en avoir délibéré,
Sur proposition de la Commission « Finances, Domaines et Marchés publics » et du Bureau municipal,

ARRÊTE la décision modificative n° 3 de la Ville de Schiltigheim pour l'exercice 2021, telle que figurant ci-dessous :

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE175-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

D/R	I/F	Fonction	Nature	Autorisation de programme	Chapitre	Libellé	Dépenses	Recettes
D	F	01	022		022	DÉPENSES IMPRÉVUES	-476 300,00	
D	F	01	6811		042	DOTATION AUX AMORTISSEMENTS DES IMMOBILISATIONS	38 300,00	
D	F	01	6817		68	DAP - POUR DÉPRÉCIATION DES ACTIFS CIRCULANTS	8 000,00	
D	F	01	6875		68	DOT. AUX PROV. PR RISQUES ET CHARGES EXCEPTIONNELS	241 885,00	
D	F	821	703894		014	ADMINISTRATION GÉNÉRALE DE LA COLLECTIVITÉ	7 115,00	
D	F	200	64111		012	RÉMUNÉRATION PRINCIPALE	186 000,00	
R	F	01	777		042	QUOTE-PART DES SUB. D'INVEST. TRANSF. AU RÉSULTAT		5 000,00
						Total de la section de fonctionnement	5 000,00	5 000,00
D	I	422	2031		20	FRAIS D'ÉTUDES	360 000,00	
D	I	213	2184	201502	21	MOBILIER	-40 000,00	
D	I	213	2313	201502	23	CONSTRUCTIONS	-330 000,00	
D	I	411	2313	201301	23	CENTRE SPORTIF EST	-146 000,00	
D	I	33	2313	201303HAL	23	ANCIENNE BOUCHERIE	-110 000,00	
D	I	411	45611		45	OP INVESTISSEMENT SUR LYCÉES - DEP	128 000,00	
D	I	33	2313	202105	23	CONSTRUCTIONS	-940 000,00	
D	I	412	2031	202101	20	FRAIS D'ÉTUDES	-138 000,00	
D	I	01	13937		040	DOTATION DE SOUTIEN À L'INVESTISSEMENT LOCAL	5 000,00	
R	I	33	1337		13	SALLE DU CHEVAL BLANC		33 500,00
R	I	412	1347		13	DOTATION DE SOUTIEN À L'INVESTISSEMENT LOCAL		130 400,00
R	I	212	1347		13	ÉCOLE PRIMAIRE SIMONE VEIL DSIL		40 000,00
R	I	211	1347		13	ÉCOLE MATERNELLE NORMANDIE-ROSA PARKS		596 105,00
R	I	0200	1347		13	DOTATION DE SOUTIEN À L'INVESTISSEMENT LOCAL		100 000,00
R	I	01	1641		16	EMPRUNTS EN UNITÉS MONÉTAIRES DE LA ZONE EURO		-2 400 305,00
R	I	01	28031		040	AMORTISSEMENTS DES FRAIS D'ÉTUDES		38 300,00
R	I	01	10222		10	F.C.T.V.A.		-234 000,00
R	I	8100	10226		10	TAXE AMÉNAGEMENT		-235 000,00
						Total de la section d'investissement	- 1 931 000,00	- 1 931 000,00

Adopté par 32 voix ; 5 voix contre (Mme Françoise KLEIN, M. Dera RATSIAJETSINIMARO, Mme Hélène HOLLEDERER, M. Nouredine SAID L'HADJ, M. Christian BALL), 1 abstention (M. Martin HENRY) et 1 membre excusé (Mme Sylvie GIL BAREA).

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 15 décembre 2021.

La Maire,

MAIRIE DE SCHILTIGHEIM * Bas-Rhin *

Madame la Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cette délibération et informe que cette dernière peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa date de transmission au contrôle de légalité. Affichée en Mairie le 16 décembre 2021.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE175-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

RÉPUBLIQUE FRANCAISE
Département
du Bas-Rhin

VILLE DE SCHILTIGHEIM

EXTRAIT
du registre des délibérations du Conseil municipal

Nombre des membres élus aux élections : **39** (dont **39** sont encore en fonction)

Séance du 14 décembre 2021
sous la présidence de **Madame Danielle DAMBACH**

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

Date de convocation : 7 décembre 2021
38 membres ont assisté à la séance

Étaient absents : **3 membres**
dont **2** ont voté **par procuration**

Tomislav NAJDOVSKI donne procuration à Antoine SPLET du point 17 au point 18
Maryline WILHELM donne procuration à Benoît STEFFANUS du point 1 au point 10
Sylvie GIL BAREA est excusée
Bernard JÉNASTE est absent aux points 18 et 19
Dera RATSIAJETSINIMARO est absent au point 19
Corine DULAURENT est absente aux points 22 à 25

8e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2021SGDE176)

MODALITÉS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION À LA CAISSE DES ÉCOLES EN 2022

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE176-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

8. MODALITÉS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION À LA CAISSE DES ÉCOLES EN 2022

Madame l'Adjointe Sandrine LE GOUIC :

Une subvention d'équilibre prévisionnelle de 175 954 € est inscrite pour la Caisse des Écoles au budget primitif 2022. Afin de permettre à la Caisse des Écoles de disposer de fonds pour le paiement de ses dépenses tout au long de l'exercice budgétaire, il est proposé le versement échelonné de la subvention d'équilibre 2022 versée par la Ville de Schiltigheim, selon l'échéancier et les pourcentages suivants :

- 1er trimestre : 25 % du montant de la subvention d'équilibre
- 2e trimestre : 25 % du montant de la subvention d'équilibre
- 3e trimestre : 25 % du montant de la subvention d'équilibre
- 4e trimestre : solde de la subvention d'équilibre 2022 à verser.

Le solde sera versé au regard du résultat réel dégagé par la Caisse des Écoles au terme de l'exercice.

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,

Vu le Code général des collectivités territoriales,
Vu l'article L. 212-10 du Code de l'éducation,

Après en avoir délibéré,
Sur proposition du Bureau municipal et de la Commission « Finances, Domaines et Marchés publics »,

AUTORISE le versement de la subvention d'équilibre à la Caisse des Écoles selon l'échéancier et les pourcentages suivants :

- 1er trimestre : 25 % du montant de la subvention d'équilibre inscrite au BP 2022
- 2e trimestre : 25 % du montant de la subvention d'équilibre inscrite au BP 2022
- 3e trimestre : 25 % du montant de la subvention d'équilibre inscrite au BP 2022
- 4e trimestre : solde de la subvention d'équilibre 2022 à verser,

ACTE que le solde de la subvention sera versé au regard du résultat réel dégagé par la Caisse des Écoles au terme de l'exercice 2022 dans la limite des 175 954 € inscrits au budget 2022,

PRÉCISE que les crédits sont prévus au budget – compte 523-657361.

Adopté à l'unanimité.

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 15 décembre 2021.

La Maire,

MAIRIE DE SCHILTIGHEIM * Bas-Rhin *

Madame la Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cette délibération et informe que cette dernière peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa date de transmission au contrôle de légalité. Affichée en Mairie le 16 décembre 2021.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE176-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

RÉPUBLIQUE FRANCAISE
Département
du Bas-Rhin

VILLE DE SCHILTIGHEIM

EXTRAIT
du registre des délibérations du Conseil municipal

Nombre des membres élus aux élections : **39** (dont **39** sont encore en fonction)

Séance du 14 décembre 2021
sous la présidence de **Madame Danielle DAMBACH**

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

Date de convocation : 7 décembre 2021
38 membres ont assisté à la séance

Étaient absents : **3 membres**
dont **2** ont voté **par procuration**

Tomislav NAJDOVSKI donne procuration à Antoine SPLET du point 17 au point 18
Maryline WILHELM donne procuration à Benoît STEFFANUS du point 1 au point 10
Sylvie GIL BAREA est excusée
Bernard JÉNASTE est absent aux points 18 et 19
Dera RATSIAJETSINIMARO est absent au point 19
Corine DULAURENT est absente aux points 22 à 25

9e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2021SGDE177)

MODALITÉS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION AU CENTRE COMMUNAL D'ACTION SOCIALE EN 2022

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE177-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

9. MODALITÉS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION AU CENTRE COMMUNAL D'ACTION SOCIALE EN 2022

Monsieur l'Adjoint Patrick OCHS :

Une subvention d'équilibre prévisionnelle de 1 099 050 € est inscrite pour le Centre communal d'action sociale au budget primitif 2022. Afin de permettre au Centre communal d'action sociale de disposer de fonds pour le paiement de ses dépenses tout au long de l'exercice budgétaire, il est proposé le versement échelonné de la subvention d'équilibre 2022 versée par la Ville de Schiltigheim, selon l'échéancier et les pourcentages suivants :

- 1er trimestre : 25 % du montant de la subvention d'équilibre
- 2e trimestre : 25 % du montant de la subvention d'équilibre
- 3e trimestre : 25 % du montant de la subvention d'équilibre
- 4e trimestre : solde de la subvention d'équilibre 2022 à verser.

Le solde sera versé au regard du résultat réel dégagé par le CCAS au terme de l'exercice.

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,

Vu le Code général des collectivités territoriales,

Après en avoir délibéré,
Sur proposition de la Commission « Finances, Domaines et Marchés publics » et du Bureau municipal,

AUTORISE le versement de la subvention d'équilibre au CCAS selon l'échéancier et les pourcentages suivants :

- 1er trimestre : 25 % du montant de la subvention d'équilibre inscrite au BP 2022
- 2e trimestre : 25 % du montant de la subvention d'équilibre inscrite au BP 2022
- 3e trimestre : 25 % du montant de la subvention d'équilibre inscrite au BP 2022
- 4e trimestre : solde de la subvention d'équilibre 2022 à verser

ACTE que le solde de la subvention sera versé au regard du résultat réel dégagé par le CCAS au terme de l'exercice 2022 dans la limite de 1 099 050 €,

PRÉCISE que les crédits sont prévus au budget – compte 5200-657362.

Adopté à l'unanimité.

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 15 décembre 2021.

La Maire,

MAIRIE DE SCHILTIGHEIM Bas-Rhin

Madame la Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cette délibération et informe que cette dernière peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa date de transmission au contrôle de légalité. Affichée en Mairie le 16 décembre 2021.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE177-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

Convention d'objectifs Amicale du Personnel de la Ville de Schiltigheim

Entre
La Ville de Schiltigheim, sise 110 route de Bischwiller 67300 Schiltigheim, représentée par sa Maire en exercice, Madame Danielle DAMBACH, et désignée sous le terme « l'Administration », d'une part,

Et
L'Amicale du Personnel de la Ville de Schiltigheim, association de droit local, N° SIRET 323 840 389 00015, dont le siège social est situé 110 route de Bischwiller 67300 Schiltigheim, représentée par sa Présidente, Madame Magali WELLY, et désignée sous le terme « l'Association », d'autre part,

Considérant le projet, initié et conçu par l'Association de resserrer les liens d'amitié entre les agents, de procurer des avantages sociaux à tout le personnel, de susciter et de soutenir toutes les initiatives culturelles et sportives, conforme à son objet statutaire ;
Considérant que le projet présenté ci-après ne se substitue pas à la politique de gestion des ressources humaines de la collectivité ;

Il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1er – OBJET DE LA CONVENTION
Par la présente convention, l'Association s'engage, à son initiative et sous sa responsabilité, à mettre en œuvre le projet défini en annexe I à la présente convention. L'Administration contribue financièrement à ce projet d'intérêt économique général. Elle n'attend aucune contrepartie directe de cette subvention.

ARTICLE 2 – DURÉE DE LA CONVENTION
La convention est conclue au titre de l'année 2022 pour une durée de 1 an.

ARTICLE 3 – MONTANT DE LA SUBVENTION
Pour l'année 2022, l'Administration contribue financièrement pour un montant de **107 000 euros** conformément au budget prévisionnel présenté en annexe II.
Cette subvention n'est acquise que sous réserve du respect par l'association des obligations mentionnées aux articles 1er, 5 et 6 et des décisions de l'administration prises en application des articles 7, 8 et 9 sans préjudice de l'application de l'article 11 et le financement public n'excède pas les coûts liés à la mise en œuvre du projet, estimés en annexe II.

ARTICLE 4 – MODALITÉS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION
Dans le cadre de la présente convention, la subvention sera créditée au compte de l'Association selon les procédures comptables en vigueur. Le versement se fera dès réception de la convention signée.
Les versements sont effectués au compte ouvert au nom de *« Association Amicale du personnel Ville de Schiltigheim »*
N° IBAN : FR76 1470 7500 3631 6214 2314 917 : BIC : CCBPFRPPMTZ.
L'ordonnateur de la dépense est la Maire de la Ville de Schiltigheim.
Le comptable assignataire est le Trésorier de la Ville de Schiltigheim.

ARTICLE 5 – JUSTIFICATIFS
L'Association s'engage à fournir, dans les six mois suivant la clôture de l'exercice comptable, les documents ci-après :
- Le rapport d'activité annuel ;
- Le compte rendu financier conforme à l'arrêté du 11 octobre 2006 pris en application de l'article 10 de la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations ;
- Les états financiers ou, le cas échéant, les comptes annuels et le rapport du commissaire aux comptes prévus par l'article L. 612-4 du Code de commerce ;
- Un document indiquant la valorisation financière de chaque action menée et l'utilisation prévisionnelle des subventions sollicitées.

ARTICLE 6 – OBLIGATIONS À LA CHARGE DE L'ASSOCIATION
L'Association informe sans délai l'administration de toute nouvelle déclaration enregistrée au registre national des associations (*communique les modifications déclarées au tribunal d'instance pour les associations relevant du code civil local*) et fournit la copie de toute nouvelle domiciliation bancaire.
L'Association s'engage :
- À mettre en œuvre tous les moyens nécessaires à la réalisation de l'objet défini à l'article 1er ;
- À ne pas reverser ou employer tout ou partie de l'aide financière au bénéfice d'une autre personne juridique ;
- À transmettre l'ensemble des justificatifs listés dans la présente convention.

En cas d'inexécution, de modification substantielle ou de retard dans la mise en œuvre de la présente convention, l'Association en informe l'Administration sans délai par lettre recommandée avec accusé de réception.

ARTICLE 7 – SANCTIONS

En cas d'inexécution ou de modification substantielle et en cas de retard [significatif] des conditions d'exécution de la convention par l'Association sans l'accord écrit de l'Administration, celle-ci peut respectivement ordonner le reversement de tout ou partie des sommes déjà versées au titre de la présente convention conformément à l'article 43-IV de la loi n° 96-314 du 12 avril 1996, la suspension de la subvention ou la diminution de son montant, après examen des justificatifs présentés par l'Association et avoir entendu ses représentants.

Tout refus de communication ou toute communication tardive du compte rendu financier mentionné à l'article 5 entraîne la suppression de la subvention en application de l'article 112 de la loi n° 45-0195 du 31 décembre 1945. Tout refus de communication des comptes entraîne également la suppression de la subvention conformément à l'article 14 du décret-loi du 2 mai 1938.

L'Administration informe l'Association de ces décisions par lettre recommandée avec accusé de réception.

ARTICLE 8 – INTERRUPTION ET REVERSEMENT DE L'AIDE FINANCIÈRE

Après examen des justificatifs présentés par l'Association, le défaut total ou partiel du respect des clauses stipulées de la présente convention par le bénéficiaire pourra, quelle que soit la cause, avoir pour effets :

- L'interruption du versement de l'aide financière de la commune ;
- La demande de reversement en totalité ou partie des montants alloués ;
- La non prise en compte des demandes d'aide financière ultérieurement présentées par l'Association.

L'Administration en informe l'Association par lettre recommandée avec accusé de réception. Dans l'hypothèse où le projet n'aboutirait pas, l'Association s'engage à reverser à l'Administration le montant de la subvention non utilisé.

ARTICLE 9 – CONTRÔLES DE L'ADMINISTRATION.

Pendant et au terme de la présente convention, un contrôle sur place peut être réalisé par l'Administration. L'Association s'engage à faciliter l'accès à toutes pièces justificatives des dépenses et tous autres documents dont la production serait jugée utile dans le cadre de ce contrôle conformément au décret du 25 juin 1934 relatif aux subventions aux sociétés privées. Le refus de leur communication entraîne la suppression de la subvention conformément à l'article 14 du décret-loi du 2 mai 1938. L'Administration contrôle à l'issue de la convention que la contribution financière n'excède pas le coût de la mise en œuvre du projet.

ARTICLE 10 – RENOUVELLEMENT – OPTION ÉVALUATION

La conclusion éventuelle d'une nouvelle convention est subordonnée à la production des justificatifs mentionnés à l'article 5 et aux contrôles prévus à l'article.

ARTICLE 11 – AVENANT

La présente convention ne peut être modifiée que par voie d'avenant. Les avenants ultérieurs feront partie de la présente convention et seront soumis à l'ensemble des dispositions non contraires qui la régissent.

La demande de modification de la présente convention est réalisée en la forme d'une lettre recommandée avec accusé de réception précisant l'objet de la modification, sa cause et toutes les conséquences qu'elle emporte. Dans un délai de deux mois suivant l'envoi de cette demande, l'autre partie peut y faire droit par lettre recommandée avec accusé de réception.

ARTICLE 12 – ANNEXES

Les annexes I et II font partie intégrante de la présente convention.

ARTICLE 13 – RÉSILIATION

En cas de non-respect, par l'une ou l'autre des parties, des engagements réciproques inscrits dans la présente convention, celle-ci pourra être résiliée de plein droit par l'une ou l'autre partie à l'expiration d'un délai d'un mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure restée sans effet.

Pour la préservation de l'intérêt général, l'Administration peut mettre fin de façon anticipée à la présente convention et en informe l'Association par lettre recommandée avec accusé de réception. La présente convention prend fin un mois à compter de la notification de la résiliation dûment motivée.

ARTICLE 14 – RECOURS

Tout litige résultant de l'interprétation ou de l'exécution de la présente convention est du ressort du tribunal administratif de Strasbourg.

Fait à Schiltigheim, le

Pour l'Association, La Présidente,	Pour l'Administration, La Maire,
Magali WELLY	Danielle DAMBACH

ANNEXE I : LE PROJET

L'association s'engage à mettre en œuvre le projet visé à l'article 1er de la présente convention :

Charges du projet		**Subvention de la Ville de Schiltigheim**[1]
ACTIONS DESTINÉES À L'ENSEMBLE DU PERSONNEL ET DONT LES CONDITIONS SONT FIXÉES PAR LA PRÉSENTE CONVENTION D'OBJECTIFS	**MONTANTS**	107 000 €
Gratification départ en retraite 50 € / année de travail	18 000,00 €	
Gratification aux médaillés 10 € / année de travail	7 000,00 €	
Gratification aux retraités 200 € net et aux veuves 250 € net	37 000,00 €	
Remboursement 25 % École des Arts	250,00 €	
Orchestre soirée des vœux aux personnels	3 000,00 €	
SOUS TOTAL	**62 250,00 €**	
ACTIONS ORGANISÉES PAR L'AMICALE À L'INTENTION DE SES MEMBRES	**MONTANTS**	
Excursion annuelle pour les membres, enfants, retraités ou autres activités ou chèques-cadeau (pour les personnes ayant cotisé)	7 800,00 €	
Chèques-cadeau Noël pour les retraités avec moins de 15 ans d'ancienneté et les enfants (peuvent en bénéficier les personnes qui cotisent)	9 000,00 €	
Concours de pêche	1 500,00 €	
Assemblée générale	400,00 €	
Cotisation annuelle Accès Culture avec adhésion aux E-Billets et Site WEB	1 500,00 €	
SOUS TOTAL	**20 200,00 €**	
FONCTIONNEMENT DE L'AMICALE	**MONTANTS**	
Frais appartement Carry Le Rouet (Bouches-du-Rhône)	5 500,00 €	
Frais appartement Châtel (Haute Savoie)	5 500,00 €	
Frais mobil home Valras (Hérault)	8 000,00 €	
Remboursement prêt mobil home	7 400,00 €	
Honoraires Cabinet comptable + Règlement intérieur…	6 600,00 €	
Frais étangs de pêche	200,00 €	
URSSAF	7 800,00 €	
Fournitures bureautiques, informatiques et autres	100,00 €	
Gerbes, parution décès DNA, cadeaux	800,00 €	
Frais bancaires	200,00 €	
Assurances	1 600,00 €	
SOUS TOTAL	**43 700,00 €**	
TOTAL GÉNÉRAL	**126 150,00 €**	

a) Objectif(s) : Resserrer les liens d'amitié entre les agents, de procurer des avantages sociaux à tout le personnel, de susciter et de soutenir toutes les initiatives culturelles et sportives

b) Public(s) visé(s) : Personnel de la Ville de Schiltigheim

c) Localisation : Ville de Schiltigheim

d) Moyens mis en œuvre :

1. Actions destinées à l'ensemble du personnel et dont les conditions sont fixées par l'assemblée délibérantes
   - Participation à la restauration du personnel,
   - Gratification à l'occasion de départs à la retraite ainsi qu'aux médaillés,
   - Gratification aux retraités, soit 200,00 € par retraité et 250,00 € pour les veuves

[1] Vaut somme des financements publics affectés au projet.

2. Actions organisées par l'Amicale à l'intention de l'ensemble du personnel et dont l'Amicale définit les critères et modalités d'organisation :
   - Fête de Noël des enfants,
   - Fête de Noël des retraités,
   - Excursion annuelle.

3. Actions sociales et culturelles – fonctionnement de l'Amicale :
   - Fonctionnement général (commissaire aux comptes, divers…)
   - Participation à la cotisation des agents affiliés au contrat groupe conclu pour l'assurance décès.
   - Participation aux frais des appartements de vacances de Châtel et Carry le Rouet, Mobile Home à Valras
   - Gestion des étangs de pêche.

4. Participation aux activités et services :
   - Activités de la Maison du Jeune Citoyen,
   - Activités périscolaires et accueil de loisirs du mercredi et des vacances
   - Billetterie culturelle (dans la limite de deux billets nominatifs par agent et par spectacle)
   - Inscription à l'école des Arts.

ANNEXE II : BUDGET PREVISIONNEL 2022 DU PROJET

DÉPENSES		RECETTES	
ACTIONS DESTINÉES À L'ENSEMBLE DU PERSONNEL ET DONT LES CONDITIONS SONT FIXÉES PAR LA PRÉSENTE CONVENTION D'OBJECTIFS		**FONCTIONNEMENT DE L'AMICALE**	
Gratification départ en retraite 50 € / année de travail	18 000,00 €	Cotisations membres	7 500,00 €
Gratification aux médaillés 10 € / année de travail	7 000,00 €	Recettes appartements locations vacances	10 000,00 €
Gratification aux retraités 200 € net et aux veuves 250 € net	37 000,00 €	Recettes cartes de pêche + caution clés	650,00 €
Remboursement 25 % École des Arts et cantines	250,00 €	Participation Concours de pêche et autres excursions ou activités	1 000,00 €
SOUS TOTAL	**62 250,00 €**	**SOUS TOTAL**	**19 150,00 €**
ACTIONS ORGANISÉES PAR L'AMICALE À L'INTENTION DE SES MEMBRES		**SUBVENTION VILLE**	
Excursion annuelle pour les membres, enfants, retraités ou autres activités ou chèque-cadeau *(pour les personnes ayant cotisé)*	7 800,00 €	Subvention fonctionnement	107 000,00 €
Chèques cadeaux Noël pour les retraités avec moins de 15 ans ancienneté et les enfants *(peuvent en bénéficier les personnes qui cotisent)*	9 000,00 €		
Concours de pêche	1 500,00 €		
Assemblée générale	400,00 €		
Cotisation annuelle Accès Culture avec adhésion aux E-Billets et Site WEB	1 500,00 €		
SOUS TOTAL	**20 200,00 €**	**SOUS TOTAL**	**107 000,00 €**
FONCTIONNEMENT DE L'AMICALE			
Frais appartement Carry Le Rouet (Bouches-du-Rhône)	5 500,00 €		
Frais appartement Châtel (Haute Savoie)	5 500,00 €		
Frais mobil home Valras (Hérault)	8 000,00 €		
Remboursement prêt mobil home	7 400,00 €		
Honoraires Cabinet Comptable + Règlement intérieur…	6 600,00 €		
Frais étangs de pêche	200,00 €		
URSSAF	7 800,00 €		
Fournitures bureautiques et informatiques et autres	100,00 €		
Gerbes, parution décès DNA, cadeaux	800,00 €		
Frais bancaires	200,00 €		
Assurances	1 600,00 €		
SOUS TOTAL	**43 700,00 €**		
TOTAL GÉNÉRAL	**126 150,00 €**	**TOTAL GÉNÉRAL**	**126 150,00 €**
		RÉSULTAT EXPLOITATION	**- €**

RÉPUBLIQUE FRANCAISE
Département
du Bas-Rhin

VILLE DE SCHILTIGHEIM

EXTRAIT
du registre des délibérations du Conseil municipal

Nombre des membres élus aux élections : **39** (dont **39** sont encore en fonction)

Séance du 14 décembre 2021
sous la présidence de **Madame Danielle DAMBACH**

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

Date de convocation : 7 décembre 2021
38 membres ont assisté à la séance

Étaient absents : **3 membres**
dont **2** ont voté **par procuration**

Tomislav NAJDOVSKI donne procuration à Antoine SPLET du point 17 au point 18
Maryline WILHELM donne procuration à Benoît STEFFANUS du point 1 au point 10
Sylvie GIL BAREA est excusée
Bernard JÉNASTE est absent aux points 18 et 19
Dera RATSIAJETSINIMARO est absent au point 19
Corine DULAURENT est absente aux points 22 à 25

10e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2021SGDE178)

ATTRIBUTION D'UNE SUBVENTION À L'AMICALE DU PERSONNEL 2022

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE178-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

10. ATTRIBUTION D'UNE SUBVENTION À L'AMICALE DU PERSONNEL 2022

Monsieur le Premier Adjoint :

La Ville de Schiltigheim accompagne annuellement l'action de l'Amicale du personnel municipal par l'octroi d'une subvention de fonctionnement. Cette dernière s'élèvera à 107 000 € pour l'année 2022.

L'Amicale du personnel municipal de la Ville de Schiltigheim étant une association de droit local, dans la mesure où les subventions octroyées totalisent un montant supérieur à 23 000 €, il est nécessaire de conclure une convention d'objectifs encadrant le versement de celles-ci.

L'Amicale du personnel municipal de la Ville de Schiltigheim a pour objet :

- De regrouper de l'ensemble du personnel municipal de la Ville de Schiltigheim en vue de développer l'esprit de camaraderie et de solidarité entre ses adhérents et de tendre à l'amélioration de leurs conditions de vie et au développement de leur culture sur le plan intellectuel et physique ;
- De procurer certains avantages sociaux à tous ses membres ;
- De susciter, soutenir et mener des actions dans les domaines social, culturel, artistique, touristique, de loisir et sportif sans que cette énumération soit limitative ;
- De réaliser toutes les opérations mobilières et immobilières se rapportant à son objet ;
- Et plus généralement, de réaliser toute opération se rapportant directement ou indirectement à l'objet social ou susceptibles d'en faciliter l'extension ou le développement.

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,

Vu les articles 2121-29 et 2541-12 du Code général des collectivités territoriales,
Vu la loi 2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations et notamment ses articles 9-1 et 10,
Vu l'article 1 du décret 2001-495 du 6 juin 2001,

Après en avoir délibéré,
Sur proposition du Bureau municipal,

APPROUVE le versement d'une subvention de fonctionnement de 107 000 € à l'Amicale du personnel municipal de la Ville de Schiltigheim,

AUTORISE Madame la Maire à signer la convention d'objectifs 2022 annexée,

PRÉCISE que les crédits sont prévus au budget 2022 – compte 0200-6574.

Adopté à l'unanimité.

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 15 décembre 2021.

La Maire,

MAIRIE DE SCHILTIGHEIM 67 Bas-Rhin

Madame la Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cette délibération et informe que cette dernière peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa date de transmission au contrôle de légalité. Affichée en Mairie le 16 décembre 2021.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE178-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

RÉPUBLIQUE FRANCAISE
Département
du Bas-Rhin

VILLE DE SCHILTIGHEIM

EXTRAIT
du registre des délibérations du Conseil municipal

Nombre des membres élus aux élections : **39** (dont **39** sont encore en fonction)

Séance du 14 décembre 2021
sous la présidence de **Madame Danielle DAMBACH**

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

Date de convocation : 7 décembre 2021
38 membres ont assisté à la séance

Étaient absents : **3 membres**
dont **2** ont voté **par procuration**

Tomislav NAJDOVSKI donne procuration à Antoine SPLET du point 17 au point 18
Maryline WILHELM donne procuration à Benoît STEFFANUS du point 1 au point 10
Sylvie GIL BAREA est excusée
Bernard JÉNASTE est absent aux points 18 et 19
Dera RATSIAJETSINIMARO est absent au point 19
Corine DULAURENT est absente aux points 22 à 25

11e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2021SGDE179)

CRÉATION D'UNE BRIGADE CYNOPHILE AU SEIN DE LA POLICE MUNICIPALE

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE179-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

11. CRÉATION D'UNE BRIGADE CYNOPHILE AU SEIN DE LA POLICE MUNICIPALE

Monsieur le Conseiller délégué Stéphane HUSSON :

La sécurité des personnes et des biens est une priorité de la municipalité. La création d'une brigade cynophile au sein de la police municipale participe aux missions de prévention et de sécurité publique. Son rôle est de renforcer l'action des agents en intervention, tout en contribuant à leur sécurité ainsi qu'à celle des administrés.

La présence d'un chien, membre à part entière d'une brigade, participe également à un effet dissuasif lors des interventions. La brigade cynophile pourra aussi, avec accord de partenaires volontaires (écoles, maisons de retraite, associations), intervenir dans le cadre d'actions de pédagogie ou de médiation animale.

Dans ce cadre, il est proposé de faire appel au chien personnel d'un agent pour assurer cette mission. L'agent met à disposition de la Ville son chien qui compte parmi les effectifs de la police municipale. Le chien est exclusivement affecté à son maître qui en assure la surveillance pendant ses heures de service. En dehors de ses missions, le chien reste sous la garde et la responsabilité de son propriétaire.

La Ville de son côté mettra à disposition du propriétaire les équipements nécessaires à l'exécution des missions quotidiennes et à la formation. Il est prévu au budget de la police municipale un montant annuel pour la prise en charge des dépenses liées à l'entretien de l'animal (2 000 € par an).

La durée de la mise à disposition de l'animal ne pourra excéder les 8 ans du chien.

Conformément aux dispositions de l'article L. 511-5-2 du Code de la sécurité intérieure, *« Sur décision du maire, après délibération du conseil municipal, […] une brigade cynophile de police municipale peut être créée pour l'accomplissement des missions mentionnées à l'article L. 511-1, sous réserve de l'existence d'une convention de coordination des interventions de la police municipale et des forces de sécurité de l'État ».*

Aussi, il est proposé au Conseil municipal d'approuver la création de la brigade cynophile de police municipale au sein de la commune de Schiltigheim.

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,

Vu les articles L. 511-1, L511-4 et L. 511-5-2 du Code de la sécurité intérieure,
Vu les articles L. 2541-12, L2542-2 et L. 2542-3 du Code général des collectivités territoriales,
Vu les articles 122-5 et 122-7 du Code pénal,
Vu l'article 1243 du Code civil,
Vu l'article 14 de l'arrêté du 5 mai 2014 relatif aux tenues des agents de police municipale, pris en application de l'article L. 511-4 du Code de la sécurité intérieure,
Vu la convention de coordination entre la police nationale et la police municipale du 14 décembre 2020,
Considérant que conformément aux dispositions de l'article L. 2542-3 du Code général des collectivités territoriales, « les fonctions propres au Maire sont de faire jouir les habitants d'une bonne police, notamment de la propreté, de la salubrité, de la sureté et de la tranquillité dans les rues, lieux et édifices publics »,
Considérant qu'en vertu des dispositions de l'article L. 511-5-2 du Code de la sécurité intérieure « sur décision du maire, après délibération du conseil municipal, […] une brigade cynophile de police municipale peut être créée pour l'accomplissement des missions mentionnées à l'article L. 511-1, sous réserve de l'existence d'une convention de coordination des interventions de la police municipale et des forces de sécurité de l'état »,

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE179-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

Considérant qu'une convention communale de coordination entre la police nationale et la police municipale a été signée entre le Préfet de la région Grand Est, Préfet de la Zone de Défense et de sécurité Est, Préfet du Bas-Rhin et la Maire de Schiltigheim le 14 décembre 2020,
Considérant qu'il y a lieu de créer une brigade cynophile au sein de la police municipale de Schiltigheim, l'utilisation d'un chien de défense étant de nature à aider les agents de police municipale dans l'accomplissement de leurs missions,

Après en avoir délibéré,
Sur proposition du Bureau municipal,

APPROUVE la création d'une brigade cynophile au sein de la police municipale de Schiltigheim,

AUTORISE Madame la Maire à signer la convention annexée à la présente délibération,

PRÉCISE que les crédits nécessaires sont prévus au budget 2022 – fonction 112 – nature 60632 « fournitures de petit équipement ».

Adopté par 37 voix ; 1 abstention (M. Raphaël RODRIGUES) et 1 membre excusé (Mme Sylvie GIL BAREA).

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 15 décembre 2021.

La Maire,

MAIRIE DE SCHILTIGHEIM Bas-Rhin

Madame la Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cette délibération et informe que cette dernière peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa date de transmission au contrôle de légalité. Affichée en Mairie le 16 décembre 2021.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE179-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

Convention de mise à disposition d'un chien de défense au sein de l'unité cynophile de la police municipale de Schiltigheim

Entre les soussignés :

La ville de Schiltigheim, sise 110 route de Bischwiller 67300 Schiltigheim, représentée par sa Maire en exercice, Madame DAMBACH Danielle, dûment habilitée à cet effet en vertu des délibérations du Conseil municipal du 26 mai 2020 et du conseil municipal du 14 décembre 2021, d'une part,

Monsieur Franck NOURY, Gardien-Brigadier en fonction à la police municipale de Schiltigheim, propriétaire et conducteur d'un chien de race Berger Malinois, mâle, dénommé Keuf, matricule 250269608956847 par puce électronique en date du 03/05/2021, domicilié à 09 rue Principale à ROHR 67270 d'autre part,

Est convenu ce qui suit,

Vu les articles L. 511-1, L. 511-4 et L. 511-5-2 du code de la sécurité intérieure,

Vu les articles L. 2542-2 et L. 2542-3 du code général des collectivités territoriales,

Vu les articles 122-5 et 122-7 du code pénal,

Vu l'article 1243 du code civil,

Vu l'article 14 de l'arrêté du 5 mai 2014 relatif aux tenues des agents de police municipale, pris en application de l'article L. 511-4 du code de la sécurité intérieure,

Vu la convention communale de coordination entre la police nationale et la police municipale signée entre le Préfet de la région Grand Est, Préfet de la Zone de Défense et de Sécurité Est, Préfet du Bas-Rhin et la Maire de Schiltigheim le 14 décembre 2020,

Considérant que la Maire dirige la police municipale,

Considérant que conformément aux dispositions de l'article L. 2542-3 du code général des collectivités territoriales, *« les fonctions propres au maire sont de faire jouir les habitants d'une bonne police, notamment de la propreté, de la salubrité, de la sûreté et de la tranquillité dans les rues, lieux et édifices publics » ;*

Considérant qu'en vertu des dispositions de l'article L.511-5-2 du code de la sécurité intérieure, *« sur décision du maire, après délibération du conseil municipal (…), une brigade cynophile de police municipale peut être créée pour l'accomplissement des missions mentionnées à l'article L. 511-1, sous réserve de l'existence d'une convention de coordination des interventions de la police municipale et des forces de sécurité de l'Etat* » ;

Considérant qu'une convention communale de coordination entre la police nationale et la police municipale a été signée entre le Préfet de la région Grand Est, Préfet de la Zone de Défense et de Sécurité Est, Préfet du Bas-Rhin et la Maire de Schiltigheim le 14 décembre 2020,

Considérant qu'il y a lieu de créer une brigade cynophile au sein de la police municipale de Schiltigheim, l'utilisation d'un chien de défense étant de nature à aider les agents de police municipale dans l'accomplissement de leurs missions,

Préambule

La Police Municipale a pour objectif d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publique. Elle est chargée de faire respecter les arrêtés municipaux et d'en constater les infractions.
La présence d'un chien, à la fois dissuasive, bienveillante et vigilante, peut être de nature à renforcer au quotidien le sentiment de sécurité de la population.
De surcroît, la capture ou les interventions urgentes concernant des chiens dangereux ou errants ou non tenus en laisse, demandent des compétences particulières.
L'équipe cynophile constitue également une réponse adaptée au besoin de protection des policiers municipaux, lors de leurs interventions.
La Police Municipale intervient en qualité de primo-intervenant et peut être amenée à travailler en horaire du soir, de nuit et lors de toutes manifestations publiques.
Ainsi, pour tous ces motifs, il convient de créer une équipe cynophile au sein de la Police Municipale.
L'organisation du service de Police Municipale demeure de la compétence du Maire dans la mesure où cette dernière dirige la police locale.
La ville de Schiltigheim, n'étant pas dotée de structures permanentes pour l'accueil de chiens de police, celle-ci a proposé à un agent titulaire de la Police Municipale, déjà propriétaire d'un chien de défense de le mettre à disposition de la commune pendant ses horaires de service, en contrepartie de la prise en charge de certaines prestations listées ci-après.

Chapitre I : Dispositions générales

Article 1 : Durée de la convention

La présente convention prend effet à compter de sa signature jusqu'à la cessation des fonctions de Monsieur NOURY Franck.
Elle pourra être dénoncée à tout moment par l'une ou l'autre des parties par lettre recommandée avec accusé de réception moyennant un préavis de deux mois.
Le préavis ne saurait s'appliquer en cas de faute grave du conducteur de chien.
Une période probatoire de 1 an sera observée afin de juger de l'efficacité de l'unité cynophile. La continuité sera notifiée par écrit à Madame la Maire de la ville de Schiltigheim.
La durée de la convention est de 1 an avec renouvellement tacite ne pouvant excéder 8 ans.

Chapitre II : Organisation du service

Article 2 : Désignation et mise à disposition du chien

Monsieur Franck NOURY, Gardien-Brigadier, agent titulaire de la police municipale de Schiltigheim, est propriétaire d'un chien de race Berger Malinois, mâle, dénommé KEUF matricule 250269608956847
Le propriétaire met son chien à la disposition de la ville de Schiltigheim, pour être affecté au sein de la Police Municipale, pendant les horaires de service du policier, qui sera son maître.

Article 3 : Composition et activité de l'équipe cynophile

L'équipe cynophile est composée à ce jour d'un conducteur de chien, Monsieur Franck NOURY, signataire de la présente convention et d'un chien. L'équipe cynophile est renforcée d'un à deux policiers municipaux afin de composer une patrouille.
Elle est placée sous l'autorité du Chef de poste de Police Municipale, Monsieur GODMEZ Erick
Le conducteur de chien a pour missions :

- D'exercer l'autorité organique sur l'équipe cynophile,
- De définir les techniques d'emploi en fonction des instructions reçues, de veiller à leur bonne exécution dans le cadre des lois et règlements et dans le respect du code de déontologie,
- D'assurer la gestion opérationnelle et administrative de l'équipe cynophile,
- De garantir sur le terrain l'effectivité des instructions reçues à travers une mission de contrôle et de coordination,

- D'informer l'autorité hiérarchique des résultats obtenus par rapport aux objectifs fixés,
- De veiller au suivi des moyens opérationnels spécifiques de l'équipe cynophile,
- De gérer le véhicule municipal spécifique de l'équipe cynophile ainsi que le matériel spécifique mis à sa disposition.

L'activité du chien, au sein de l'équipe cynophile de la Police Municipale, s'effectue sous la seule surveillance de son maître qui ne le confiera pas à un autre agent.

Article 4 : Horaires de travail

Le chef de poste fixe les horaires de travail en tenant compte de la diversité des missions, de l'entretien et de l'entrainement du chien, ainsi que des données relatives à la délinquance et à l'insécurité.
Le chef de poste de la Police Municipale peut modifier, pour une durée limitée et dans le souci d'une adaptation aux exigences du service public, notamment dans la lutte contre l'insécurité, les horaires de l'équipe cynophile. Le conducteur de chien devra être préalablement informé.
A ce titre, l'équipe cynophile pourra être amenée à travailler de nuit.

Article 5 : Règle d'utilisation du chien

Les règles d'utilisation du chien sont précisées comme suit :

- La brigade cynophile de police municipale ne peut exercer que les missions mentionnées à l'article L. 511-1 du code de la sécurité intérieure.
- L'effet recherché par l'emploi de l'animal lors d'une action de la Police Municipale est avant tout psychologique, le chien doit pouvoir être employé dans tous les lieux où cela s'avère nécessaire,
- L'animal est placé sous le contrôle et la garde de son conducteur qui a pour mission d'en assurer la maîtrise. Le chien est tenu en laisse avec muselière lors d'une intervention. Le démuselage est laissé à la seule appréciation du conducteur de chien,
- L'animal pourra être utilisé contre un ou des assaillants dans le cadre de la légitime défense de soi-même ou d'autrui (article 122-5 du code pénal) ou dans le cadre de l'état de nécessité (article 122-7 du code pénal). En dehors de ces hypothèses, qui doivent en tout état de cause rester strictement nécessaires et proportionnées, l'animal peut être utilisé en cas de crime ou délit flagrant pour appréhender le ou les auteurs, sous réserve de modification de la législation ou d'une décision expresse de la collectivité.
- L'animal pourra être utilisé en recherche de personne à l'aide de son conducteur.
- L'équipe cynophile pourra être amenée à se déplacer dans les écoles afin de dispenser les bons gestes et bons comportements face à un chien potentiellement dangereux.

Article 6 : Logistique de l'équipe cynophile

Le cheptel canin :

Dès son affectation, le carnet de santé du chien est transmis au chef de poste de Police Municipale.
Il est renseigné en temps réel par le conducteur de chien sur le suivi sanitaire de l'animal.

Equipements :

L'uniforme du conducteur de chien devra répondre aux exigences de la règlementation en vigueur (article L. 511-4 du code de la sécurité intérieure et article 14 de l'arrêté du 5 mai 2014 relatif aux tenues des agents de police municipale, pris en application de l'article L. 511-4 du code de la sécurité intérieure).
Les équipements divers sont fournis par la ville : la tenue d'homme de défense, des matériels spécifiques (laisse, muselières, cage...etc.), l'agent de police municipal devra être porteur des insignes « maître-chien ». (Dos, écusson).
Ces équipements devront être laissés sur le lieu de travail, étant entendu que les lieux d'entraînement sont considérés comme des lieux de travail.

Transports :

Le véhicule utilisé pour le transport du chien est un équipement spécifique destiné au transport des animaux, réservé au seul chien de la Police Municipale. Il permet le transport confortable et en toute sécurité de l'animal et des personnels.

Locaux :
Pendant le service, la collectivité mettra à disposition un local qui permet au chien d'être hébergé dans de bonnes conditions. Il ne sera constitué aucun pôle canin dans l'enceinte de la Police Municipale, cependant le chien pourra se déplacer dans les locaux de la municipalité afin d'être habitué à ces derniers. En dehors des horaires d'emploi cynophile, le conducteur canin conservera le chien à son domicile ou tout autre endroit privé.

Entrainement du chien :
Le conducteur du chien définira avec le chef de poste de la Police Municipale les besoins et les conditions matérielles d'entrainement du chien et les techniques de défense canine et de conduite du chien. L'entrainement sera à la l'initiative du maitre durant les temps de repos et les heures de services.

Chapitre III : Engagement des parties

Article 7 : Responsabilité du propriétaire du chien
En dehors des horaires de service, le propriétaire du chien est seul responsable de son animal conformément aux dispositions de l'article 1243 du Code civil.

Article 8 : Engagements du conducteur du chien
Démarches médicales :
Le propriétaire s'engage à effectuer les démarches médicales nécessaires à l'entretien et à la bonne santé du chien et à mettre à jour son carnet de santé. Ces démarches sont à la charge de la collectivité qui appliquera ces dernières sous forme de convention avec une clinique vétérinaire.

Mesures sanitaires :
L'effectif de l'équipe cynophile est soumis aux dispositions législatives et réglementaires relatives aux conditions d'emploi des policiers municipaux.
Le conducteur de chien aura à sa charge la mise en œuvre et le respect des mesures d'hygiène nécessaires au bien-être du chien, pendant le service mais également en dehors des heures de service (entretien corporel, de l'habitat, des équipements, etc.).
Les conditions d'hébergement du chien devront respecter la dignité et la santé de l'animal.

Article 9 : Engagement de la ville

Soins vétérinaires :
En contrepartie de la mise à disposition du chien au sein de la police municipale, la ville de Schiltigheim prend en charge son suivi médical, notamment :

- Les rappels annuels de vaccinations,
- Les produits nécessaires à l'entretien de l'animal (shampooing, vermifuge, traitement antiparasitaire),
- Les interventions chirurgicales faisant suite à tout incident dont l'animal serait victime dans l'exercice de ses fonctions,
- Les soins vétérinaires du chien liés à l'exercice de ses missions.

En cas de soins vétérinaires consécutifs à une blessure durant le service, le transport du chien chez le vétérinaire est à la charge de la collectivité et pourra se faire pendant les heures de service.
Ces frais seront pris en charge sur présentation de facture au chef de poste de la police municipale de Schiltigheim.
Les budgets d'investissement ou de fonctionnement de la police municipale seront utilisés à cet effet.
Ils feront l'objet d'un prévisionnel financier chaque début d'année
M. NOURY devra fournir au moment de la signature de ce document les informations suivantes : noms des prestataires, fournisseurs et vétérinaires référencés d'un commun accord entre le maitre du chien et la collectivité.
Ces derniers utiliseront conformément au fonctionnement de la comptabilité de la collectivité la plate-forme chrorus dédiée aux collectivités.

Le transport et les frais liés à une blessure née en dehors du service sont à la charge du propriétaire du chien.
Les soins vétérinaires obligatoires ou exceptionnels, non liés au service, sont assurés par le conducteur du chien, en concertation avec le chef de service de la Police Municipale.
Le transport du chien est alors à la charge du conducteur du chien en dehors des heures de service.
Le conducteur de chien devra informer dans les plus brefs délais le Chef de poste de la Police Municipale de l'état de santé du chien.

Besoins alimentaires du chien :
Les dépenses liées à l'alimentation du chien seront pris en charge par la collectivité sur établissement de bon de commande engagé par le chef de poste

Remboursement des frais :
Afin de bénéficier du remboursement des frais liés aux soins vétérinaires et aux besoins alimentaires du chien, le propriétaire s'engage à fournir les justificatifs correspondants.

Assurance de la ville :
L'assurance responsabilité civile de la ville de Schiltigheim couvre les conséquences dommageables causées par le chien uniquement dans le cadre de l'activité professionnelle du policier municipal désigné comme conducteur de chien. La responsabilité de la ville de Schiltigheim ne pouvant être recherchée en dehors de l'emploi du chien en service.
La ville de Schiltigheim informe son assureur aux fins d'une couverture de responsabilité civile pendant l'activité professionnelle dans le cadre de dommages causés par le chien.

Article 10 : Décès ou incapacité totale de travail du chien lié à l'exercice de ses fonctions
En cas de décès ou d'incapacité totale de travail du chien, lié à l'exercice de ses fonctions, la ville de Schiltigheim prendra en charge le dédommagement sur la base de la valeur d'achat du chien.
L'incapacité devra être établie par certificat, soit par le vétérinaire en charge du suivi de l'animal, soit par l'organisme formateur si le chien est jugé non opérationnel.

Article 11 : Résiliation
En cas de non-exécution des dispositions de la présente convention ou faute grave de la part du propriétaire du chien, la ville résiliera la convention à l'expiration d'un délai de quinze jours suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.
Par ailleurs, après avis du vétérinaire, la réforme du chien pendant la validité de la convention entraîne résiliation de plein droit de celle-ci.

Article 12 : Juridiction compétente
Les parties s'engagent à rechercher, en cas de litige sur l'exécution de la présente convention, toute voie amiable de règlement avant de soumettre tout différend à une instance juridictionnelle. . En cas d'échec des voies amiables de résolution, tout contentieux portant sur l'exécution de la présente convention devra être porté devant le Tribunal administratif de Strasbourg.

Fait à Schiltigheim, le ……

Le Gardien-Brigadier	Madame La Maire
Franck NOURY	Danielle DAMBACH

RÉPUBLIQUE FRANCAISE
Département
du Bas-Rhin

VILLE DE SCHILTIGHEIM

EXTRAIT
du registre des délibérations du Conseil municipal

Nombre des membres élus aux élections : **39** (dont **39** sont encore en fonction)

Séance du 14 décembre 2021
sous la présidence de **Madame Danielle DAMBACH**

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

Date de convocation : 7 décembre 2021
38 membres ont assisté à la séance

Étaient absents : **3 membres**
dont **2** ont voté **par procuration**

Tomislav NAJDOVSKI donne procuration à Antoine SPLET du point 17 au point 18
Maryline WILHELM donne procuration à Benoît STEFFANUS du point 1 au point 10
Sylvie GIL BAREA est excusée
Bernard JÉNASTE est absent aux points 18 et 19
Dera RATSIAJETSINIMARO est absent au point 19
Corine DULAURENT est absente aux points 22 à 25

12e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2021SGDE180)

AIDES EXCEPTIONNELLES COVID POUR LES ASSOCIATIONS
2E VAGUE 2021

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE180-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

12. AIDES EXCEPTIONNELLES COVID POUR LES ASSOCIATIONS – 2E VAGUE 2021

Monsieur le Conseiller délégué Antoine SPLET :

Depuis janvier 2020, la France est confrontée à une épidémie de Coronavirus COVID-19. À partir du mois de mars, le gouvernement a annoncé le confinement de l'ensemble du pays, occasionnant l'arrêt des activités collectives, et notamment des activités associatives. Les conséquences ont été majeures pour le tissu associatif schilikois (perte de lien social, pertes financières liées à l'annulation de manifestations, etc.)

Les partenaires publics (État, Région, Département, Eurométropole) se sont mobilisés pour venir en aide au secteur associatif.

Pendant le confinement, la Ville est également allée à la rencontre des clubs et des associations pour mieux mesurer les impacts réels de la crise. Au mois de Juin 2020, la municipalité a mis en palceles conditions sanitaires pour permettre une reprise partielle des activités et a décidé, par exemple, d'ouvrir ses équipements sportifs aux clubs durant l'été. Plus encore, la Ville a aidé les clubs et les associations en difficulté financière, celles qui ont connu une perte de bénéfices dues au Covid par rapport aux années précédentes ou encore les associations du secteur social qui ont fait des efforts conséquents pour les plus démunis. En 2020, une enveloppe de 30 000 € de subventions exceptionnelles a été versée, au cours d'une première vague de subventions, à 11 associations des secteurs du loisir, du sport ou à vocation sociale.

Pour autant, les impacts de la crise sanitaire pour les associations ne sont pas terminés. Les élus ont poursuivi les rencontres sur le terrain en 2021 et ont pu constater tous les efforts menés par le tissu associatif pour maintenir la mobilisation des bénévoles et/ou réduire au maximum les pertes de licenciés et/ou d'adhérents pour l'année 2021 et/ou pour les saisons 2020-2021 et 2021-2022.

C'est pourquoi il est proposé, au cours d'une seconde vague de soutien, de poursuivre l'aide aux associations. Un nouveau dossier de subvention exceptionnelle Covid a été communiqué en octobre 2021 à 170 associations schilikoises. En retour, la Ville a réceptionné 17 dossiers associatifs. Trois types de situation associative ont été retenus pour une aide municipale :

- Des associations qui enregistrent un déficit conjoncturel pour l'année 2021 et/ou une perte importante de résultats par rapport à l'année 2019 ;
- Des associations qui ont pratiqué des remises financières pour leurs membres sur le montant des licences et/ou des cotisations sur la période de septembre 2020 à septembre 2021 ;
- Des associations qui ont maintenu le lien avec les membres et/ou les licenciés en 2020-2021en adaptant les conditions de pratique aux circonstances sanitaires.

Au regard de ces critères, il est proposé de subventionner pour cette seconde vague de subventions 16 associations schilikoises répertoriées dans le tableau ci-après.

Par ailleurs, il est également décidé que l'analyse des subventions annuelles de fonctionnement pour la saison 2021-2022 ou l'année 2022 sera effectuée avec le regard bienveillant que nécessite le contexte de crise sanitaire.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE180-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

Dossiers associatifs reçus	Montant attribué par la Ville au cours de la 1re vague de subventions Covid 2020	Montant attribué par la Ville au cours de la 2de vague de subventions Covid 2021
TOTAL GÉNÉRAL	**30 000**	**19 600**
SPORT & LOISIRS		
À mon rythme	1 000	700
ASOR Escrime	1 000	*Pas de demande*
AUS Acrosport	0	500
AUS TT	*Pas de demande*	150
AUS gym	0	3 300
AUS basket	0	1 100
Bouc Bleu	0	*Pas de demande*
Boxing Club	*Pas de demande*	2 200
Canne de Combat	*Pas de demande*	150
Club Moderne de Danse	2 000	500
Concordia	5 000	4000
ESSAHB	0	1 600
Foot Club des Écrivains	*Pas de demande*	600
Les Amis de la Nature	*Pas de demande*	400
Léo Lagrange	*Pas de demande*	2900
Paperstreet	0	*Pas de demande*
Schilick Aventure Escalade	*Pas de demande*	500
Société Nautique Gaenselspiel	500	200
Sporting Club de Schiltigheim	5 000	*Pas de demande*
SUS Basket	0	800
Tennis Club de Schiltigheim	0	*Pas de demande*
Union Chrétienne des Jeunes Gens	2000	0
TOTAL SPORTS & LOISIRS	**16 500**	**19 600**
CULTURE		
Orchestre des jeunes guitaristes et Mandolinistes de Schiltigheim	0	*Pas de demande*
Ensemble d'Accordéon de Schiltigheim	0	*Pas de demande*
TOTAL CULTURE	**0**	
SOCIAL		
Restos du cœur	3 000	*Pas de demande*
Desclicks	2 500	*Pas de demande*
Union Locale Croix Rouge de Schiltigheim	3 000	*Pas de demande*
Humanis	5 000	*Pas de demande*
TOTAL SOCIAL	**13500**	

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE180-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,

Vu l'article L. 2129-29 du Code général des collectivités territoriales relatif à la gestion des affaires de la commune,
Vu la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations et notamment son article 9-1,
Vu l'article L. 2122-21 du Code général des collectivités territoriales définissant les attributions du Maire en matière de gestion communale,
Vu la délibération du Conseil municipal du 26 mai 2020 relative aux délégations du Conseil Municipal à la Maire,
Vu le décret n° 2001-495 du 6 juin 2001 pris pour l'application de l'article 10 de la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 et relatif à la transparence financière des aides octroyées par les personnes publiques,
Considérant l'intérêt public et local revêtu par les actions menées,

Après en avoir délibéré,
Sur proposition de la Commission « Sport et vie associative, Centres socio-culturels, Politique de la Ville » et du Bureau municipal,

DÉCIDE de l'octroi des subventions exceptionnelles aux associations, telle que définies ci-dessus,

PRÉCISE que les crédits nécessaires sont prévus au budget 2021 – fonction 40 – nature 6748.

Adopté à l'unanimité.

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 15 décembre 2021.

La Maire,

MAIRIE DE SCHILTIGHEIM * Bas-Rhin *

Madame la Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cette délibération et informe que cette dernière peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa date de transmission au contrôle de légalité. Affichée en Mairie le 16 décembre 2021.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE180-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

RÉPUBLIQUE FRANCAISE
Département
du Bas-Rhin

VILLE DE SCHILTIGHEIM

EXTRAIT
du registre des délibérations du Conseil municipal

Nombre des membres élus aux élections : **39** (dont **39** sont encore en fonction)

Séance du 14 décembre 2021
sous la présidence de **Madame Danielle DAMBACH**

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

Date de convocation : 7 décembre 2021
38 membres ont assisté à la séance

Étaient absents : **3 membres**
dont **2** ont voté **par procuration**

Tomislav NAJDOVSKI donne procuration à Antoine SPLET du point 17 au point 18
Maryline WILHELM donne procuration à Benoît STEFFANUS du point 1 au point 10
Sylvie GIL BAREA est excusée
Bernard JÉNASTE est absent aux points 18 et 19
Dera RATSIAJETSINIMARO est absent au point 19
Corine DULAURENT est absente aux points 22 à 25

13e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2021SGDE181)

ALLOCATIONS DE SUBVENTIONS D'ÉQUIPEMENT AUX ASSOCIATIONS

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE181-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

13. ALLOCATIONS DE SUBVENTIONS D'ÉQUIPEMENT AUX ASSOCIATIONS

Madame l'Adjointe Sophie MEHMANPAZIR :

LES AMIS DE LA NATURE

L'association Les Amis de la Nature possède un chalet à Fréconrupt mis à disposition pour organiser des sorties nature pour les membres. Ce chalet est également régulièrement mis à disposition de la MJC pour faire des sorties d'éducation à l'environnement pour les jeunes.

La sous-commission départementale pour la sécurité dans les ERP demande à l'association d'installer un défibrillateur. L'acquisition de l'appareil, son installation ainsi que sa maintenance coûtent à l'association 2 500 €. L'association sollicite une aide de la Ville.

À ce titre, il est proposé d'allouer une subvention de 625 € à l'association.

ASSOCIATION DES LOCATAIRES DU SITE ICF SCHILTIGHEIM

L'association des locataires du site ICF Schiltigheim bénéficiera prochainement d'un local collectif résidentiel au niveau du 53 rue de Lattre de Tassigny. Après consultation des résidents membres de l'association, il a été décidé d'y installer une ludothèque ouverte à tous les locataires, qu'ils soient membres ou non de l'association. Par la même occasion, une section ludothèque sera créée au sein même de l'association afin d'animer ce nouvel espace.

Cette opération d'achat se chiffre à 600 €. L'association sollicite une aide de la Ville.

À ce titre, il est proposé d'allouer une subvention de 150 € à l'association.

ASOR ESCRIME

Le matériel de la section escrime de l'ASOR est vieillissant et en nombre très limité. Il ne permet pas d'accueillir de nouveaux jeunes dans de bonnes conditions. La volonté du club est de proposer le matériel en location gratuite pour les débutants afin d'éviter aux familles cette dépense conséquente. Le club a l'opportunité d'acquérir du matériel d'occasion vendu par la société de gymnastique d'Erstein suite à la fermeture de leur section d'escrime.

La section escrime de la Société de Gymnastique d'Erstein propose au club de vendre ce matériel à hauteur de 1 000 € (pour une valeur estimée à plus de 3 000 €). L'association sollicite une aide de la Ville.

À ce titre, il est proposé d'allouer une subvention de 250 € à l'association.

SCHILIK AVENTURE ESCALADE

L'association Schilik Aventure Escalade connait un accroissement conséquent du nombre de ses licenciés. Le club a effectivement doublé ce nombre, passant de 60 à plus de 120 licenciés cette année. Cette augmentation brutale pose des difficultés en termes d'acquisition de matériel, notamment pour l'assurage des grimpeurs. La question de la sécurité est d'autant plus importante que la plupart des nouveaux licenciés sont des débutants.

Le club souhaite donc acquérir rapidement des systèmes d'assurage pour les grimpeurs. Cette opération d'achat se chiffre à 290 € TTC. L'association sollicite une aide de la Ville.

À ce titre, il est proposé d'allouer une subvention de 100 € à l'association.

VÉLO CLUB

Le Vélo Club de Schiltigheim développe historiquement sur le territoire schilikois deux types d'activité : le cycle-balle et le vélo artistique. Le coût du matériel étant très important, le club met à disposition de ses adhérents des vélos de toute taille. Un certain nombre de vélos ont été réparés par les membres. Néanmoins, peu de vélos sont de petite taille permettant d'accueillir de nouveaux jeunes. Les jeunes Schilikois sont la cible du Vélo Club, l'enjeu étant de garantir la pérennité du club via le renouvellement de ses membres.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE181-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

Le club souhaite donc acquérir rapidement des vélos de petite taille pour les licenciés les plus jeunes. Cette opération d'achat se chiffre à 9 438 €. L'association sollicite une aide de la Ville.

À ce titre, il est proposé d'allouer une subvention de 2 360 € à l'association.

DESCLICKS

L'association DESCLICKS a pour ambition de lutter contre l'obsolescence programmée du matériel informatique. À ce titre, elle effectue des réparations poussées, et notamment des soudures de cartes électroniques afin de réparer les composants défectueux sans procéder au remplacement de l'ensemble de la carte. Ce type d'opérations peu rentables pour le secteur marchand peut être fait par l'association grâce au soutien financier de la Ville. Cela permet de proposer un prix très abordable aux Schilikoises et Schilikois et participe à rendre accessibles au plus grand nombre les technologies de l'information et de la communication.

L'association souhaite acquérir un bloc de soudage, des fers à souder ainsi que du petit matériel divers pour poursuivre son objet associatif. Cette opération d'achat se chiffre à 2 431 €. L'association sollicite une aide de la Ville.

À ce titre, il est proposé d'allouer une subvention de 610 € à l'association.

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,

Vu l'article L. 2129-29 du Code général des collectivités territoriales relatif à la gestion des affaires de la commune,
Vu la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations et notamment son article 9-1,
Vu l'article L. 2122-21 du Code général des collectivités territoriales définissant les attributions du Maire en matière de gestion communale,
Vu la délibération du Conseil municipal du 26 mai 2020 relative aux délégations du Conseil Municipal à la Maire,
Vu le décret n° 2001-495 du 6 juin 2001 pris pour l'application de l'article 10 de la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 et relatif à la transparence financière des aides octroyées par les personnes publiques,
Considérant l'intérêt public et local revêtu par les actions menées,

Après en avoir délibéré,

Sur proposition de la Commission « Sport et vie associative, Centres socio-culturels, Politique de la Ville » et du Bureau municipal,

DÉCIDE de l'octroi de ces subventions exceptionnelles. Les crédits nécessaires sont prévus au budget – compte 20 422 *(« Subvention d'équipement, bâtiment et installations »)*.

Adopté à l'unanimité.

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 15 décembre 2021.

La Maire,

MAIRIE DE SCHILTIGHEIM Bas-Rhin

Madame la Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cette délibération et informe que cette dernière peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa date de transmission au contrôle de légalité. Affichée en Mairie le 16 décembre 2021.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE181-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

RÉPUBLIQUE FRANCAISE
Département
du Bas-Rhin

VILLE DE SCHILTIGHEIM

EXTRAIT
du registre des délibérations du Conseil municipal

Nombre des membres élus aux élections : **39** (dont **39** sont encore en fonction)

Séance du 14 décembre 2021
sous la présidence de **Madame Danielle DAMBACH**

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

Date de convocation : 7 décembre 2021
38 membres ont assisté à la séance

Étaient absents : **3 membres**
dont **2** ont voté **par procuration**

Tomislav NAJDOVSKI donne procuration à Antoine SPLET du point 17 au point 18
Maryline WILHELM donne procuration à Benoît STEFFANUS du point 1 au point 10
Sylvie GIL BAREA est excusée
Bernard JÉNASTE est absent aux points 18 et 19
Dera RATSIAJETSINIMARO est absent au point 19
Corine DULAURENT est absente aux points 22 à 25

14e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2021SGDE182)

ALLOCATION D'UNE SUBVENTION EXCEPTIONNELLE À L'OLYMPIA LUTTE POUR L'ORGANISATION DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DE LUTTE

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE182-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

14. ALLOCATION D'UNE SUBVENTION EXCEPTIONNELLE À L'OLYMPIA LUTTE POUR L'ORGANISATION DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DE LUTTE

Madame l'Adjointe Sophie MEHMANPAZIR :

Le club de l'Olympia Lutte a été retenu par la Fédération Française de Lutte pour organiser les championnats de France de lutte féminine, gréco-romaine et libre au gymnase des Malteries à Schiltigheim les 23 et 24 octobre derniers. L'organisation de cet événement a été saluée par la Fédération Française de Lutte ainsi que par les nombreux médias présents sur place. L'événement a également été plébiscité par les Dernières Nouvelles d'Alsace. Pour l'occasion, les Malteries ont accueilli plus de 800 personnes par jour sur deux jours et plus de 60 clubs de la France. Avec 10 médailles, l'Olympia Lutte termine meilleur club de France et permet une nouvelle fois de mettre la ville de Schiltigheim en lumière sur le plan national.

Le club sollicite une aide de la Ville pour équilibrer les comptes de l'événement. À ce titre, il est proposé d'allouer une subvention exceptionnelle de 8 000 €, soit un peu moins de 8 % des coûts engagés par le club pour organiser ce championnat de France.

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,

Vu l'article L. 2129-29 du Code général des collectivités territoriales relatif à la gestion des affaires de la commune,
Vu la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations et notamment son article 9-1,
Vu l'article L. 2122-21 du Code général des collectivités territoriales définissant les attributions du Maire en matière de gestion communale,
Vu la délibération du Conseil municipal du 26 mai 2020 relative aux délégations du Conseil Municipal à la Maire,
Vu le décret n° 2001-495 du 6 juin 2001 pris pour l'application de l'article 10 de la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 et relatif à la transparence financière des aides octroyées par les personnes publiques,
Considérant l'intérêt public et local revêtu par les actions menées,

Après en avoir délibéré,
Sur proposition de la Commission « Sport et vie associative, Centres socio-culturels, Politique de la Ville » et du Bureau municipal,

DÉCIDE de l'octroi de ces subventions exceptionnelles. Les crédits nécessaires sont prévus au budget – compte 6748 *(« subventions exceptionnelles »)*.

Adopté à l'unanimité.

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 15 décembre 2021.

La Maire,

MAIRIE DE SCHILTIGHEIM * BAS-RHIN *

Madame la Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cette délibération et informe que cette dernière peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa date de transmission au contrôle de légalité. Affichée en Mairie le 16 décembre 2021.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE182-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

SERVICE DES SPORTS ET DE LA VIE ASSOCIATIVE

CONVENTION FINANCIERE
STRASBOURG EUROMETROPOLE HANDBALL
SAISON 2021-2022

ENTRE LES SOUSSIGNES

La commune de Schiltigheim, ayant son siège 110 route de Bischwiller BP 98 67302 SCHILTIGHEIM Cedex, représentée par sa Maire en exercice, **Madame Danielle DAMBACH**, dûment habilitée à cet effet en vertu de la délibération du Conseil Municipal en date du 26 mai 2020.

Ci-après dénommée par les termes « la commune »,

D'une part,

ET

La Société par Actions Simplifiée « Strasbourg Eurométropole Handball »,
N° de SIRET 82203446800014,
ayant son siège social sis 212 route de la Wantzenau 67100 Strasbourg,
représentée par son Président, **Monsieur Cédric BALD**

Ci-après dénommée par les termes « la SAS SEHB »,

D'autre part,

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment son article L.1111-4 ;

Vu la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations, notamment son article 10 ;

Vu le décret n° 2001-495 du 6 juin 2001 pris pour l'application de l'article 10 de la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 et relatif à la transparence financière des aides octroyées par les personnes publiques ;

Vu le code du sport et notamment ses articles, L.100-2, L.113-2 et R.113-2 ;

Vu le Communiqué de la Commission européenne en date du 25 avril 2001, n° IP/01/599 ;

IL A ETE EXPOSE CE QUI SUIT :

Dans le cadre de sa politique sportive, la commune encourage les clubs à accéder et à évoluer au plus haut niveau. Le sport de haut niveau contribue à l'animation de la commune et constitue un modèle à suivre pour la jeunesse. La SAS SEHB est l'un des acteurs majeurs du sport de haut niveau schilikois.
La commune de Schiltigheim souhaite soutenir les missions d'intérêt général développées par la SAS SEHB.
Conformément aux articles L.113-2 et R.113-2 du code du sport, ce soutien financier ne peut s'exercer qu'en appui aux actions d'intérêt général menées dans trois domaines :

- La formation, le perfectionnement et l'insertion scolaire ou professionnelle des jeunes sportifs accueillis dans le centre de formation agréé ;
- La participation à des actions d'éducation, d'intégration ou de cohésion sociale ;
- La mise en œuvre d'actions visant à l'amélioration de la sécurité du public et à la prévention de la violence dans les enceintes sportives.

Article 1er : Objet de la convention

La SAS SEHB s'engage, à travers le handball de haut niveau, et conformément à l'article R.113-4 du code du sport, à utiliser la subvention allouée dans le cadre de la réalisation des missions d'intérêt général concernant la participation à des actions d'éducation, d'intégration ou de cohésion sociale suivantes :

- Participation des joueurs de l'équipe professionnelle à la journée Ecolympiades du mois de mai proposée aux écoles de Schiltigheim, ainsi qu'aux interclasses ;
- Accueil des jeunes de 6 à 16 ans du Programme de Réussite Educative sur des créneaux de club, à hauteur de 6 jeunes maximum par an, sans contribution des familles la première année (mobilisation du chèque junior possible) ;
- Accueil de jeunes repérés par l'adulte-relais médiation sportive sur des créneaux de club, à hauteur de 6 jeunes par an, sans contribution financière des familles la première année (mobilisation du chèque junior possible) ;
- Animation d'un créneau par semaine pour les jeunes fléchés par l'adulte-relais dans le quartier des Ecrivains et animation d'un stage d'une semaine pendant les vacances sur le quartier des Ecrivains ;
- 2 interventions des sportifs professionnels auprès des jeunes du projet d'insertion par le sport et de la Mission locale pour informer sur le parcours d'un sportif professionnel ;
- Invitation des jeunes des centres socioculturels Schilikois, de la prévention spécialisée, du Programme de Réussite Educative ainsi que du projet d'insertion par le sport mené par l'association Unis Vers le Sport à tous les matchs à domicile.

Le montant de la subvention sera également conditionné au maintien de la SAS SEHB en Proligue à la fin de la saison précédente, à savoir 2020-2021. Il sera révisé en cas de descente dans une division inférieure.

Article 2 : Durée de la convention

La présente convention entrera en vigueur à compter de l'accomplissement des formalités suivantes :

- La notification de la convention à la SAS SEHB ;
- La transmission de la convention au représentant de l'Etat.

La présente convention concerne la saison 2021-2022 pour une durée de septembre 2021 à juillet 2022.

En cas d'inexécution totale ou partielle par la SAS SEHB de ses obligations souscrites en application de la présente convention, la commune fera application des sanctions prévues à l'article 10.

Article 3 : Détermination du soutien financier de la commune de Schiltigheim

Au regard des engagements imposés par la présente convention et sous la condition expresse qu'elle en remplira réellement toutes les clauses, la commune de Schiltigheim accorde à la SAS SEHB une aide financière au bénéfice de l'objet visé à l'article 1er qui s'élève à la somme totale de **36 000 euros pour la saison 2021-2022**.

Le montant notifié de la subvention constitue un plafond non susceptible de révision.

Le montant versé est calculé au prorata de la réalisation effective du projet de maintien en Proligue lors de la saison précédente 2020-2021 et de la réalisation des actions socioéducatives mentionnées à l'article 1.

Article 4 : Modalités de versement du soutien financier

Dans le cadre de la présente convention financière, la subvention sera créditée au compte de la SAS SEHB selon les procédures comptables en vigueur. Le versement se fera dès réception de la convention signée.

Article 5 : Modalités de suivi

Le Chef du service des Sports ainsi qu'un éducateur sportif de la Ville assureront le suivi des différentes actions proposées par le club. Ils seront également un contact privilégié pour mettre en relation la SAS SEHB avec les différents acteurs du terrain utiles.

La SAS SEHB s'engage à rendre compte régulièrement à la commune de l'état d'avancement des actions. Des rendez-vous réguliers seront mis en place entre la Ville et la SAS SEHB afin d'examiner les engagements de la présente convention et de faciliter la mise en œuvre des actions.

Article 6 : Justificatifs

La SAS SEHB s'engage à fournir à la Ville son rapport d'activité, qu'elle produit annuellement.

La SAS SEHB s'engage à fournir, avant le 1er juin de l'année suivant la clôture de l'exercice comptable, les documents ci-après établis dans le respect des dispositions du droit interne et du droit communautaire :

- le compte rendu financier conforme à l'arrêté du 11 octobre 2006 pris en application de l'article 10 de la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations ;

- les comptes annuels et le rapport du commissaire aux comptes prévus par l'article L. 612-4 du Code de commerce ;

- un document indiquant la valorisation financière de chaque action menée et 'utilisation prévisionnelle prévue des subventions sollicitées.

Article 7: Obligations à la charge de la SAS SEHB

La SAS SEHB s'engage :

- à mettre en œuvre tous les moyens nécessaires à la réalisation de l'objet défini à l'article 1er ;

- à ne pas reverser ou employer tout ou partie de l'aide financière au bénéfice d'une autre personne juridique ;

- à transmettre l'ensemble des justificatifs listés dans la présente convention.

Dans l'hypothèse où le projet n'aboutirait pas, la SAS SEHB s'engage à reverser à la commune de Schiltigheim le montant de la subvention non utilisée.

Article 8 : Communication

La SAS SEHB s'engage à mentionner le soutien de la Ville sur l'ensemble des supports de communication : plaquette, brochures, dossiers de presse, site Internet. Les outils de communication concernés seront soumis à la commune pour validation.
Par ailleurs, la SAS SEHB s'engage à augmenter la visibilité de la Ville de Schiltigheim lors des rencontres aux Malteries : speaker, panneaux LED, etc.

Article 9 : Interruption et reversement de l'aide financière

Après examen des justificatifs présentés par la SAS SEHB, le défaut total ou partiel du respect des clauses stipulées de la présente convention par le bénéficiaire pourra, quelle que soit la cause, avoir pour effets :

- l'interruption du versement de l'aide financière de la commune ;

- la demande de reversement en totalité ou partie des montants alloués ;

- la non prise en compte des demandes d'aide financière ultérieurement présentées par la SAS SEHB.

La Ville en informe la SAS SEHB par lettre recommandée avec accusé de réception.

Article 10 : Résiliation

En cas de non-respect, par l'une ou l'autre des parties, des engagements réciproques inscrits dans la présente convention, celle-ci pourra être résiliée de plein droit par l'une ou l'autre partie à l'expiration d'un délai d'un mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure restée sans effet.

Pour la préservation de l'intérêt général, la commune peut mettre fin de façon anticipée à la présente convention et en informe la SAS SEHB par lettre recommandée avec accusé de réception. La présente convention prend fin un mois à compter de la notification de la résiliation dûment motivée.

Article 11 : Avenant

Sans préjudice de l'article 3, la présente convention ne peut être modifiée que par avenant signé par la Ville et la SAS SEHB. Les avenants ultérieurs feront partie de la présente convention et seront soumis à l'ensemble des dispositions qui la régissent.

Article 12 : Droit applicable et litiges

Les parties s'engagent à rechercher, en cas de litige sur l'interprétation ou l'application de la présente convention, toute voie amiable de règlement, avant de soumettre tout différend à une instance juridictionnelle. En cas d'échec des voies amiables de résolution, tout contentieux portant sur l'interprétation ou sur l'application de cette convention devra être porté devant le Tribunal Administratif de Strasbourg.

Fait en trois exemplaires, à Schiltigheim, le ……2020

Pour la SAS SEHB,
Le Président

Cédric BALD

Pour la commune de Schiltigheim,
La Maire,
Par délégation

Sophie MEHMANPAZIR
Adjointe au Maire chargée du sport,
De la jeunesse, de la Vie Associative et des centres socioculturels

RÉPUBLIQUE FRANCAISE
Département
du Bas-Rhin

VILLE DE SCHILTIGHEIM

EXTRAIT
du registre des délibérations du Conseil municipal

Nombre des membres élus aux élections : **39** (dont **39** sont encore en fonction)

Séance du 14 décembre 2021
sous la présidence de **Madame Danielle DAMBACH**

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

Date de convocation : 7 décembre 2021
38 membres ont assisté à la séance

Étaient absents : **3 membres**
dont **2** ont voté **par procuration**

Tomislav NAJDOVSKI donne procuration à Antoine SPLET du point 17 au point 18
Maryline WILHELM donne procuration à Benoît STEFFANUS du point 1 au point 10
Sylvie GIL BAREA est excusée
Bernard JÉNASTE est absent aux points 18 et 19
Dera RATSIAJETSINIMARO est absent au point 19
Corine DULAURENT est absente aux points 22 à 25

15e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2021SGDE183)

VERSEMENT D'UNE SUBVENTION À LA SAS STRASBOURG EUROMÉTROPOLE HANDBALL (SAS SEHB) POUR LA SAISON 2021-2022

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE183-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

15. VERSEMENT D'UNE SUBVENTION À LA SAS STRASBOURG EUROMÉTROPOLE HANDBALL (SAS SEHB) POUR LA SAISON 2021-2022

Madame l'Adjointe Sophie MEHMANPAZIR :

Dans le cadre de sa politique sportive, la Ville encourage les clubs à accéder et à évoluer au plus haut niveau. Le sport de haut niveau contribue à l'animation de la Ville et constitue un modèle à suivre pour la jeunesse. La SAS Strasbourg Eurométropole Handball est l'un des acteurs majeurs du sport de haut niveau schilikois.

Conformément aux articles L. 113-2 et R. 113-2 du Code du sport, la subvention ne peut venir qu'en appui d'actions d'intérêt général proposées par le club et fait l'objet d'une convention annexée à la présente délibération. Ces actions peuvent porter sur trois domaines :

- La formation, le perfectionnement et l'insertion scolaire ou professionnelle des jeunes sportifs accueillis dans le centre de formation agréé ;
- La participation à des actions d'éducation, d'intégration ou de cohésion sociale ;
- La mise en œuvre d'actions visant à l'amélioration de la sécurité du public et à la prévention de la violence dans les enceintes sportives.

Lors de la saison 2020-2021, le club a terminé à la huitième place du championnat Proligue, ce qui lui permet de se maintenir dans cette division pour la saison 2021-2022. La saison 2020-2021 a également été fortement impactée par la crise sanitaire du Covid 19 et n'a pas permis au club de réaliser complètement l'ensemble des actions socioéducatives prévues dans la convention d'objectifs 2020-2021. Pour autant, le club s'est rapproché de la Ville et a noué des contacts, tant avec la Caisse des Écoles qu'avec le médiateur par le sport des Villes de Schiltigheim et Bischheim pour accueillir des publics jeunes éloignés de la pratique sportive. Nous vous proposons ci-après un bilan des actions inscrites dans la convention d'objectifs 2020-2021 :

- Participation des joueurs de l'équipe professionnelle à la journée Écolympiades proposée aux écoles de Schiltigheim, ainsi qu'aux interclasses
  Bilan : la journée Écolympiades n'a pas pu être organisée par les ETAPS de la Ville en raison du protocole sanitaire de l'Éducation Nationale ;
- Accueil des jeunes de 6 à 16 ans du Programme de réussite éducative (PRE) sur des créneaux de club, à hauteur de 6 jeunes par an, sans contribution des familles la première année (mobilisation du chèque junior possible)
  Bilan : le club a accueilli gratuitement 4 jeunes de 6 à 11 ans du PRE sur les créneaux du club. Ces jeunes sont aujourd'hui licenciés à l'ESSAHB pour la saison 2021-2022 ;
- Accueil de jeunes repérés par l'adulte-relais médiation sportive sur des créneaux de club, à hauteur de 6 jeunes par an, sans contribution financière des familles la première année (mobilisation du chèque junior possible)
  Bilan : le médiateur par le sport de la Ville n'a pas encore pu repérer des jeunes éloignés de la pratique sportive qui auraient une envie de pratiquer le handball en club. Mais il a été convenu avec le club de flécher prioritairement des féminines nées entre 2011 et 2013 ;
- Création d'un créneau par semaine pour les jeunes fléchés par l'adulte-relais dans le quartier des Écrivains et animation d'un stage de vacances d'une semaine sur le quartier des Écrivains
  Bilan : cette action n'a pas pu avoir lieu sur la saison 2020-2021 car le contexte sanitaire ne l'a pas permis. Pour autant, deux actions sont en train de se construire :
  - Création d'un stage de handball pour les jeunes du quartier des Écrivains pendant les vacances de février
  - Participation de l'ESSAHB au « Projet pour Elle » piloté par Unis Vers le Sport (animation de certains créneaux sportifs du jeudi de 18h à 20h au Parc des Sports de Bischheim) ;
- 2 interventions des sportifs professionnels auprès des jeunes du projet d'insertion par le sport et de la Mission locale pour informer sur le parcours d'un sportif professionnel
  Bilan : Unis Vers le Sport n'a pas pu engager le projet insertion par le sport auprès des jeunes de 16 à 25 ans sur l'année 2020-2021. Ce projet est reconduit pour la saison 2021-2022 ;
- Invitation des jeunes des centres socioculturels schilikois, de la prévention spécialisée, du Programme de réussite éducative ainsi que du projet d'insertion par le sport mené par l'association Unis Vers le Sport à tous les matchs à domicile
  Bilan : le club met à disposition 10 billets par structure pour tous les matchs à domicile.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE183-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

Même si toutes les actions n'ont pas pu être réalisées, la SAS SEHB a pris conscience de l'importance pour la Ville de la réalisation des actions socioéducatives. Un référent chargé du suivi de ces actions a d'ailleurs été nommé par le club. En ce sens, parce que ces actions utiles au territoire participent à la réduction des déséquilibres d'accès à la pratique sportive pour les Schilikois et les Schilikoises et vont dans le sens de la politique de sport pour tous souhaitée par la Ville, et parce que le club s'est maintenu en Proligue, contribuant au rayonnement du sport de haut niveau schillikois, il est proposé de reconduire la convention d'objectifs pour la saison 2021-2022.

À ce titre, et conformément au Code du sport, il est proposé d'allouer une subvention de **36 000 €** à la SAS Strasbourg Eurométropole Handball.

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,

Vu les articles L. 1611-4, L. 2543-1 et L. 2541-12 du Code général des collectivités territoriales,
Vu la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations, notamment son article 10,
Vu le décret n° 2001-495 du 6 juin 2001 pris pour l'application de l'article 10 de la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 et relatif à la transparence financière des aides octroyées par les personnes publiques,
Vu le Code du sport et notamment ses articles L. 100-2, L. 113-2 et R. 113-2,
Vu le communiqué de la Commission européenne en date du 25 avril 2001, n° IP/01/599,
Considérant que les collectivités territoriales peuvent dans les conditions prévues à l'article 10 de la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 et à l'article 1 du décret n°2001-495 du 6 juin 2001 attribuer des subventions,
Considérant que les sociétés sportives peuvent recevoir des subventions publiques pour des missions d'intérêt général,
Considérant l'intérêt public et local revêtu par les actions menées par la SAS SEHB,

Après en avoir délibéré,
Sur proposition de la Commission « Sport et vie associative, Centres socio-culturels, Politique de la Ville » et du Bureau municipal,

DÉCIDE de l'octroi d'une subvention de 36 000€ à la SAS SEHB (Strasbourg Eurométropole Handball) pour la saison 2021-2022,

APPROUVE les termes du projet de convention de subventionnement à conclure avec la SAS SEHB, joint à la présente délibération,

AUTORISE Madame la Maire ou son. sa représentant.e à signer la convention de subventionnement,

PRÉCISE que les crédits nécessaires sont prévus au budget – compte 6574 *(« Subventions courantes »).*

Adopté à l'unanimité.

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 15 décembre 2021.

La Maire,

MAIRIE DE SCHILTIGHEIM * Bas-Rhin *

Madame la Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cette délibération et informe que cette dernière peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa date de transmission au contrôle de légalité. Affichée en Mairie le 16 décembre 2021.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE183-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

RÉPUBLIQUE FRANCAISE
Département
du Bas-Rhin

VILLE DE SCHILTIGHEIM

EXTRAIT
du registre des délibérations du Conseil municipal

Nombre des membres élus aux élections : **39** (dont **39** sont encore en fonction)

Séance du 14 décembre 2021
sous la présidence de **Madame Danielle DAMBACH**

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

Date de convocation : 7 décembre 2021
38 membres ont assisté à la séance

Étaient absents : **3 membres**
dont **2** ont voté **par procuration**

Tomislav NAJDOVSKI donne procuration à Antoine SPLET du point 17 au point 18
Maryline WILHELM donne procuration à Benoît STEFFANUS du point 1 au point 10
Sylvie GIL BAREA est excusée
Bernard JÉNASTE est absent aux points 18 et 19
Dera RATSIAJETSINIMARO est absent au point 19
Corine DULAURENT est absente aux points 22 à 25

16e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2021SGDE184)

ATTRIBUTION D'UNE BOURSE AU BAFA

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE184-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

16. ATTRIBUTION D'UNE BOURSE AU BAFA

Madame l'Adjointe Sophie MEHMANPAZIR :

Dans le cadre de sa politique Jeunesse ayant pour objectif la promotion de l'accès à l'autonomie des jeunes, la Ville de Schiltigheim a obtenu du Centre régional d'information jeunesse Grand Est en avril 2019 le renouvellement pour trois ans de la labellisation de son Point Information Jeunesse pour les 12/25 ans, animé par le Service Enfance Jeunesse.

Le Point Information Jeunesse développe un accompagnement spécifique des jeunes Schilikois, en leur proposant des temps d'information, de formation et de soutien méthodologique à leurs projets.

Il leur propose également, depuis 2012, une aide financière pour la réalisation du brevet d'aptitude aux fonctions d'animateur (BAFA) ou brevet d'aptitude aux fonctions de directeur (BAFD) aux côtés d'autres aides existantes, notamment celle de la CAF.

Requis par le ministère de l'Éducation nationale, de la Jeunesse et des Sports, ces deux brevets, dont le coût total de varie de 700 à 1 000 € selon l'organisme de formation choisi, donnent la capacité à des jeunes d'accéder à des missions professionnelles dans le domaine de l'animation au sens large.

Afin d'encourager les jeunes à se former à ces brevets et de les soutenir dans leur initiative visant leur autonomie et leur engagement, il est proposé que la Ville de Schiltigheim apporte aux jeunes Schilikois ayant effectué une formation au BAFA ou au BAFD une aide forfaitaire de quatre-vingts euros (80 €) sous couvert des critères d'éligibilité suivants :

- Être Schilikois âgé de 17 à 25 ans ;
- Avoir suivi le cycle complet de la formation ;
- Avoir déposé sa demande dans un délai maximum de 2 ans à compter de la date du premier stage ;
- Ne pas avoir déjà bénéficié de cette aide ou d'une aide financière complète par un ou d'autres organismes.

L'attribution de cette aide n'est pas subordonnée à l'obtention du brevet mais une demande ne peut être sollicitée qu'une seule fois par brevet. Elle repose sur le dépôt d'un dossier comportant les renseignements et les documents suivants :

- Un courrier de demande accompagné d'une fiche de renseignements ;
- Une pièce d'identité ;
- Un relevé d'identité bancaire du demandeur ou de son représentant légal, s'il s'agit d'un mineur ;
- Un justificatif de domicile ;
- Copie des factures et attestations établies par l'organisme de formation.

Le dossier complet est validé par le Service Enfance Jeunesse sur la base des vérifications nécessaires faites notamment auprès de l'organisme ayant dispensé la formation. Une convention est établie avec le demandeur ou son représentant légal afin de formaliser l'attribution de cette aide qui s'accompagne également d'une mission d'information et de conseil du jeune demandeur dans toutes ses démarches relatives au domaine de l'animation (structures de formations, stages pratiques, autres aides financières, débouchés, etc.).

Une demande complète ayant été réalisée par Laura REGNERO, née le 21 avril 2003 et répondant à tous les critères et conditions d'attribution d'une bourse BAFA,

La délibération suivante serait à prendre :

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE184-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

Le Conseil municipal,

Vu l'article L. 2541-12 10 du Code général des collectivités territoriales,
Vu la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations et notamment son article 9-1,

Après en avoir délibéré,
Sur proposition de la Commission « Jeunesse, Culture et Participation citoyenne » et du Bureau municipal,

APPROUVE l'attribution d'une subvention d'un montant de 80 € à Laura REGNERO,

PRÉCISE que les crédits nécessaires sont prévus au budget 2021 – fonction 522 – nature 6574.

Adopté à l'unanimité.

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 15 décembre 2021.

La Maire,

MAIRIE DE SCHILTIGHEIM Bas-Rhin

Madame la Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cette délibération et informe que cette dernière peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa date de transmission au contrôle de légalité.
Affichée en Mairie le 16 décembre 2021.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE184-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

PLAN D'ACTION MUNICIPAL

2020/2026 pour l'enfance et la jeunesse

Ville de SCHILTIGHEIM

Préambule : La Ville doit énoncer ici les valeurs qu'elle porte ou souhaite porter tout au long du mandat 2020/2026 pour que « chaque enfant et chaque jeune profite de son enfance et de sa jeunesse, et développe son plein potentiel grâce à la réalisation égale de ses droits dans sa ville[1]. »

(Texte de 3000 signes espaces compris présentant l'intention politique de la Ville au cours du mandat à venir)

À Schiltigheim, première ville instigatrice d'un Conseil Municipal d'Enfants en 1979 puis d'un Conseil Municipal de Jeunes en 1989, nous avons toujours été convaincu de l'intérêt de la participation des enfants et des jeunes à la vie de la Cité. Notre équipe perpétue cette tradition en poursuivant la mise en œuvre d'une Politique jeunesse fondée sur la reconnaissance en favorisant l'écoute, la participation, la liberté et l'autonomie des jeunes.

La politique que nous entendons mener pour le mandat 2020-2026 est guidée par quatre piliers : la transition écologique, les solidarités, la participation citoyenne et l'efficience de l'administration. Nous souhaitons que ces piliers infusent dans nos politiques publiques et notamment celles en faveur de l'enfance et de la jeunesse.

Notre ambition est de porter approche bienveillante, qui s'adresse à tous les enfants et jeunes de notre commune. Elle a pour objectif de lutter contre les inégalités sociales et toutes les formes de discriminations, en accompagnant les enfants à tout âge dans leur parcours de vie, pour les soutenir dans leur épanouissement et leur autonomie.

Cette dynamique passe par notre capacité collective à accueillir les jeunes, à leur reconnaître une légitimité à évoluer dans l'espace public. C'est aussi affirmer leur droit à la Cité, préalable et condition de leur citoyenneté présente et future. Nous aspirons à une société de l'ouverture, de la confiance dans la jeunesse et sa capacité à prendre le relais, et à innover.

À Schiltigheim nous avons toujours porté la conviction que promouvoir la jeunesse était un formidable atout et un enjeu pour l'avenir. Associer les jeunes aux priorités du territoire, vers une politique intégrée de la jeunesse constitue notre ambition pour le mandat. Nous souhaitons développer les partenariats associatifs, impulser des expériences nouvelles de participation citoyenne, réhabiliter l'espace, aménager et animer le territoire. Dans ce sens, notre politique doit penser des accueils de loisirs, des espaces pour les adolescent.e.s ainsi que des projets pour les jeunes à l'échelle d'un territoire mais aussi créer une dynamique intercommunale.

Face à une jeunesse de plus en plus concernée, nous avons un rôle central à jouer, en permettant à nos jeunes de découvrir de nouveaux horizons, d'expérimenter une vie amicale et sociale riche, de rencontrer des adultes, professionnel.le.s, afin d'échanger et de se forger une opinion sur la société et ainsi d'être encadrés et outillés.

Intégrer le réseau Villes amies des enfants c'est porter l'expression, les besoins et les priorités des plus jeunes au cœur de nos politiques publiques. C'est aussi une reconnaissance de l'engagement des services de la ville de Schiltigheim auprès des jeunes et de la transversalité de nos feuilles de routes politiques.

Pionnière depuis près de quarante ans en matière de Politique jeunesse grâce à notre capacité collective à co-construire du lien social, à faire Cité, à inventer ensemble des réponses pour les enjeux de demain, nous nous réjouissons de réitérer aujourd'hui cet engagement.

Sophie MEHMANPAZIR
Adjointe à la Jeunesse, aux Sports et à la Vie associative

Au sein des cinq engagements des Villes amies des enfants 2020/2026, le Ville de SCHILTIGHEIM fait le choix de suivre les recommandations suivantes et d'y attribuer les moyens qui seront à la hauteur des enjeux locaux.

1 Vision Ville amie des enfants - UNICEF Child Friendly Cities and Communities Handbook- 2018

ENGAGEMENT #1. ASSURER LE BIEN-ÊTRE DE CHAQUE ENFANT À TRAVERS UNE DYNAMIQUE PUBLIQUE LOCALE FAVORISANT ET ACCOMPAGNANT SON ÉPANOUISSEMENT, SON RESPECT ET SON INDIVIDUALITÉ.

Résultats attendus aux termes du mandat

Recommandation choisie (cocher une case minimum)	Niveau de départ	Actions envisagées[2]	Objectif(s) visé(s)[3]	Échéance(s) intermédiaires et envisagées	Public(s) cible(s)	Moyens dédiés (à cocher et à préciser si possible)
☑ Choisir d'investir dans la petite enfance et l'accompagnement des parents	Coordonnant les modes d'accueil du territoire et menant des actions de soutien à la parentalité, il est constaté que les jeunes parents éloignés de l'emploi cumulent les difficultés au retour à l'emploi et rencontrent des difficultés à faire garder les enfants de moins de 3 ans pour des CDD/ embauche rapide/ horaires atypiques… Les enfants sont parfois ballottés entre différents modes d'accueils alors qu'ils ont besoin de stabilité et de repères, facteurs essentiels de leur bien-être.	Création de places à vocation d'insertion professionnelle (AVIP) : 2 à 5 places en établissement d'accueil du jeune enfant seront créés et réservées à des parents entrant dans un parcours d'insertion professionnelle.	- Proposer des modes de gardes pour les familles souhaitant s'engager dans un parcours d'insertion professionnelle. - Favoriser une place en crèche garantie, stable et modulable suivant le parcours et les besoins des parents.	Mise en place des agréments Mise en place convention multi partenariale : Ville, CAF, Pôle emploi, PMI 2 places pour 2023 3 supplémentaires pour 2026 si le bilan est positif A noter la création d'une Maison de l'Enfance au quartier des Ecrivains (QPV) à l'horizon 2023.	Familles (souvent monoparentale) éloignées de l'emploi ayant des jeunes enfants.	☑ RH coordinateur pour assurer l'interface entre les différents acteurs ☑ Budget Financement de places supplémentaires à l'équilibre : le coût et les aides supplémentaires de la CAF sont inclus dans le contrat DSP. Lieu Structures d'accueils Petite enfance Évènement ☑ Communication Site de la ville, plaquette d'information Petite Enfance, information directe aux parents demandeurs Autre

2 Se référer à la page 29 du Guide Ville amie des enfants dans la rubrique "Ce que cela va changer dans ma ville" pour inspiration
3 Se référer à la page 29 du Guide Ville amie des enfants dans la rubrique "Cela peut se traduire par" pour inspiration

ENGAGEMENT #1. ASSURER LE BIEN-ÊTRE DE CHAQUE ENFANT À TRAVERS UNE DYNAMIQUE PUBLIQUE LOCALE FAVORISANT ET ACCOMPAGNANT SON ÉPANOUISSEMENT, SON RESPECT ET SON INDIVIDUALITÉ.

Résultats attendus aux termes du mandat

Recommandation choisie (cocher une case minimum)	Niveau de départ	Actions envisagées[2]	Objectif(s) visé(s)[3]	Échéance(s) intermédiaires et envisagées	Public(s) cible(s)	Moyens dédiés (à cocher et à préciser si possible)
☑ Lutter contre la pollution de l'air et aux abords des lieux éducatifs et sportifs fréquentés par les enfants et les jeunes	Schiltigheim est une ville fortement urbanisée, ancienne cité brassicole, à proximité d'une autoroute à haute fréquentation, avec un trafic routier important nord-sud impliquant des problématiques de qualité de l'air qu'il apparaît nécessaire de traiter dans une perspective de développement durable	1. Reconquête de la Trame Verte et Bleue 2.Mise en place de clauses et critères environnementaux dans les appels d'offres des marchés publics. Ex.Transports collectifs : performance environnementale des véhicules (motorisat°, consommat° de carburant, émissions de CO2) et éco-conduite. 3. Développement d'une culture durable des mobilités douces: plan vélo avec pistes cyclables, mise à dispos. de vélos, actions de sensibilisat°...	1. Préserver les espaces verts et agir sur la végétalisation qui a un impact sur la composition atmosphérique et le bilan des polluants : qui peut créer en cœur de ville des îlots de fraicheur et de respiration pour les habitants 2 et 3. Agir sur la réduction de l'émission des polluants pour une meilleure qualité de l'air avec des leviers engageant les fournisseurs de la Ville et en impliquant de nouveaux comportements éco-citoyens.	1. - Accompagnement / Diagnostic TVB complémentaire sur le ban communal et études préalables aux plantations - Actions de restauration/création de TVB : chantiers participatifs, végétalisation de la façade de l'école Kléber, chantiers de plantations de bosquets/forêts urbaines - Animation territoriale du projet TVB : coordination des partenaires, sensibilisation des citoyens, journée nature, sensibilisation du personnel technique à la gestion douce des espaces verts	1. Public, scolaire et extrascolaire + tout public 2. Fournisseurs de la collectivités 3. Tous les citoyens , en particulier les enfants pour les actions de sensibilisation et facilitatrices de l'utilisation du vélo	☑ RH Services dédiés avec des projets de service réorientés pour répondre à ces objectifs issus de la feuille de route politique = 2ETP ☑ Budget Trame verte et bleue : 160 000 € (2021-2024) 80% pris en charge par les partenaires de l'appel à projet TVB (région Grand Est / Agence de l'eau, etc.). ☑ Lieu Toute la ville. Ecoles ☑ Évènement Journées Nature. Permis vélo ☑ Communication Réseaux sociaux, magazine municipal, réseau MUPI, Communiqués de presse, flyers. Autre

2 Se référer à la page 29 du Guide Ville amie des enfants dans la rubrique "Ce que cela va changer dans ma ville" pour inspiration
3 Se référer à la page 29 du Guide Ville amie des enfants dans la rubrique "Cela peut se traduire par" pour inspiration

ENGAGEMENT #1. ASSURER LE BIEN-ÊTRE DE CHAQUE ENFANT À TRAVERS UNE DYNAMIQUE PUBLIQUE LOCALE FAVORISANT ET ACCOMPAGNANT SON ÉPANOUISSEMENT, SON RESPECT ET SON INDIVIDUALITÉ.

Résultats attendus aux termes du mandat

Recommandation choisie (cocher une case minimum)	Niveau de départ	Actions envisagées[2]	Objectif(s) visé(s)[3]	Échéance(s) intermédiaires et envisagées	Public(s) cible(s)	Moyens dédiés (à cocher et à préciser si possible)
☑ Considérer la nutrition comme facteur déterminant du développement de l'enfant et de l'adolescent	La question de la nutrition concerne au quotidien la restauration scolaire que souhaite faire évoluer la politique scolaire de la Ville. Il se structure de manière plus globale grâce au diagnostic Intercommunal de Santé mené en 2019 et 2020. Celui-ci a donné lieu à un "Plan Prévention et Promotion de la santé" qui se déploiera de 2021 à 2023 sur 4 thématiques dont celle de l'hygiène de vie et sera coordonné dans le cadre d'un Atelier santé Ville.	1. Restauration scolaire éco-responsable. 2. Parmi les 6 actions fléchées sur la thématique de l'hygiène de vie, l'Atelier santé ville de Schiltigheim-Bischheim développera et coordonnera les actions de prévention en matière de nutrition auprès des jeunes et des adultes des QPV.	1.D'ici 2026, augmenter à 80 % la part de produits issus de l'agriculture biologique et de produits locaux entrant dans la composition des menus, en modifiant le cahier des charges du nouveau marché 2. - Améliorer la santé et le bien-être des enfants - Permettre la prise en charge des enfants souffrant de problèmes nutritionnels - Favoriser l'éducation nutritionnelle : sensibiliser les parents à une alimentation saine	1. Une première étape importante aura lieu en 2023 avec le démarrage d'un nouveau marché de prestation de restauration 2. - Organiser la signature par les deux communes de la charte du Programme National Nutrition Santé (PNNS); - Réunir les acteurs et organisation intervenant sur le territoire en matière de nutrition et de pratique sportive et organiser la mise en place de formation sur le thème de la nutrition - Mettre en place un groupe de travail afin de préciser les besoins, les actions à porter, les modalités de déploiement et se positionner sur des appels à projet ; - Mettre en place des actions de prévention en proximité auprès des habitants des QPV;	1. Les 3300 enfants scolarisés en élémentaire ont potentiellement accès à la restauration scolaire, aucun critère d'accès n'étant requis. Actuellement, 1300 enfants sont inscrits à ce service. 2.Jeunes et adultes des QPV parmi lesquels les bénéficiaires du Programme de Réussite Educative (PRE) : Enfants entre 2 et 16 ans habitant les QPV, entre autres.	☑ RH Création d'un poste intercommunal pour la coordination de l'Atelier santé Ville . ☑ Budget Encore à définir pour les deux actions. ☑ Lieu Communes de Bischheim et Schiltigheim Évènement ☑ Communication ☑ Autre Partenariats multiples : associatifs et institutionnels

2 Se référer à la page 29 du Guide Ville amie des enfants dans la rubrique "Ce que cela va changer dans ma ville" pour inspiration
3 Se référer à la page 29 du Guide Ville amie des enfants dans la rubrique "Cela peut se traduire par" pour inspiration

ENGAGEMENT #2. AFFIRMER SA VOLONTÉ DE LUTTER CONTRE L'EXCLUSION, CONTRE TOUTE FORME DE DISCRIMINATION ET AGIR EN FAVEUR DE L'ÉGALITÉ

Résultats attendus aux termes du mandat

Recommandation choisie (cocher une case minimum)	Niveau de départ	Actions envisagées[2]	Objectif(s) visé(s)[3]	Échéance(s) intermédiaires et envisagées	Public(s) cible(s)	Moyens dédiés (à cocher et à préciser si possible)
☑ Assurer un accès aux services publics pour tous les enfants y compris les plus défavorisés	Un des points de vigilance porte sur les tarifs municipaux qui sont un levier d'action favorisant l'accès aux services publics pour tous les enfants, notamment dans la sphère scolaire, périscolaire et extrascolaire et plus précisément la restauration scolaire qui touche 40 % des enfants scolarisés. Un 2ème levier réside dans la proximité des services publics dans des territoires où leur accessibilité est plus difficile.	1.Evolution de la grille tarifaire de la restauration scolaire 2. Médiation par le sport détaillée pour la recommandation "Décloisonner l'éducation pour garantir un parcours éducatif cohérent aux enfants et aux jeunes du territoire".	1. Rendre plus accessible financièrement le service de la restauration scolaire à des foyers aux faibles revenus avec la mise en place d'une grille tarifaire permettant de palier au fossé existant entre certaines tranches tarifaires : passage à une grille de 8 tranches (au lieu de 5) et une tranche sociale. 2. cf engagement #3	1. La grille tarifaire a été adoptée par le conseil municipal le 26 avril 2021 pour une entrée en vigueur des tarifs en septembre 2021.	1. Les 3300 enfants scolarisés en élémentaire ont potentiellement accès à la restauration scolaire, aucun critère d'accès n'étant requis. Actuellement, 1300 enfants sont inscrits à ce service. Potentiellement plus avec cette nouvelle grille tarifaire.	☑ RH Création d'un poste d'adulte-relais médiation par le sport ☑ Budget 1. impact financier de la mise en lace de la nouvelle grille tarifaire estimée à 30 000 €. 2.cf. #3 pour le financement de poste ☑ Lieu Évènement ☑ Communication Autre

2 Se référer à la page 29 du Guide Ville amie des enfants dans la rubrique "Ce que cela va changer dans ma ville" pour inspiration
3 Se référer à la page 29 du Guide Ville amie des enfants dans la rubrique "Cela peut se traduire par" pour inspiration

ENGAGEMENT #2. AFFIRMER SA VOLONTÉ DE LUTTER CONTRE L'EXCLUSION, CONTRE TOUTE FORME DE DISCRIMINATION ET AGIR EN FAVEUR DE L'ÉGALITÉ

Résultats attendus aux termes du mandat

Recommandation choisie (cocher une case minimum)	Niveau de départ	Actions envisagées[2]	Objectif(s) visé(s)[3]	Échéance(s) intermédiaires et envisagées	Public(s) cible(s)	Moyens dédiés (à cocher et à préciser si possible)
☑ Œuvrer pour que les filles aient le même accès aux loisirs que les garçons	Les enjeux de l'égalité filles-garçons sont pris en compte par la nouvelle Mission Égalité qui a pour ambition de donner à voir, concrètement et de manière pédagogique, ce que revêt le concept républicain d'égalité afin de lutter contre les discriminations et œuvrer pour le droit à la différence. Ils interrogent évidemment d'autres champs d'action municipale : sports et vie scolaire par exemple.	1. Chemin de l'Égalité matérialisé durablement, dans l'espace public. 2. Médiation par le sport détaillée pour la recommandation "Décloisonner l'éducation pour garantir un parcours éducatif cohérent aux enfants et aux jeunes du territoire". 3. Aménagement non genré des cours d'école	1.- Sensibiliser les citoyens à l'égalité et à la question des discriminations, le rejet de l'autre, etc. - susciter un questionnement permanent en construisant des points de repère ainsi qu'en permettant des échanges dans l'espace public. 2. cf engagement #3 3. se saisir du projet plus global de réaménagement participatif des cours d'école fléché sur le mandat, pour introduire la notion d'espace non genré et susciter une réflexion de fond avec les élèves.	1. - Recueil des idées - Rédaction d'un cahier des charges, à partir du projet initial et du recueil des idées - Appel à projet (interne ou externe)	1. Tous publics 2. Enfants et jeunes des QPV 3. Élèves en école élémentaire	☑ RH Création d'une Mission Egalité Création d'un poste d'adulte-relais médiation par le sport ☑ Budget Chiffrages en cours ☑ Lieu 1.Espace public de Schiltigheim 2. QPV 3.Ecoles ☑ Évènement Inauguration du Chemin de l'Egalité ☑ Communication interne et externe ☑ Autre Partenariats



2 Se référer à la page 29 du Guide Ville amie des enfants dans la rubrique "Ce que cela va changer dans ma ville" pour inspiration
3 Se référer à la page 29 du Guide Ville amie des enfants dans la rubrique "Cela peut se traduire par" pour inspiration

ENGAGEMENT #2. AFFIRMER SA VOLONTÉ DE LUTTER CONTRE L'EXCLUSION, CONTRE TOUTE FORME DE DISCRIMINATION ET AGIR EN FAVEUR DE L'ÉGALITÉ

Résultats attendus aux termes du mandat

Recommandation choisie (cocher une case minimum)	Niveau de départ	Actions envisagées[2]	Objectif(s) visé(s)[3]	Échéance(s) intermédiaires et envisagées	Public(s) cible(s)	Moyens dédiés (à cocher et à préciser si possible)
☑ Mettre en place un plan de lutte contre toutes les formes de violences faites aux enfants et aux jeunes	Le diagnostic local de santé a permis d'identifier des enjeux importants de soutien à la parentalité pour enrayer des situations de violence intra-familiale, accentuées par l'isolement de certaines familles avec des enfants parfois désocialisés et souvent en manque de cadre éducatif.	Déploiement du Programme de Soutien aux Familles et à la Parentalité 6-11 ans (PSFP 6-11 ans)= prog. de renforcement des compétences familiales basé sur des données probantes visant à soutenir les familles en les aidant préventivement à développer des « facteurs de protection » et à mettre en place un « climat familial » positif. Cela se décline notamment au niveau du Programme de réussite éducative, par la mise en place d'ateliers de suivi psychologique, par ex.	- Conforter le lien entre les membres d'une même famille, sur la base des compétences psychosociales et de «l'empowerment » - Lutter contre la violence intra-familiale - Favoriser l'inclusion sociale des familles isolées	- Rencontres avec les professionnels des services municipaux, para-municipaux et associatifs du secteur social, éducatif, de l'enfance, des sports et des loisirs. - Identification des personnes ressources constituant le « groupe expert » et les animateurs - Formation de 2 j du groupe expert et des animateurs (concepts et ateliers PSFP) - Formation de 3 j supplémentaires de mise en pratique pour les animateurs - Diffusion de l'information et de l'orientation des familles - Identification et inscription des familles - Déroulé des 14 sessions de PSFP, pendant lequel a lieu l'évaluation	Parents et enfants (6-11 ans) sur les communes de Schiltigheim et Bischheim. dont les enfants bénéficiaires du PRE	☑ RH Création d'un poste intercommunal pour la coordination de l'Atelier santé Ville (ASV) ☑ Budget - Coût total du poste ASV= 30 000 € - Rémunérati°de la psychologue du PRE = 8500 € (sur un budget global d'intervent°= 40 000 €) Lieu Évènement Communication ☑ Autre Partenariats : ARS; CAF; Éducation Nationale;PMI; Communes; Caisse des écoles; Associations; IREPS; etc.

2 Se référer à la page 29 du Guide Ville amie des enfants dans la rubrique "Ce que cela va changer dans ma ville" pour inspiration
3 Se référer à la page 29 du Guide Ville amie des enfants dans la rubrique "Cela peut se traduire par" pour inspiration

ENGAGEMENT #3. PERMETTRE ET PROPOSER UN PARCOURS ÉDUCATIF DE QUALITÉ À TOUS LES ENFANTS ET JEUNES DE SON TERRITOIRE

Résultats attendus aux termes du mandat						
Recommandation choisie (cocher une case minimum)	**Niveau de départ**	**Actions envisagées[2]**	**Objectif(s) visé(s)[3]**	**Échéance(s) intermédiaires et envisagées**	**Public(s) cible(s)**	**Moyens dédiés (à cocher et à préciser si possible)**
Tenir compte des difficultés d'accès à l'école des enfants en grande pauvreté						RH Budget Lieu Évènement Communication Autre



2 Se référer à la page 29 du Guide Ville amie des enfants dans la rubrique "Ce que cela va changer dans ma ville" pour inspiration
3 Se référer à la page 29 du Guide Ville amie des enfants dans la rubrique "Cela peut se traduire par" pour inspiration

ENGAGEMENT #3. PERMETTRE ET PROPOSER UN PARCOURS ÉDUCATIF DE QUALITÉ À TOUS LES ENFANTS ET JEUNES DE SON TERRITOIRE

Résultats attendus aux termes du mandat						
Recommandation choisie (cocher une case minimum)	**Niveau de départ**	**Actions envisagées[2]**	**Objectif(s) visé(s)[3]**	**Échéance(s) intermédiaires et envisagées**	**Public(s) cible(s)**	**Moyens dédiés (à cocher et à préciser si possible)**
☑ Décloisonner l'éducation pour garantir un parcours éducatif cohérent aux enfants et aux jeunes du territoire	La politique éducative de Schiltigheim est définie par un PEL initié dès 2013 qui a pour objectif de : -Favoriser les parcours individuels de réussite -Lutter contre les inégalités (soc. éco., culturelles) -Permettre aux enfants et aux jeunes de devenir des citoyens engagés et responsables -Favoriser la participation des parents aux dispositifs éducatifs. Il met en synergie les actions des services contribuant à un parcours éducatif cohérent	1. Développt des dispositifs d'éduc.artistiques et culturelles visant le 100% au moyen de la programmation culturelle (spectacles, salon de l'illustration et cinéma) et des actions de médiations (résidence, interventions en milieu scolaire et en innovant avec : l'École du spectateur , extension du passeport culturel; - Signature d'un Contrat Territorial d'Éducation Artistique et Culturelle 2. Création d'une mission intercommunale de médiation par le sport	1.- Mettre en œuvre l'objectif 100% EAC (pour toutes les écoles élémentaires de la ville - Asseoir le rôle de la Culture dans le principe de coéducat° et de développt de la citoyenneté 2.- Renforcer l'accès à la pratique sportive dans les QPV pour les jeunes qui en sont les plus éloignés s -encourager la pratique sport. féminine - développer une approche sport santé jeune - créer des synergies entre acteurs jeunesse selon les pbtiques repérées chez les jeunes.	1. - Développt des dispositifs d'EAC et prospective : 2021-2026 - 100% EAC : 2026 - École du spectateur : 2024 -Ecole des Arts : nouveau proj. d'établissemt (politique d'EAC) : 2021 - Généralisat° du Passeport Culturel à toutes les classes de toutes les écoles élémentaires : année scolaire : 2022-2023 - Signature du CTEAC : 2021 2. - Embauche au 1er mars 2021 - Rencontre de tous les partenaires du quartier des Ecrivains et présentation de la mission - Repérage des jeunes sur le quartier des Ecrivains - Accompagnement individuel sur des dispositifs existants - Idem sur le quartier du Marais - Suivi sur les deux quartiers – bilan et perspectives	1. - Tous les enfants scolarisés dans les écoles élémentaires de Schiltigheim, du CP au CM2 - Par extension et si possible, les élèves de maternelle et de collèges - Plus généralement tous les enfants de la ville 2. Jeunes de plus de 8 ans des Quartiers Prioritaires de la Politique de la Ville : Marais (Schiltigheim) Quartiers Ouest (Schiltigheim-Bischheim)	☑ RH 1. de médiat° culturelle, prof. d'enseignement artistiques, etc. 2. création d'un poste d'adulte relais de médiation par le sport CDD 3 ans ☑ Budget 1.123 000 € en fonctionnement pour les actions culturelles enfant/jeunes 2.30 500 € dont 10 600 € à charge des villes ☑ Lieu 3 salles de spectacle, l'École des Arts, les écoles, les gymnases , les structures partenaires QPV Schiltigheim et Bischheim ☑ Évènement ☑ Communication communication culturelle ☑ Autre Partenariat : - intercommunalité - partenaires sociaux et jeunesse - DRAC Grand Est; Etat



2 Se référer à la page 29 du Guide Ville amie des enfants dans la rubrique "Ce que cela va changer dans ma ville" pour inspiration
3 Se référer à la page 29 du Guide Ville amie des enfants dans la rubrique "Cela peut se traduire par" pour inspiration

ENGAGEMENT #3. PERMETTRE ET PROPOSER UN PARCOURS ÉDUCATIF DE QUALITÉ À TOUS LES ENFANTS ET JEUNES DE SON TERRITOIRE

Résultats attendus aux termes du mandat						
Recommandation choisie (cocher une case minimum)	**Niveau de départ**	**Actions envisagées[2]**	**Objectif(s) visé(s)[3]**	**Échéance(s) intermédiaires et envisagées**	**Public(s) cible(s)**	**Moyens dédiés (à cocher et à préciser si possible)**
Accompagner les parents et les jeunes face aux défis de l'adolescence						RH Budget Lieu Évènement Communication Autre



2 Se référer à la page 29 du Guide Ville amie des enfants dans la rubrique "Ce que cela va changer dans ma ville" pour inspiration
3 Se référer à la page 29 du Guide Ville amie des enfants dans la rubrique "Cela peut se traduire par" pour inspiration

ENGAGEMENT #4. DÉVELOPPER, PROMOUVOIR, VALORISER ET PRENDRE EN CONSIDÉRATION LA PARTICIPATION ET L'ENGAGEMENT DE CHAQUE ENFANT ET JEUNE

Résultats attendus aux termes du mandat

Recommandation choisie (cocher une case minimum)	Niveau de départ	Actions envisagées[2]	Objectif(s) visé(s)[3]	Échéance(s) intermédiaires et envisagées	Public(s) cible(s)	Moyens dédiés (à cocher et à préciser si possible)
☑ Faire vivre des espaces formels et informels de consultation et d'expression pour tous les enfants et jeunes pour les associer aux projets de ville	Schiltigheim, ville pionnière en matière de participation citoyenne des enfants et des jeunes depuis 1979 a créé en 1998 la Maison du jeune citoyen pour confirmer la place des enfants et des jeunes dans la cité. Force est de constater que la participation n'a pas essaimé de manière concerté et cohérente sur le territoire schilickois malgré la vigueur des dispositifs formels existants et des initiatives informelles prises pour promouvoir la participation de la jeunesse	Portées par l'équipe du Serv. enf.jeun. / Maison du jeune citoyen : - organisat° de format° internes et externes (partenaires jeunesse) - développer et accompagner les acteurs de l'enfance et de la jeunesse au développement de dispositifs informels de participat° (ex : élaborat° d'un projet social d'un CSC) - conseiller et accompagner méthodologique ment les porteurs de démarches participatives (ex : réaménagement participatif des cours d'écoles) - valoriser les initiatives jeunes	Développer une culture de la participation portée et relayée par les acteurs directs ou indirects de la jeunesse : - élus, - agents des services municipaux, - éducation nationale, - éducation spécialisée, - centres sociaux, - parents, -partenaires institutionnels (collectivité européenne d'Alsace, CAF, etc.) - et les enfants et jeunes eux-mêmes, au-delà des dispositifs formels de participation	A définir et à mener en lien avec une approche globale de la démocratie participative = un des quatre piliers de l'action municipale sur le mandat 2020-2026.	-élus -agents -partenaires jeunesse -enfants et jeunes	☑ RH Pôle participation du service enfance jeunesse = 3 ETP ☑ Budget - formations - projets participatifs ☑ Lieu Espace public de Schiltigheim Structures jeunesse ☑ Évènement à définir ☑ Communication - presse - supports de communication (affiches, flyers, etc.) Autre



2 Se référer à la page 29 du Guide Ville amie des enfants dans la rubrique "Ce que cela va changer dans ma ville" pour inspiration
3 Se référer à la page 29 du Guide Ville amie des enfants dans la rubrique "Cela peut se traduire par" pour inspiration

ENGAGEMENT #4. DÉVELOPPER, PROMOUVOIR, VALORISER ET PRENDRE EN CONSIDÉRATION LA PARTICIPATION ET L'ENGAGEMENT DE CHAQUE ENFANT ET JEUNE

Résultats attendus aux termes du mandat						
Recommandation choisie (cocher une case minimum)	**Niveau de départ**	**Actions envisagées[2]**	**Objectif(s) visé(s)[3]**	**Échéance(s) intermédiaires et envisagées**	**Public(s) cible(s)**	**Moyens dédiés (à cocher et à préciser si possible)**
☑ Participer à la Consultation nationale des 6/18 ans	Schiltigheim consulte régulièrement sa jeunesse. Les consulattions les plus emblématiques ont eu lieu en 2013 :avec la participation de Schiltigheim à la consultation Unicef avec un retour d'analyse qui a donné lieu à une réflexion partenariale sur la jeunesse. Et 2019 : avec la conception de la campagne "Désir de ville I " = outil itinérant de consultation et d'écoute des enfants pour contribuer à l'élaboration d'un livre blanc de la jeunesse et influer sur les politiques publiques de la collectivité.	Déploiement de Désir de ville II: avec une focale particulière sur les adolescents. Appropriation de l'outil de l'Unicef pour une diffusion originale sur tout le territoire. Modalités à définir : atelier graphique, webradio, reportage vidéo, chaîne Youtube, etc.	- impliquer fortement les partenaires jeunesse dans toutes les étapes de cette démarche de consultation - avoir pour ambition la réalisation d'un diagnostic jeunesse global élaboré avec les enfants et jeunes directement - le partager avec la jeunesse et les partenaires jeunesse - fonder à terme un observatoire de la jeunesse	Fin 2021 : annonce de la consultation auprès des partenaires Début 2022 : préparation de la consultation et élaboration d'une méthodologie de déploeiment dans l'espace public avec le soutien des partenaires jeunesse Courant 2022 : réalisation de la consultation proprement dite Fin 2022 : analyse des données avec les jeunes, les élus et les partenaires Partage avec les citoyens de Schiltigheim 2023-2026 : actions sur les points de vigilance révélés par la consultation /conception des bases d'un observatoire de la jeunesse	-enfants -jeunes - partenaires jeunesse (acteurs de terrain et institutions)	☑ RH - intervent° pour la créat° d'un outil itinérant s'appuyant sur la consultat°Unicef - vacations pour le déploiement de la consultation ☑ Budget retour d'analyse de la consultation = env 1500 € rémunération des intervenants potentiels = 3500 € ☑ Lieu Tout le territoire avec une attention pour les QPV et les quartiers aux fragilités sociales et culturelles. ☑ Évènement -Itinérance du dispositif itinérant - dynamique de réseaux de partenaires - diffusion des résultats ☑ Communication - Lancement de la consultation : communication des dates + valorisation du statut de VAE - diffusion des résultats Autre

2 Se référer à la page 29 du Guide Ville amie des enfants dans la rubrique "Ce que cela va changer dans ma ville" pour inspiration
3 Se référer à la page 29 du Guide Ville amie des enfants dans la rubrique "Cela peut se traduire par" pour inspiration

ENGAGEMENT #4. DÉVELOPPER, PROMOUVOIR, VALORISER ET PRENDRE EN CONSIDÉRATION LA PARTICIPATION ET L'ENGAGEMENT DE CHAQUE ENFANT ET JEUNE

Résultats attendus aux termes du mandat						
Recommandation choisie (cocher une case minimum)	**Niveau de départ**	**Actions envisagées[2]**	**Objectif(s) visé(s)[3]**	**Échéance(s) intermédiaires et envisagées**	**Public(s) cible(s)**	**Moyens dédiés (à cocher et à préciser si possible)**
☑ Solidarité et pair à pair	Dans le contexte d'une politique jeunesse fortement axée sur la participat° citoyenne et d'un projet de démocratie locale qui se développe sur le territoire et pour tous les citoyens, il apparaît fondamental de concevoir les projets de démocratie participative de manière transversale incluant également les enfants et les jeunes qui ont besoin d'outils pour être acteurs de leur ville. Le budget participatif initié en 2019, bien qu'il leur soit ouvert, mobilise trop peu de jeunes.	Encourager a participation des enfants et des jeunes au Budget Participatif de la ville par une communication, des outils et méthodes adaptés.	- Donner du pouvoir d'agir aux enfants et aux jeunes - Permettre aux enfants et aux jeunes de s'approprier leur cadre de vie - Considérer les enfants et les jeunes comme « les experts » de leur quotidien, de leurs besoins pour améliorer la ville	- Développer la communication visant les enfants et les jeunes : flyers à la Maison du jeune citoyen et dans les collèges, publications sur les réseaux sociaux, etc. -Déployer un atelier participatif itinérant dans l'espace public où se trouvent les jeunes Schilickois afin de les accompagner de manière spécifique et innovante dans l'émergence et le dépôt d'idées - créer des kits pour les acteurs jeunesse du territoire afin d'accompagner les jeunes dans le dépôt d'idée. - valoriser leurs idées lors de la communication des projets et leur présentation publique pour le vote.	Enfants et jeunes Schilickois	☑ RH Mission pour concevoir les stages encourageant la mobilisation des enfants et jeunes ☑ Budget 60 000 € = enveloppe du budget participatif 1 000 € conception d'outils d'animation et de mobilisation jeunes ☑ Lieu Maison du jeune citoyen CSC Dans toute la ville ☑ Évènement lors de la communication des idées et du vote ☑ Communication Magazine municipal, réseau MUPI, flyers, réseaux sociaux, permanences avec stand d'information ☑ Autre Partenariat service enfance jeunesse de la ville.



2 Se référer à la page 29 du Guide Ville amie des enfants dans la rubrique "Ce que cela va changer dans ma ville" pour inspiration
3 Se référer à la page 29 du Guide Ville amie des enfants dans la rubrique "Cela peut se traduire par" pour inspiration

ENGAGEMENT #5. NOUE UN PARTENARIAT AVEC UNICEF FRANCE POUR CONTRIBUER À SA MISSION DE VEILLE, DE SENSIBILISATION ET DE RESPECT DES DROITS DE L'ENFANT EN FRANCE ET DANS LE MONDE

Résultats attendus aux termes du mandat

Recommandation choisie (cocher une case minimum)	Niveau de départ	Actions envisagées[2]	Objectif(s) visé(s)[3]	Échéance(s) intermédiaires et envisagées	Public(s) cible(s)	Moyens dédiés (à cocher et à préciser si possible)
☑ Élaborer une vision commune et partagée de la place de l'enfant dans la Ville	Schiltigheim promeut activement les Droits de l'Enfant depuis 1999, Par ex. lors de la Journée Intern. des Droits de l'Enfant en initiant : - des intervent° sur les Droits de l'Enfant - des campagnes d'affiches et de communication sur les Droits et la CIDE. Mais aussi en faisant référence aux articles de la CIDE dans ses textes fondateurs d'actions jeunesse. Toutefois ces références sont des acquis fragiles à pérenniser.	- Participer aux campagnes en faveur des Droits de l'Enfant initiées par l'Unicef : Uniday, JIDE, - Collaborer avec le comité local pour la définit° et la mise en œuvre du présent plan d'action municipal - Promouvoir et contribuer à la vie et la dynamique du réseau VAE - Promouvoir et valoriser les valeurs portées par le réseau auprès des habitants et des partenaires jeunesse de la Ville - accueillir un service civique Unicef pour renforcer les act° du service jeun.	- Placer l'enfant au cœur des politiques publiques de la commune. -Créer un réel levier d'actions et d'évaluation pour le développement d'une politique globale de l'enfance et de la jeunesse sur le territoire. - Promouvoir les droits de l'enfant dans tous les domaines concernant l'enfance et la jeunesse. •Favoriser des temps de réflexion et partager des pratiques innovantes dans le domaine de l'enfance.			☑ RH ☑ Budget ☑ Lieu ☑ Évènement ☑ Communication logo VAE sur toutes les publications références aux droits de l'enfant dans les objectifs des actions municipales Autre

2 Se référer à la page 29 du Guide Ville amie des enfants dans la rubrique "Ce que cela va changer dans ma ville" pour inspiration
3 Se référer à la page 29 du Guide Ville amie des enfants dans la rubrique "Cela peut se traduire par" pour inspiration

CONVENTION

Ville amie des enfants

entre UNICEF France et une collectivité territoriale

Entre

La Ville de SCHILTIGHEIM représentée par son Maire,

Monsieur/Madame Danielle DAMBACH

ci-après dénommée « la Ville »

D'une part,

Le Comité français pour l'UNICEF, association loi 1901, reconnue d'utilité publique par décret du 2 décembre 1970, dont le siège est situé à PARIS 06, 3 rue Duguay-Trouin, représentée territorialement par Monsieur/Madame Alain TOURON, Président·e du Comité UNICEF Alsace, dûment habilité·e à l'effet des présentes par délégation consentie par Monsieur Jean-Marie DRU, Président et représentant légal de l'UNICEF France, ci-après dénommé « l'UNICEF France »

D'autre part.
Ci-après collectivement désignées par les « Parties » et individuellement par la « Partie ».

I. Introduction

1. La présente convention précise les modalités de la participation de la ville de SCHILTIGHEIM à l'initiative de l'UNICEF « Ville amie des enfants » (l'initiative VAE).
2. Depuis 1996, l'initiative VAE d'UNICEF aide les villes de toutes les régions du monde à respecter les droits des enfants et des jeunes, sur la base de la Convention internationale des droits de l'enfant. Partout dans le monde, le réseau des villes amies des enfants rassemble les parties prenantes qui s'engagent à faire de leurs villes et de leurs communautés des espaces accueillants pour les enfants. Il permet à ces parties prenantes de concevoir des villes et des communautés plus sûres, plus propres, plus résilientes.

Cette initiative a été lancée en 2002 par UNICEF France en partenariat avec l'Association des maires et présidents d'intercommunalités de France (AMF).

3. Une Ville amie des enfants développe des actions en lien avec les cinq engagements communs à toutes les villes membres du réseau et les recommandations proposées aux villes partenaires pour apporter les réponses les mieux adaptées aux situations que connaissent les enfants et les jeunes et en particulier les plus fragiles.

Dans une Ville amie des enfants, les enfants et les jeunes doivent être ou devenir des acteurs de la vie sociale. Leurs besoins, leurs voix, leurs opinions, leurs projets sont pris en compte et influencent, dans tous les domaines qui les concernent, la prise de décision des élus locaux.

Dans cet esprit, une Ville amie des enfants se préoccupe de faire connaître les droits de l'enfant et d'en évaluer l'application sur son territoire.

4. La ville de SCHILTIGHEIM souhaite être partenaire du réseau Ville amie des enfants d'UNICEF France.
5. Par conséquent, la Ville et UNICEF France, dans un esprit de coopération, concluent la présente convention pour définir les modalités de la participation de la ville de SCHILTIGHEIM à l'initiative VAE d'UNICEF et de l'appui qu'UNICEF apportera à la ville de SCHILTIGHEIM pour l'aider à agir en tant que Ville amie des enfants.

II. Activités de collaboration

1. La ville de SCHILTIGHEIM s'engage à :

- Collaborer avec UNICEF France afin de dresser le bilan des droits de l'enfant sur son territoire.
- Concevoir et approuver un plan d'action pour être Ville amie des enfants. Ce plan d'action comprendra des objectifs clairs, des indicateurs d'impact, des indices de référence, un budget prévisionnel, un calendrier précis.
- Mettre en œuvre le plan d'action pendant la durée du mandat électoral municipal, et ce en étroite collaboration avec UNICEF France et ses partenaires éventuels.
- Suivre les progrès accomplis en regard des objectifs et des indicateurs du plan d'action et assurer la collecte des données pertinentes, dans le but d'identifier et de pallier les obstacles potentiels à la mise en œuvre du plan d'action.
- Informer a minima une fois par an UNICEF France et ses partenaires éventuels au sujet des progrès, des opportunités et des défis de la mise en œuvre du plan d'action.
- Participer de manière active aux groupes de travail et de réflexion thématiques ou généralistes liés aux engagements et recommandations VAE proposés pour le mandat municipal 2020/2026.
- Diffuser largement les actions et progrès accomplis en regard des objectifs du plan d'action, notamment auprès des enfants et des jeunes eux-mêmes et de l'ensemble de la population du territoire.
- Promouvoir l'appartenance à l'initiative « Ville amie des enfants » auprès des élus, des agents de la collectivité et l'ensemble des habitants du territoire en vue d'élaborer une vision commune et partagée de la place de l'enfant dans la ville.
- Commander à UNICEF France la formation spécifique qui sera dispensée aux élus et agents de la collectivité afin de renforcer leur connaissance des droits de l'enfant et leur application sur le territoire de la commune et dans le monde en vue d'élaborer une vision commune et partagée de la place de l'enfant dans la ville.
- Mettre en œuvre la Consultation nationale des 6/18 ans d'UNICEF France au moins une fois sur le mandat et tirer matière à réflexion des extractions locales des résultats.
- Promouvoir les droits de l'enfant en célébrant, chaque année, la journée mondiale des droits de l'enfant le 20 novembre et en participant, chaque année, à au moins un événement ou projet de sensibilisation et d'engagement d'UNICEF destinés à accompagner enfants et adultes sur la nécessité de l'application de la Convention internationale des droits de l'enfant en France et à travers le monde. Il peut notamment s'agir du Prix UNICEF de littérature jeunesse, de la Nuit de l'Eau, d'UNIday et de tout autre projet non existant à ce jour. L'ensemble de ces éléments est disponible et en téléchargement libre sur le site www.myunicef.fr.
- Accompagner et encourager l'implication des comités et délégations bénévoles locales d'UNICEF à mener l'ensemble de leurs actions de sensibilisation, d'engagement et de solidarité sur le territoire. Cet accompagnement peut notamment se matérialiser par la mise à disposition gracieuse et en continue de locaux adaptés. Cette mise à disposition se fera à la demande expresse de la représentation locale d'UNICEF.
- Afficher et communiquer sur l'appartenance de la Ville au réseau Ville amie des enfants pour en partager la philosophie et les objectifs et de diffuser largement les actions et progrès accomplis en regard des objectifs du plan d'action, notamment auprès des enfants et des jeunes eux-mêmes et de l'ensemble de la population du territoire, en particulier dans la publication de la collectivité, sur son site internet et ses comptes réseaux sociaux.
- Relayer sur l'ensemble de ses réseaux sociaux et son site internet les campagnes d'appels aux dons lancés par UNICEF lors de situations d'urgence.

2. UNICEF France s'engage à :

- Assurer l'accompagnement de la Ville dans son processus de reconnaissance comme « Ville amie des enfants » puis pendant toute la durée du mandat municipal, notamment grâce à l'implication de ses comités et délégations bénévoles locales, avec la nécessaire vigilance que les personnes référentes de chacune des parties soient clairement identifiées et en contact réguliers.
- Apporter le concours de son expertise et expérience internationale notamment au sein du réseau Child Friendly Cities Initiative (CFCI) mais aussi en lien avec ses programmes terrain et études de recherche de portée mondiale.
- Créer et animer des groupes de travail et de réflexion thématiques ou généralistes liés aux engagements et recommandations VAE proposés pour le mandat électoral municipal 2020/2026. Ces groupes de travail pourront réunir des représentants des Villes amies des enfants, des représentants du siège d'UNICEF France et de ses délégations et comités bénévoles locaux ainsi que des partenaires et experts techniques.
- Partager tous les éléments utiles (études, orientations, outils) concernant l'initiative VAE qui sont susceptibles d'accompagner la Ville dans la mise en œuvre de son plan d'action.
- Contribuer à la mise en place d'un processus efficace de suivi des recommandations.
- Contribuer à l'évaluation des progrès accomplis et de l'impact de l'initiative VAE.
- Proposer des rencontres, formations et conseils aux parties prenantes de l'initiative VAE.
- Mettre à la disposition de la ville un outil d'évaluation de l'exercice des droits de l'enfant sur son territoire grâce à la Consultation nationale des 6/18 ans et à ses extractions locales de résultats ;
- Promouvoir la collaboration avec la ville sur le site web d'UNICEF consacré à l'initiative : www.villeamiedesenfants.fr et plus globalement grâce aux sites, newsletters et autres médias sociaux associés à UNICEF France et à cette initiative.
- Proposer tout au long de l'année des événements, projets et outils d'engagement et de sensibilisation aux droits de l'enfant destinés à accompagner enfants et adultes sur la nécessité de l'application de la Convention internationale des droits de l'enfant en France et à travers le monde. L'ensemble de ces éléments est en téléchargement libre sur le site www.myunicef.fr. Il peut notamment s'agir de la célébration de la journée mondiale des droits de l'enfant le 20 novembre, du Prix UNICEF de littérature jeunesse, de la Nuit de l'Eau, d'UNIday et de tout autre projet non existant à ce jour.

3. Outre les actions énumérées ci-dessus, chacune des parties peut accepter des responsabilités supplémentaires dans le cadre de la présente collaboration. Dans ce cas, ces responsabilités supplémentaires seront confirmées par écrit.

nom, prénom, fonction, téléphone et mail

4. Joëlle Gerber, cheffe du service Enfance Jeunesse, 03 88 83 84 81, joelle.gerber@vi sera le référent municipal de la ville de SCHILTIGHEIM . La délégation ou le comité local bénévole UNICEF présent sur le territoire est le principal interlocuteur de ce référent municipal. À défaut, et pour certaines opérations, le siège, et en particulier son service Plaidoyer et Sensibilisation, peut également être amené à contacter ce référent municipal ainsi que les personnes mentionnées en contact possible. Si l'une des parties change de coordinateur, elle en informera l'autre, par écrit, dans les meilleurs délais.

III. Plan d'action municipal 2020/2026 pour l'enfance et la jeunesse

1. Dans le cadre de sa candidature, la ville de SCHILTIGHEIM a élaboré, en collaboration avec UNICEF France, un plan d'action municipal 2020/2026 pour l'enfance et la jeunesse sur la base des propositions d'engagements et de recommandations présentées dans le Guide Ville amie des enfants.
2. Ce plan d'action a été examiné et approuvé par la commission d'attribution du titre VAE d'UNICEF France. Il a ensuite été adopté en Conseil municipal.
3. Le plan d'action municipal 2020/2026 est joint à la présente convention accompagnée de la délibération qui a permis son adoption.

IV. Supports de communication, utilisation des noms et des logos

1. Tous les documents de communication et de sensibilisation créés et édités dans le cadre de la présente collaboration doivent respecter les obligations propres à l'usage de la marque UNICEF France et celles de la Ville. Sous réserve du respect des procédures d'approbation internes des parties, il sera apposé sur ces documents les noms, logos, emblèmes et marques déposées respectifs.

2. Il est expressément convenu que la collectivité ne sera pas autorisée à utiliser le logo UNICEF seul mais uniquement le logo Ville amie des enfants en respectant la charte graphique jointe au logo.

3. Une fois intégrée dans le réseau des Villes amies des enfants, la collectivité devra également :

    i. installer des panneaux d'entrée de ville « Ville amie des enfants partenaire de l'UNICEF ». UNICEF France fournira les fichiers pour leur réalisation, accompagnés de la charte graphique. Ces panneaux sont réalisés et financés par la Ville. Elle devra s'assurer des autorisations nécessaires à cette installation avec les services municipaux ou départementaux concernés.

    ii. créer une page ou un espace Ville amie des enfants sur son site Internet et y insérer un lien avec le site www.villeamiedesenfants.fr. Cette page sera mise à jour régulièrement.

    iii. renseigner une fiche de présentation (en annexe) de la ville destinée à alimenter le site www.villeamiedesenfants.fr

4. Dans le cadre de la présente collaboration, chaque partie pourra demander à l'autre l'utilisation du nom, du logo de l'emblème ou de la marque de l'autre partie. Dans ce cas, nous convenons que nous demanderons l'autorisation de l'autre partie, par l'intermédiaire de nos coordinateurs respectifs, avant d'utiliser le nom, le logo, l'emblème ou la marque de l'autre partie ; cette demande précisera l'utilisation qui en sera faite. Aucune des parties ne se verra dans l'obligation de donner l'autorisation demandée. Toute utilisation se fera dans le respect le plus strict des conditions fixées dans l'autorisation et sera conforme aux règlements ou aux recommandations concernant la marque en question (documents que chaque partie communiquera à l'autre).

5. La ville de SCHILTIGHEIM reconnaît que le nom, le logo et l'emblème d'UNICEF, le nom et le logo de l'initiative « Ville amie des enfants » d'UNICEF et toute autre marque ou élément de propriété intellectuelle d'UNICEF (les droits de propriété intellectuelle d'UNICEF) restent la propriété exclusive d'UNICEF et sont protégés par le droit international et les législations applicables. De la même manière, la ville de SCHILTIGHEIM reconnaît que le nom, le logo, l'emblème et les autres droits de propriété intellectuelle d'UNICEF France restent la propriété exclusive d'UNICEF France et sont protégés par le droit international et les législations applicables. UNICEF France confirme qu'il a reçu les autorisations requises pour accorder une sous-licence concernant les noms, logos et emblèmes d'UNICEF et de l'initiative Ville amie des enfants, dans le cadre de la présente convention.

6. La ville de SCHILTIGHEIM s'abstiendra de tout abus, infraction ou violation des droits de propriété intellectuelle d'UNICEF France. La ville de SCHILTIGHEIM confirme qu'elle connaît les idéaux, les objectifs ainsi que les valeurs morales et éthiques d'UNICEF et reconnaît que les droits de propriété intellectuelle d'UNICEF et d'UNICEF France ne peuvent être associés à une quelconque cause politique ou sectaire ni utilisés d'une façon qui serait incompatible avec le statut, la réputation et la neutralité d'UNICEF. Les parties conviennent que le non-respect de cet article IV constituerait une violation d'une disposition essentielle du présent protocole d'accord. Le présent article IV restera d'application à l'expiration ou en cas de résiliation du présent protocole d'accord.

V. Partage des informations non confidentielles

1. Pendant la présente collaboration, chacune des parties est autorisée à partager avec l'autre les données, études ou autres informations protégées non publiques. Dans un tel cas, la partie qui divulgue ces informations peut fixer des conditions supplémentaires raisonnables concernant leur utilisation, notamment pour ce qui concerne toute diffusion supplémentaire. La partie qui reçoit lesdites informations doit respecter toutes les conditions qui lui auront été communiquées.
2. Sauf disposition contraire énoncée au paragraphe précédent et sans préjudice de tout autre accord écrit, aucun des documents ou informations (quel qu'en soit le format) partagés entre les parties, aucune information ou support de communication résultant de la présente collaboration ne seront considérés comme « confidentiels ».

VI. Confidentialité

Les parties s'engagent à conserver une stricte confidentialité concernant la présente convention ainsi que tout document, information, donnée, image, dessin ou graphique, quel qu'en soit le support, qu'elles pourront échanger ou dont elles disposent à l'occasion de son exécution.

Elles pourront cependant communiquer toutes informations utiles à l'exécution des présentes aux membres de leur personnel ou à leurs conseils extérieurs, qui sont par ailleurs tenus par une obligation de confidentialité.

Cette obligation de confidentialité continuera de produire ses effets, nonobstant la résiliation ou l'expiration de la présente convention pour quelque raison que ce soit, aussi longtemps que les informations ne seront pas tombées dans le domaine public

Chacune des parties s'engage à s'abstenir de tout acte susceptible de porter atteinte, directement ou indirectement, aux droits de propriété intellectuelle (en particulier, aux droits de marques ou de logos ou aux noms de domaine) de l'autre partie.

VII. Données personnelles et respect du Règlement européen sur la protection des données (RGPD)

Dans le cadre de cette Convention, les parties s'engagent à respecter la réglementation française et européenne en vigueur applicable au traitement de données à caractère personnel et, en particulier, le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016, « le règlement européen sur la protection des données – RGPD ».

À ce titre, si une des parties est amenée à collecter des données dans le cadre de cette convention, elle s'engage à recueillir le consentement préalable des personnes concernées et les avoir informés, conformément aux dispositions du RGPD et de la loi « Informatique et libertés » 78-17 du 6 janvier 1978 telle que modifiée :

- de la finalité du traitement mis en œuvre par l'Association, responsable du traitement ;
- des destinataires ou catégories de destinataires des données ;
- des droits d'accès, de rectification, d'effacement, de limitation ou d'opposition pour motifs légitimes à la collecte et à l'enregistrement des données à caractère personnel des donataires et plus généralement de tout droit dont ils disposent aux termes desdits textes ;
- des modalités d'exercice du droit d'accès aux données.

Les parties s'engagent à coopérer et à remplir les exigences légales relatives à la protection des données à caractère personnel, afin notamment de respecter les droits des personnes concernées en vertu du RGPD et de la loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique et aux libertés ou en cas de demande d'information qui pourrait leur être adressée ou en cas de contrôle de la part des autorités compétentes.

Pour toute demande relative à l'exercice de ces droits, il convient de s'adresser au sein de la Ville à Yannick LOISEAU, yannick.loiseau@ville-schiltigheim.fr, référent RGPD et à UNICEF France à dpo@unicef.fr ou par courrier postal au 3, rue Duguay-Trouin, 75006 Paris.

Chaque Partie s'engage à maintenir en place pendant toute la durée de cette Convention, toute mesure technique et d'organisation appropriée pour éviter tout accès accidentel, non autorisé ou traitement illicite, destruction, perte, dommage ou divulgation des données personnelles et des programmes et procédures de sécurité adéquats afin de s'assurer qu'aucune personne non autorisée ne puisse accéder à un quelconque équipement utilisé pour le traitement ou la conservation des données personnelles.

VIII. Coûts et responsabilités dans le cadre de la présente collaboration

1. La collectivité s'engage à adhérer à UNICEF France en tant que personne morale. Le montant annuel de la cotisation s'élève à 200€ (deux cents euros) à partir de l'année de signature de la présente convention et pendant la totalité de sa durée.
2. En dehors des frais annuels d'adhésion, chacune des parties prendra en charge les coûts qu'elle encourra au titre de la présente collaboration, sauf disposition contraire dans un cas particulier devant faire l'objet d'un accord écrit distinct. Chacune des parties sera entièrement responsable de ses actes dans le cadre de la présente collaboration ; cette responsabilité s'étend aux actes des collaborateurs, des contractants, des fournisseurs et des consultants des parties.

IX. Engagement déontologique

1. Les parties reconnaissent qu'il est essentiel de prendre toutes les précautions requises pour éviter la fraude, la corruption (dans le secteur public ou non) et les conflits d'intérêts. À cette fin, dans le cadre de la mise en œuvre de la présente collaboration, les parties soumettront leurs collaborateurs, contractants, consultants et fournisseurs respectifs aux critères de conduite les plus stricts tels que définis dans les règles et réglementations, politiques ou procédures correspondantes.
2. Chaque partie informe l'autre dès que l'une d'elles est avisée d'un incident ou d'un rapport incompatible avec les engagements et les confirmations visées aux paragraphes précédents. Les parties coopèrent en conséquence afin d'adopter les mesures requises.

X. Résolution des différends

Pour tout litige relatif à l'exécution des présentes, les parties s'efforceront de régler leur différend à l'amiable. À défaut d'y parvenir, le litige sera porté devant les tribunaux compétents.

XI. Durée de la collaboration ; fin de la collaboration

1. La présente collaboration est établie pour une durée équivalente à celle du temps restant pour terminer le mandat municipal actuel soit 6 (six) ans au total maximum jusqu'en mars 2026, selon la réglementation en vigueur. Avant la fin de la présente collaboration, les parties se réuniront pour faire le bilan.
2. Chacune des deux parties peut, si elle le souhaite, mettre fin à la présente collaboration avant son terme, moyennant notification écrite préalable par lettre recommandée avec AR avec un préavis de trente (30) jours.
3. Dès réception d'une telle notification, les parties collaboreront pour terminer de façon ordonnée toutes les activités communes engagées dans le cadre de la présente collaboration. La présente collaboration prendra fin à l'expiration de ce délai de trente jours. À l'expiration de la présente collaboration ou après sa résiliation, tous les droits et autorisations conférés par l'une des parties à l'autre s'éteindront, notamment les droits et autorisations conférés en matière de propriété intellectuelle.

4. Si la ville de SCHILTIGHEIM informe UNICEF France de tout incident ou rapport incompatible avec les engagements déontologiques décrits ci-dessus, ou si l'une des parties considère de bonne foi que la poursuite de la présente collaboration a compromis ou risque de sérieusement compromettre ses missions ou valeurs ou de porter atteinte à la réputation ou à la considération associées à ses nom, logo, emblème ou droits de propriété intellectuelle (selon le cas), les deux parties examineront ensemble les mesures susceptibles d'être adoptées pour remédier à cette situation.

5. Dans les cas extrêmes, UNICEF France peut, s'il l'estime nécessaire, mettre fin à la présente collaboration sans préavis, notamment dans le cas où la collectivité ferait volontairement preuve sur son territoire de manquements graves à l'application de la Convention internationale des droits de l'enfant, en particulier en lien avec l'accès à l'éducation, la non-discrimination et l'égalité d'accès aux services proposés aux enfants et aux jeunes par la collectivité.

Dans un tel cas, la ville de SCHILTIGHEIM n'aura plus le droit d'utiliser les éléments de propriété intellectuelle d'UNICEF France et mettra un terme à toutes les activités de promotion et de relations publiques au titre de la présente collaboration.

XII. Dispositions générales

1. Les parties ne créent pas une co-entreprise ou une entreprise commune et la présente collaboration ne saurait être interprétée dans ce sens. Les parties conservent une totale indépendance et collaborent dans la limite des présentes dispositions afin de contribuer à créer des environnements urbains propices à la défense des droits de l'enfant.

2. Si l'une des parties souhaite modifier les termes de la présente collaboration, les parties se concerteront et, en cas d'accord mutuel sur ladite modification, celle-ci sera consignée par écrit dans un document signé par les deux parties, et entrera en vigueur à la date de la signature.

Pour la Ville de	SCHILTIGHEIM	**Pour UNICEF France**	
Nom / Prénom	Danielle DAMBACH	**Nom / Prénom**	Alain TOURON
Fonction	Maire de Schiltigheim et présidente délégu	**Fonction**	Président du Comité Unicef Alsace
Signature		**Signature**	

RÉPUBLIQUE FRANCAISE
Département
du Bas-Rhin

VILLE DE SCHILTIGHEIM

EXTRAIT
du registre des délibérations du Conseil municipal

Nombre des membres élus aux élections : **39** (dont **39** sont encore en fonction)

Séance du 14 décembre 2021
sous la présidence de **Madame Danielle DAMBACH**

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

Date de convocation : 7 décembre 2021
38 membres ont assisté à la séance

Étaient absents : **3 membres**
dont **2** ont voté **par procuration**

Tomislav NAJDOVSKI donne procuration à Antoine SPLET du point 17 au point 18
Maryline WILHELM donne procuration à Benoît STEFFANUS du point 1 au point 10
Sylvie GIL BAREA est excusée
Bernard JÉNASTE est absent aux points 18 et 19
Dera RATSIAJETSINIMARO est absent au point 19
Corine DULAURENT est absente aux points 22 à 25

17e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2021SGDE185)

ADOPTION DU PLAN D'ACTION MUNICIPAL 2020-2026 POUR L'ENFANCE ET LA JEUNESSE ET SIGNATURE D'UNE CONVENTION ENTRE L'UNICEF ET LA VILLE DE SCHILTIGHEIM

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE185-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

17. ADOPTION DU PLAN D'ACTION MUNICIPAL 2020-2026 POUR L'ENFANCE ET LA JEUNESSE ET SIGNATURE D'UNE CONVENTION ENTRE L'UNICEF ET LA VILLE DE SCHILTIGHEIM

Madame l'Adjointe Sophie MEHMANPAZIR :

Lors du Conseil municipal du 15 décembre 2020, la Ville de Schiltigheim déclarait son souhait de renouveler son titre de Ville amie des enfants acquis en 2007 sous l'impulsion d'Alfred Muller et de poursuivre ainsi son engagement en faveur d'une politique jeunesse fondée sur la reconnaissance de l'intérêt supérieur de l'enfant telle que le proclame la Convention internationale des droits de l'enfant adoptée par l'Organisation des Nations unies le 20 novembre 1989. La démarche de candidature portée par la collectivité réaffirme ainsi la conviction que promouvoir et placer l'enfance et la jeunesse au cœur des politiques publiques de la commune est un formidable atout et un enjeu pour l'avenir de notre ville. Elle s'est déroulée selon les 3 étapes clés suivantes :

- **La constitution d'un questionnaire d'évaluation** de décembre 2020 à mars 2021, dressant un état des lieux des dispositifs et actions mis en place par la collectivité tout en mettant en lumière des perspectives et nouveaux objectifs à atteindre pour son action ;
- **L'élaboration en transversalité par les services municipaux d'un plan d'action municipal** de février à avril 2021, avec pour objectif d'apporter des réponses adaptées aux situations que connaissent les enfants et les jeunes de Schiltigheim dans chacun des cinq domaines suivants, et selon les treize recommandations faites par UNICEF France à toutes les villes du réseau : *le bien-être de l'enfant ; la lutte contre l'exclusion ; un parcours éducatif de qualité ; la promotion de la participation jeunesse et un partenariat fort avec l'Unicef ;*
- **L'audition de la Ville** le 15 septembre 2021 sur le contenu et les enjeux de ce plan d'action, en présence des élues Sophie Mehmanpazir, Sandrine Le Gouic et Maïté Elia et de la direction du Service Jeunesse.

S'appuyant sur l'étude attentive du dossier de candidature de notre Ville et de sa correspondance, **la commission d'attribution du 15 septembre 2021 a décidé de décerner à Schiltigheim le titre de Ville amie des enfants**, faisant d'elle un partenaire privilégié d'Unicef France pour la période 2020-2026 et impliquant un engagement fort dans la mise en œuvre du plan d'action annexé à la présente délibération.

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,

Vu le Code général des collectivités territoriales et son article L. 2121-29,
Vu le dossier de candidature de la Ville de Schiltigheim,
Vu le plan d'action municipal 2020-2026 pour l'Enfance et la Jeunesse,
Vu la convention de partenariat liant la Ville de Schiltigheim et Unicef France pour la période du mandat,
Considérant cette obtention, actée par un courrier de Jean-Marie DRU, président d'Unicef France datant du 27 octobre 2021,

Après en avoir délibéré,
Sur proposition de la Commission « Jeunesse, Culture et Participation citoyenne » et du Bureau municipal,

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE185-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

ADOPTE le plan d'action municipal 2020-2026 pour l'Enfance et la Jeunesse,

AUTORISE Madame la Maire à signer la convention de partenariat entre Schiltigheim et Unicef France et à prendre toutes les mesures nécessaires à son application.

Adopté à l'unanimité.

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 15 décembre 2021.

La Maire,

MAIRIE DE SCHILTIGHEIM Bas-Rhin

Madame la Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cette délibération et informe que cette dernière peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa date de transmission au contrôle de légalité. Affichée en Mairie le 16 décembre 2021.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE185-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

RÉPUBLIQUE FRANCAISE
Département
du Bas-Rhin

VILLE DE SCHILTIGHEIM

EXTRAIT
du registre des délibérations du Conseil municipal

Nombre des membres élus aux élections : **39** (dont **39** sont encore en fonction)

Séance du 14 décembre 2021
sous la présidence de **Madame Danielle DAMBACH**

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

Date de convocation : 7 décembre 2021
38 membres ont assisté à la séance

Étaient absents : **3 membres**
dont **2** ont voté **par procuration**

Tomislav NAJDOVSKI donne procuration à Antoine SPLET du point 17 au point 18
Maryline WILHELM donne procuration à Benoît STEFFANUS du point 1 au point 10
Sylvie GIL BAREA est excusée
Bernard JÉNASTE est absent aux points 18 et 19
Dera RATSIAJETSINIMARO est absent au point 19
Corine DULAURENT est absente aux points 22 à 25

18e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2021SGDE186)

PLAN PARTENARIAL DE GESTION DE LA DEMANDE ET D'INFORMATION DES DEMANDEURS DE LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX : MISE EN PLACE DU SERVICE D'ACCUEIL ET D'INFORMATION DES DEMANDEURS DE LOGEMENT SOCIAL (SAID) DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE186-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

18. PLAN PARTENARIAL DE GESTION DE LA DEMANDE ET D'INFORMATION DES DEMANDEURS DE LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX : MISE EN PLACE DU SERVICE D'ACCUEIL ET D'INFORMATION DES DEMANDEURS DE LOGEMENT SOCIAL (SAID) DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Madame la Conseillère déléguée Jamila CHRIGUI :

Dès 2014, la loi pour l'accès au logement et à un urbanisme rénové (ALUR) définissait un cadre nouveau à l'échelle intercommunale, afin d'**améliorer le service aux demandeurs de logements sociaux** et d'**élaborer des stratégies locales en matière d'attributions**. Dans ce contexte, l'Eurométropole de Strasbourg est devenue le chef de file du projet de réforme des attributions et construit ce projet avec l'ensemble des partenaires (État, Collectivité européenne d'Alsace, communes, AREAL, bailleurs, Action logement, associations). Ce projet s'est traduit en 2016 par l'adoption, pour une durée de 6 ans, par le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg, du Plan partenarial de gestion de la demande et d'information de demandeurs (PPGDID).

Les mesures inscrites dans ce Plan visent à :

- **Mieux informer** le demandeur d'un logement sur l'offre de logement social sur le territoire, sur les procédures et sur les principales étapes du traitement de sa demande (mesure 1) ;
- **Simplifier la démarche** du demandeur avec un dépôt en ligne possible de sa demande de logement (mesure 2) ;
- **Améliorer la transparence du processus** par le biais d'une gestion partagée de la demande : un seul dossier pour un traitement plus égalitaire entre demandeurs et une meilleure répartition entre les bailleurs du territoire (mesure 3) ;
- **Objectiver le choix** des candidats par des méthodes de priorisation de la demande (mesure 4).

La mesure 1 est conforme à l'article 97 de la loi ALUR du 24 mars 2014 qui instaure un droit à l'information pour toute personne demandeur de logement social. L'article L. 441-2-6 du Code de la construction et de l'habitation dispose que *« Toute personne qui envisage de présenter une demande de logement social a droit à une information sur les modalités de dépôt de la demande et les pièces justificatives qui peuvent être exigées, ainsi que sur les caractéristiques du parc social et le niveau de satisfaction des demandes exprimées sur le territoire qui l'intéresse »*. Pour participer à la mise en œuvre du droit à l'information, la loi ALUR prévoit la création, par tout EPCI doté d'un PLH approuvé, d'un service d'information et d'accueil (art. 97 – 6°/ art. L. 441-2-8 nouv. – I – 2e alinéa du CCH1).

Ainsi, la création du service d'accueil et d'information des demandeurs de logements sociaux (SAID) est une modalité d'action de la mesure 1 du Plan partenarial de gestion de la demande et d'information de demandeurs (PPGDID). Elle a pour objectif d'harmoniser l'information délivrée, de simplifier les démarches du demandeur, de le placer au cœur du dispositif et de le rendre plus acteur de sa demande en lui donnant accès aux informations nécessaires à l'élaboration de son parcours résidentiel et à la meilleure qualification de sa demande de logement social.

Ce service d'accueil et d'information des demandeurs de logement social, piloté par l'Eurométropole de Strasbourg, en partenariat avec l'Association régionale des bailleurs sociaux d'Alsace (AREAL), **organise sur la base du volontariat la mise en réseau des différents lieux d'accueil du territoire,** soit : les bailleurs sociaux, les communes de l'Eurométropole de Strasbourg, les réservataires (État, Collectivité européenne d'Alsace, Action Logement) et l'Association d'information sur le logement du Bas-Rhin (ADIL67) (Cf. annexe pour la liste des futurs membres du SAID et leur niveau d'engagement).

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE186-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

En vertu de l'article R. 441-2-16 alinéa 3 du Code de la construction et de l'habitation, sa mise en place fait l'objet d'une convention d'application qui acte l'organisation et la labellisation des lieux d'accueil et d'information (cf. annexe). Trois niveaux de labellisation sont possibles pour les partenaires (cf. annexe) :

- **Niveau 1 :** Les lieux d'accueil de niveau 1 assurent un **accueil « généraliste »**, en délivrant à tous les ménages de l'Eurométropole de Strasbourg un premier niveau d'information sur le logement social (étapes d'obtention du logement social, modalités d'enregistrement...). Ils n'ont pas vocation à faire des entretiens individuels et d'enregistrement de la demande. Les lieux de niveau 1 **seront labellisés en « Point Info ».**
- **Niveau 2 :** Les lieux d'accueil de niveau 2 assurent un **accueil dit « renforcé ».** En complément du niveau 1, ils assurent une mission d'accueil et de conseil prioritairement sur rendez-vous des publics qu'ils auront préalablement identifiés. Les lieux de niveau 2 **seront labellisés en « Point Info/Conseil ».**
- **Niveau 3 :** les lieux d'accueil de niveau 3 assurent un **accueil dit « renforcé et d'enregistrement ».** En complément du niveau 1, ils assurent une mission d'accueil, de conseil et d'enregistrement uniquement sur rendez-vous. Les lieux de niveau 3 **seront labellisés en « Point Info/Conseil/Enregistrement » et devront être de fait des services enregistreurs.**

Le Centre communal d'action sociale s'engage, quant à lui, à assurer l'accueil dit « renforcé ». En complément du niveau 1, il assure une mission d'accueil et de conseil, prioritairement sur rendez-vous, des publics schilikois qu'il aura préalablement identifiés.

En janvier 2022, l'Eurométropole de Strasbourg lance le Service d'accueil et d'information de demandeurs de logement social (SAID) de façon expérimentale. Début 2022, un comité de pilotage sera mis en place. Au cours de l'année 2022, les membres seront formés, les outils à destination des accueillants (développés préalablement de manière collaborative) seront expérimentés. Après un bilan de cette année d'expérimentation, le SAID sera confirmé dans la version définitive via une communication grand public, notamment à destination des demandeurs de logement social, en 2023.

Il est proposé au Conseil municipal :

- D'approuver l'engagement de la Ville de Schiltigheim au sein du Service d'accueil et d'information du demandeur (SAID) et la labellisation de son lieu d'accueil à l'accueil de la mairie au rez-de-chaussée en niveau 1 – Point Info. Le Centre communal d'action sociale assure, en complément du niveau 1, une mission de conseil (accueil et accompagnement) des administrés schilikois,
- D'autoriser Madame la Maire à signer la convention afférente.

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,

Vu la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové,
Vu la loi n° 2017-86 du 27 janvier 2017 relative à l'égalité et à la citoyenneté,
Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment son article L. 2541-12,
Vu le Code de la construction et de l'habitation et notamment ses articles L. 441-2-6, L. 441-2-8 et R. 441-2-16,
Vu le décret n° 2015-524 du 12 mai 2015 relatif au contenu, aux modalités d'élaboration, d'évaluation et de révision du plan partenarial de gestion de la demande de logement social et d'information des demandeurs,
Vu la délibération du Conseil de l'Eurométropole du 16 décembre 2016 adoptant le Plan Partenarial de Gestion de la demande et d'information des demandeurs de logements sociaux pour une durée de 6 ans,

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE186-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

Après en avoir délibéré,
Sur proposition du Bureau municipal,

APPROUVE l'engagement de la Ville de Schiltigheim au sein du Service d'accueil et d'information du demandeur (SAID) et la labellisation de son lieu d'accueil à l'accueil au rez-de-chaussée de la mairie sise 110 route de Bischwiller en niveau 1 – Point Info,

SOULIGNE qu'en tant que lieu d'accueil « *Point info* », la commune assurera un accueil généraliste en délivrant un premier niveau d'information sur le logement social (étapes d'obtention du logement social, modalités d'enregistrement...) à tous les publics,

AUTORISE Madame la Maire à signer la Convention d'application du Service d'accueil et d'information des demandeurs de logement social de l'Eurométropole de Strasbourg annexée à la présente délibération.

Adopté à l'unanimité.

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 15 décembre 2021.

La Maire,

MAIRIE DE SCHILTIGHEIM * Bas-Rhin *

Madame la Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cette délibération et informe que cette dernière peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa date de transmission au contrôle de légalité. Affichée en Mairie le 16 décembre 2021.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE186-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

Strasbourg.eu
eurométropole

Convention d'application / Service d'Accueil et d'Information des Demandeurs de Logement Social (SAID) de l'Eurométropole de Strasbourg / 2022 - 2024

Vu le code général des collectivités territoriales,
Vu l'article 97 de la loi n°2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR), qui a créé l'article L. 441-2-8 du code de la construction et de l'habitation qui dispose que tout établissement public de coopération intercommunale doté d'un programme local de l'Habitat exécutoire doit élaborer un Plan Partenarial de Gestion de la Demande et d'Information des Demandeurs de logement social (PPGDID),
Vu la loi n° 2017-86 du 27 janvier 2017 relative à l'égalité et à la citoyenneté, notamment ses dispositions relatives au droit à l'information des demandeurs de logements sociaux,
Vu le décret n° 2015-524 du 12 mai 2015 relatif au contenu, aux modalités d'élaboration, d'évaluation et de révision du plan partenarial de gestion de la demande de logement social et d'information des demandeurs,
Vu l'article 17 du décret n°2017-834 du 5 mai 2017 relatif aux modifications de dispositions réglementaires relatives aux demandes de logement social, en accord avec les évolutions de la loi égalité et à la citoyenneté, telles que la possibilité pour les lieux d'accueil participant au service d'information et d'accueil des demandeurs de logement et qui n'ont pas la qualité de services enregistreurs au sens de l'article R. 441-2-1 du code de la construction et de l'habitation de consulter, aux fins d'information du demandeur et à sa demande, les informations nominatives le concernant.
Vu l'avis favorable de la Conférence Intercommunale du Logement du 29 novembre 2016,
Vu l'adoption du Plan Partenarial de Gestion et d'Information des Demandeurs par le conseil de l'Eurométropole de Strasbourg le 16 décembre 2016.
Vu la délibération du Conseil municipal de la commune de Schiltigheim en date du 14 décembre 2021 approuvant la présente convention,

PREAMBULE

L'Article 97 de la loi ALUR du 24 mars 2014 a instauré **un droit à l'information** pour toute personne demandeur de logement social.
L'article L441-2-6 du Code de la construction et de l'habitation modifié par la loi n°2017-86 du 27 janvier 2017dispose que : « Toute personne qui envisage de présenter une demande de logement social a droit à une information sur les modalités de dépôt de la demande et les pièces justificatives qui peuvent être exigées, ainsi que sur les caractéristiques du parc social et le niveau de satisfaction des demandes exprimées sur le territoire qui l'intéresse. »
Tout demandeur de logement social a droit à une information sur les données le concernant qui figurent dans le système national d'enregistrement et dans le dispositif de gestion de la demande mentionné à l'article L. 441-2-7, ainsi que sur les principales étapes du traitement de sa demande, notamment les conditions dans lesquelles est effectuée la désignation de sa demande en vue de son passage devant la commission mentionnée à l'article L. 441-2. Il a droit également à une information sur les caractéristiques du parc social et le niveau de satisfaction des demandes exprimées sur le territoire mentionné dans sa demande et sur tout autre territoire susceptible de répondre à ses besoins. »
L'Eurométropole de Strasbourg, chef de file des politiques d'attribution sur son territoire, a adopté le 16 décembre 2016 pour une durée de 6 ans, le Plan Partenarial de Gestion de la Demande et d'Information de Demandeurs (PPGDID).
Dans le cadre de la mise en œuvre des 6 mesures[1] inscrites dans ce Plan, l'Eurométropole de Strasbourg a fait le choix de s'appuyer sur le fichier partagé de la demande Alsace dont le portail grand public demandedelogement-alsace.fr offre aux demandeurs une première réponse au droit à l'information.
Le service d'accueil et d'information des demandeurs de logements sociaux (SAID), mesure également inscrite dans ce Plan, a pour objectif d'harmoniser l'information délivrée, de simplifier les démarches du demandeur, de le placer au cœur du dispositif et de le rendre plus acteur de sa demande en lui donnant accès aux informations nécessaires à l'élaboration de son parcours résidentiel et à la meilleure qualification de sa demande de logement social.
En vertu des dispositions de l'article R.441-2-16 alinéa 3 du code de la construction et de l'habitation (CCH), sa mise en place fait l'objet d'une convention d'application qui acte l'organisation et la labellisation des lieux d'accueil et d'information.

La présente convention est passée

ENTRE

- L'Eurométropole de Strasbourg (EMS), pilote du réseau, représentée par sa Vice-présidente, Madame Suzanne BROLLY,

Ci-après désignée L'Eurométropole de Strasbourg, d'une part,

ET

- L'Association Régionale des Bailleurs sociaux d'Alsace (AREAL), représentée par son président, Monsieur Carlos SAHUN, gestionnaire du fichier partagé et co-partenaire du SAID

Ci-après désigné l'AREAL

ET

- Les autres partenaires s'inscrivant dans le réseau du Service d'Accueil et d'Information des Demandeurs (SAID), dont la liste figure en annexe.

Ces partenaires sont :

- des bailleurs sociaux présents sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg (siège social ou agence)
- des réservataires de logement social

[1] Rappel des 6 mesures inscrites dans le PPGDID : L'accueil et l'information des demandeurs, l'enregistrement de la demande, la gestion partagée, les publics prioritaires, les personnes déjà logées dans le parc social et la cotation de la demande.

- une association d'information sur le logement
- des communes de l'Eurométropole de Strasbourg et/ ou leur Centre communal d'action sociale (CCAS), ou leurs centres médico-sociaux
- les Unités Territoriales d'Action Médico-Sociale Eurométropole Nord et Eurométropole Sud de la Collectivité européenne d'Alsace.

Ci-après désigné les membres du réseau, d'autre part.

Ceci exposé, il est convenu ce qui suit :

Article 1 : Objet de la convention

La présente convention a pour objet d'organiser le service d'accueil et d'information des demandeurs de logement social (SAID) de l'Eurométropole de Strasbourg, de définir les niveaux de labellisation (niveau 1, niveau 2 et niveau 3), les modalités de fonctionnement et les engagements des membres du réseau.
La signature de cette convention d'application vaut labellisation des lieux d'accueil et d'information.

Article 2 : Organisation du Service d'Accueil et d'Information des Demandeurs (SAID)

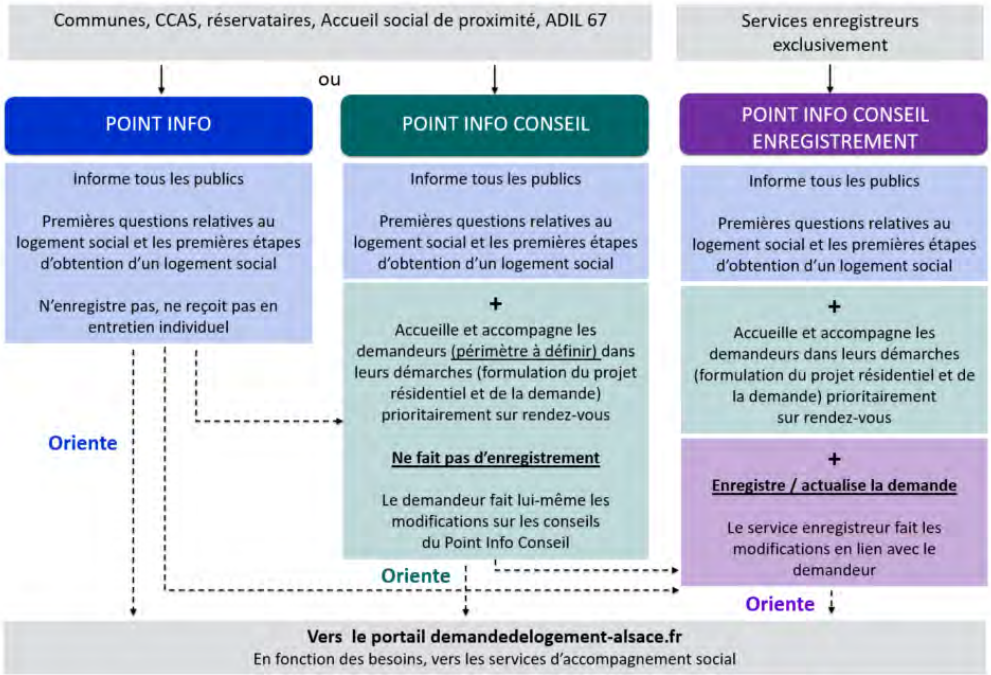
2.1 Un réseau de structure d'accueil

Le service d'accueil et d'information des demandeurs de logements sociaux (SAID) est porté par des guichets d'accueil organisés en réseau. Pour l'heure, ce réseau n'est pas organisé autour d'un lieu d'accueil commun unique même si ce dernier fera l'objet d'une réflexion à venir. Le service Habitat de l'Eurométropole de Strasbourg en est le pilote, la coordination et l'animation de ce réseau se fera en partenariat avec l'AREAL (cf. article 4 Pilotage et coordination du réseau).

2. 2 Une structuration en 3 niveaux complémentaires

Le Service d'Accueil et d'Information de Demandeurs (SAID) est structuré en trois niveaux qui se distinguent de la manière suivante :

- **Niveau 1 :** Les lieux d'accueil de niveau 1 assurent un **accueil « généraliste** », en délivrant à tous les ménages de l'Eurométropole de Strasbourg un premier niveau d'information sur le logement social (étapes d'obtention du logement social, modalités d'enregistrement…). Ils n'ont pas vocation à faire des entretiens individuels et d'enregistrement de la demande.
  => **Les lieux de niveau 1 seront labellisés en « point info »**
- **Niveau 2 :** Les lieux d'accueil de niveau 2 assurent un **accueil dit « renforcé ».** En complément du niveau 1, ils assurent une mission d'accueil et de conseil prioritairement sur rendez-vous des publics qu'ils auront préalablement identifiés.
  => Les lieux de niveau 2 seront labellisés en « point Info /conseil »
- **Niveau 3 :** les lieux d'accueil de niveau 3 assurent un **accueil dit « renforcé et d'enregistrement ».** En complément du niveau 1, ils assurent une mission d'accueil, de conseil et d'enregistrement uniquement sur rendez-vous, pour tous les ménages qui les sollicitent.
  => Les lieux de niveau 3 seront labellisés en « point info/conseil/enregistrement » et devront être de fait des services enregistreurs, enregistrés en tant que tels dans la convention État-SPTA (Système particulier de traitement automatisé).



2. 3 Service d'Accueil et d'Information des Demandeurs et services d'enregistrement

L'Eurométropole de Strasbourg et ses partenaires ont retenu les modalités suivantes : Les services enregistreurs définis au sens du code de la construction et de l'habitation (art. R441-2-1), et identifiés dans le Bas-Rhin dans le cadre de la convention du 07.04.2016 définissant les conditions et modalités de mise en œuvre du système particulier de traitement automatisé (SPTA) de la demande de logement locatif social, s'engagent tous au sein du réseau organisé SAID. Les services enregistreurs doivent répondre aux conditions fixées par cette convention. Parmi les services enregistreurs, les bailleurs sont pressentis de niveau 3 (enregistrement de la demande). Aussi, les autres services enregistreurs identifiés dans la convention du 07.04.2016, qui assurent ce service d'enregistrement de la demande pour tous les publics ou pour certains seulement, ne seront pas nécessairement de niveau 3.

2. 4 Évolution du Service d'Accueil et d'Information des Demandeurs

Il est rappelé que l'adhésion au Service d'Accueil et d'Information des Demandeurs et le positionnement de ses membres (niveau 1, 2 ou 3) résultent d'une démarche partenariale. De ce fait, l'entrée, la sortie et le positionnement de ces derniers pourront être revus annuellement afin de permettre un développement progressif du réseau et de l'adapter aux besoins. Les évolutions du Service d'Accueil et d'Information des Demandeurs devront permettre la mise en œuvre du droit à l'information et donner accès aux demandeurs à une information identique sur l'ensemble du territoire de l'Eurométropole de Strasbourg.

Article 3 : Engagements et labellisation des membres du Service d'Accueil et d'Information des Demandeurs

3. 1 Engagements communs

- **Mettre en œuvre le droit à l'information**

Délivrer l'information réglementaire socle disponible sur le portail internet demandedelogement-alsace.fr,
Délivrer une information neutre, objective, générale et « pédagogique ».

- **Accueillir et informer tous les demandeurs de manière coordonnée**

Ne pas renvoyer d'un guichet à l'autre le demandeur.
Remplir leur rôle dans une logique de réseau.

- **Participer à la construction et à la mise en place d'un langage commun, de pratiques communes et d'outils partagés**
- **Appliquer le devoir de réserve et de confidentialité lié à l'utilisation du fichier partagé de la demande**

S'engager à respecter les principes inscrits dans le Règlement Général de Protection des Données.

3. 2 Engagements des membres par niveau et labellisation

3.2.1 Engagements des membres de niveau 1

Les membres de niveau 1 assureront un accueil généraliste délivrant un premier niveau d'information sur le logement social (étapes d'obtention du logement social, modalités d'enregistrement…) à tous les publics.

=> Ils seront labellisés **« point info »**

Les membres s'engagent à fournir une information générale sur :

- les règles générales d'accès au logement social ;
- les modalités de dépôt de la demande et d'enregistrement (liste des guichets d'enregistrement, formulaire cerfa, le Numéro Unique Départemental, dossier unique, fichier partagé de la demande, etc.) ;
- les modalités de mise à jour / modifications / suivi de la demande (sites internet / services enregistreurs) ;
- le processus d'attribution (les personnes intervenantes dans le processus bailleurs – réservataires, la liste des priorités d'accès au logement social) ;
- les spécificités locales liées au traitement de la demande (liste des pièces à fournir pour avoir un dossier complet, cotation)
- les caractéristiques et les spécificités du parc social présent sur l'ensemble du territoire (par commune et par quartier de Strasbourg) : délais d'attente moyen, satisfaction de la demande (nombre d'attributions réalisées).

Les membres s'engagent également à communiquer le guide pratique ma demande de logement social ou tout autre support mis à disposition dans le cadre de la mise en œuvre de ce 1er niveau d'information.
Enfin, les membres s'engagent à relayer en ligne de l'information sur la demande de logement social. Un texte et des liens, travaillés en amont par les co-partenaires du SAID, l'Eurométropole et l'AREAL, seront proposés.
Il est spécifié que les membres de ce niveau n'auront pas d'accès au fichier partagé de la demande.
Pour toutes autres demandes et en fonction des besoins, les membres s'engagent à orienter à bon escient vers :

- le portail **demandedelogement-alsace.fr** pour s'informer et réaliser soi-même les démarches ;
- les autres niveaux (point info /conseil et point info / conseil / enregistrement) ;
- les **services d'accompagnement social** si le ménage rencontre des difficultés particulières nécessitant la réalisation d'un diagnostic social et si le ménage en ressent le besoin.

3. 2. 2 Engagements des membres de niveau 2

Les membres de niveau 2 assureront un **accueil dit « renforcé »** pour les publics qu'ils auront préalablement identifiés.
En complément du premier niveau d'information (niveau 1), ils assureront une **mission complémentaire de conseil.**

=> Ils seront labellisés **« point info /conseil »**

Les membres s'engagent à accueillir et à accompagner, prioritairement sur rendez-vous, le demandeur dans :

- La définition de son projet résidentiel et dans la formulation de sa demande. Il s'agit, entre autres, d'orienter ce dernier vers des vœux compatibles avec sa situation, ses besoins, ses souhaits et les caractéristiques du territoire tant sur l'offre de logement social que sur les autres services (services, transports).
- Ses démarches administratives (en fonction des besoins des demandeurs et des ressources des membres) :
    - aide à l'enregistrement en ligne sur l'espace privé demandedelogement-alsace.fr : saisie du formulaire cerfa, numérisation des pièces d'identité et/ou justificatives, actualise avec le demandeur sa demande.
      Et/ou
    - aide dans la constitution du dossier numérique ou papier.
- Le suivi de l'état d'avancement de sa demande.

Les membres de niveau 2 pourront consulter le fichier partagé de la demande (sous réserve du respect des conditions de confidentialité et dans le cadre spécifique de l'article R 441-2-15 du Code de la construction et de l'habitation).
Ils s'engagent à respecter la charte de bon usage du fichier partagé de la demande et à suivre la formation associée.

3. 2. 3 Engagements des membres de niveau 3

Les membres de niveau 3 assureront un **accueil dit « renforcé et d'enregistrement »** pour les demandeurs disposant d'une demande active. L'entretien individuel réalisé par le bailleur / service enregistreur sera considéré comme **l'entretien annuel réglementaire**.

=> Ils seront labellisés **« point info /conseil /enregistrement »**

En complément du premier niveau d'information (niveau 1), ils assureront de fait une **mission de conseil lors d'un entretien approfondi** permettant de s'assurer du respect des conditions d'éligibilité de la candidature au logement social et aux priorités d'attribution, de rechercher la bonne adéquation entre la demande et l'offre. Cet entretien permet de préciser avec le demandeur les éléments contenus dans le dossier administratif, de définir avec le candidat un projet logement réaliste, en fonction de sa situation et de l'offre disponible.
La demande d'entretien est à l'initiative du demandeur, limitée à un par an et conditionnée au dépôt préalable de la demande et à la délivrance du Numéro Unique Départemental.

3. 3 Labellisation des lieux d'accueil

La labellisation des lieux d'accueil et d'information du réseau du Service d'Accueil et d'Information des Demandeurs est effective dès lors que les partenaires du projet ont signé la présente convention.
La liste des lieux d'accueil et leur labellisation est annexée à la présente convention (Annexe 1).

3. 4 Modalités pratiques d'accueil des demandeurs

Les lieux d'accueil « point info » assureront leurs missions :
- soit dans le cadre de permanence d'accueil sans rendez-vous,
- soit dans le cadre d'ateliers collectifs.

Les lieux d'accueil « point info / conseil » assureront leurs missions complémentaires prioritairement sur rendez-vous.
Les points info / conseil / enregistrement assureront leurs missions complémentaires uniquement sur rendez-vous.
Les membres du Service d'Accueil et d'Information des Demandeurs doivent tous être en capacité de recevoir les demandeurs au moins 1/2 journée par semaine et assurer les missions inscrites en fonction des niveaux d'engagement (à minima un accès informatique pour l'accueillant de niveau 1 – point info).
La liste des lieux d'accueil et leurs horaires sont annexés à la présente convention.

3. 5 La participation à l'animation du réseau SAID

3.5.1 Le suivi des formations

L'harmonisation des pratiques de l'accueil et l'information délivrée aux demandeurs impliquent que l'ensemble des membres du réseau participe à des formations au préalable, permettant de développer un langage commun entre les membres du réseau à destination des demandeurs de logement sociaux.
Les modules de formation par niveau de labellisation, permettront d'accompagner les missions des membres du réseau, elles pourront porter notamment sur la réglementation en vigueur, la connaissance du territoire, l'utilisation des outils, les bonnes pratiques, etc.
L'inscription dans le Service d'Accueil et d'Information des Demandeurs est conditionnée à la participation aux formations qui seront proposées par l'Eurométropole de Strasbourg.

3.5.2 L'utilisation de la boîte à outils

- Utilisation du Portail grand public numérique demandedelogement-alsace.fr ;
- Mise à disposition de « Guide pratique de l'accueillant » ;
- Mise en place d'outils partagés pour les membres du réseau (à créer) ;
- Utilisation du script d'entretien et de grilles d'orientation (à créer) réalisés en partenariat avec les membres de la convention (article 3.1) ;
- Autres outils pratiques à définir en fonction des besoins.

Article 4 : Pilotage et animation du service d'accueil et d'information des demandeurs de logements sociaux

L'Eurométropole de Strasbourg assurera le pilotage et, en partenariat avec l'AREAL gestionnaire du fichier partagé et du portail grand public demandedelogement-alsace.fr, la coordination et l'animation du réseau Service d'Accueil et d'Information des Demandeurs. Pour ce faire, l'Eurométropole de Strasbourg assurera les missions suivantes :

- Chercher, relayer et assurer la circulation de l'information :
  - Collecter, organiser (vulgariser) et diffuser l'information nécessaire aux demandeurs de logements sociaux (au minimum les informations réglementaires comprises dans le droit à l'information des demandeurs) – élaboration en partenariat avec les membres (article 3.1) ;
  - Actualiser et /ou produire, et mettre à disposition les outils nécessaires aux différents lieux d'accueil et d'information du réseau afin d'harmoniser le contenu de l'information délivrée aux demandeurs, au regard notamment des besoins identifiés par les membres du réseau – élaboration en partenariat avec les membres (article 3.1) ;
- Coordonner l'ensemble des lieux d'accueil et d'information labellisés et animer le réseau via des temps d'échanges (sur la coordination, les difficultés, l'usage des outils communs) ;
- Organiser ou co-organiser des formations pour le personnel assurant les missions et participant au fonctionnement du réseau du service d'accueil et d'information des demandeurs de logement sociaux, afin d'harmoniser les pratiques et le contenu de l'information délivrée ;
- Assurer le respect des engagements des différents lieux d'accueil et d'information labellisés du réseau (participation aux journées de formations, etc.).
- Faire émerger, formaliser et faire respecter les valeurs du réseau, ses objectifs, et ses principes de fonctionnement ;
- Veiller à la qualité des échanges (convivialité, coopération), et accueillir les nouveaux membres éventuels ;
- Développer l'autonomie des membres du réseau, initier une gouvernance et des responsabilités partagées ;
- Entretenir et adapter les outils pour répondre aux besoins techniques de fonctionnement du réseau ;
- Assurer le suivi de l'activité des partenaires participant au Service d'Accueil et d'Information des demandeurs, et rendre compte de l'évaluation du fonctionnement de ce dernier ;
- Animer la communication interne et externe autour du Service d'Accueil et d'Information des Demandeurs en s'assurant de la bonne lisibilité de ce dernier ;
- Accompagner ou apporter un appui administratif et logistique aux membres du SAID (règlements, conventions, chartes…), évaluer les résultats ;
- À suivre les projets de maisons de services et les dispositifs mis en place par le réseau Inclusion numérique, afin d'évaluer une éventuelle articulation avec le SAID.

L'AREAL en sa qualité de gestionnaire du fichier partagé de la demande :

- aura la responsabilité de la gestion des droits d'accès à ce dernier et ceci dans le respect du cadre réglementaire précisé à l'article R 441-2-15 du code de la Construction et de l'Habitation.
- sera également le garant de l'actualisation et du bon fonctionnement du portail grand public demandedelogement-alsace.fr.

Article 5 : Suivi et évaluation

En sa qualité de pilote, l'Eurométropole de Strasbourg devra élaborer des outils de suivi d'activités qui devront être renseignés par les membres du réseau. Le bilan d'activité du Service d'Accueil et d'Information des Demandeurs, et les éventuelles évolutions, sera inclus dans le bilan annuel du Plan Partenarial de Gestion de la Demande et d'Information des Demandeurs (PPGDID), lui-même présenté aux membres de la Conférence Intercommunale du Logement (CIL) et en conseil de l'Eurométropole de Strasbourg. Pour élaborer ce bilan, un suivi opérationnel sera proposé aux membres.

6. Gouvernance, durée

La présente convention est applicable à compter de sa signature et jusqu'au 31 décembre 2024. Suite à la signature de la présente convention, les signataires s'engagent à mettre en œuvre le SAID de manière progressive (mise en place des outils partagés, formation, communication grand public). Le suivi de l'activité du Service d'Accueil et d'Information des Demandeurs et son évaluation seront partagés avec l'ensemble des membres du réseau dans différentes instances techniques et politiques existantes : séminaire « réforme des attributions », Conférence Intercommunale du Logement. Lors de cette dernière, la convention pourra faire l'objet de modification afin de permettre l'entrée, la sortie et la modification du positionnement de ses membres et permettre ainsi un développement progressif du réseau et l'adapter aux besoins.

Convention d'application / Service d'Accueil et d'Information des Demandeurs de Logement Social (SAID) de l'Eurométropole de Strasbourg / 2022 – 2024

Je soussignée, Madame Danielle DAMBACH, en ma qualité de Maire, engage la Ville de Schiltigheim, à assurer un accueil de :
- niveau 1 : Info [X]
- niveau 2 : Info et conseil □
- niveau 3 : Info, conseil et d'enregistrement □

Merci de cocher la case correspondante.

Fait à Schiltigheim, le

Danielle DAMBACH — La Maire de Schiltigheim

Suzanne BROLLY — Vice-présidente de l'Eurométropole de Strasbourg

Carlos SAHUN — Président de l'AREAL

Dans ma structure, les personnes suivantes sont **les référents pour les co-partenaires du SAID : le service habitat de l'Eurométropole de Strasbourg et l'AREAL** (notamment pour l'usage du logiciel Imhoweb) :

Organisation	Nom	Prénom	Fonction	Adresse mail	Téléphone	Commentaires
Mairie de Schiltigheim	CHRIGUI	Jamila	Conseillère déléguée au logement et au handicap	Jamila.chrigui@ville-schiltigheim.fr	0626784368	
Mairie de Schiltigheim	WINTERHALTER	Laurence	Adjointe au Maire en charge des affaires sociales	Laurence.winterhalter@ville-schiltigheim.fr	0642154290	

Fait à SCHILTIGHEIM, le
Signature :

Danielle DAMBACH
La Maire de Schiltigheim

La ou les personne.s suivante.s est/sont **le ou les référent.s pour les autres membres du SAID** (à renseigner uniquement si l'interlocuteur est différent du ou des référent.s pour le service Habitat et l'AREAL.

Organisation	Nom	Prénom	Fonction	Adresse mail	Téléphone	Commentaires
Mairie de Schiltigheim	JENASTE	Bernard	Adjoint à l'État Civil, à la Vie électorale et à la Mission Égalité	bernard.jenaste@ceci-formation.com	06 73 54 41 99	

Fait à SCHILTIGHEIM, le
Signature :

Danielle DAMBACH
La maire de Schiltigheim

Dans ma structure, **les personnes suivantes (agent, travailleur social, élu, …) assurent l'accueil des demandeurs de logement social** et pourraient participer aux formations organisées par l'Eurométropole de Strasbourg :

Organisation	Nom	Prénom	Fonction	Adresse mail	Téléphone	Commentaires
Mairie de Schiltigheim	FREUDENREICH	Clément	Chef de service État Civil et Citoyenneté	Clement.freudenreich@ville-schiltigheim.fr	06 42 82 56 21	
Mairie de Schiltigheim	MARTINI	Nadejda	Agent d'accueil – État Civil et Citoyenneté	Nadejda.martini@ville-schiltigheim.fr	03 88 83 84 58	
Mairie de Schiltigheim	ROOS	Patricia	Agent – État Civil et Citoyenneté	Patricia.roos@ville-schiltigheim.fr	03 88 83 84 56	
Mairie de Schiltigheim	BRUNSTEIN née MULLER	Marie-Aude	Agent – État Civil et Citoyenneté	Marie-aude.brunstein@ville-schiltigheim.fr	03 88 83 84 56	

Fait à Schiltigheim, le
Signature :

Danielle DAMBACH
La maire de Schiltigheim

Dans ma structure, **les modalités d'accueil** sont les suivantes :

Organisation		Ville de Schiltigheim
Niveau de labellisation		Point Info
Pour les points Info Conseil	Définition du public accueilli en rendez-vous conseil	Administrés
Modalités pour les prestations de niveau Info	Accueil physique	
	Site	Accueil Hôtel de Ville
	Adresse	110 route de Bischwiller
	Modalités	Lundi au jeudi 8h30-12h00 / 14h-17h30 Vendredi : 8h30-14h
	Accueil téléphonique	Tél :03 88 83 84 58
	Accueil numérique	contact@ville-schiltigheim.fr
	Adresse mail	contact@ville-schiltigheim.fr
	Formulaire de contact ou module de prise de RV	contact@ville-schiltigheim.fr
Modalités pour les prestations de niveau Conseil ou Conseil et enregistrement	Accueil physique	
	Site	
	Adresse	
	Modalités d'accueil	
	Permanence	
	Sur rendez-vous	
	Prise de RV par mail	
	Prise de RV par téléphone	
	Prise de RV par formulaire de contact ou module de prise de RV	

Je m'engage à communiquer toute modification des modalités d'accueil de mon organisation à l'Eurométropole de Strasbourg, afin qu'elles soient mises à jour sur la page web ou le site SAID.

Feuillets à renvoyer à :
Marie-Laurence PINATEL / Eurométropole de Strasbourg / Direction Urbanisme et Territoires / Service Habitat
1 parc de l'Étoile / 67076 Strasbourg Cedex

ANNEXE / Identification des membres par niveau de labellisation, au 27 septembre 2021

Au regard des caractéristiques et des missions, les membres du réseau du service d'accueil et d'information des demandeurs de logement sociaux, se répartissent ainsi :

Niveau 1 : Info
- Collectivité européenne d'Alsace, accueil dans les Unités Territoriales (UTAMS) Eurométropole Sud
- Direction Départementale de l'Emploi, du Travail et des Solidarités (DDETS), accueil téléphonique et mail
- Les communes suivantes :
  - ✓ Blaesheim, accueil mairie
  - ✓ Eckwersheim, accueil mairie
  - ✓ Entzheim, accueil mairie
  - ✓ Eschau, accueil mairie
  - ✓ Illkirch-Graffenstaden, CCAS
  - ✓ Lingolsheim, CCAS
  - ✓ Niederhausbergen, accueil mairie
  - ✓ Plobsheim, accueil mairie
  - ✓ Strasbourg : accueil population, CCAS et unités territoriales,
  - ✓ La Wantzenau, accueil mairie
  - ✓ Wolfisheim, accueil mairie

Niveau 2 : Info conseil
Les membres de niveau Info conseil peuvent définir le périmètre du public accueilli pour les rendez-vous conseil.
- Action logement Services, ménages salariés des entreprises privées de plus de 10 salariés
- Collectivité européenne d'Alsace, accueil dans les Unités Territoriales (UTAMS) Eurométropole Nord. Public correspondant aux missions de l'UTAMS, soit les personnes qui ont besoin d'être accompagnées dans leur parcours afin de restaurer ou développer leur autonomie de vie.

- ADIL 67, tout public
- Les communes suivantes, pour les publics indiqués pour les rendez-vous conseil
  - ✓ Bischheim, administrés non logés dans le parc social, ou logés dans le parc social et suivi par une assistante sociale du CCAS
  - ✓ Eckbolsheim, administrés
  - ✓ Fegersheim, administrés et personnes ayant un lien avec la commune (famille, emploi)
  - ✓ Geispolsheim, administrés et personnes ayant un lien avec la commune (famille, emploi)
  - ✓ Hangenbieten, administrés d'Hangenbieten, d'Osthoffen et Kolbsheim
  - ✓ Hœnheim, administrés
  - ✓ Holtzheim, administrés
  - ✓ Lampertheim, tout public
  - ✓ Lipsheim, administrés et personnes ayant un lien avec la commune (famille, emploi)
  - ✓ Mundolsheim, administrés et personnes ayant un lien avec la commune (famille, emploi)
  - ✓ Oberhausbergen, administrés
  - ✓ Obershaeffolsheim, tout public
  - ✓ Ostwald, administrés
  - ✓ Reichstett, administrés
  - ✓ Schiltigheim, administrés
  - ✓ Vendenheim, administrés

Niveau 3 : Info, conseil et enregistrement
- Alsace Habitat,
- Habitation Moderne,
- Ophéa,
- GIP Pôle Habitat,
- 3F Grand Est,
- Batigère,
- CDC Habitat,
- Domial,
- Foyer Moderne de Schiltigheim,
- Habitat de l'Ill,
- ICF Habitat Nord Est,
- Néolia,
- SEDES,
- SOMCO,
- Vilogia.

Annexe 1

Relative à la délibération « Projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim : arrêt du bilan d'une première phase de concertation, arrêt des caractéristiques essentielles du projet, engagement d'une phase complémentaire de concertation, périmètre de prise en considération du projet »

Bilan de la concertation préalable

Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

BILAN DE LA PREMIERE PHASE DE LA CONCERTATION

CONCERTATION du 15 juin au 30 septembre 2021

SOMMAIRE

Table des matières

1 INTRODUCTION 4

1.1 Le projet de création d'une ligne de tramway vers le nord et les territoires desservis 4

a. Variantes sur le secteur nord (communes de Schiltigheim et Bischheim) 6

b. Variantes sur le secteur centre (commune de Strasbourg) 7

1.2 Le contexte règlementaire de la concertation 9

a. Le cadre réglementaire et institutionnel 9

b. Les objectifs de la concertation 10

2 MISE EN ŒUVRE ET RESPECT DES MODALITES DE LA CONCERTATION 11

2.1 La période de la concertation 11

2.2 Communications diffusées dans la presse locale ainsi que par voie d'affichage à proximité du projet 11

a. Une conférence de presse 11

b. Des publications 12

c. Une information individuelle et spécifique pour le projet vis-à-vis des habitants 12

d. Une campagne d'affichage 12

2.3 Utilisation du site internet de l'Eurométropole de Strasbourg 13

2.4 Les supports de présentation et d'information détaillée concernant le projet 13

a. Plaquette d'information présentant le projet 13

b. Expositions 14

2.5 Le dispositif d'écoute et de dialogue avec le public 14

a. Permanences 15

b. Réunions/ateliers 15

c. Réunions publiques 15

2.6 Le dispositif de recueil des observations du public 16

3 ANALYSE QUANTITATIVE DE LA CONCERTATION SUR LE PROJET 17

3.1 Préambule : les éléments constitutifs du bilan 17

3.2 La participation à la concertation 17

a. Le profil des participants 19

b. La synthèse des avis exprimés sur le projet 20

c. La synthèse des avis exprimés par variante 21

d. Proposition de variantes alternatives de la part des citoyens ou des collectifs : 28

4 SYNTHÈSE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION 34

4.1 Les objectifs généraux du projet 34

a. Partie Nord 34

b. Partie centre 36
4.2 La qualité du processus de concertation 37
4.3 Les thématiques exprimées concernant les variantes au Nord (N1, N2 et N3) 38
a. La desserte de Schiltigheim, Bischheim et des communes du nord de l'Eurométropole 38
b. Le schéma d'exploitation global du tramway et des transports en commun et l'intermodalité des variantes N1, N2 et N3 40
c. L'insertion urbaine des variantes N1, N2 et N3 et l'emplacement des stations 43
d. Les impacts sur le plan de circulation, les reports de flux et le stationnement des variantes N1, N2 et N3 47
e. Les impacts sur le développement urbain des variantes N1, N2 et N3 48
f. L'articulation avec les modes actifs des variantes N1, N2 et N3 49
g. Les impacts sur le cadre de vie et les nuisances des variantes N1, N2 et N3 50
h. Autres propositions en rapport ou sans lien direct avec le projet 52
4.4 Les thématiques exprimées concernant les variantes Strasbourg-Centre (C1, C2 et C3) 53
a. La desserte du centre-ville de Strasbourg des variantes C1, C2 et C3 53
b. Le schéma d'exploitation global du tramway et des transports en commun des variantes C1, C2 et C3 54
c. L'insertion urbaine des variantes C1, C2 et C3 57
d. Les impacts sur le plan de circulation et les reports de flux des variantes C1, C2 et C3 59
e. L'impact sur le stationnement des variantes C1, C2 et C3 61
f. L'articulation avec les modes actifs des variantes C1, C2 et C3 62
g. Les impacts sur le cadre de vie et les nuisances des variantes C1, C2 et C3 63
h. Les impacts sur le patrimoine végétal et l'environnement des variantes C1, C2 et C3 65
4.5 Les thématiques transversales 66
a. L'évaluation des nuisances sonores et des vibrations 66
b. Coût des infrastructures et d'exploitation 68
c. Les impacts sur le foncier 70
d. La qualité de l'air 70
5 LES ENSEIGNEMENTS DE LA PREMIERE PHASE DE CONCERTATION 71
5.1 Les tracés de desserte des communes situées au nord de l'EMS 71
5.2 Les tracés de liaison dans le centre-ville de Strasbourg 72

1 INTRODUCTION

La première phase de la concertation sur le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim s'est déroulée **du 15 juin au 30 septembre 2021 inclus**. La concertation a permis de présenter le projet aux publics concernés et de recueillir leurs points de vue.

Le présent document en dresse le bilan. Il rend compte des contributions du public et de celles apportées par les différents acteurs impliqués, il apporte des réponses aux différentes questions soulevées dans le cadre de la concertation, enfin, il tire les enseignements de la concertation afin de mettre en exergue les attentes les plus importantes des participants vis-à-vis du projet.

1.1 Le projet de création d'une ligne de tramway vers le nord et les territoires desservis

Le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim se compose d'une part d'une extension du réseau de tramway vers le nord de l'agglomération. Cette extension s'inscrit dans le cadre d'une nouvelle étape de développement des transports collectifs, qui comprend notamment la mise en place progressive d'une Zone à Faibles Émissions, le déploiement d'un Réseau Express Métropolitain (trains et cars interurbains), la transformation de la route métropolitaine M35 (ex-A35) et la reconfiguration de la place de Haguenau. D'autres projets de transport en site propre sont également prévus, notamment le prolongement de la ligne F à l'Ouest jusqu'à Wolfisheim et le prolongement du BHNS G vers le quartier Danube.
D'autre part, le projet s'accompagne aussi d'une volonté de création de nouvelles liaisons tramway en centre-ville qui contournent et soulagent le nœud de l'Homme de Fer, point névralgique du réseau développé depuis 25 ans et aujourd'hui proche de la saturation.

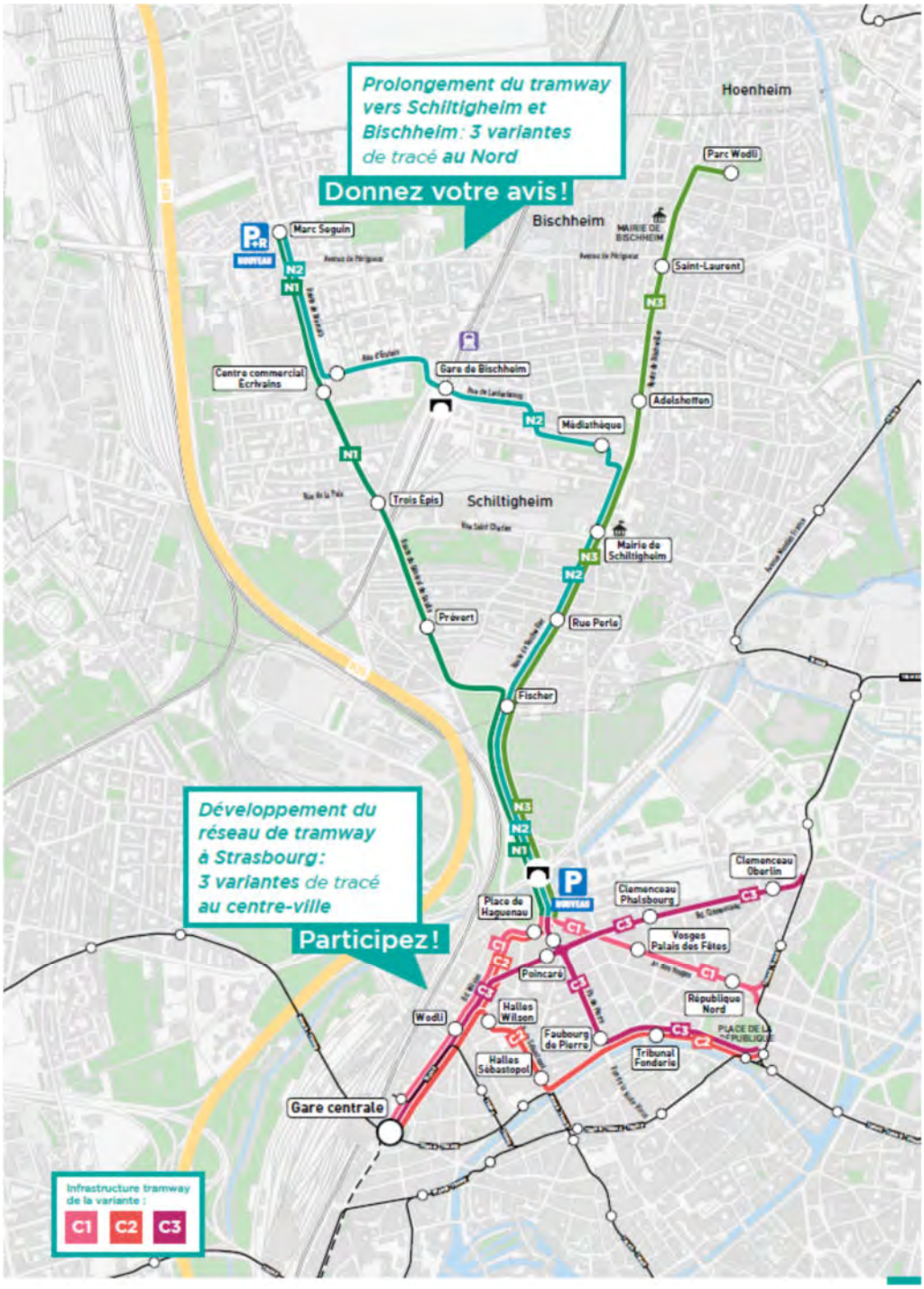
Les objectifs du projet sont multiples en termes d'amélioration à la fois des conditions de transport et du cadre de vie, tout en préservant une offre de service de qualité qui réponde aux attentes des usagers. Le développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim vise en effet à :

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

Le territoire concerné par le projet tramway s'étend sur 3 communes : Bischheim, Schiltigheim et Strasbourg. La zone centre de Strasbourg se caractérise par une concentration importante de fonctions métropolitaines, un patrimoine exceptionnel et des opportunités de requalifications. Au nord à Schiltigheim et Bischheim, le projet de tramway s'insèrerait dans un territoire urbain dense en cours de mutation et de requalification urbaine, marqué notamment par l'implantation de nouvelles

activités et le développement important de logements et d'emplois et sur d'anciennes friches industrielles.

Le projet d'extension du réseau s'articule autour de 2 secteurs - le secteur nord (Schiltigheim et Bischheim) et le secteur centre (Strasbourg). Pour chacun des deux secteurs, trois variantes de tracé ont été étudiées et ont fait l'objet d'une synthèse de leurs caractéristiques principales.



a. Variantes sur le secteur nord (communes de Schiltigheim et Bischheim)

Pour la desserte Nord de Schiltigheim jusqu'à Bischheim, trois variantes de tracé ont été proposées à la concertation pour implanter la plateforme tramway depuis la place de Haguenau à Strasbourg :

La variante N1 : Depuis la place de Haguenau, le tracé remonte vers le Nord du côté Est de la place. Une nouvelle passerelle serait nécessaire pour franchir la M350 et le canal de dérivation. Le tracé emprunterait d'abord la route de Bischwiller, où une première station serait implantée. Il tournerait ensuite vers l'Ouest pour rejoindre la route du Général de Gaulle par la nouvelle liaison du quartier Fischer. Une deuxième station pourrait être implantée au niveau du parking Prévert. Le tracé se poursuivrait sur la route du Général de Gaulle en direction du Nord, traverserait le Pont « Saint Charles » qui enjambe les voies ferrées. Au nord du pont pourrait être implantée une troisième station. Toujours sur cet axe, une quatrième station pourrait être implantée devant le centre-commercial E. Leclerc. Le tracé se poursuit sur la route de Brumath, où une cinquième station serait implantée entre la rue de Niederhausbergen et la rue Georges Burger. À cet endroit s'établirait un important pôle d'échange bus/tram, complété par la construction éventuelle d'un parking relais.

La variante N2 : Depuis la place de Haguenau, le tracé remonte vers le Nord du côté Est de la place. Une nouvelle passerelle serait nécessaire pour franchir la M350 et le canal de dérivation. Le tracé emprunterait la route de Bischwiller jusqu'à l'intersection avec la rue des Pompiers. Sur cette première partie de tracé, trois stations seraient implantées : une première au niveau de Fischer (identique N1), une seconde au niveau de la rue Perle, puis une troisième au niveau de la Mairie de Schiltigheim. Le tracé bifurquerait ensuite en direction de l'Ouest par la rue de Wissembourg, devant la nouvelle médiathèque, puis emprunterait successivement le passage du cimetière, qui accueillerait une quatrième station, la rue de Vendenheim puis la rue de Lauterbourg. Pour franchir les voies ferrées, un nouveau pont serait construit et intégrerait une cinquième station. Le tracé se poursuivrait ensuite par la rue d'Erstein, une sixième station y serait implantée, puis rejoindrait la route du Général de Gaulle et enfin la route de Brumath pour rejoindre le terminus Marc Seguin (identique N1).

La variante N3 : Depuis la place de Haguenau, le tracé remonterait vers le Nord du côté Est de la place. Une nouvelle passerelle serait nécessaire pour franchir la M350 et le canal de dérivation. Le tracé emprunterait ensuite la route de Bischwiller jusqu'au Parc Wodli (Bischheim). L'emplacement des stations serait commun à la variante N2 jusqu'à la troisième station « Mairie de Schiltigheim ». En direction du Nord, une quatrième station serait possible au niveau du quartier Adelshoffen, puis une cinquième près de l'église Saint Laurent et de la rue du Général Leclerc. Le terminus serait implanté sur le Parc Wodli.

Variante N1 :
Place de Haguenau – > Marc Seguin via route du Général de Gaulle

Variante N2 :
Place de Haguenau –> Marc Seguin via route de Bischwiller

Variante N3 :
Place de Haguenau -> Parc Wodli







Synthèse des caractéristiques des trois tracés au Nord :

	N1	N2	N3
Temps de parcours (place de Haguenau / terminus)	10 mn	15 mn	12 mn
Nombre de stations	5	7	6
Potentiel de desserte supplémentaire à 500 m des stations	22 300	31 100	23 700
Libération espaces publics (végétalisation et pistes cyclables)	20-25%	20%	15%
Impact arbres / végétalisation	Neutre	Quelques plantations	Quelques plantations
Intermodalité (bus/REM)	Fort	Fort + SNCF	Faible
Impacts stationnement sur voiries empruntées	-40% à -60%	-60% à -80%	-90%
Coût investissement	70 M€ HT	90 M€ HT	50 M€ HT

b. Variantes sur le secteur centre (commune de Strasbourg)

Trois variantes de tracé de la plateforme tramway ont été proposées à la concertation pour les liaisons Gare centrale - Institutions Européennes et Gare centrale – Universités et le desserrement du nœud Homme de Fer, depuis le boulevard Wilson et le secteur de la place de Haguenau (tronçon commun aux trois variantes) :

La variante C1 : Depuis la place de la gare où serait créée un deuxième terminus tramway en surface, le tracé emprunterait le boulevard Wilson. Une deuxième station s'établirait entre la rue Wodli et la Petite Rue des Magasins. Le tracé se poursuivrait ensuite rue de Wissembourg, puis rejoindrait la place de Haguenau où serait implantée une troisième station. Le tracé emprunterait ensuite l'avenue des

Vosges jusqu'à la rue de la Paix où la connexion serait réalisée avec les lignes existantes. 2 stations seraient envisageables au niveau du Palais des Fêtes et au niveau de la rue Louis Apfel (« République Nord »).

La variante C2 : Depuis la place de la gare où serait créée un deuxième terminus tramway en surface, le tracé emprunterait le boulevard Wilson, il bifurquerait ensuite par la rue des Halles, où s'établirait une deuxième station. Il se poursuivrait le long du boulevard Sébastopol, au sud duquel serait implantée une troisième station. Le tracé emprunterait ensuite les Quais Kléber, Finkmatt et Sturm, où pourrait s'établir une quatrième station. Il rejoindrait ensuite la place de la République, où la connexion serait réalisée avec les infrastructures tramway existantes. Pour connecter le tramway vers le Nord, le tracé, depuis la rue des Halles, se poursuivrait par la rue de Wissembourg et par la place de Haguenau où s'établirait une cinquième station (identique C1).

La variante C3 : Depuis la place de la gare où serait créée un deuxième terminus tramway en surface, le tracé emprunterait le boulevard Wilson. Une deuxième station s'établirait entre la rue Wodli et la Petite Rue des Magasins (identique C1). Le tracé se poursuivrait ensuite boulevard Poincaré puis se prolongerait boulevard Clemenceau jusqu'à l'avenue de la Paix où serait créée la connexion avec les infrastructures existantes. Deux stations desserviraient le boulevard Poincaré respectivement au niveau de la rue de Phalsbourg et au niveau de la rue Oberlin. Afin d'assurer la liaison vers l'université, un tracé complémentaire serait créé rue du Faubourg de Pierre. Une station y serait implantée au sud. Le tracé se poursuivrait ensuite par les quais Finkmatt et Sturm (identique C2). Le tramway Nord serait connecté à cette infrastructure au croisement du boulevard Poincaré et de la rue de Haguenau, où s'établirait une double station.

Variante C1 :
Gare - République
par l'avenue des Vosges



Variante C2 :
Gare - République
par les Quais



Variante C3 :
Gare - Place de Bordeaux
et Gare – République



Synthèse des caractéristiques des trois tracés au Centre :

	C1	C2	C3
Temps de parcours (Gare / Parlement)	14 mn	15 mn	13 mn
Temps de parcours (Gare / Université)	11 mn	13 mn	12 mn
Nombre de stations	5	5	7
Potentiel de desserte supplémentaire à 500 m des stations	5800	5400	5700
Libération espaces publics (végétalisation et pistes cyclables)	30-40%	20%	20-30%
Impact arbres / végétalisation	verdissement central possible	Neutre	Neutre
Intermodalité (bus/REM)	Fort	Très fort	Fort
Impacts stationnement sur voiries empruntées	-60% à -80%	-70%	-60% à -80%
Coût investissement	50 M€ HT	60 M€ HT	75 M€ HT

1.2 Le contexte règlementaire de la concertation

a. Le cadre réglementaire et institutionnel

Ce grand projet de mobilité représente un axe essentiel dans la mise en œuvre de la politique de l'Eurométropole de Strasbourg en faveur de l'environnement et de l'inclusion sociale. Relier efficacement les quartiers et communes de l'Eurométropole de Strasbourg par des transports publics fiables, performants et décarbonés constitue un impératif en termes de climat, de santé et de développement global de l'agglomération.
Inscrit sur la feuille de route de l'Eurométropole de Strasbourg adoptée par le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg le 18 décembre 2020 dans la délibération E-2020-846, ce projet met la question des mobilités au cœur du projet politique.

En application des articles L 103-2 et R 103-1 du code de l'urbanisme et de l'article L 121-15-1 du code de l'environnement, l'Eurométropole de Strasbourg, maître d'ouvrage du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim a engagé une procédure de concertation permettant de définir dans sa nature et ses options essentielles, les caractéristiques du projet envisagé.
Pour cela, l'Eurométropole de Strasbourg a lancé la réalisation des études préalables relatives au projet de développement du réseau de tramway, sur le nord et le centre de l'agglomération, qui ont permis de constituer le dossier d'une première phase de concertation présentant l'opportunité et la faisabilité du projet.
Le projet de tramway ainsi que les modalités de la concertation ont été présentés aux élus du territoire et collectivités concernées, puis ont été approuvés par la délibération N°E-2021 - 494 au Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du 7 mai 2021. Le projet, intitulé « Projet de tramway vers le Nord » dans cette délibération du 7 mai 2021, a été renommé « Projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim » depuis le 15 juin 2021, afin de mieux représenter l'ensemble de ses objectifs et enjeux.

L'Eurométropole de Strasbourg a organisé une concertation qui s'est déroulée du 15 juin au 30 septembre 2021.

b. Les objectifs de la concertation

Moment privilégié d'information et de dialogue entre le porteur du projet et le public, la concertation a été pilotée par l'Eurométropole de Strasbourg, maître d'ouvrage du projet, et avait pour objectifs :

- d'informer le public en décrivant les principales caractéristiques et objectifs du projet, et recueillir l'avis des habitants, usagers ;
- de présenter les différentes variantes de tracés possibles et recueillir les observations du public sur celles-ci ;
- de présenter les solutions d'aménagement envisageables le long des différents tracés ;
- de répondre aux interrogations du public et recueillir ses observations sur les sujets liés aux conditions d'insertion et d'aménagement ;
- d'enrichir le projet en intégrant au mieux les besoins et les attentes des parties prenantes du projet pour construire une (des) solution(s) partagée(s).

Cette étape se conclue par le présent document de bilan de la concertation qui rend compte des échanges et des avis exprimés durant la phase de concertation avec le public, soumis au vote du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg pour approbation, en tant qu'annexe de la délibération du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg.

2 MISE EN ŒUVRE ET RESPECT DES MODALITES DE LA CONCERTATION

2.1 La période de la concertation

La concertation publique relative au projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise s'est déroulée du 15 juin 2021 au 30 septembre 2021 inclus.

La particularité du dispositif mis en place est l'organisation de deux temps forts :

À partir du 15 juin 2021, la concertation a porté principalement sur les variantes de tracé, la mobilité et la présentation des territoires traversés ;

À partir du 8 septembre 2021, des compléments ont été apportés concernant les enjeux de territoires traversés, les solutions d'aménagement envisageables et des précisions concernant la réorganisation possible de l'exploitation du réseau de tramway pour les différents tracés.

Il est précisé que durant cette période, un certain nombre de contraintes sanitaires liées à la pandémie de la COVID 19 ont amené l'Eurométropole à mettre en œuvre un dispositif en conséquence : organisation des temps d'échange dans la mesure du possible en extérieur, retransmission en visio-conférence des réunions publiques, contrainte de jauge (en juin notamment) pour les réunions publiques.

Les acteurs institutionnels du territoire concerné (Élus des territoires concernés et services compétents, direction de la participation citoyenne de l'Eurométropole et Directions de territoires) ont été rencontrés en amont du lancement de la concertation afin de définir les outils et modes de participation les plus adaptés aux habitudes et spécificités locales.

À noter qu'une « enquête mobilité » avait été menée par les services de l'Eurométropole de Strasbourg auprès du public sur le ban communal de Schiltigheim en 2019, afin notamment de recueillir les aspirations du public (schilikois ou non) concernant les différents modes de transport à l'œuvre sur le territoire de Schiltigheim. Cette enquête mobilité avait donné lieu à la publication d'un « livre blanc » sur les mobilités rendant compte publiquement de cette enquête.

2.2 Communications diffusées dans la presse locale ainsi que par voie d'affichage à proximité du projet

a. Une conférence de presse

Une conférence de presse a été organisée le 9 juin 2021. Elle a été l'occasion pour l'exécutif de l'Eurométropole de présenter à la presse le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, ainsi que les modalités de la concertation.

b. Des publications

De nombreuses publications ont été faites en juin 2021 pour présenter le projet et informer du démarrage de la concertation et des modalités de participation. Une nouvelle campagne a été déployée pour inviter les habitants à poursuivre leur participation en septembre pour le second temps de concertation et notamment :

- La publication de deux annonces presse dans le journal local « Dernières Nouvelles d'Alsace » ;
- La communication de l'organisation de la concertation sur les réseaux sociaux de l'Eurométropole de Strasbourg (Facebook). Les communes de Schiltigheim et Bischheim ont également relayé la concertation sur leurs réseaux. ;
- La publication de 9 articles dans la presse institutionnelle locale : 2 articles dans la parution « Eurométropole Magazine », 2 articles dans la parution « Strasbourg Magazine ». « Eurométropole Magazine » est publié à 263 000 exemplaires et distribué à tous les foyers des habitants des 33 communes du territoire ;
- Les communes de Schiltigheim et Bischheim ont également communiqué librement sur la concertation dans leurs magazines municipaux (5 articles) ;
- La publication d'une annonce sur les Mobiliers Urbains Pour l'Information (MUPI) digitaux.
- Une insertion presse dans le journal local « Dernières Nouvelles d'Alsace », le 2 septembre 2021 ;
- L'envoi d'un communiqué de presse le 9 septembre 2021 ;
- Une insertion presse dans le journal local « Dernières Nouvelles d'Alsace », le 15 septembre 2021.

c. Une information individuelle et spécifique pour le projet vis-à-vis des habitants

- La distribution dans les boîtes aux lettres des habitants du secteur du projet, à compter de juin 2021 de :
    - 100 000 flyers d'invitation à participer à la concertation à compter de juin, à l'ensemble des habitants des communes de Schiltigheim et Bischheim, et des quartiers strasbourgeois Gare et Tribunal-Contades et autres quartiers périphériques. Ces flyers ont également été mis à disposition dans les établissements publics et culturels des communes de Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.
- La distribution, à compter d'août 2021 de :
    - 70 000 nouveaux flyers d'invitation à participer au deuxième temps fort de la participation - organisé en septembre 2021, intégrant le calendrier des rendez-vous de la concertation (périmètre de diffusion réduit aux quartiers traversés par les différentes variantes soumises à la concertation).

d. Une campagne d'affichage

- 1000 affiches à l'ensemble des commerces et lieux d'accueil du public des communes de Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim ainsi que sur les arrêts de bus urbains situés dans le secteur de projet des lignes L6, L3, 50, 60, 10 et au niveau des terminus des lignes de tramway existantes.

2.3 Utilisation du site internet de l'Eurométropole de Strasbourg

Sur la plateforme participative de l'Eurométropole de Strasbourg, une rubrique dédiée au projet a été mis en place au début de la concertation, le 15 juin 2021, pour offrir une information complète sur le projet et les modalités de concertation. La plateforme offre également la possibilité de télécharger l'ensemble des documents disponibles pour la concertation : le dossier de concertation complet et le dossier de concertation complémentaire, et de visionner les « replays » des réunions publiques.

Durant la période de la concertation, du 15 juin au 30 septembre 2021 inclus, la rubrique dédiée au projet sur la plateforme participative a reçu près de 7707 visites et a permis aux visiteurs de déposer des contributions en ligne et de prendre connaissance des contributions déposées au fil de l'eau (en complément des média « classiques » : registres « papier », courriers et courriels sur une adresse dédiée au projet).



2.4 Les supports de présentation et d'information détaillée concernant le projet

a. Plaquette d'information présentant le projet

- Une plaquette de présentation du projet de 40 pages (document principal) imprimée à 1000 exemplaires et intitulée « Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim – Concertation publique règlementaire 15 juin au 30 septembre ». Mise à disposition du public à compter de juin 2021, celle-ci présentait :
    - La politique mobilité portée par l'Eurométropole de Strasbourg, présentant les projets de transports et de mobilité ambitionnés au cours du mandat ;
    - Une description des territoires traversés par le projet de futur tramway ;
    - Les enjeux et objectifs majeurs du projet ;
    - Les objectifs de la concertation et son périmètre ;
    - Les caractéristiques des trois variantes de tracés (N1, N2, N3) de l'infrastructure tramway vers le Nord entre la place de Haguenau et les terminus à Bischheim ;
    - Les caractéristiques des trois variantes de tracés (C1, C2, C3) de l'infrastructure tramway à Strasbourg entre la place de la Gare, la place de Bordeaux et la place de la République ;

- Les modalités pratiques de participation du public à la concertation.

- Une plaquette de présentation complémentaire du projet de 40 pages, imprimée à 1000 exemplaires et intitulée « Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim – La concertation se poursuit jusqu'au 30 septembre 2021 ». Mise à disposition du public à compter de septembre 2021, celle-ci présentait :
    - La politique mobilité portée par l'Eurométropole de Strasbourg, présentant les projets de transports et de mobilité ambitionnés au cours du mandat ;
    - Le projet de territoire dans lequel s'inscrit le projet de tramway ;
    - Des précisions concernant la réorganisation possible de l'exploitation du réseau de tramway ;
    - Les aménagements envisageables pour les différentes variantes de tracé au Nord (N1, N2, N3) comme à Strasbourg Centre (C1, C2, C3), présentées à l'aide de profils d'organisation de la voirie ;
    - Les modalités pratiques de participation du public à la concertation intégrant une remise à jour du calendrier des différents rendez-vous de la participation citoyenne.

- Une remise à jour de la plaquette de présentation initiale, notamment concernant le calendrier des différents rendez-vous de la participation citoyenne, imprimée à 1000 exemplaires ;
- Ces documents ont été mis à disposition au téléchargement sur le site internet de la concertation, distribués lors des réunions publiques, lors des permanences et lors des déambulations. Ils ont également été mis à disposition du public dans les lieux recevant l'exposition du projet.

b. Expositions

- Quatre expositions publiques installées du 29 juin au 30 septembre 2021, respectivement :
    - À Strasbourg, au Centre administratif (1 parc de l'Etoile) ;
    - À Strasbourg, à la médiathèque Olympe de Gouges (3 rue Kuhn) ;
    - À la Mairie de Schiltigheim (110 route de Bischwiller) ;
    - À la Mairie de Bischheim (19 rue du Moulin).

Dans chacune de ces expositions, des panneaux de présentation du projet, présentant les mêmes types d'éléments d'informations, graphiques et descriptives que la plaquette d'information principale, ont été mis à la disposition du public.

Ces informations (plaquettes et panneaux d'exposition) ont également été diffusées sur les sites internet de la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg « participer.eurometropole-strasbourg.eu ».

Les plaquettes d'information, les flyers d'invitations, le communiqué de presse, les publications sur les réseaux sociaux et les publications dans la presse institutionnelle sont regroupés dans l'annexe « a » du présent bilan de concertation.

2.5 Le dispositif d'écoute et de dialogue avec le public

Le dispositif d'écoute et de dialogue avec le public a été organisé de la façon suivante :

a. Permanences

- Organisation de 12 permanences :
    - À Strasbourg, au Centre administratif (1 parc de l'Etoile) : le 25 juin de 15h30 à 17h30 ;
    - À Strasbourg, à la médiathèque Olympe de Gouges : le 1er juillet de 17h à 19h ;
    - À la Mairie de Schiltigheim : le 24 juin de 17h30 à 19h30 ;
    - À la Mairie de Bischheim : le 6 juillet de 16h30 à 18h30 et le 14 septembre de 16h30 à 18h30 ;
    - À Strasbourg, au marché Place Broglie : le 2 juillet de 12h à 14h, le 24 septembre et le 29 septembre de 10h à 13h ;
    - À Strasbourg, au marché Place de Bordeaux : le 14 septembre de 10h à 13h ;
    - À Schiltigheim, au marché Place de la Mairie : le 9 septembre ;
    - À Schiltigheim, aux Halles du Scilt : le 17 septembre.

b. Réunions/ateliers

- Organisation de 6 ateliers de concertation :
    - Le 14 juin à 19h, à destination des commerçants de Schiltigheim et Bischheim lors de l'assemblée générale de l'UCAS ;
    - Le 7 juillet à 10h, entretien avec Monsieur Laurent Hennenfent - « URBAMO » ;
    - Le 29 juillet à 16h, entretien avec les associations « Col 'Chick » et « PEPS 21 » ;
    - Le 27 septembre à 16h, entretien avec le collectif « Montramjtiens » ;
    - Le 28 septembre à 18h, en visio-conférence, entretien avec les associations d'usagers des mobilités ;
    - Le 29 septembre à 18h, en visio-conférence, à destination des forces vives, des représentants associatifs ou d'institutions, des quartiers strasbourgeois Gare et Tribunal-Contades.

- Organisation de 4 déambulations publiques pour présenter le projet « in situ » et notamment les solutions d'aménagements envisageables pour les différents tracés :
    - Schiltigheim – secteur nord et Bischheim : le 10 septembre à 11h ;
    - Schiltigheim – secteur sud : le 11 septembre à 10h ;
    - Strasbourg – secteurs Gare, Halles, Quais : le 17 septembre à 11h ;
    - Strasbourg – secteurs place de Haguenau, rue de Wissembourg, boulevards Poincaré et Clemenceau et avenue des Vosges : le 18 septembre à 10h.

c. Réunions publiques

- Organisation de 5 réunions publiques :
    - À Schiltigheim, le 29 juin, en visio-conférence et en présentiel à 18h30 ;
    - À Strasbourg, le 30 juin, en visio-conférence à 18h30 ;
    - À Bischheim (variantes N1, N2, N3) le 8 septembre, en visio-conférence et en présentiel à 18h30 ;
    - À Schiltigheim (variantes N1, N2, N3), le 15 septembre, en visio-conférence et en présentiel à 18h30 ;

- À Strasbourg (variantes C1, C2, C3), le 22 septembre, en visio-conférence et en présentiel à 18h30.

Toutes les réunions publiques ont fait l'objet d'une retransmission en direct sur le site participer.eurometropole-strasbourg.eu, se sont accompagnées d'un système de tchat permettant de relayer les questions des participants à l'animateur. Afin d'ouvrir la participation à tous, une traduction en langue des signes française, ainsi qu'un sous-titrage instantané (vélotypie) a également été mis en place.

L'agenda des permanences a été modifié courant de l'été concernant le temps fort de septembre afin de maximiser la participation citoyenne : dans la mesure du possible, les permanences initialement prévues en intérieur ont été redéployées sur les marchés alimentaires. Ceci a occasionné la communication massive du nouveau calendrier (flyers et mise à jour de la plaquette).

- Mise à la disposition du public d'un numéro d'appel téléphonique pour toute information sur le projet (03 68 98 51 12), la permanence téléphonique étant assurée par le service Tramway & Grands Projets.

2.6 Le dispositif de recueil des observations du public

Le dispositif de recueil des observations du public a été le suivant :
- La mise à disposition de registres d'expression « papier » dans les quatre lieux d'exposition du projet, permettant aux personnes intéressées de consulter et/ou faire état de tous avis, observations et propositions relatifs au projet ;
- La possibilité de consulter et/ou faire part d'avis d'observations et de propositions relatifs au projet sur le site participer.eurometropole-strasbourg.eu ;
- La possibilité d'envoyer les avis et observation par courrier à l'adresse de l'Eurométropole,
- L'accès à une adresse de messagerie électronique ProjetTramNord@strasbourg.eu.

Les permanences, les réunions publiques et les déambulations ont également permis à la collectivité d'enregistrer un certain nombre d'attentes et de questionnements vis-à-vis du projet.

3 ANALYSE QUANTITATIVE DE LA CONCERTATION SUR LE PROJET

3.1 Préambule : les éléments constitutifs du bilan

Le bilan de la concertation a vocation à rendre compte des contributions du public. Un classement thématique a été réalisé sur la base des expressions des participants. Tous les avis émis du 15 juin au 30 septembre 2021 ont été pris en compte, à partir des contributions suivantes :

- Les prises de parole lors des cinq réunions publiques ;
- Les avis recueillis et attentes formulées lors des quatre déambulations ;
- Les avis formulés sur la plateforme participative ;
- Les avis déposés sur les registres « papier » mis à disposition dans les mairies de Schiltigheim et de Bischheim, au Centre administratif et à la Médiathèque Olympe de Gouges à Strasbourg ;
- Les avis envoyés par courriels à l'adresse suivante : ProjetTramNord@strasbourg.eu ;
- Les courriers reçus par l'Eurométropole de Strasbourg.

NB : Les permanences sont quant à elles des lieux d'échange et d'information concernant le projet. Les participants ont été réorientés vers les différents modes d'expression à leur disposition afin que leur contribution éventuelle soit formellement prise en compte.

L'Eurométropole de Strasbourg, maître d'ouvrage du projet, apporte dans le présent document, des réponses aux interrogations et remarques formulées par les participants.

Précision préalable à la prise de connaissance de la suite de ce document :

« les participants » ou « les contributeurs » désignent toutes les personnes ayant exprimé leur avis dans le cadre des temps d'échange (lors des réunions publiques, déambulations) et par écrit (courriers, registres papier, plateforme participative ou courriels).

3.2 La participation à la concertation

La participation du public a pu être évaluée à plusieurs niveaux :

– Lors des réunions publiques :

  - Par réunion, entre 45 et 135 personnes (IP uniques) se sont connectées en temps réel, pour un total de 416 personnes sur les 5 réunions publiques.

  - Par réunion, à la date de clôture de la concertation le 30 septembre, entre 790 et 4370 visionnages sur la plateforme participer.eurometropole-strasbourg.eu ont été enregistrés, pour un total de 11491 visionnages sur les 5 réunions publiques, avec un temps de visionnage moyen compris entre 3 min et 12 minutes.

  - Concernant les 4 réunions publiques ouvertes en présentiel, il est estimé un total de 600 participants:
    - Le 29 juin à Schiltigheim, environ 100 participants ;
    - Le 8 septembre à Bischheim, environ 150 participants ;
    - Le 15 septembre, à Schiltigheim, environ 200 participants ;
    - Le 22 septembre, à Strasbourg, environ 150 participants.

- Entre 180 et 200 personnes sont venues échanger avec l'équipe projet lors des permanences ;
- 40 personnes ont participé aux déambulations ;
- 149 personnes (particuliers et représentants d'associations ou d'entreprises) ont réagi dans les quatre registres d'observations ;
- La page web présentant le projet « participer.eurometropole-strasbourg.eu » a été visitée 6266 fois (vues uniques) ;
- 635 contributions ont été enregistrées sur le site participer.eurometropole-strasbourg.eu ;
- 365 personnes ont réagi via la boîte mail ProjetTramNord@strasbourg.eu ;
- Les 6 publications de la page Facebook de l'Eurométropole de Strasbourg ont enregistré un total de 240 réactions (commentaires ou « like ») ;
- 12 courriers ont été reçus à l'Eurométropole de Strasbourg, faisant état d'observations relatives au projet ;
- Parmi les contributions, 18 d'entre elles ont été transmises par les associations de quartier, des collectifs ou des associations thématiques (mobilité).

Durant la période de la concertation, du 15 juin au 30 septembre 2021 inclus, la rubrique dédiée au projet sur la plateforme participative a reçu près de 7707 visites et a permis aux visiteurs de déposer des contributions en ligne et de prendre connaissance des contributions déposées au fil de l'eau sur ce média.

Le nombre de participants en réunion publique ainsi que le nombre très important d'avis reçus soulignent la forte mobilisation sur ce projet. En ce sens, la concertation a atteint les objectifs poursuivis : donner à chacun la possibilité de s'informer, de s'exprimer et d'obtenir de la part des porteurs de projet des précisions et des explications à ce stade du projet.

Au total, **1324** avis ont été reçus et traités.

Parmi les 1324 avis reçus,

- **948 avis ont été comptabilisés et analysés,**
- **376 avis ont été émis en redondance sur les différents médias proposés et ont été considérés en doublon ;**

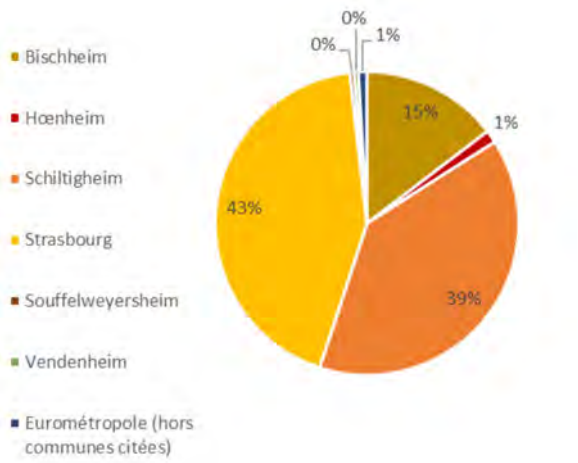
Tableau 1 : Récapitulatif des avis écrits recueillis dans le cadre de la concertation du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

Moyens d'expression concerné	Nombre total d'avis recueillis *	Nombre d'avis analysés **
Avis recueillis par courriels	417	365
Avis recueillis sur la plateforme digitale	634	317
Avis déposés sur les registres papier	146	142
Avis envoyés par courriers papier	15	12
Avis émis lors des déambulations	68	68
Avis émis lors des réunions publique	44	44
TOTAL	**1324**	**948**

*Un avis identique exprimé par un collectif, association, entreprise ou groupe de personnes sous forme de pétition est considéré comme un avis exprimé par une personne morale. L'avis est comptabilisé une seule fois.
**Un même avis exprimé par une personne unique ou représentant d'un collectif par plusieurs moyens est comptabilisé une seule fois.

a. Le profil des participants

Tableau 2 : Commune de résidence des participants



Commune	Effectifs	%
Non précisé	503	53,1
Bischheim	65	6,9
Hœnheim	6	0,6
Schiltigheim	174	18,4
Strasbourg	192	20,2
Souffelweyersheim	2	0,2
Vendenheim	2	0,2
Eurométropole	4	0,4
TOTAL	**948**	**100**

Parmi les participants qui ont renseigné leur commune de résidence, environ 40% habitent Strasbourg, 40% habitent Schiltigheim et 15% Bischheim.

Tableau 3 : Statut des participants

Statut	Effectifs	%
Habitant	434	45,8
Acteur économique	10	1
Élu	4	0,4
Représentant d'une association, d'un collectif	15	1,6
Non précisé	485	51,2
TOTAL	**948**	**100**



Les participants qui ont renseigné leur statut (réponse à la question « en qualité de ») sont majoritairement des habitants. Notons que 15 contributions émanent d'associations ou de collectifs d'habitants.

b. La synthèse des avis exprimés sur le projet

De manière générale, les participants sont favorables au projet de mobilité. Environ 15% des contributions rejettent la solution tramway pour répondre aux objectifs de développement du réseau de transport. Parmi ces contributions, les deux tiers s'opposent au projet de tramway dans sa partie Nord, et un tiers s'oppose au projet dans sa partie de centre-ville.

Tableau 4 : Avis exprimés sur le Projet

Avis	En %
Favorable*	83,5 %
Défavorable**	14,7 %
Ne se prononce pas	1,7 %

*Les avis favorables comptabilisent les avis favorables émis par les participants sur le projet de manière globale ainsi que sur les variantes présentées.

** Les avis défavorables comptabilisent les avis défavorables émis par les participants sur le projet de manière globale ainsi que sur les variantes présentées.

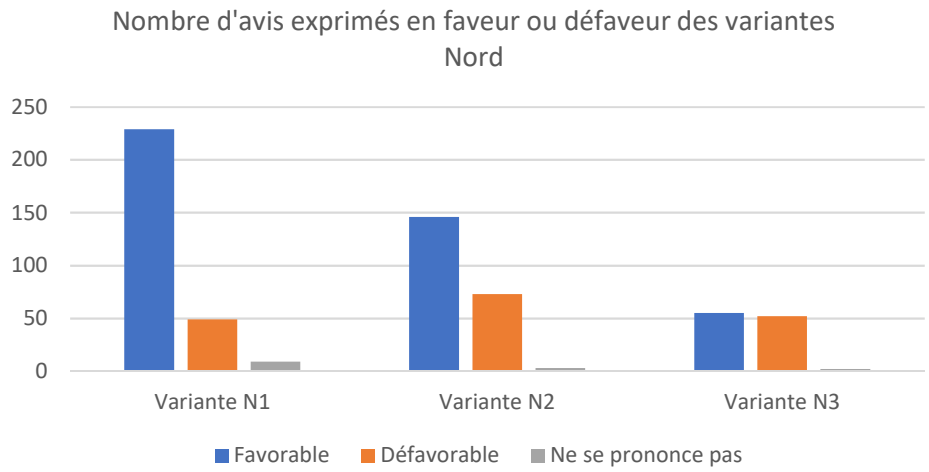
c. La synthèse des avis exprimés par variante

Pour les variantes au Nord (N1, N2 et N3)

Tableau 5 : Avis des participants sur les variantes N1, N2 et N3

Avis exprimés en effectifs *	Favorable	Défavorable	Ne se prononce pas
Variante N1	229	49	9
Variante N2	146	73	3
Variante N3	55	52	2

*Un participant peut avoir émis un ou plusieurs avis favorables ou défavorables à une variante.



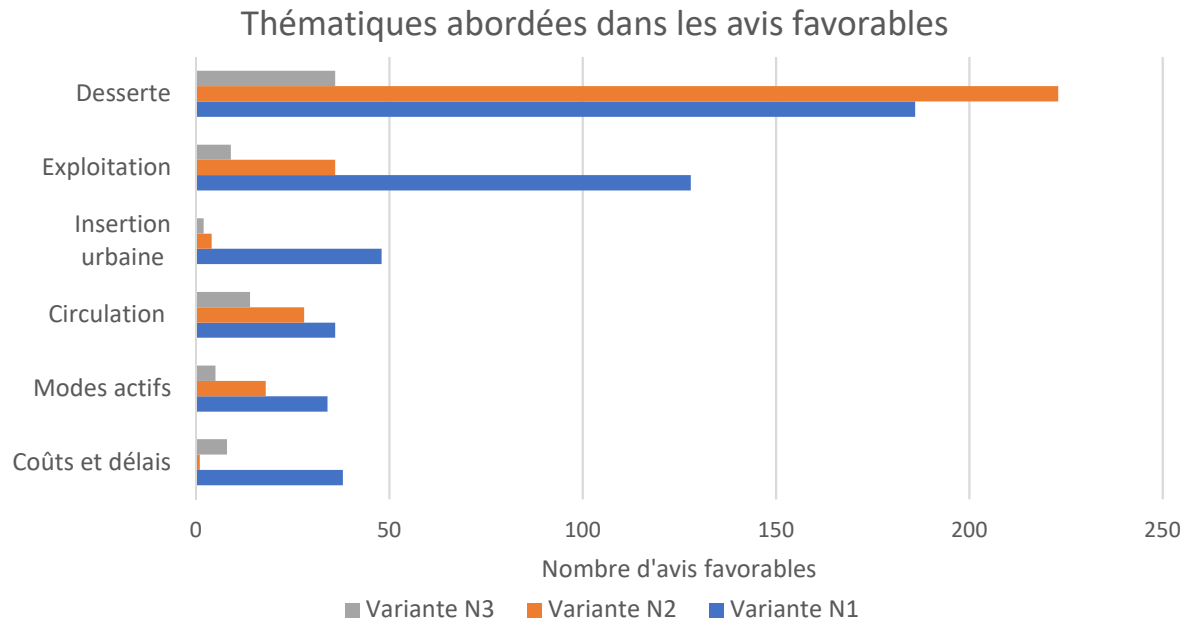
On peut noter une forte émergence des avis concernant la variante N1 devant les avis exprimés concernant les variantes N2 et N3. Quantitativement, les avis sont majoritaires en faveur de la variante N1, en valeur absolue (+229) ou différentielle (229 - 49 = + 180). On peut également noter un net retrait concernant les avis en faveur de la variante N2, en valeur absolue (+149) et différentielle (146 – 73 = + 73) et un manque d'intérêt pour la variante N3, avec une certaine difficulté à définir une expression favorable ou défavorable pour cette variante compte-tenu de la valeur différentielle des avis exprimés (55 – 52 = + 2).

Pour chacune des variantes N1, N2, N3, le pourcentage des expressions émettant un avis, sans se prononcer en sa faveur ou défaveur, est inférieur à 3,2 % indiquant une forte appétence du public à exprimer un avis tranché.

Le tableau ci-dessous recense les **thématiques** abordées par les **contributeurs ayant exprimé un avis favorable** à l'une ou plusieurs des variantes présentées pour le secteur Nord.

Thème	Variante N1	Variante N2	Variante N3
Desserte	186	223	36
Exploitation	128	36	9
Insertion urbaine	48	4	2
Conditions de circulation	36	28	14
Cadre de vie	24	10	5
Modes actifs	34	18	5
Environnement	5	0	0
Coûts et délais	38	1	8
Développement urbain	36	2	0

La « desserte » traite principalement des secteurs et points d'intérêts desservis, du liaisonnement, de la densité de population, des opportunités futures. L'« exploitation » traite de la qualité du service Tramway, de l'articulation du réseau de bus avec le tramway, de l'intermodalité avec les autres modes de transport (train, P+R notamment). L' «insertion urbaine » concerne les questions de partage de l'espace public, les largeurs d'emprise, les risques d'expropriation et la facilité de mise en œuvre.

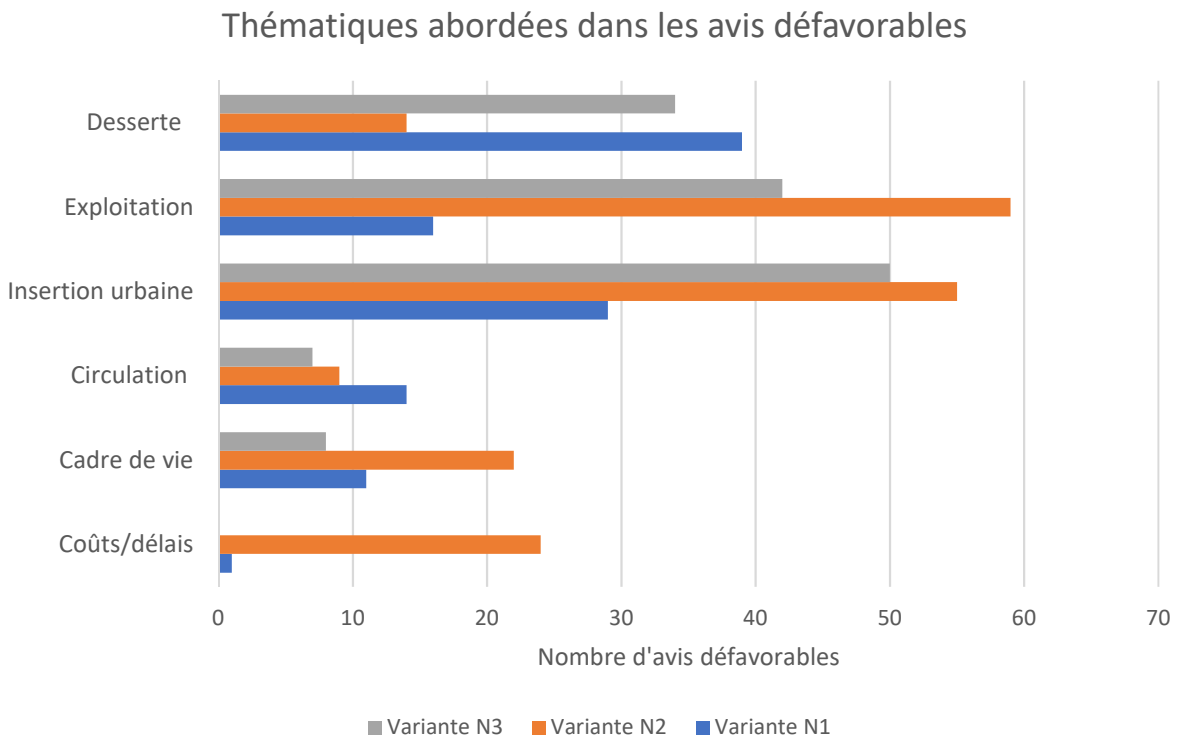


La variante N1 est soutenue en premier lieu pour sa desserte de Schiltigheim ouest et son tracé direct et plus rapide pour les usagers (thème exploitation). La variante N2 est retenue avant tout pour sa desserte fine de la commune Schiltigheim, d'est en ouest en reliant le centre-ville au quartier des Écrivains et équipements structurants.

Sur les autres thématiques, la variante N1 est aussi plus favorablement perçue pour son insertion sur la route du Général de Gaulle qui limiterait les acquisitions foncières nécessaires (thème insertion urbaine) et semble plus adaptée pour accueillir un trafic supplémentaire par rapport aux véhicules particuliers (thème circulation) et des aménagements cyclables de qualité (thème modes actifs). Les coûts d'investissement et les délais de mise en service réduits par rapport à la variante N2 sont également des critères en faveur de la variante N1. Ces éléments d'analyse des avis exprimés sont détaillés au chapitre 4.3.

Le tableau ci-dessous recense les thématiques abordées par les **contributeurs ayant exprimé un avis défavorable** à l'une ou plusieurs des variantes présentées pour le secteur Nord.

Thème	Variante N1	Variante N2	Variante N3
Desserte	39	14	34
Exploitation	16	59	42
Insertion urbaine	29	55	50
Conditions de circulation	14	9	7
Stationnement	7	7	0
Cadre de vie	11	22	8
Modes actifs	3	0	0
Environnement	1	7	0
Coûts et délais	1	24	0



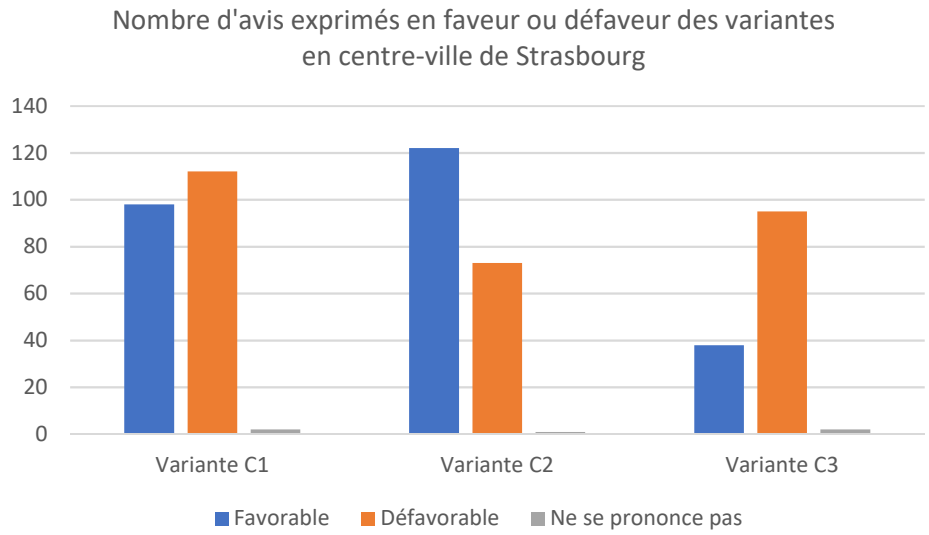
Les thématiques d'exploitation (moins de site propre et un trajet moins direct) et d'insertion urbaine trop contrainte ont été le plus souvent reprises dans les avis défavorables sur les variantes N2 et N3. La desserte des variantes N1 et N3 ont aussi été perçues davantage négativement car profitant à moins de personnes que la variante N2 et ne facilitant pas les liaisons Est-Ouest. Ces éléments d'analyse des avis exprimés sont détaillés au chapitre 4.3.

Pour les variantes au centre (C1, C2 et C3)

Tableau 5 : Avis des participants sur les variantes C1, C2 et C3

Avis exprimés en effectifs *	Favorable	Défavorable	Ne se prononce pas
Variante C1	98	112	2
Variante C2	122	73	1
Variante C3	38	95	2

*Un participant peut avoir émis un ou plusieurs avis favorables ou défavorables à une variante

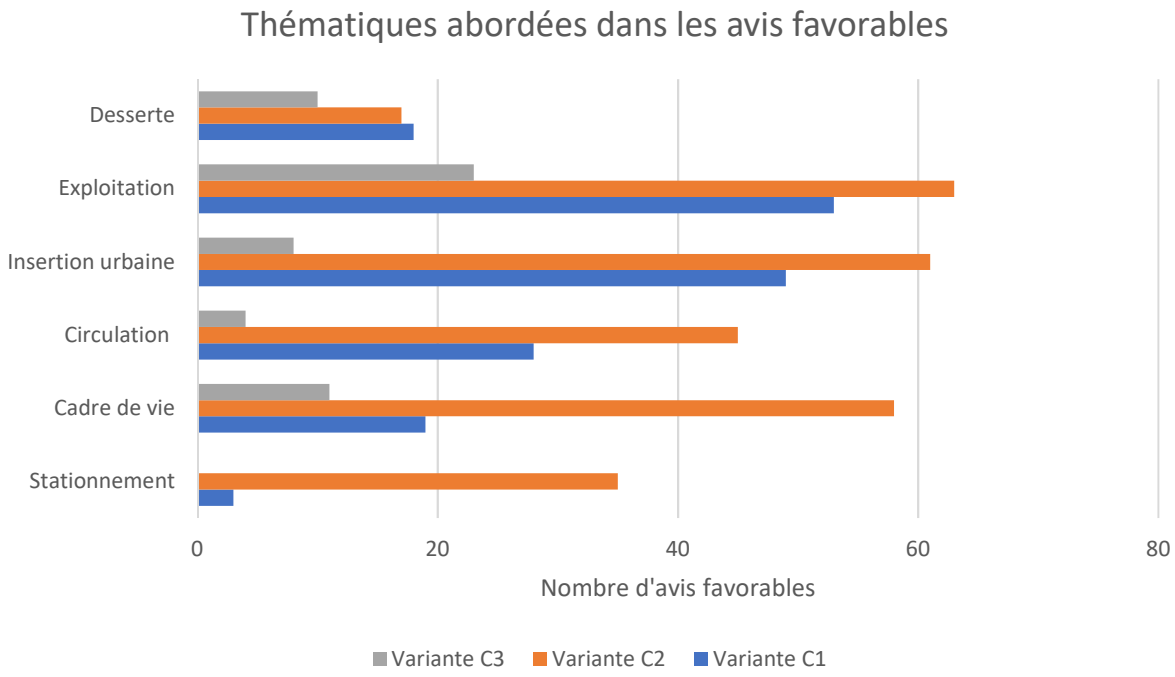


On peut noter une légère émergence des avis concernant la variante C2 devant les avis exprimés concernant les variantes C1 et C3. Quantitativement, les avis sont majoritaires en faveur de la variante C2, en valeur absolue (+122) ou différentielle (122 - 73 = + 49). On peut également noter un faible retrait concernant les avis en faveur de la variante C1 qui sont légèrement défavorables en valeur différentielle (98 – 112 = -14) et un rejet pour la variante C3, pour laquelle les expressions défavorables sont nettement prééminentes en valeur différentielle (38 – 95 = - 57).

Pour chacune des variantes C1, C2, C3, le pourcentage des expressions émettant un avis, sans se prononcer en sa faveur ou défaveur, est inférieur à 1,5 % indiquant, comme pour les variantes C1, C2 et C3, une forte appétence du public à exprimer un avis tranché.

Le tableau ci-dessous recense les thématiques abordées par les **contributeurs ayant exprimé un avis favorable** à l'une ou plusieurs des variantes présentées pour le secteur centre.

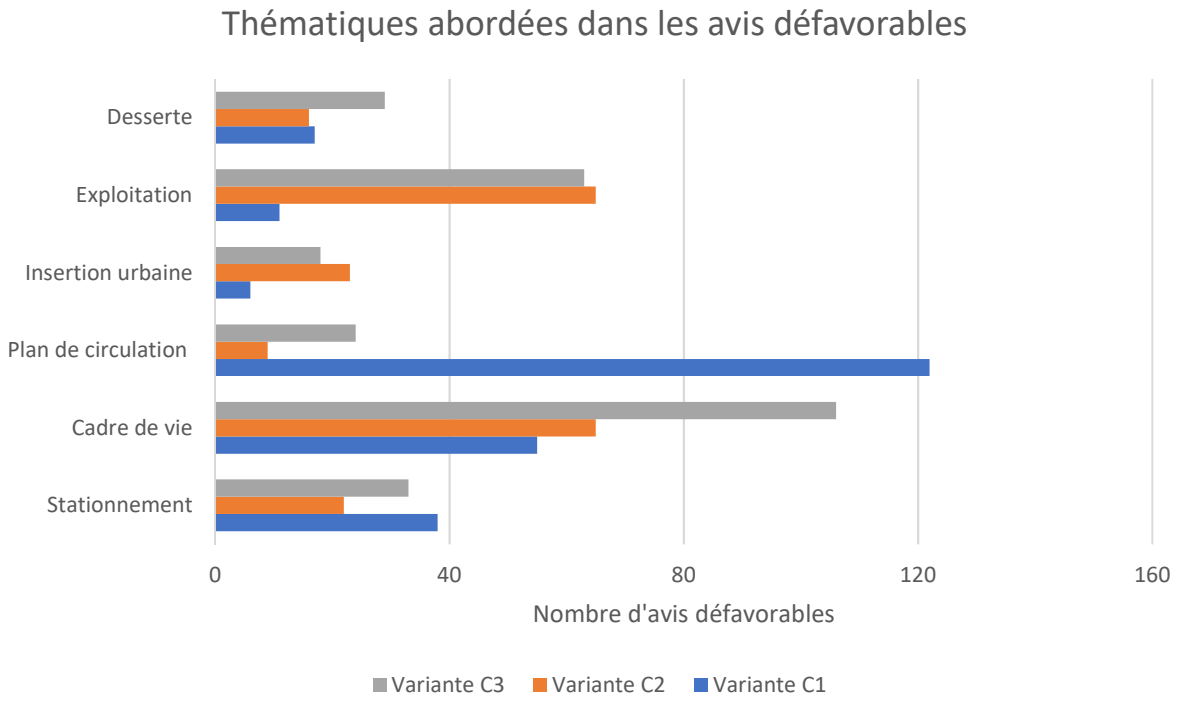
Thème	Variante C1	Variante C2	Variante C3
Desserte	18	17	10
Exploitation	53	63	23
Insertion urbaine	49	61	8
Conditions de circulation	28	45	4
Stationnement	3	35	0
Cadre de vie	19	58	11
Modes actifs	14	6	0
Environnement et patrimoine végétal	11	0	0
Coûts et délais	29	0	0
Nuisances	26	4	0



La variante C2 a été soutenue pour plusieurs caractéristiques : sa réduction des impacts sur le patrimoine, les conditions de circulation et le cadre de vie au sein de la Neustadt. Son schéma d'exploitation a été décrit, à de nombreuses reprises, comme pouvant offrir la ligne la plus directe et des temps de trajets réduits. S'agissant de la variante C1, les caractéristiques suivantes ont particulièrement joué en sa faveur : le schéma d'exploitation, son itinéraire simple et direct et son insertion qui serait facilitée sur les grands boulevards. Enfin, le schéma d'exploitation qui faciliterait la liaison Gare – Wacken a été profitable à la variante C3, thème qui en enregistré une majorité d'avis positifs. Ces éléments d'analyse des avis exprimés sont détaillés au chapitre 4.4.

Le tableau ci-dessous recense les thématiques abordées par les **contributeurs ayant exprimé un avis défavorable** à l'une ou plusieurs des variantes présentées pour le secteur centre.

Thème	Variante C1	Variante C2	Variante C3
Desserte	17	16	29
Exploitation	11	64	63
Insertion urbaine	6	23	18
Conditions de circulation	122	9	24
Stationnement	38	22	33
Cadre de vie	55	65	106
Modes actifs	3	17	12
Environnement et patrimoine végétal	3	18	10
Coûts et délais	0	11	16
Nuisances	26	4	0



Parmi les avis défavorables exprimés sur la variante C1, ses impacts négatifs sur la saturation du trafic sur les grands boulevards, les reports qui seraient engendrés sur les petites rues de quartier, les nuisances associées (sonore, pollution) et la suppression du stationnement ont été fréquemment cités. S'agissant des variantes C2 et C3, la dégradation du cadre de vie et les nuisances qui seraient induites sur les axes empruntés, notamment les quais, font partie des premiers motifs d'avis défavorables, tout comme les conditions d'exploitation, jugées trop proches des lignes de tramway existantes et qui risqueraient la saturation de certaines stations. Ces éléments d'analyse des avis exprimés sont détaillés au chapitre 4.4.

Le tableau ci-dessous recense les contributions et avis des différentes associations, collectifs ou partis politiques ayant envoyé une contribution concernant les variantes de tracé au Nord et au Centre.

	Thématique	Variante N1	Variante N2	Variante N3	Variante C1	Variante C2	Variante C3
Associations d'usagers territoire EMS							
CADR67	Usagers du Vélo				X		
TC Alsace	Usagers des transports à l'échelle régionale		X			X	
ASTUS	Usagers des transports urbains de Strasbourg	X			X		
Alsace Nature	Défense de l'environnement	X			X		
APEHA	Association défense usagers PMR d'Alsace	Aucun avis tranché					
Associations ou collectifs locaux							
Montramjtiens	Collectif local	X					
Col'schick	Association locale Schilitgheim	Autre proposition de tracé N4,C4					
PEPS21	Association locale Schiltigheim		N2 modulo variante d'insertion				
Schilick Ecologie	Association locale Schiltigheim	X					
Association Quartier Vosges Neustadt	Association locale Strasbourg	X			Aucune pour le centre		
ASSER	Association locale Robertsau	Aucun avis tranché			Aucune pour le centre		
Prom'Ober	Association locale Oberhausbergen	Aucun avis tranché					
Partis politiques							
Naturellement Bischheim	Parti écologiste	X					
PCF	Parti communiste	X					

Autres contributions groupées	Objet
Pétition "Change.org" avec environ 1050 signataires, riverains du secteur Tribunal -Contades	La pétition rejette la variante C1 en faveur de la variante C2. Aucun avis n'est exprimé dans le cadre de la concertation, cette pétition n'a pas été versée formellement à la concertation
Pétition « Change.org » avec environ 60 signataires, riverains rue de Wissembourg	La pétition rejette les variantes C1 et C2 en raison de leur tracé empruntant la rue de Wissembourg. Aucun avis n'est exprimé dans le cadre de la concertation, cette pétition n'a pas été versée formellement à la concertation
Établissement ESAT de Schiltigheim (170 travailleurs handicapés et une quarantaine d'encadrants)	Une contribution exprimée par l'ESAT en faveur de la variante N1, appuyée par 95 signatures de ses travailleurs
Groupe Crédit Mutuel Alliance Fédérale WACKEN	Une contribution exprimée par le Crédit Mutuel Immobilier en faveur de la variante C3

d. Proposition de variantes alternatives de la part des citoyens ou des collectifs :

Proposition d'autres variantes pour le Nord :

N1 bis: Passage par la rue de Sélestat après le pont « Saint Charles », pour rejoindre ensuite la rue d'Erstein et la route du Général de Gaulle, avec une station « Trois épis » au début rue d'Erstein et une station « Gare de Schiltigheim/Bischheim » sur la parcelle SNCF rue d'Erstein.

But recherché : Desservir la gare de Bischheim/Schiltigheim, sans avoir recours à un nouveau pont sur les voies ferrées



> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

- La connexion avec la gare de Schiltigheim/Bischheim peut s'avérer intéressante, quoique située dans ce cas côté Ouest des voies ferrées et donc quelque peu éloignée de l'accès aux quais de la gare. Le tracé situé le long des voies concernerait un potentiel réduit d'usagers. Par ailleurs, la destination privilégiée par les usagers est le centre-ville de Strasbourg.
- L'insertion de la plateforme de tramway serait difficilement compatible avec la préservation des arbres dans la rue de Sélestat.
- Ce tracé impliquerait l'ajout de trois courbes supplémentaires, ce qui entraînerait une réduction de la vitesse commerciale et le rallongement du temps de trajet. Compte-tenu de la fermeture importante de l'angle de d'une de ces courbes, le coût de maintenance de cette proposition de tracé serait augmenté.

N1 bis2 : Passage le long des voies ferrées après le pont Saint Charles (sur les emprises SNCF), pour rejoindre ensuite la rue d'Erstein et la route Général de Gaulle, avec une station « Trois épis » au début des voies ferrées et une station « Gare de Bischheim » sur la parcelle SNCF rue d'Erstein.

But recherché : Desservir la gare de Bischheim/Schiltigheim, sans avoir recours à un nouveau pont sur les voies ferrées et en utilisant les espaces libres SNCF le long des voies ferrées.



> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

- Cette solution proche de la N1bis permet d'éviter les difficultés d'insertion sur la rue de Sélestat. Elle suscite néanmoins les mêmes commentaires exposés ci-avant pour la variante N1bis.
- En revanche, elle présenterait une difficulté majeure quant à la non-maîtrise du foncier : ces terrains, dont la SNCF est affectataire, seraient difficilement mobilisables. Il y aurait également une complexité topographique (descente au niveau des voies ferrées puis remontée rue d'Erstein).

N1 bis3: Faire passer la variante N1 par la route du Général de Gaulle dès le début

But recherché : Trajet plus directe et plus rapide, avec moins de courbes.

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

- Le tracé proposé pour la variante N1 effectuerait un crochet par la route de Bischwiller afin de positionner une station la plus proche possible des zones de population denses et afin d'accompagner l'arrivée de points d'intérêts majeurs dans la partie Sud de la route de Bischwiller, notamment le quartier Fischer (intégrant un important pôle récréatif et commercial) en rendant visible et lisible le réseau de transport structurant pour ce secteur.

N2 bis : Cette proposition est une variante de la solution N2 reposant sur les deux modifications suivantes:

- L'insertion du tramway se ferait avec beaucoup plus de sections en voie unique : rue de Lauterbourg, rue de Vendenheim, passage du cimetière, route de Bischwiller jusqu'à la station Alsia.
- Le terminus s'effectuerait sur la rue de Mundolsheim à Bischheim
- La station Écrivains est déplacée au Nord du carrefour avec la rue d'Erstein

But recherché :

- Un coût d'investissement plus faible que la variante N2 EMS, avec un moindre impact sur le foncier (terrains bâtis et non bâtis) ;
- Une reconstruction de l'offre de stationnement sur l'ensemble du parcours tram.
- Une meilleure desserte du quartier des Écrivains



> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

- La rue de Lauterbourg offre une liaison interquartiers importante qu'il conviendrait de maintenir dans les deux sens de circulation. L'insertion d'une voie unique de tramway, de deux voies de circulation automobile et d'aménagements cyclables de qualité impliquerait de lourds impacts sur les propriétés riveraines et ne permettrait plus de maintenir deux sens pour la circulation générale.
- Par ailleurs, le recours à des longueurs importantes de voie unique limiterait les possibilités d'exploitation du service tramway (fréquence des rames).
- La station Écrivains déplacée au Nord du carrefour est en effet plus centrale pour le quartier des Écrivains, mais s'éloignerait davantage de deux autres générateurs importants directement situés au sud de la rue d'Erstein : le Centre-commercial Leclerc ainsi que le quartier des Généraux.

N4 : Proposition de variante supplémentaire passant par la route de Bischwiller, la rue Saint Charles et la route du Général de Gaulle, avec un nouvel ouvrage de franchissement des voies ferrées, accolé au pont « Saint Charles » existant.

But recherché :

- Éviter les contraintes d'insertion urbaine dans la partie sud de la route du Général de Gaulle ;
- Proposer un moyen d'accès rapide au centre de la commune pour les habitants des quartiers Nord-Ouest de Schiltigheim ;
- Anticiper une éventuelle connexion intermodale entre la station tram et le train (moyennant une nouvelle halte ferroviaire aux Trois Épis) par un nouvel ouvrage de franchissement des voies ferrées, accolé au pont St. Charles existant.



> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

- Cette hypothèse de tracé empruntant la rue Saint Charles permettrait de se rapprocher de la centralité historique de Schiltigheim et de desservir la mairie, en conservant la desserte des quartiers de la partie Nord de la route du Général de Gaulle des variantes N1 et N2. Elle pourrait représenter un bon compromis pour les enjeux locaux de desserte de Schiltigheim. Néanmoins, le potentiel de desserte serait affaibli compte-tenu de la grande emprise constituée par l'usine Heineken sur le secteur de la rue Saint-Charles ;
- Elle provoquerait également une lacune d'offre de transport en commun sur la partie Sud route du Général de Gaulle, notamment dans le secteur Prévert ;
- Elle impliquerait également des acquisitions foncières importantes au niveau de l'entreprise Heineken, dont des terrains surbâtis par des immeubles de type entrepôts/hall d'exploitation. Idéalement, un réalignement complet de la rue serait à prévoir afin de garantir à la fois le passage en site propre du tramway, la création d'aménagements cycles de qualité et le maintien d'une accessibilité automobile/camions à l'entreprise Heineken ;
- Par ailleurs, cette hypothèse de tracé présenterait un « cabotage » dans le secteur de la rue Saint-Charles, impactant les temps de déplacements sur une liaison tram Nord, qui pourrait être prolongée ultérieurement vers Vendenheim, pour une capacité de desserte inférieure à celle de la variante N2 proposée à la concertation.

<u>Variante d'insertion :</u> passage en souterrain route de Brumath

<u>But recherché :</u>

- Éviter d'impacter le fonctionnement actuel en surface.

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

- L'intégration du tramway contribue à requalifier les espaces publics. Un passage en souterrain ne répondrait pas à cet objectif ;
- D'autre part, bien que la géologie du terrain puisse éventuellement faciliter la percée d'un tel souterrain, les coûts d'investissement beaucoup plus lourds, engendrés par une telle solution, ne sont pas envisagés pour ce projet ;
- Par ailleurs, le plan de circulation qui serait mis en œuvre concomitamment à la mise en service du projet devrait répondre aux besoins d'apaisements exprimés lors de la concertation et pourra

constituer, en soi, un vecteur du report modal attendu vers les transports en commun et les modes actifs.

Proposition d'autres variantes pour le Centre :

C3 bis : Le tram E venant de République se poursuivrait sur les quais pour rejoindre le tunnel de la gare et avoir comme terminus « la Rotonde » avec une station ''Faubourg de Pierre'' positionnée sur le quai Finkmatt. Le tram H emprunterait quant à lui le tracé proposé par l'EMS (place de la gare, Bd. Wilson, Poincaré et Clemenceau).

But recherché :

- Éviter un détour inutile de la ligne E vers Poincaré avant de rejoindre la gare, ce qui n'amène pas de nouvelle desserte de quartier en tant que tel (le nouvel arrêt Poincaré serait desservi par la H et la C vers Bischheim),
- Pas de travaux de voirie sur le Faubourg de Pierre aménagé récemment et éviter une cohabitation tram assez difficile avec la desserte des commerces.



> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

- Cette solution semble intéressante en proposant une nouvelle liaison rapide et non existante aujourd'hui entre les quartiers Ouest de Strasbourg et le campus de l'Esplanade ;
- Toutefois, les contraintes de sécurité d'exploitation du tunnel tram sous la gare empêchent d'y faire passer plus de 2 lignes de tramway (renforts compris). Le passage de la ligne E en plus des lignes A et D imposerait de réduire l'offre sur les lignes A/D, ce qui n'est pas envisageable ;
- Par ailleurs, l'insertion d'une plateforme tramway en travers du pont de Paris (en parallèle du quai Saint-Jean) viendrait fortement contraindre les accès actuels vers l'ellipse insulaire depuis la rue de Sébastopol.
- Enfin, la création d'un carrefour tramway au droit du pont de Paris, très proche du nœud central Homme de Fer, viendrait complexifier et perturber la fluidité des lignes de tramway, ce qui serait contraire à l'objectif initial de désaturer le cœur du réseau.

C4 : la ligne D serait dévoyée de son itinéraire actuel à partir du pont de Paris et serait dirigée tout droit vers la place de Haguenau, via les rues de Sébastopol et du Travail, pour la desserte des communes du Nord. La ligne H emprunterait quant à elle les quais Sturm, Finkmatt et Kléber puis emprunterait le tunnel pour desservir la gare.

But recherché : Accéder le plus directement possible au centre-ville de Strasbourg depuis le Nord



> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

- Cette proposition offrirait une liaison Nord-Sud qui semble très intéressante et ouvrirait une nouvelle liaison diamétrale entre les quartiers Ouest et le Wacken/Robertsau, sans impacter la place de la Gare ;
- Cependant, elle ne proposerait pas une liaison de contournement de l'hypercentre pour les liaisons Gare-Université, un objectif important du projet ;
- Par ailleurs, elle impliquerait de renforcer la ligne A pour compenser la perte d'offre entre les secteurs Cronenbourg et Etoile, ce qui renforcerait les contraintes sur le nœud de l'Homme de Fer ;
- Enfin, la création d'un carrefour tramway au droit du pont de Paris, très proche du nœud central Homme de Fer, viendrait complexifier et perturber la fluidité des lignes de tramway, ce qui serait contraire à l'objectif initial de désaturer le cœur du réseau.

C5 : Passage de la liaison Gare-Wacken-Robertsau par la rue Jacques Kablé en alternative au passage via le boulevard Clemenceau.

But recherché :

- Trajet plus direct vers les institutions européennes.
- Insertion plus respectueuse de l'environnement.
- Insertion moins impactante pour le stationnement

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

- Le tramway s'insèrerait plus facilement sur la rue Kablé en raison de l'absence de certaines contraintes (pas d'alignement d'arbre à préserver) ;
- Toutefois, cette proposition présente un potentiel de desserte moindre que celui de la variante C3 proposée à la concertation, empruntant le boulevard Clemenceau (densité d'habitat positionnée principalement sur le côté Sud) ;
- Par ailleurs, son raccordement aux infrastructures existantes des lignes B et E du tramway imposerait le déplacement vers le nord de la station « Lycée Kléber ».

4 SYNTHÈSE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION

4.1 Les objectifs généraux du projet

Compte tenu de l'absence de transport structurant sur le territoire desservi, le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim est salué par les acteurs et habitants du territoire, qui reconnaissent largement son opportunité. Ce constat est particulièrement ressorti dans les communes du Nord. Le tramway permettra de desservir un bassin de vie en développement et de consolider le réseau de transport existant du territoire.

Plusieurs contributeurs soulignent l'intérêt du projet qui vient combler un manque et rendra les transports en commun plus attractifs sur ce secteur.

« Oui au projet de tram et à la réduction des voitures »

« Bravo, le tram c'est super ! »

« 100% pour le tram ! »

« Je soutiens le développement durable et le progrès écologique. Le projet tramway est sûrement la voie de l'avenir. »

---

a. Partie Nord

Les contributions **<u>en faveur</u>** du projet pour sa **<u>partie Nord</u>** se sont exprimées très majoritairement pour les motifs suivants :

- *Besoin d'améliorer la qualité de l'air, réduire la pollution : enjeu de santé publique ;*
- *Besoin de réduire le trafic automobile, faire ralentir la vitesse, réorganiser la circulation ;*
- *Bischheim et Schiltigheim souffrent de fortes nuisances sonores liées au trafic automobile ;*
- *Schiltigheim et Bischheim sont des communes en manque d'investissement en matière de transport collectif. L'arrivée du tramway conduit à une meilleure équité territoriale dans l'Eurométropole, et ouvre Schiltigheim et Bischheim à la Métropole, en rendant ces communes plus accessible ;*
- *Le quartier des Écrivains est le dernier quartier prioritaire dans le cadre de la politique de la ville à ne pas être desservi par un tramway ;*
- *Les routes structurantes de Bischwiller/ de la République et Général de Gaulle/Brumath sont des voies dangereuses pour les modes actifs, l'arrivée du tramway permet de développer les modes actifs et de les protéger ;*
- *L'arrivée du tramway permet d'améliorer la cadre de vie.*

Si la très grande majorité des contributions citoyennes adhèrent aux objectifs du développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, certaines d'entre elles n'approuvent pas le projet.

Les oppositions principales au projet pour sa **partie Nord** s'expriment par le fait que, selon leurs contributeurs :

- *La place de la voiture devrait rester importante sur la route du Général de Gaulle, car le transport en commun ne répond pas aux besoins de tous les usagers. L'utilisation de la route du Général de Gaulle pour le tram impliquerait des congestions sur la route de Bischwiller ;*
- *Un apaisement des axes route de Bischwiller et route du Général de Gaulle pourrait passer uniquement par des actions sur le plan de circulation, sans faire le tramway.*

Des participants contestent le choix du mode tramway en évoquant les arguments suivants :

- *Le choix du mode est questionné : s'il est globalement accepté que la ligne L6 est actuellement surchargée, certains proposent plutôt une amélioration de son cadencement couplé à une motorisation propre ;*
- *D'autres participants indiquent qu'aujourd'hui les 2 axes (route de Bischwiller comme route du Général de Gaulle) sont correctement desservis par les lignes de bus L3 et L6. Il n'y aurait pas d'usagers potentiels supplémentaires avec une ligne de tramway. Au besoin, la fréquence et les capacités des bus pourraient être encore augmentée ;*
- *La ville de Schiltigheim est déjà desservie par la ligne B du tramway sur son côté Est et par une gare SNCF au Nord ;*
- *Le tram est une alternative plus complexe à mettre en œuvre et plus chère que le renforcement des bus ;*
- *Un autre mode plus modulable, type Tram-train constituerait une alternative ;*
- *Le sous-sol de Schiltigheim (partie Sud de la route de Bischwiller dans le secteur Fischer notamment) est fragile en raison de la présence de galeries servant à stocker la glace pour les brasseries au siècle dernier. Ceci provoque déjà aujourd'hui de multiples affaissements de terrain, mettant en danger la circulation, les réseaux enterrés, y compris les tuyaux de gaz, et le bâti sur cette portion. Un point d'attention est signalé quant au surcoût lié au renforcement du sous-sol.*

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

- Ce projet s'inscrit dans un programme ambitieux en réponse à l'urgence climatique avec la mise en place progressive d'une Zone à Faibles Émissions (ZFE), le déploiement d'un Réseau Express Métropolitain (trains et cars interurbains), la transformation de la route métropolitaine M35 (ex-A35) et la reconfiguration de la place de Haguenau ;
- Il s'inscrit en outre en cohérence avec la politique de développement des mobilités actives, qui se traduit notamment par la mise en œuvre du Plan vélo adopté par le Conseil de l'Eurométropole du 25 juin 2021 ou par le plan piéton de la ville de Strasbourg adopté par le Conseil Municipal du 3 mai 2021.
- Le train est complémentaire au tramway, la desserte du train n'est pas suffisamment fine pour répondre aux besoins des communes du Nord à forte densité et elle ne répond pas non plus aux mêmes besoins qu'un projet de tramway. Ce dernier est pensé en complémentarité du projet de REM porté par l'Eurométropole de Strasbourg et la Région Grand-Est. De plus, il s'agit d'une compétence de la Région Grand-Est qui pilote l'opérateur SNCF ;
- Selon les variantes de tracés, le projet desservirait entre 19 700 et 27 900 personnes (population, emplois, scolaires) à court terme, et entre 22 300 et 31 100 personnes à l'horizon 2025. Ce potentiel justifie largement le prolongement du réseau de tramway vers les

communes du nord de l'agglomération. L'estimation fine de la fréquentation serait réalisée sur la base des études d'avant-projet, qui seraient engagées en 2022 ;

- Les lignes de bus L3 et L6 arrivent à saturation à l'heure de pointe. Le renforcement de leur cadence pourrait passer d'un bus toutes les 5/6 mn, soit 12 bus à l'heure, à un bus toutes les 4 min, soit 15 bus à l'heure. Ceci permettrait de faire voyager 1500 personnes/heure, à raison de 100 personnes maximum par bus, mais resterait une solution non durable vis-à-vis de l'évolution démographique des secteurs traversés. Le tram permettrait quant à lui de déplacer 2700 voyageurs/heure à la fréquence de 7/8 mn, soit 8 passages par heure à raison de 340 personnes maximum par tramway ;
- Le tramway circule majoritairement en site propre et est prioritaire sur tous les autres modes, ce qui n'est pas le cas du bus aujourd'hui. Une ligne de bus BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) demande la réalisation d'une plate-forme un peu plus large que celle d'un tramway, avec une capacité de transport de voyageur moindre ;
- Selon les variantes de tracés, l'impact sur le trafic automobile des routes du Général de Gaulle/Brumath et Bischwiller/ de la République, mais aussi des rues adjacentes, ne serait pas identique. Le plan de circulation associé à la variante retenue, ainsi que les charges de trafic seraient étudiés dans le cadre de l'avant-projet en 2022 et soumis à l'avis du public en 2023 lors de l'enquête publique.

b. Partie centre

Les oppositions principales au projet pour sa partie **Centre de Strasbourg** sont exprimées par les arguments suivants :

- L'association « Vosges Neustadt » en particulier indique que le quartier est déjà bien desservi avec les stations de tramway République, Contades et Kleber, utilement complétées par celle de la place de Haguenau, et avec les lignes de bus 2, 10 et H. La désaturation du nœud de l'Homme de Fer pourrait être réalisée grâce au prolongement du BHNS G, au maintien de la ligne de BHNS H et à la réalisation d'aménagements cyclables pour soulager le trajet Gare-Université. Une crainte de dénaturation de la Neustadt est également évoquée ;
- L'ASSER craint une perte de qualité de service de transport entre la Robertsau et le centre-ville et la Robertsau et l'Université, notamment en raison de la déviation de la ligne E vers la Gare. Le simple prolongement de la ligne C vers Schiltigheim permettrait d'éviter d'importantes modification du réseau en centre-ville.

>Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

- Le besoin d'un renforcement du réseau de tramway au centre-ville de Strasbourg est avéré et métropolitain : aujourd'hui à Strasbourg il est recensé 1 million de déplacements par jour, ¼ de ces déplacements sont des déplacements Strasbourg-Strasbourg et ¼ Strasbourg-1ere couronne ; la CTS transporte environ 500 000 voyageurs par jour aujourd'hui sur le réseau Bus/Tram de l'Eurométropole. Avec le projet du REM et une estimation de 35% voyageurs supplémentaires qui arriveront alors à la gare de Strasbourg, il sera nécessaire de renforcer le

réseau pour pouvoir répondre à la demande et diffuser les usagers vers les pôles d'attractivité principaux de Strasbourg (Secteur Wacken d'une part, secteur Université d'autre part) ;

- La liaison Gare-Université représente actuellement environ 20% des voyageurs en provenance de la gare (~12 000 voy/j) et le système actuel arrive à ses limites : une rame sur la ligne C part de la gare toutes les 3 minutes le matin, afin de transporter 3000 voyageurs entre 7h et 9h qui ne s'arrêtent pas dans l'hypercentre de Strasbourg. Il convient donc de proposer une offre multimodale complète pour cette liaison très importante en intégrant les transports en commun et les modes actifs ;
- La Robertsau, grâce au projet, serait directement reliée à la gare centrale, ce qui répondrait à une demande exprimée dans un passé récent. La refonte des services de bus associée à la desserte tramway tiendrait compte des besoins de l'ensemble des quartiers ;
- Les trois variantes de tracé tramway traversent des secteurs d'intérêt patrimonial fort, protégé par l'UNESCO. Le passage du tramway offrirait une opportunité de mettre en valeur ce patrimoine.

4.2 La qualité du processus de concertation

Le dispositif d'information et de concertation recueille un avis positif de la quasi-totalité des acteurs concernés et des participants à la concertation. Il a permis aux diverses parties prenantes qui ont participé à la concertation de prendre connaissance du projet et d'exprimer leur avis sur le projet de tramway.

« Merci pour cette concertation. Merci d'avoir déterré ce projet »

« Merci pour cette concertation, j'espère qu'elle a un sens et la prise en compte sera effective »

« Les différentes options reflètent de la réflexion et du travail, ce qui mérite d'être salué. »

Quelques rares contributeurs expriment des doutes sur le processus de concertation et questionnent certains éléments du dispositif de concertation.

« Les résultats de cette concertation seront -ils pris en compte ? »

« Les rapports d'études préalablement réalisés n'étaient pas mis en ligne sur le site de l'EMS et les caractéristiques détaillées de ces 3 variantes n'étaient donc pas accessibles au public. »

« J'imagine que vous ne tiendrez pas compte de ce courriel, car le but de cette consultation n'est visiblement pas de prendre en considération l'avis des administrés, en tout cas de ceux qui travaillent et ne peuvent assister aux horaires disponibles en semaines. »

4.3 Les thématiques exprimées concernant les variantes au Nord (N1, N2 et N3)

a. La desserte de Schiltigheim, Bischheim et des communes du nord de l'Eurométropole

Selon les variantes de tracés, le potentiel de desserte du projet est de l'ordre de :

- Pour la N1 : 19 700 habitants, emplois et scolaires en 2020, et 22 300 habitants, emplois et scolaires en 2025
- Pour la N2 : 27 900 habitants, emplois et scolaires en 2020, et 31 100 habitants, emplois et scolaires en 2025
- Pour la N3 : 22 000 habitants, emplois et scolaires en 2020, et 23 700 habitants, emplois et scolaires en 2025

La variante N1, un niveau de desserte majoritairement apprécié

De nombreux contributeurs sont favorables à la variante N1 car elle offrirait un bon niveau de desserte des quartiers ouest de Schiltigheim et Bischheim. Souvent considérés comme isolés et délaissés par les transports, ces quartiers situés loin de la branche nord de la ligne de tramway B et de la gare de Hœnheim, sont densément peuplés et comprennent de nombreux équipements comme l'ESAT de Schiltigheim*, le centre nautique de Schiltigheim et la Briqueterie souvent cités par les contributeurs. La desserte du quartier des Écrivains, présenté comme densément peuplé et défavorisé, répondrait à une attente forte et contribue à son désenclavement, dans un contexte de réhabilitation. Enfin, la variante N1 est plébiscitée par les participants car elle offrirait la perspective d'une extension vers la zone commerciale Nord (Vendenheim).

Certains contributeurs regrettent cependant que la variante N1 ne desserve que la partie ouest de Schiltigheim, délaissant l'ensemble des habitants de la partie Est de Schiltigheim, Bischheim et Hœnheim des lignes de TC. Elle laisserait également sans desserte directe le centre-ville de Schiltigheim et la gare de Bischheim, ne permettant pas leur développement. Enfin, les avis exprimés soulignent que cette variante apporterait une réponse aux besoins de desserte du centre-ville de Strasbourg, et que le maintien voire la mise en place d'autres lignes de TC seraient nécessaires pour assurer les déplacements des habitants de Schiltigheim à l'intérieur de leur commune (vers la mairie ou la médiathèque par exemple).

**L'ESAT a transmis 95 contributions identiques comptées une fois*

« La variante N1 permet un accès rapide au centre-ville pour le seul QPV de l'EMS non desservi par le TRAM. Cette variante facilite aussi l'accès à la piscine de Schiltigheim ainsi qu'à la salle des fêtes. »

« À Schiltigheim, nous souffrons de dessertes insuffisantes sur l'axe Est/Ouest. Le centre-ville et l'Est sont insuffisamment reliés aux équipements structurants que sont la Briqueterie, la piscine, la future École des Arts. Les habitants de l'Ouest sont mal reliés au centre-ville, à la Mairie, à la future médiathèque, au Brassin. Le tracé N1 ne répond pas à ces besoins. »

La variante N2, un niveau de desserte qui divise (car appréciée des schilikois, mais pénalisant le reste du nord de l'EMS)

La variante N2 obtient un large consensus pour son excellent niveau de desserte, qui permettrait de lier les parties Est et Ouest de Schiltigheim autour d'une ligne structurante. Elle permettrait ainsi à la fois de desservir la route du Général de Gaulle et le quartier des Écrivains à l'Ouest, mais aussi l'Est avec la route de Bischwiller, le centre-ville de Schiltigheim et la gare de Bischheim, répondant ainsi très bien aux besoins des habitants de Schiltigheim et transformant la gare en un vrai pôle multimodal. Les possibilités d'extension vers la zone commerciale au nord seraient également conservées avec cette variante.

À contrario, des avis dénoncent la desserte de la variante N2 qui effectuerait du « cabotage ». En effet, l'accès au centre-ville de Strasbourg deviendrait plus compliqué, notamment pour les habitants du nord de l'EMS, souhaitant se garer à un P+R pour se rendre en tramway au centre-ville de Strasbourg, cette desserte semble beaucoup moins adaptée vis-à-vis des lignes de désir considérées comme davantage en lien avec le centre-ville de Strasbourg. La desserte de la gare de Bischheim sur le tracé ne justifierait pas ce détour. Quelques avis regrettent également la moins bonne desserte de l'ouest de Schiltigheim et du quartier des Écrivains. Enfin, des réserves sont émises sur la desserte des commerces : la desserte du centre commercial E. Leclerc et du centre-ville simultanément pourrait avoir une influence néfaste sur les petits commerces.

« [La variante N2] pour valoriser la commune, desservir la plupart des points d'intérêt et être utile à un maximum d'habitants »

« Imaginons : j'habite une commune du nord du Bas-Rhin, non desservie par le train et je travaille à Strasbourg. Chic ils vont y mettre un tram et un parking-relais où je pourrai laisser ma voiture. Je gagne du temps et de la tranquillité. Mais quoi ? Ils veulent faire slalomer le tram dans des petites rues jusqu'à la rte de Bischwiller ? Je veux aller à Strasbourg, pas à la Mairie de Schiltigheim ! »

La variante N3, un niveau de desserte très local

Les participants habitant à proximité du tracé de la variante N3 y sont très favorables notamment pour son niveau de desserte. Non seulement la variante N3 permettrait de relier rapidement les centres-villes de Strasbourg et de Schiltigheim, mais en plus elle desservirait une zone densément peuplée et toucherait d'autres communes non entièrement desservies par le tramway, telle la commune de Hœnheim.

À contrario, elle délaisserait totalement l'ouest de Schiltigheim et le quartier des Écrivains. Ceux qui ne sont pas favorables à la variante N3 déplorent qu'aucune liaison est-ouest ne serait créée, que la gare de Schiltigheim/Bischheim resterait isolée et qu'aucun prolongement ne serait envisagé.
Enfin, des craintes ont été exprimées au sujet de l'impact néfaste sur les petits commerces, l'accès serait rendu difficile pour les clients comme pour les livraisons.

« Les habitants de la route de Bischwiller, densément peuplée, ont le droit à la mobilité par le tram comme dans les autres quartiers. »

« La variante N3 n'est pas prolongeable et acte de la ghettoïsation du quartier défavorisé des Écrivains (non-desservi) au profit des seuls habitants de Bischheim. »

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

Les trois variantes de tracé proposées sont très contrastées en termes de desserte.

Le tracé N2 a été construit pour desservir le maximum de population possible en touchant tous les secteurs denses d'habitat et d'emplois de Schiltigheim et Bischheim. Il serait intéressant pour des déplacements internes à la ville de Schiltigheim, organisée d'Est en Ouest ;

Le tracé N1 desservirait moins de population que la N2 mais offrirait une solution très intéressante de rabattement vers Strasbourg pour le quartier QPV des Écrivains. Sa proximité au réseau autoroutier et l'attractivité de son temps de parcours serait aussi attractive pour des usagers en provenance de communes situées plus au Nord. Il aurait donc une fonction davantage métropolitaine ;

Le tracé N3 permettrait de desservir les deux centralités historiques de Schiltigheim et de Bischheim. Ce tracé serait le plus proche de la ligne B du tramway déjà existante, et aurait donc une chalandise nouvelle moins équitable sur le territoire.

b. Le schéma d'exploitation global du tramway et des transports en commun et l'intermodalité des variantes N1, N2 et N3

La variante N1, l'itinéraire le plus logique et performant

Le tracé très direct entre le terminus et le centre de Strasbourg apporte à la variante N1 un très grand nombre d'avis favorables : il profite non seulement aux habitants des routes du Général de Gaulle et de Brumath, mais aussi aux habitants du nord de l'EMS qui utiliseraient soit un P+R, soit des lignes de

bus en rabattement sur le terminus du tramway. L'itinéraire est considéré comme le plus rapide, le plus efficace, le plus lisible, comportant peu de virages et le plus de site propre. Il représenterait un gain de temps pour les usagers de Schiltigheim/Bischheim et les communes du Nord dans le cas d'une future extension. Les participants y voient une alternative en site propre fiable au bus L6 actuellement totalement saturé et soumis aux contraintes de circulation. Par ailleurs, cette variante s'intègre plus harmonieusement dans le réseau actuel : il est situé plus loin de la ligne B du tramway que les autres variantes, et n'empêche pas pour autant un bon déplacement interne à Schiltigheim.

Une grande partie des avis exprimés contre la variante N1, dont le collectif « PEPS 21 », justifient leur position par le manque d'intermodalité entre cette variante du projet de tramway et le train : manque de desserte de la gare de Schiltigheim/Bischheim.

Une partie des avis exprimés pour la variante N1 par comparaison à N2 ne voient pas l'intérêt d'une desserte par le tramway de la gare de Schiltigheim/Bischheim : cette liaison pourrait s'effectuer à pied, à vélo ou par un renforcement des bus urbains de rocade. C'est notamment le cas de l'association ASTUS, et des collectifs « Montramjtiens » et « Alsace Nature ».

Plusieurs participants s'interrogent sur le devenir de la ligne de bus L3 dans le cas de la variante N1 pour l'adapter à la demande croissante d'usagers.

« Je vote pour la N1 qui devient un axe structurant de ces quartiers à ce jour délaissés. Cet itinéraire vise également l'efficacité de l'itinéraire, c'est rapide, lisible et structurant. »

« Le tram va couter très cher alors qu'on pourrait augmenter le cadencement des bus articulés et remplacer les bus existants par des bus électriques. »

La variante N2, un bon « compromis »

À l'inverse de la variante N1, la variante N2 propose un tracé moins direct et moins rapide vers le centre-ville. Toutefois, cette solution donne lieu à de nombreux avis positifs, car elle offrirait un compromis par défaut, plus complet et dans l'intérêt du plus grand nombre de schilikois. Cette variante est perçue comme une alternative à la ligne de bus L3, également saturée. De plus, le temps de parcours de cette ligne vers le centre de Strasbourg resterait meilleur que celui offert par les solutions actuelles en bus ou en voiture. Enfin, elle favoriserait les trajets schilikois transversaux.

Une grande partie des avis exprimés en faveur de la variante N2 justifient leur position par le fait qu'elle contribuerait positivement à désenclaver la gare de Schiltigheim/Bischheim, à renforcer l'intermodalité tram/train et à en faire un véritable Pôle d'Échange Multimodal.

À contrario, cette variante semble moins attractive pour les habitants de l'ouest de Schiltigheim et du nord de l'EMS utilisateurs d'un P+R ou en rabattement depuis des lignes de bus, souhaitant se rendre à Strasbourg, car elle desservirait principalement les intérêts des schilikois. Les participants ayant émis un avis défavorable pour cette variante la décrivent comme moins rapide, moins confortable, moins lisible, moins fiable, moins performante. Ce phénomène est amplifié dans la mesure où une partie de l'itinéraire serait prévu en voie mixte avec les voitures. Le collectif « Montramjtiens » y voit un trajet plus long et avec plus de virages, ralenti par les courbes (7 changements de direction à 90°). Ceci

conduirait également à un surcoût de maintenance, les rails courbes des voies ferrées tramway devant être remplacés sur un rythme de 7 à 15 ans, en fonction de leur rayon de courbure.
ASTUS déplore également le risque de suppression ou de restructuration non favorable aux usagers de la ligne de bus N°50.

La proximité de la ligne B du tramway réduit également l'attractivité de cette variante, que certains jugent confusante. En effet, la desserte nord-sud permettrait l'accès à Strasbourg, et la desserte Est-Ouest permettrait les déplacements des schilikois dans leur commune.

« Je pense que le scénario le plus pragmatique est la N2, c'est un bon tracé "hybride" entre la N1 et la N3 qui permet la desserte des deux zones de Schiltigheim. »

« Éviter les ralentissements, le bruit et le coût de la maintenance dans la version V2 avec tous ses virages. »

La variante N3 considérée comme un doublon du tramway B

Bien que pour certains citoyens la route de Bischwiller soit bien desservie par la ligne de bus L3, pour une autre partie des citoyens - en faveur de la variante N3 - celle-ci peut apparaître comme une alternative intéressante à la ligne de bus L3 surchargée, complétant avantageusement la ligne B du tramway existante vers Hœnheim-gare. Cependant, la majorité des avis exprimés au sujet de cette variante est défavorable : la ligne B du tramway, passant à proximité, est accessible à pied. Cette variante est donc jugée moins intéressante.

Une grande partie des avis exprimés contre la variante N3 justifient également cette position par le fait qu'elle ne permettrait pas d'extension future vers le Nord et présenterait ainsi un handicap dans une vision à plus long terme. Par ailleurs il est aussi exprimé le fait que le terminus au Parc Wodli de Bischheim ne comporterait aucune correspondance avec d'autres moyens de transport en commun.

« La N3 est trop proche du tram B - l'ouest de Schiltigheim serait encore une fois oublié. »

« La L3 et L6 sont deux lignes actuellement saturées. »

Des propositions concernant l'intermodalité et la restructuration des transports urbains :

- Les associations et collectifs ASTUS, TC ALSACE, APEHA, Montramjtiens et d'autres contributions citoyennes soutiennent une extension de la ligne G du BHNS en correspondance avec le futur terminus nord via la rue Georges Burger depuis l'Espace Européen de l'Entreprise, dans le cas des variantes N1 et N2 (une opportunité de faire de l'intermodalité avec le parking-relais existant de l'espace Européen) ;
- ASTUS souhaiterait une amélioration de la signalétique en amont depuis la M35 sur les P+R existants, afin d'améliorer leur visibilité et leur attractivité ;

- Dans le cadre de la variante N2, TC ALSACE proposerait de détourner la ligne de bus L3 vers le quartier du Wacken, pour offrir un meilleur maillage dans Schiltigheim. Un autre participant propose de dévier la ligne L3 par la rue de la Patrie ;
- ASTUS suggère que la ligne de bus 60, qui est actuellement en doublon entre la rue de la Gare et le quartier des Écrivains, pourrait être améliorée en revoyant son parcours pour desservir davantage de points d'intérêt et en utilisant un matériel roulant plus petit ;
- Dans le cas de la variante N1, ASTUS, Montramjtiens et TC Alsace suggèrent une amélioration des cheminements piétonniers depuis les stations de tramway vers la gare de Schiltigheim/Bischheim. La réalisation d'un tunnel piétons/cycles pour mieux relier les parties Est et Ouest des voies ferrées et donner accès à la gare est suggérée ;
- Le Parti Communiste Français (PCF) demande le renforcement de la ligne de bus 50, pour qu'elle devienne une ligne à haut niveau de service à l'instar du L3/L6, de manière urgente pour améliorer les liaisons Est-Ouest Schiltigheim/Bischheim.

Remarques concernant l'évolutivité :

- À l'horizon 2030, ASTUS et Col'schick et TC Alsace appuient la création d'une halte ferroviaire au niveau de « Trois Épis » dans le cas de la variante N1, qui favoriserait les correspondances entre le Réseau Express Métropolitain et le tramway.

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

Dans l'hypothèse où le tramway ne desservirait pas directement la gare de Schiltigheim/Bischheim, un franchissement des voies ferrées pour les modes actifs est toutefois prévu dans le cadre du NPRU. Il permettra de mieux relier les parties Est et Ouest de chaque côté des voies ferrées et de désenclaver le quartier de Écrivains.

Dans le cas de la variante N1, la ligne de bus L3 pourrait être renforcée en fonction de l'évolution de la demande de voyageurs, dans la limite d'une fréquence maximale de 4 minutes à l'heure de pointe.

Chaque projet d'extension du réseau de tramway implique de repenser et réorganiser le réseau bus qui l'accompagne. Cette règle s'appliquerait également à ce projet. L'ensemble des lignes de bus concernées seraient ainsi restructurées avec pour objectifs de maintenir une desserte fine des territoires tout en apportant une complémentarité avec le nouveau réseau de tramway. Ces éléments seraient étudiés en avant-projet en 2022 et soumis à l'avis du public en 2023 lors de l'enquête publique.

Concernant le prolongement possible du tramway jusqu'à Vendenheim pour les variantes N1 ou N2, aujourd'hui la densité de population à desservir au-delà du terminus Burger ne la justifierait pas nécessairement. Toutefois la préservation de cette possibilité dans le futur est d'intérêt métropolitain

c. L'insertion urbaine des variantes N1, N2 et N3 et l'emplacement des stations

La variante N1, une insertion aisée malgré quelques inquiétudes soulevées

Les routes du Général de Gaulle et de Brumath sont majoritairement considérées comme assez larges pour accueillir un tramway, ce qui permettrait - contrairement aux deux autres variantes - une plateforme tramway en voie double, cet avantage a été souvent relevé par les participants. Du fait de

cette largeur de voirie, de nombreux participants favorables à la variante N1 mettent en avant l'impact réduit sur l'aménagement urbain et les expropriations limitées.

Des inquiétudes sont également ressorties sur les capacités du pont Saint Charles traversant la voie ferrée à accueillir le tramway (structure, phase travaux).

Certains participants sont néanmoins inquiets au sujet de l'insertion du tramway considérant l'étroitesse de la route du Général de Gaulle dans sa partie Sud. L'Association « Col 'Chick » craint notamment des difficultés dans l'organisation des différentes fonctionnalités urbaines et des limites dans l'exploitation du tramway (section en voie uniques envisagée sur 300m environ).

La zone de terminus des variantes N1 et N2 :

La démolition éventuelle de logements et de jardins pour permettre la construction d'un P+R à l'endroit prévu à Bischheim sur la route de Brumath entre les rues de Niederhausbergen et Georges Burger crée de nombreuses inquiétudes et oppositions. Nombreux sont les participants qui demandent que le site d'implantation d'un P+R soit réétudié.

Plusieurs propositions alternatives de terminus ont émergé dans le cadre de la concertation :

Rue de Mundolsheim
But recherché :

- Emplacement suffisamment large évitant la démolition des maisons au niveau de la rue Burger, tout en gardant la possibilité d'une future extension de la ligne vers le Nord. Les correspondances avec les bus seraient aisées ;
- Construire une arrière-gare ;
- Accessibilité aisée pour les modes actifs.



En face de rue de Lampertheim: Emplacement situé à l'Ouest de la Route de Brumath, au sud des garages automobiles, et au nord des jardins ouvriers.
But recherché :

- Éviter la démolition de bâtiments.
- Proposer un accès au P+R direct et lisible en lien avec la M35.
- Préserver une future extension de la ligne vers le Nord



<u>Rue de la Fontaine</u>: (sur la station de lavage actuelle), au niveau d'une station de lavage.
<u>But recherché :</u>

- Éviter la démolition de bâtiments d'habitation ;
- Positionner un P+R au plus proche des échangeurs autoroutiers existants, moyennant quelques aménagements de voirie ;
- Limiter l'impact circulatoire sur le secteur de la rue Burger.

<u>Rue Anatole France-magasin de Lidl :</u>
<u>But recherché :</u>

- Éviter la démolition des maisons au niveau de la rue Burger tout en permettant l'insertion d'un terminus et la construction d'un P+R ;
- Ne pas obérer une extension future du tramway vers le Nord.

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

- Ces différentes pistes de terminus dans le cas des variantes N1 et N2 offrent des alternatives à la démolition de maisons sur l'ilot Burger. Si l'une de ces deux variantes de tracé était approfondie, les études devraient se poursuivre afin de trouver la meilleure solution d'insertion du terminus permettant à la fois de supprimer au maximum les impacts sur le bâti existant, et d'offrir des conditions de fonctionnement satisfaisantes pour le nouveau service tramway. L'Eurométropole s'attachera également à rechercher une solution permettant de ne pas obérer un prolongement ultérieur du tramway. Dans le cas des variantes N1 ou N2, l'emplacement exact de la zone de terminus déterminerait le besoin ou non d'une station tramway supplémentaire.

« La route du général de Gaulle est plus large que la route de Bischwiller et assurera ainsi une cohabitation plus apaisée avec les autres modes de déplacement »

« Non à ce projet de terminus, destructeur d'environnement humain, social, d'espaces verts et de jardins. »

Les variantes N2 et N3, une insertion urbaine très délicate

Les variantes N2 et N3 emprunteraient toutes deux des itinéraires très contraints, soulevant de nombreuses interrogations sur la possibilité d'insérer ces itinéraires dans la voirie tout en respectant l'ensemble des usagers. C'est particulièrement le cas sur la route de Bischwiller, déjà considérée comme dangereuse pour les modes actifs du fait de son étroitesse.

Si la variante N2 présente l'avantage d'emprunter la route de Brumath, plus large (sur son tracé) que la partie nord de la route de Bischwiller sur le tracé de la variante N3, les expropriations et destructions du patrimoine (Bâtiment de la Goutte de Lait et jardins privatifs rue de Lauterbourg) du fait du passage dans le centre-ville de Schiltigheim inquiètent de nombreux participants, et justifient notamment les positions des associations ASTUS et PCF en défaveur de cette variante.
L'association « Col'schick », initialement favorable à la variante N2, a finalement proposé une autre solution étant données les fortes contraintes d'insertion urbaine et les difficultés d'exploitation relevées dans la solution N2.

Enfin, l'impact du terminus de la variante N3 sur le parc Wodli donne lieu à de nombreux avis défavorables : il s'agit d'un espace paysagé, de mémoire, un lieu social pour la résidence seniors voisine, et en résumé la seule enclave verte de la route de Bischwiller, étant à cet égard très apprécié.

« La faible largeur de [la route de Bischwiller] ne permet pas d'insérer facilement un tram en voie double et en site propre. »

« [La variante N3] annonce un impact sur la pérennité du parc Wodli qui me déplaît complètement. Gardons des espaces de balade et de verdure dans Bischheim. »

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

Les variantes N2 et N3 proposées à la concertation sont des variantes dont la réalisation impliquerait différents impacts sur la circulation générale.

Concernant la variante N2, son insertion serait envisagée en voie double sur la route de Bischwiller afin de laisser possible la circulation d'une ligne de bus, en partie équivalente à la ligne L3 aujourd'hui. La circulation générale, plutôt réservée à la desserte riveraine des quartiers pourrait donc s'effectuer en site mixte intégral. Concernant la rue de Lauterbourg, celle-ci devrait conserver ses possibilités de liaison interquartiers, imposant une insertion de plateforme tramway en voie double pour permettre la circulation d'une ligne de bus notamment, ce qui impliquerait la libération des emprises « disponibles » actuellement sous forme de jardins privés.

Concernant la variante N3, son insertion peut être envisagée de la même manière sur la route de Bischwiller, ou éventuellement en voie unique dans la mesure où il ne serait plus nécessaire de maintenir une ligne de bus analogue à la ligne L3 existante. Cette dernière solution d'insertion contraignante pour l'exploitation de la ligne de tramway dégagerait plus de possibilité d'aménagement de voirie. L'implantation du terminus de cette variante impacterait fortement le parc Wodli sur une quinzaine de mètres de large et 100 mètres de profondeur environ.

d. Les impacts sur le plan de circulation, les reports de flux et le stationnement des variantes N1, N2 et N3

Chaque variante propose un apaisement de la circulation mais génère des craintes de congestion du trafic

Que ce soit la route du Général de Gaulle, de Brumath ou de Bischwiller, le constat est le même pour la majorité des contributeurs : la circulation automobile actuelle génère de nombreuses nuisances (bruit, pollution, congestion de l'insécurité pour les modes doux et baisse globalement la qualité de vie). De nombreux avis favorables au projet espèrent que l'arrivée du tramway apaise l'axe emprunté.

Certains craignent que l'augmentation de circulation engendrée dégrade au contraire la situation actuelle, les deux axes étant considérés par les participants automobilistes comme des axes de déplacement stratégiques, en particulier la route du Général de Gaulle empruntée par le scénario de la variante N1.

Par ailleurs, sans autres modifications de voirie d'accompagnement de projet, le choix de la variante N1 ou N3 reporterait le trafic sur l'axe qui n'est pas emprunté, respectivement la route de Bischwiller et la route du Général de Gaulle. Seule la solution N2 permettrait d'apporter une solution aux deux axes simultanément, avec le risque que la circulation soit alors congestionnée sur les deux axes.

Certains habitants proposent la mise en place d'une boucle routière pour la desserte de Heineken au lieu du maintien du double sens sur la route du Général de Gaulle (Collectif Montramjtiens). Certains suggèrent que les livraisons de l'entreprise Heineken s'effectuent par les voies ferrées immédiatement présentes sur le site.

La construction d'un P+R envisagée pour les variantes N1 et N2 recueille de nombreux avis favorables, car il contribuerait à réduire la circulation automobile.

Enfin, quelle que soit la variante, la suppression de places de stationnement génère des critiques. Certains habitants sont inquiets pour les places de stationnement qui seraient supprimées, dont l'offre est d'ores et déjà jugée insuffisante. Ils posent la question des compensations prévues.

« Quand le boulevard urbain remplacera l'A35, il est fondamental d'avoir un parking relais tram à l'ouest sous peine de charger encore plus la route de Brumath. »

« [La route du Général de Gaulle] a de tous temps été privilégiée par les automobilistes en transit depuis les communes du nord vers Strasbourg et inversement. L'installation nombreuse de garages et concessions automobiles le long de la route de Brumath témoigne de cette vocation automobile. Il ne faut absolument pas que, demain, on rajoute au désagrément actuel une saturation automobile supplémentaire sur la route de Bischwiller, saturation causée par le goulot d'étranglement automobile d'une installation du tram route du Général de Gaulle ! »

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

Le projet tramway s'accompagnerait d'une refonte en profondeur du plan de circulation sur les axes concernés par son insertion. Il s'agirait de veiller à la maîtrise des reports de trafic dans les quartiers. Le plan de circulation et les études environnementales du projet tram seraient étudiés au stade avant-projet et chercheraient à limiter au maximum les reports sur l'axe alternatif (route de Bischwiller pour N1 et Général de Gaulle pour N3). Cela serait intégré dans le dossier d'Enquête Publique, qui serait prévu pour le printemps 2023.

L'idée serait de reporter au maximum le trafic de transit nord/sud des deux axes aujourd'hui fortement impactés (les routes de Brumath/Général de Gaulle et Bischwiller) sur la future M35 et sur l'avenue Mendes France.

L'arrivée du tramway dans un quartier est l'occasion pour l'Eurométropole d'organiser une nouvelle répartition des espaces publics en lien avec les nouvelles pratiques de la mobilité. La suppression de places de stationnements est souvent rendue nécessaire par le projet mais elle participe également à l'objectif de réduction de la part modale de la voiture. Toutefois, lorsque cela est possible, des places de stationnement seraient maintenues, en particulier près des commerces. Par ailleurs, quelle que soit la variante retenue, il sera nécessaire de préserver un accès pour les livraisons de l'entreprise Heineken.

L'impact sur le stationnement sur les voiries empruntées a été estimé de l'ordre de 40% à 60% pour la variante N1, 60% à 80% pour la variante N2 et 90% pour la variante N3. La localisation précise du stationnement serait étudiée en avant-projet en 2022.

e. Les impacts sur le développement urbain des variantes N1, N2 et N3

La variante N1, très appréciée pour son impact dans la rénovation et le développement urbain de l'ouest de Schiltigheim

De nombreux avis sont favorables à la variante N1 du fait des perspectives de développement urbain qu'elle entrainera. C'est d'abord le quartier des Écrivains qui est décrit comme nécessitant de nouveaux équipements et aménagements pour être plus attractif et dynamique. Des projets urbains dans les quartiers Ouest justifieraient également davantage cette variante. Enfin, cette variante semble constituer une opportunité pour rénover la route du Général de Gaulle en mauvais état.

« Le tram à l'Ouest permettrait, à mon sens, d'accélérer la transformation du quartier et de créer une vraie vie de quartier côté Ouest qui n'existe pas comme au Centre-ville (boutiques, restaurants, ...). Au-delà de l'accessibilité du tram en tant que transport en commun, j'y vois un véritable enjeu pour transformer la ville comme seule une restructuration de cette ampleur le permet. »

« [la variante N1] permettra la réhabilitation de cette route actuellement affreuse et polluante »

La variante N2, vecteur de revalorisation de l'ensemble de Schiltigheim

Des avis sont favorables à la variante N2 en raison de l'étendue des aménagements nouveaux que celle-ci permettrait. L'itinéraire emprunté par la variante N2 constitue un vecteur de rénovation des deux axes à la fois, là où les variantes N1 et N3 se concentrent sur un seul axe. La variante N2 est également plébiscitée pour sa desserte des quartiers en construction de l'ouest de Schiltigheim et la valorisation du centre-ville : apaisement des circulations, développement des espaces verts et rénovation des espaces publics.

« La variante 2 répond [aux problèmes de saturation de l'est et de l'ouest]. En plus de l'objectif de transport en commun, elle a l'avantage d'être une véritable opération d'urbanisme, dans la mesure où elle réalise une "couture urbaine". »

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

La politique de l'EMS en faveur de l'environnement et de l'inclusion sociale passe par de grands projets de mobilité : il s'agit de relier efficacement les quartiers et communes de l'Eurométropole par des transports publics fiables, performants et décarbonés.

Accompagner les transformations urbaines est un des objectifs du projet tramway : il s'agit de requalifier les espaces publics pour les apaiser, donner plus de place à la nature et participer à la mise en valeur du patrimoine. Il s'agit aussi d'accompagner les projets de renouvellement urbain.

f. L'articulation avec les modes actifs des variantes N1, N2 et N3

La variante N1, considérée comme vecteur d'apaisement de la route du Général de Gaulle

Vivement critiquée pour son manque de confort et de sécurité par les usagers des modes actifs, et en particulier des cycles, beaucoup attendent un apaisement des circulations sur la route du Général de Gaulle. Quelques participants craignent que l'arrivée du tramway sur cet axe complique la circulation des modes actifs, au regard du gabarit limité de la route.

Un souhait est également exprimé de prévoir et aménager des cheminements piétons et cyclables pour accéder aux équipements sportifs de l'Ouest de Schiltigheim depuis les stations tramway dans le cadre des variantes N1 et N2.

« [Le réaménagement de la route du Général de Gaulle] permettra d'apaiser la circulation et aux piétons et cyclistes de se réapproprier l'espace. »

« Les piétons vont devoir côtoyer les vélos en dépit de leurs propres sécurité »

Les variantes N2 et N3, une réponse à l'amélioration de la route de Bischwiller

Pour ces deux variantes, c'est sur la route de Bischwiller que se concentrent les avis : nombreux sont ceux qui attendent que l'arrivée du tramway apaise cette route ressentie comme extrêmement dangereuse et désagréable à emprunter pour les modes actifs, notamment les cycles.

« [La variante N2] mettra un terme au "danger autoroutier" qu'est devenue la Route de Bischwiller. J'invite tous ceux qui ne comprendraient pas mon propos à se promener avec leurs enfants ou à faire du vélo sur cette route de Bischwiller. C'est l'horreur ! »

> Réponse EMS

Nos modes de déplacement ont une incidence directe sur notre cadre de vie, car ils organisent les rues et les espaces publics de notre quotidien (et réciproquement). Pour ces raisons, l'arrivée du tramway serait l'occasion, non seulement de modifier nos habitudes de mobilité, mais aussi, de profiter d'un nouveau cadre urbain plus apaisé et serein et qui rendrait la ville beaucoup plus agréable.

Dans le cadre de l'arrivée du tramway, l'intégration d'aménagements cyclable est considérée comme un entrant. La requalification des espaces publics permettrait d'apaiser la circulation automobile au profit des modes actifs.

L'Eurométropole prend acte du souhait de réaliser des cheminements piétons confortables vers différents équipements publics à partir des stations tramway et précise que dans le cadre du projet NPRU des Écrivains, il est prévu la création d'un mail piéton Est-Ouest permettant de relier les équipements sportifs au quartier des Écrivains (aménagement indépendant du projet tramway).

g. Les impacts sur le cadre de vie et les nuisances des variantes N1, N2 et N3

Quelques avis exprimés contre le tramway, toutes variantes confondues, trouvent que le tramway est bruyant, notamment dans les virages.

La variante N1, une perspective d'amélioration du cadre de vie Route du Général de Gaulle

La route du Général de Gaulle génère de nombreuses nuisances pour les riverains (bruit, pollution, etc. liées au trafic important d'automobiles). Les avis favorables à la variante N1 y voient un enjeu de santé publique. À l'inverse, une minorité de contributeurs craint une dégradation de sa qualité de vie à l'arrivée du tramway. Les courbes à l'intersection de la route de Bischwiller et à proximité immédiate risquent de générer de nouvelles nuisances sonores et des vibrations.

Concernant la mise en valeur paysagère, une question est posée sur la possibilité d'envisager l'engazonnement de la plateforme sur la route du Général de Gaulle.

« La route du Général de Gaulle est horriblement pollué par les voitures. Il faut absolument cesser ce flux de voitures qui nous empoisonne. Je n'ose plus sortir en bas de chez moi pour promener les enfants. »

« Le tram tournerait au quartier Fischer pour rejoindre la route du général de Gaulle, avez-vous pensé au bruit que ça va faire lorsque le tram va tourner ? »

La variante N2, une source d'inquiétude pour la qualité de vie des habitants du centre-ville de Schiltigheim

Le passage en centre-ville de la variante N2 divise quant à l'amélioration de la qualité de vie dans ce quartier. Si elle est perçue par certains comme un vecteur d'embellissement avec le développement des espaces verts et des mobilités douces, beaucoup de participants craignent l'impact des nombreuses courbes sur les riverains, en termes de nuisances sonores et vibratoires. Certains se plaignent des immeubles qui tremblent déjà au passage des poids lourds et craignent les vibrations avec l'arrivée du tramway. De plus, le cadre de vie de ce quartier est déjà décrit comme satisfaisant, notamment grâce à un niveau de circulation automobile plus faible.

« [La variante N2] pourrait s'avérer bénéfique également pour le centre-ville de Schiltigheim qu'il faut valoriser. »

« Le N2 va générer des nuisances sonores à chacun de ses 8 virages (vécu…), ce tracé est pour moi à proscrire. »

La variante N3, l'amélioration de la qualité de vie est questionnée

Sur l'axe de la route de Bischwiller, les avis des participants sur les impacts du tramway sur l'amélioration de la qualité sont plus mitigés car la circulation est un peu moins importante que sur la route du Général de Gaulle. Si certains estiment que le tramway améliorera la circulation automobile actuelle, d'autres estiment qu'au contraire la qualité de vie est déjà satisfaisante et risquerait d'être détériorée.

« Je suis pour la V3 du tram qui desservira Bischheim. La zone est très peuplée, et le tram limitera à terme la circulation automobile de toute cette zone. »

« La variante N3 a de nombreux inconvénients liés à l'étroitesse de la route de Bischwiller. […] Un inconvénient serait un bruit très important pour les riverains. »

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

Concernant les inquiétudes des participants sur les nuisances sonores, vibratoires liées au projet, des réponses sont fournies au chapitre 4.5 paragraphe a : « L'évaluation des nuisances sonores et des vibrations ».

Quant à l'engazonnement de la plate-forme du tramway, selon les solutions d'insertion qui seraient retenues (sites propres ou sites mixtes), la part d'engazonnement possible serait précisée dans le cadre des études d'avant-projet, la règle étant qu'il n'est pas possible d'engazonner les sites mixtes ou banalisées (plateformes partagées avec les véhicules ou les bus).

h. Autres propositions en rapport ou sans lien direct avec le projet

- Quelques contributions trouvent la variante N1 intéressante si elle est réalisée en même temps que la N3.
- Quelques contributions avec un souhait de prolonger le tramway vers Hœnheim ou vers le terminus de la ligne tram B.
- Une contribution trouve la variante N3 intéressante en tant que deuxième branche de la variante N2.
- Les associations Prom'Ober et APEHA ont des demandes suivantes sans lien direct avec le projet :
    - Prolongement vers l'Ouest (900m), en direction du Valparc au sud d'Oberhausbergen, de la ligne A du tramway ;
    - Réalisation de la ligne BUS EXPRESS de couronne Ouest, en site propre, entre le Sud de Wolfisheim et la Chambre des Métiers (E3), doublée d'une piste cyclable express, qui est inscrite au SCOTERS (juin 2006) ;
    - Création d'une 2ème branche d'extrémité en « fourche » du BHNS G sur la route de Hausbergen, dont le terminus serait implanté sur la route de Strasbourg au Nord de Mittelhausbergen, associé à un parking-relais.

4.4 Les thématiques exprimées concernant les variantes Strasbourg-Centre (C1, C2 et C3)

a. La desserte du centre-ville de Strasbourg des variantes C1, C2 et C3

Selon les variantes de tracés, le potentiel de desserte du projet est de l'ordre de :

- Pour la C1 : 33 450 habitants, emplois et scolaires en 2025, dont 5 800 actuellement non desservis par le tram
- Pour la C2 : 45 200 habitants, emplois et scolaires en 2025, dont 5 400 actuellement non desservis par le tram
- Pour la C3 : 53 200 habitants, emplois et scolaires en 2025, dont 5 700 actuellement non desservis par le tram

La variante C1, un tracé adapté à la desserte du centre-ville mais le choix du mode tramway est interrogé

Pour une bonne partie des participants à la concertation, la variante C1 est préférée car elle toucherait un plus grand nombre de personnes actuellement éloignées du tram. Le tracé par le boulevard Wilson et l'avenue des Vosges faciliterait l'accès aux transports en commun et permettrait de desservir à la fois des commerces, services et bâtiments publics structurants.

À l'inverse, l'autre moitié des contributeurs considère que la desserte en transport en commun est suffisante dans le centre-ville de Strasbourg. Une nouvelle liaison de tramway apparait d'autant plus superflue que les lignes de bus existantes leur semblent peu fréquentées. Les bus électriques déjà en circulation apportent satisfaction aux habitants des quartiers centraux.

« [La variante C1] concernerait un plus grand nombre d'usagers »

« La ville est déjà tellement bien desservie par le réseau bus / tram. Pourquoi avons-nous besoin encore et encore d'en rajouter ? »

La variante C2, le potentiel de desserte est questionné

Un certain nombre de contributeurs privilégient la variante C2 qui offrirait une desserte plus centrale et un potentiel de desserte important, notamment avec un arrêt au niveau du Palais de Justice. La variante C2 touche, d'après eux, un plus grand nombre d'habitants.

Plusieurs contributeurs ont également indiqué que le secteur traversé par la variante C2, notamment le Tribunal, leur semblait déjà suffisamment desservi par les transports en commun. D'autres ont pointé que la variante desservirait peu d'habitants, notamment en longeant les quais où la densité est moindre que sur les grands boulevards.

La variante C3, un niveau de desserte plus fortement écarté ou mal compris

Très peu de contributeurs sont favorables à la variante C3 du fait de son niveau de desserte.

Ceux qui sont favorables à la variante C3 sont unanimes sur deux points : elle offrirait une meilleure desserte des nouveaux quartiers et son nombre plus important de stations permettrait de desservir davantage de personnes.

À l'inverse, les participants qui ont exprimé un avis défavorable à la variante C3, considèrent le niveau de desserte actuel suffisant. En effet, les bus électriques de la ligne H et les couloirs dédiés à la circulation des bus sur le boulevard Clemenceau emprunté par la variante C3 sont suffisants, et il serait inutile de les remplacer par un tramway. Le potentiel de desserte est aussi décrit comme plutôt faible, aussi bien du côté du boulevard Clemenceau (École Militaire avec peu d'élèves, centre médical visité en voiture) que le long des quais (immeubles moins hauts et bras de l'Ill qui contraint l'accessibilité).

> *« En effet celle-ci n'est pas justifiée dans la mesure où le quartier est déjà à moins de 10 minutes à pied de plusieurs stations existantes. »*

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

Dans les éléments présentés dans le dossier de concertation, les populations desservies sont présentées de différentes manières :

- Les populations desservies au total des dessertes tramway du centre-ville.
- Les populations desservies sans double compte, c'est-à-dire les populations non desservies aujourd'hui par le tramway.

La variante C1 est celle qui desservirait le plus de population actuellement non desservie par le tramway. En effet, elle irriguerait des secteurs aujourd'hui éloignées des dessertes tramway existantes (secteur Place de Haguenau, Avenue des Vosges).

En longeant les quais du canal du Faux-Rempart sur une longue partie du tracé, la variante C2 disposerait d'un potentiel moindre que les variantes C1 et C3.

b. Le schéma d'exploitation global du tramway et des transports en commun des variantes C1, C2 et C3

Des avis très partagés sur le schéma d'exploitation associé à la variante C2

Le schéma d'exploitation associé à la variante C2 a conduit les participants à émettre un grand nombre d'avis à la fois favorables et défavorables.

L'exploitation de la variante C2 est qualifiée par plusieurs contributeurs comme proposant la ligne la plus directe et des temps de trajets réduits. Le schéma d'exploitation est décrit comme offrant les meilleures connexions au réseau global de transport en commun (tramway, bus et Réseau Express Métropolitain) et permettant de désengorger l'accès au centre de Strasbourg. Il permettrait une liaison tramway directe entre la Robertsau et la gare centrale, mais aussi de relier Schiltigheim au centre-ville.

TC ALSACE, en faveur de la variante C2, justifie cette position par le fait qu'avec ce tracé les usagers du Nord et de la Robertsau auraient tous accès au centre-ville de Strasbourg sans détour.

Le schéma d'exploitation de la variante C2 est en parallèle critiqué pour la proximité du nouveau tracé avec les autres lignes de tramway et qui ferait « double emploi ». Les lignes semblent trop proches et le centre-ville resserré au lieu de s'aérer.

La desserte des stations « République » et « Les Halles », déjà très fréquentées, est aussi remise en cause par crainte de créer de nouveaux nœuds saturés sur le réseau. Plusieurs participants estiment ainsi que cette variante viendrait densifier le réseau du centre-ville là où il est déjà saturé, notamment en augmentant le nombre de stations en centre-ville.

Certains contributeurs décrivent également un tracé plus long et sinueux, qui multiplie les courbes, ainsi qu'une exploitation dégradée par certains aménagements en voie mixte tramway / voiture.

« Au niveau de la place de la République, […] il y aurait un croisement supplémentaire, et donc un risque accru, qui devrait encore augmenter quand il y aura 30 à 40 % d'usagers supplémentaires en gare de Strasbourg. »

« […] ces parcours sont trop proches des lignes de trams déjà existantes »

Des contributions davantage favorables au schéma d'exploitation de la variante C1

Le schéma d'exploitation associé à la variante C1 est décrit comme celui permettant de soulager les stations du centre, d'éviter les nœuds tels que « République » et le centre-ville de manière générale et de générer moins de saturation. Plusieurs participants indiquent qu'il s'agirait de la variante la plus directe et rapide. Elle semble permettre un meilleur équilibre des flux et une meilleure efficacité du réseau dans son ensemble, au bénéfice du plus grand nombre d'usagers. La variante C1 faciliterait l'accès direct à la gare et répondrait au double objectif de former des liaisons directes avec les quartiers Wacken et Universités.

Certains contributeurs notent également que le schéma d'exploitation de la variante C1 permettrait d'envisager un prolongement ultérieur du réseau tramway sur l'avenue de la Forêt-Noire.

Les avis défavorables à la variante C1 mettent en avant les détours induits pour certains voyageurs suite à la restructuration. Sur la future ligne H, les habitants de la Robertsau n'accèderaient plus au centre-ville à la station République via la ligne E par exemple. Le schéma d'exploitation semble ainsi peu cohérent et moins attractif à certains.

TC ALSACE, contre la variante C1, trouve que les usagers du Nord subiraient un détour pour accéder à l'hypercentre en utilisant un tracé frôlant la Gare centrale (Via Wilson) sans la desservir. Le maillage supplémentaire représenté par ce parcours semble peu ambitieux : République et Homme de Fer resteraient des points sensibles et surchargés avec cette variante. Wilson et son boulevard deviendraient un secteur difficile avec 4 lignes majeures. Si l'Avenue des Vosges mérite une requalification, l'organisation des lignes associé à cette variante aurait un intérêt limité tant pour les riverains desservis que pour les autres quartiers reliés. Si la place de Haguenau est appelée à devenir un pôle multimodal important, faire passer l'ensemble des lignes par ce point semble être la source d'une future exploitation complexe.

« Je trouve que la variante C1 apporte des itinéraires rapides et pratiques qui permettront de mieux circuler sans retourner systématiquement à Homme de fer. »

« Il permet de desserrer le nœud république avec une station Nord. »

Des contributions davantage défavorables au schéma d'exploitation de la variante C3

Le schéma d'exploitation associé à la variante C3 compte davantage d'avis défavorables que favorables.

Comme pour la variante C2, le nouveau tracé du tramway est considéré trop proche des lignes de tramway existantes et faisant double emploi. La desserte de la station « République », déjà très fréquentée, est aussi remise en cause par crainte de créer un nouveau nœud saturé sur le réseau. Plusieurs participants estiment ainsi que cette variante viendrait densifier le réseau du centre-ville là où la desserte est déjà suffisante.

Certains contributeurs émettent aussi un avis défavorable sur l'exploitation dégradée du tramway avec des parties en site mixte tramway / voiture qui risque de pénaliser la régularité des lignes et de conduire à des temps de parcours moins attractifs et potentiellement fluctuants.

L'itinéraire est également décrit comme plus long et sinueux, multipliant les courbes et obligeant à dédoubler les lignes pour desservir d'une part le Campus Esplanade, d'autre part le Wacken. La liaison Robertsau – Centre-ville ne sera plus directe et nécessiterait une correspondance avec le tramway B.

ASSER : une conséquence potentiellement déplorable pour les habitants de la Robertsau serait le remaniement du réseau de bus (non précisé à ce jour). Ainsi les variantes C2 et C3 entraineraient une suppression des liaisons directes Robertsau-Les Halles par la ligne L6, tout autant prisée par les habitants de l'allée de Robertsau.

Certains contributeurs plébiscitent néanmoins l'accès directe et le temps de trajet minimum entre la gare et le quartier du Wacken. La variante C3 éviterait les nœuds existants du réseau tramway et offrirait un meilleur maillage, plus complémentaire des lignes existantes. Elle permettrait aussi de relier la commune de Schiltigheim à la gare et d'offrir plus de connexions à ses habitants.

ASTUS souhaite que le second terminus qui serait créé sur la place de la Gare, serve d'amorce à une future ligne de tramway traversante sur le long terme. Celle-ci serait dans un premier temps assurée par la ligne G du BHNS prolongée en direction du Pont du Danube via le parc de l'Etoile.

« Le passage via le Boulevard Clemenceau n'est à mon avis pas non plus opportun. Je ne vois pas de plus-value par rapport à la ligne de bus déjà existante. »

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg:

- Les schémas d'exploitation proposés correspondent à l'une des solutions possibles pour répondre aux objectifs de développement du réseau tramway de l'agglomération : les variations sur les temps de parcours sont fonction de la longueur de l'infrastructure, mais aussi des conditions de l'insertion : courbures, voies en mixité avec les voitures ou en zone piétonne susceptibles de ralentir le service ;
- Quelle que soit la variante retenue, l'aménagement n'obèrerait pas de possibilités d'évolution de l'exploitation en anticipant certains aménagements qui nécessiteraient de gros travaux s'ils étaient réalisés ultérieurement.

c. L'insertion urbaine des variantes C1, C2 et C3

Comparaison des variantes C1 et C2 du point de vue de l'insertion

L'insertion urbaine de la variante C2 a recueilli le plus d'avis favorables. Une majorité de contributeurs insistent sur le fait que cette variante éviterait les impacts sur la Neustadt et ne dénaturerait pas son paysage urbain. Certains considèrent que le tracé de la variante C2 est plus approprié car il serait plus à même d'accueillir les changements liés à l'insertion du tramway. Quelques contributeurs sont favorables à cette variante car elle permettrait l'embellissement du quartier avec le réaménagement de la place des Halles et de la rue Sébastopol, en utilisant notamment le grand terrain non exploité près des Halles.

La variante C2 est ainsi davantage appréciée pour son insertion urbaine, qui éviterait les grands boulevards du quartier Neustadt, que pour ses qualités propres.

Les avis défavorables à la variante C2 sont moins nombreux que les avis favorables. Les contributeurs considèrent que les voiries qui seraient empruntées, notamment les voies des quais, sont trop étroites pour accueillir le tramway ou que les contraintes, surtout techniques, sont trop nombreuses sur le tracé. Certains craignent ainsi que la plate-forme tramway se trouve à 2m des immeubles (si l'on veut garder les marronniers sur les quais), et sont inquiets aussi de l'impact que cela pourrait engendrer sur l'accès des véhicules d'urgence et des riverains aux immeubles, et la dégradation de leur cadre de vie.

Une partie des avis exprimés contre la variante C2 justifient cette position par le fait que les quais sont classés par l'UNESCO, et que l'arrivée du tramway risquerait de défigurer l'environnement des quais et de déclasser ce patrimoine d'UNESCO.

Les avis en faveur de la variante C1 sont moins significatifs que pour la variante C2 mais ils sont davantage liés à ses qualités d'insertion urbaine. En effet, parmi les avis favorables à la variante C1, plusieurs contributeurs estiment que l'avenue des Vosges serait un axe adapté pour accueillir le trafic structurant lié au tramway. La largeur des axes empruntés (avenue des Vosges, bd du Président Poincaré) permettrait aussi d'intégrer plus d'options de mobilité. Elle permettrait également la requalification de la place de Haguenau et la mise en œuvre de son rôle de pôle d'échange. De plus, cette variante apparaît comme plus facile à mettre en œuvre : moins de contraintes techniques (que par les quais) et sans contrainte de fonctionnement pour le tramway.

Enfin, une partie des avis favorables émis pour la variante C1 est aussi en opposition aux deux autres variantes proposées. Des contributeurs mettent ainsi en avant que la variante C1 permettrait un

meilleur maintien des espaces publics, protègerait le patrimoine des quais et respecterait l'architecture et les perspectives de la Neustadt par rapport aux autres variantes.

L'association Vosges Neustadt et une partie des avis exprimés contre la variante C1 justifient cette position par le fait que la Neustadt, classée par l'UNESCO, mérite d'être promue comme un joyau de Strasbourg et que l'arrivée du tramway dans ce quartier nuirait à son patrimoine.
Une partie des avis défavorables exprimés pour la variante C1 s'expliquent par son insertion au niveau du passage par la rue de Wissembourg, jugée inadaptée et trop étroite.

« La variante utiliserait un grand terrain près des Halles actuellement non exploité (embellissement du quartier) »

« Il me paraît beaucoup plus logique de retenir la variante C1, par la rue de Wissembourg puis l'avenue des Vosges. En effet, ce sont des axes beaucoup plus larges, essentiellement en ligne droite, les plus aptes à accueillir les voies du tramway. »

« [C2 et C3] ont pour objet de faire transiter le tramway par les quais et des axes secondaires qui s'avèrent trop étroits et sont agrémentés de nombreux arbres qui rendent le secteur plaisant, calme et ombragé. »

« Je considère que ces quais sont déjà très étroits. Quel dommage de vouloir les défigurer avec un tram et nuire aux riverains et Strasbourgeois. »

Une variante C3 plus fortement contestée pour son insertion urbaine

Les avis défavorables à la variante C3 sont plus nombreux que les avis favorables.

Son itinéraire via le faubourg de Pierre et les quais compliquerait l'insertion sur des axes secondaires jugée inadaptés par l'étroitesse des voies et les implications de l'aménagement du tram comme la réduction des trottoirs. La variante est qualifiée de trop contraignante pour les difficultés techniques qu'elle soulève. Plusieurs participants n'ont pas compris l'intérêt du passage par la rue du Faubourg de Pierre.

ASTUS n'est pas favorable à la variante C3 proposée, notamment au regard des possibilités de réaménagement de la rue du Faubourg-de-Pierre, où l'insertion ne permettrait pas un partage efficace des différents modes de déplacements, ce qui serait dommageable à la qualité du service (au risque de remettre en cause la régularité des lignes).

TC ALSACE et ASTUS déplorent que dans cette solution, la Place de Haguenau serait seulement tangentée, ce qui serait une occasion perdue de la requalifier en profondeur et d'en faire un nœud de correspondance fort d'entrée de ville. Cet espace stratégique ne serait pas suffisamment valorisé.

Les avis favorables pointent un tracé plus adapté au passage d'un tramway par les boulevards Clemenceau et Poincaré. Le Faubourg de Pierre, plus commerçant, est aussi pour certains un axe plus rationnel pour l'insertion du tram.

« Aménagement faubourg de Pierre difficile et décrié par à les riverains. »

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

Les emprises généreuses sur les boulevards Clemenceau, Poincaré, rue de Wissembourg, avenue des Vosges (30m : une emprise comparable à la rue de la Paix), permettraient d'accueillir le tramway ainsi que l'ensemble des modes de déplacement (aménagements cyclables, stationnement, trottoirs confortables et voies de circulation) de manière qualitative.

Le passage par la rue du Faubourg de Pierre permettrait d'assurer la liaison Gare-Université.

Les trois variantes de tracé tramway traversent des secteurs d'intérêt patrimonial fort protégé par l'UNESCO. Le passage du tramway offrirait une opportunité de mettre en valeur ce patrimoine.

- La proposition d'insertion du tramway par les quais consisterait en la création d'une zone piétonne, afin de laisser une place prépondérante à la promenade, et ainsi valoriser d'avantage le patrimoine des quais ;
- Dans le cas d'un passage du tramway par l'avenue des Vosges, la mise en valeur du patrimoine bâti serait recherchée par la diminution de la place de la voiture sur les trottoirs.

Les études d'insertion prévues dans le cadre de la phase d'avant-projet permettraient d'étudier finement les meilleures solutions d'organisation de l'espace public.

d. Les impacts sur le plan de circulation et les reports de flux des variantes C1, C2 et C3

Une variante C1 questionnée pour son impact sur les conditions de circulation des grands axes

Les impacts sur la circulation générale liés au passage du tramway sur l'avenue des Vosges interrogent beaucoup et expliquent le nombre important d'avis défavorables à la variante C1.
De nombreux contributeurs ont exprimé leur crainte de voir les embouteillages s'aggraver dans le centre-ville à cause des ralentissements et itinéraires rallongés. Pour beaucoup de conducteurs n'ayant pas d'autres moyens de transport pour aller travailler ou transporter leur famille, l'avenue des Vosges empruntée par la variante C1 constitue un axe central et indispensable dans le quotidien des strasbourgeois, permettant notamment l'accès à l'autoroute, et où il convient de maintenir une liaison routière forte. Plusieurs contributeurs ont également dénoncé le report de trafic inadapté qui serait engendré sur les petites rues avoisinantes des grands axes en cas de circulation difficile.

Néanmoins, certains contributeurs ont aussi mis en avant un besoin de réduire la circulation avenue des Vosges et d'apaiser le trafic grâce à l'insertion du tramway.

« Pour les riverains, il sera très difficile de se rendre au travail, de faire les courses, d'emmener les enfants à l'école. En effet, c'est souvent la proximité avez l'autoroute qui fait que nous nous installons dans ce quartier. »

« Les voies parallèles seront aussi bondées pour pallier aux bouchons de l'axe des Vosges. »

« Cela va désengorger l'avenue des Vosges de son trafic qui en fait une avenue peu humaine/agréable »

La variante C2 moins pénalisante pour les conditions de circulation en centre-ville

La variante C2 a fait l'objet de plusieurs avis favorables car l'insertion urbaine du tramway sur cet itinéraire semble avoir moins d'impact sur les conditions de circulation des habitants du quartier. Le trafic plus faible engendrerait moins de circulation détournée sur les axes environnants.

Certains contributeurs ont néanmoins émis des réserves pour la variante C2 pointant de probables problèmes de congestion ou bien ils craignent que la circulation des véhicules d'urgence soit impactée.

La variante C3 écartée pour son impact sur les conditions de circulation des grands axes

Comme la variante C1, la variante C3 est interrogée pour ses impacts de circulation sur les grands axes, le boulevard Clemenceau par exemple. Des temps de parcours allongés et un trafic plus important sont également redoutés. La congestion des petites ruelles adjacentes, qui ne se prêtent pas à la circulation à double sens, avec des voitures ou des véhicules de livraison, est relevée par certains contributeurs.

À contrario, des contributeurs estiment que l'itinéraire de la variante C3 pourrait préserver la dynamique de circulation sur l'avenue des Vosges ou même entraîner une réduction du trafic, et donc réduirait les difficultés de circulation préexistantes.

« Réduire encore les voies de circulation de ce triangle (Vosges, Clemenceau, Jacques Preis) formerai in fine un trafic avec un entonnoir dans ce triangle qui est déjà saturé aux heures de pointe »

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg:

- Le renforcement du réseau de tramway s'inscrit dans un projet de territoire qui a pour ambition d'élargir le centre-ville au-delà de l'ellipse insulaire vers les boulevards Nord et Est et l'étendre aux secteurs de la Neustadt, dont l'Axe Impérial (égalité et inclusion sociale), en y intégrant les grands équipements d'agglomération (Gare, Halles, parcs centraux, place de Haguenau, place de la République, Contades) et en s'inspirant du fonctionnement de cœur de ville (apaisement). Il permettrait également de valoriser l'important patrimoine de la Neustadt et de raccrocher la ceinture verte. Pour ces raisons, il serait proposé un aménagement des espaces publics proche de celui du cœur de ville (apaisement) favorable aux mobilités douces.
- Le projet tramway s'accompagnerait d'une refonte en profondeur du plan de circulation sur les axes concernés par son insertion. Il s'agirait de veiller à la maîtrise des reports de trafic dans les quartiers en maintenant les fonctions de desserte riveraines. Différentes solutions de plans de circulation mis en place dans le cadre du projet tram seraient étudiées au stade avant-projet. Une évaluation des impacts circulatoires serait réalisée et intégrée au dossier d'enquête publique.

e. L'impact sur le stationnement des variantes C1, C2 et C3

Des besoins en stationnement riverains mis en avant sur la variante C1

La variante C1 a fait l'objet de nombreux avis défavorables concernant les places de stationnement supprimées. Pour les riverains de l'avenue des Vosges notamment, le nombre de place est déjà insuffisant et le maintien de stationnement sur la voirie est indispensable pour les habitants, en particulier les familles, alors que peu de parkings privés existent dans le quartier. La réduction de l'offre stationnement pourrait également impacter l'accessibilité des commerces, services, entreprises, activités libérales et les personnes qui ne disposent pas d'autres solutions que la voiture pour se rendre à leur travail.

Pour certains contributeurs, la variante C1 supprimerait moins de place de stationnement que la variante C2 et permettrait une meilleure prise en compte des personnes à mobilité réduite, notamment en conservant la possibilité de maintenir des places sur un côté de l'avenue des Vosges.

Les participants s'interrogent sur les mesures de compensation qui seraient prévues dans le cadre du projet, notamment le dispositif envisagé pour les résidents.

« Le nombre de places de parking supprimé sera énorme est risque de gêner bon nombre de famille qui risquerait de quitter la ville. »

La variante C2 jugée moins impactante pour le stationnement

Beaucoup de contributeurs estiment que la variante C2 est la moins impactante vis-à-vis de l'offre de stationnement dans le quartier.

D'autres participants dénoncent l'impact sur le stationnement de la variante C2 et notamment ses impacts sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, des personnes âgées, des livraisons s'il n'y a pas de dépose minute possible.

« Sur les quais, il n'y aurait pas d'espace de dépose minute et livraisons en dehors de la plateforme tramway. »

La suppression de stationnement riverains contestée dans la variante C3

La variante C3 fait l'objet d'avis uniquement défavorables au sujet du stationnement. Il est estimé que la suppression des places rendrait difficile le quotidien des riverains qui ne disposent d'aucun parking. Les impacts sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, des personnes âgées, des livraisons s'il n'y a pas de dépose minute possible sur les quais est également perçu négativement.

« Là où la circulation serait interdite (quais Sturm et Finkmatt, voire Kléber ; solution 2 pour le Faubourg de Pierre), les personnes à mobilité réduite ne pourraient plus

avoir de visites du personnel médical (infirmier…), et ne pourraient plus être emmenées chez un kiné, chez un spécialiste… »

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg:

Un parking de compensation du stationnement perdu sur voirie sera prévu dans le cadre du projet : son emplacement est envisagé à proximité de la place de Haguenau et de la rue Jacques Kablé. La capacité estimée serait d'au moins 300 places. Il s'agirait d'un parking public de proximité. Les résidents pourraient éventuellement s'y stationner au moyen d'une tarification particulière.

Quelle que soit la variante, les solutions d'insertion proposées maintiendraient la possibilité d'organiser, de manière ponctuelle, les livraisons, la dépose minute ou le stationnement des personnes en situation de handicap.

f. L'articulation avec les modes actifs des variantes C1, C2 et C3

La variante C1 améliore l'intégration des modes actifs

L'intégration des modes actifs dans la variante C1 est perçue favorablement par les contributeurs. Le besoin d'intégrer une véritable piste cyclable sur l'avenue des Vosges est évoqué pour solutionner l'aménagement actuel jugé trop dangereux et donc peu emprunté. Plusieurs contributeurs s'accordent pour dire qu'il y a besoin de plus d'espaces pour les modes actifs sur les grands axes, notamment au bénéfice d'itinéraires cyclables plus confortables, de terrasses et de vitrines commerciales.

« Les cyclistes qui empruntent actuellement l'Avenue des Vosges ne sont pas en sécurité, ce qui serait corrigé dans le cas de cette variante. »

L'avenue des Vosges a besoin d'être refaite afin d'assurer la sécurité des cyclistes - la piste cyclable actuelle étant très dangereuse !

La variante C2 nuit aux modes actifs actuellement bien intégrés

Plusieurs contributeurs rejettent la suppression des pistes cyclables sur les quais où les modes actifs sont perçus comme bien intégrés. Pour certains, les quais sont plus adaptés à la promenade et aux déplacements doux qu'au passage du tramway.

Quelques avis ont au contraire souligné que la variante C2 apporterait un apaisement des quais pour créer des espaces plus agréables et sécurisant pour les promenades autour de la ville.

« Le quai Sturm est bordé d'arbres magnifiques et est une promenade très prisée des Strasbourgeois. »

Les quais plus adaptés à la promenade dans la variante C3

Les contributeurs au sujet de la variante C3 ont unanimement évoqué que les quais du canal du Faux-Rempart étaient plus adapté à la promenade.

« C'est un lieu de promenade agréable, un petit coin de sérénité dans le stress de la ville qui n'a nullement besoin de se faire défigurer par le tram... »

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

Les solutions d'insertion proposées pour les différents tracés offriraient une place importante pour les modes actifs, intégrant des trottoirs et pistes cyclables de dimension confortables. Les continuités avec les aménagements cyclables existants seraient traitées avec soin dans le cadre du projet afin de favoriser l'usage du vélo et de la marche à pied.

g. Les impacts sur le cadre de vie et les nuisances des variantes C1, C2 et C3

Le passage par les quais ou très proches des immeubles dans les variantes C2 et C3 jugé très impactant sur le cadre de vie de la Neustadt

Pour plusieurs contributeurs, le tramway sur les quais impacte fortement le cadre urbain et son environnement classé patrimoine mondial de l'UNESCO qui se trouverait « défiguré ». Certains craignent un déclassement de la liste UNESCO et un impact sur l'attractivité de la ville, ainsi qu'une détérioration des vieux marronniers qui bordent les quais.

D'après les contributeurs, le cadre de vie du quartier Neustadt serait nettement dégradé, notamment par le passage du tramway à environ 2 mètres des immeubles (quais Finkmatt et Sturm, mais aussi boulevard Clemenceau pour la C3). Cet aménagement entraverait l'accès et la desserte des bâtiments, constituerait une gêne pour les piétons et leur sécurité et nécessiterait dans certains cas de franchir la plateforme pour accéder aux immeubles en voiture. Plusieurs habitants craignent également les vibrations liées au tramway et leurs impacts sur la structure des immeubles anciens du quartier.

« Je trouve que ce serait un non-sens de détruire ces endroits pleins de charme, avec l'Ill, les arbres centenaires, l'architecture de certains immeubles et certaines maisons. C'est un lieu de promenade agréable, un petit coin de sérénité dans le stress de la ville qui n'a nullement besoin de se faire défigurer par le tram... «

« Il serait en effet dommage de dénaturer les quais de Strasbourg en y introduisant le tram »

« Pour accéder à leurs entrées cochères, des riverains devraient franchir la plateforme tramway. »

« Trop grande proximité de la voie de tramway par rapport au trottoir : Cette implantation présenterait un risque accru pour les piétons, ce d'autant plus qu'il conviendrait de traverser les voies pour entrer ou sortir de chez soi. »

Une importante opposition aux nuisances et impacts de la variante C3 sur le cadre de vie

Les impacts sur le cadre de vie des quartiers desservis par la variante C3 ont fait l'objet d'une majorité d'avis défavorables, qui comprend ceux exprimés au sujet du passage par les quais décrits dans le paragraphe précédent.

Certains contributeurs décrivent le boulevard Clemenceau comme apaisé pour les habitants et les modes actifs, très plaisant avec son patrimoine bâti et ses arbres. Ils craignent que l'insertion du tramway détériore ce cadre de vie et soit source de nuisance (bruit, vibrations).

Des riverains du boulevard Clemenceau expliquent aussi qu'ils ont déjà subi les nuisances du BHNS H mis en place après de longs et coûteux travaux.

Quelques avis portent spécifiquement sur le faubourg de Pierre en expliquant que ce dernier a déjà fait l'objet d'un réaménagement réussi et que l'insertion du tramway y serait difficilement acceptable par les riverains.

Des avis favorables vis-à-vis des impacts du tramway sur le cadre de vie de la variante C3 ont été émis en nombre limité. Des contributeurs expliquent que les nuisances du tramway sur les quais ou le boulevard Clemenceau, qualifiés de peu denses, toucheront moins de personnes, ou encore que l'itinéraire de la variante C3 serait plus respectueux de la quiétude des habitants des petits axes (5 avis). Pour d'autres, le faubourg de Pierre est mal aménagé et nécessite d'être refait en améliorant l'accessibilité avec le tramway.

« Faire circuler le tramway boulevard Clemenceau serait dommageable pour la ville et surtout pour le magnifique boulevard. »

« Le boulevard Clémenceau est aujourd'hui un lieu de mixité parfait avec : une superbe voie de bus et de vélo mais aussi des places de parking et une circulation fluide. Remplacer les places de parking par un tram ne ferait qu'embêter les riverains et génèrerait des tensions évidentes, alors qu'aujourd'hui l'équilibre est vraiment parfait. »

Des avis divisés sur les impacts de la variante C2

Le passage par les quais (voir paragraphe plus haut) concerne la majeure partie des avis défavorables vis-à-vis de cette variante. Certains contributeurs se sont également exprimés sur le passage par la rue de Wissembourg, trop étroite et dont la tranquillité doit être respectée en évitant le passage du tramway.

Les avis en faveur des impacts de la variante C2 précisent qu'il s'agirait du tracé avec une gêne minimum pour les riverains et qui éviterait le mieux la dispersion de la circulation, du bruit et de la pollution sur toutes les ruelles du quartier de l'avenue des Vosges / Contades.

Certains contributeurs ont également déclaré que la piétonisation des quais offrirait de bonnes perspectives pour le développement des commerces, dans la continuité de l'aménagement du quai des Bateliers.

> Réponse EMS :

- Les solutions d'insertion dans lesquelles la plateforme tramway serait directement au contact du trottoir permettraient toutes un écartement du tramway des façades d'au moins 4 mètres, afin de permettre la dépose minute en cas de livraisons, l'accès aux pompiers et véhicules de déménagement et de garantir la sécurité des déplacements à pied.

Une variante C1 remise en cause pour ses impacts sur le cadre de vie

La variante C1 est aussi commentée avec une majorité d'avis défavorables. Les participants expliquent que la dégradation des conditions de circulation dans le centre-ville liée au passage du tramway générerait davantage de pollution. La hausse du trafic pourrait également être dangereuse pour les piétons et en particulier les enfants. La dégradation du cadre de vie, notamment la tranquillité du quartier et ses qualités architecturales, pourrait conduire à une perte d'attractivité du quartier.

Les habitants du quartier déclarent déjà subirent les nuisances liées à la réduction de la capacité de l'avenue des Vosges pour la création de pistes cyclables qui engendre déjà des difficultés de circulation.

À l'inverse, quelques contributeurs ont déclaré que l'avenue des Vosges bénéficierait positivement d'une requalification liée au tramway visant à réduire les nuisances et valoriser le secteur patrimonial de la Neustadt. Le tracé C1 répondrait à l'objectif d'extension du centre-ville vers la Neustadt et améliorerait le cadre de vie.

« Cela va considérablement dénaturer le paysage. »

« La sécurité de nos enfants ne serait plus assuré et les embouteillages créés impliqueront une augmentation des prises de risque, une augmentation des incivilités et surtout une augmentation de la pollution sonore et atmosphérique. »

« La variante C1 (avenue des Vosges) entraînerait à mon sens beaucoup de circulations dans les petites ruelles de la Neustadt, si belles, et qui en souffriraient de par leur trafic et leur pollution, ce qui ferait perdre l'attraction certaine pour ces quartiers historiques de la ville. »

---

h. Les impacts sur le patrimoine végétal et l'environnement des variantes C1, C2 et C3

La variante C1 protègerait davantage les arbres existants

La variante C1 a fait l'objet de plusieurs avis favorables sur la conservation des arbres permise par son insertion et le fait qu'elle semble plus vertueuse pour défendre l'environnement en ville.

Certains participants ont souligné le besoin protéger les arbres existants rue de Wissembourg dans le cadre de travaux liés à l'insertion du tramway.

> *« [La variante C1] me paraît être la plus vertueuse au niveau de la défense de l'environnement. »*

Des inquiétudes concernant la préservation des arbres aux abords des variantes C2 et C3

Les arbres à abattre ou qui risquent d'être abimés par les aménagements du tramway ont conduit à l'expression de plusieurs avis défavorables pour les variantes C2 et C3.

> *« La présence des arbres serait mise à mal par les variantes C2 et C3, principalement au niveau des quais, les racines pouvant être fragilisées par les travaux. »*

> Réponse Eurométropole de Strasbourg :

- Le projet s'attacherait à préserver les arbres d'alignement existants. De ce fait, il convient d'éloigner au maximum la plateforme tramway des racines afin de ne pas trop les fragiliser. Des précautions particulières devraient être prises dans le cadre des travaux.

4.5 Les thématiques transversales

a. L'évaluation des nuisances sonores et des vibrations

En centre-ville de Strasbourg, toutes les variantes ont fait l'objet d'avis défavorables quant aux nuisances liées à la circulation du tramway, notamment le bruit et les vibrations.

Plusieurs participants ont relevé un avantage pour les bus électriques, beaucoup plus silencieux que le tramway.

Les habitants des immeubles anciens (Neustadt) craignent quant à eux que les vibrations du tramway fragilisent les constructions.

> *« Nous sommes également inquiets des nuisances sonores occasionnées par les travaux, de la pollution visuelle du tramway, des vibrations accentuées par la proximité des rails, alors que nous percevons déjà le passage des bus dans nos appartements. »*

>Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg:

Concernant les vibrations :

Les vibrations transmises par un système tramway au milieu extérieur de la plateforme s'affaiblissent en fonction de la distance de celles-ci avec les immeubles avoisinants, si elles ne sont pas conduites directement par un transmetteur dans la chaussée (conduites, ouvrages enterrés inconnus ou non désensibilisés…). Les systèmes de fixation des rails peuvent également être adaptés pour un affaiblissement maximum.

Dans le cadre de la mise en œuvre de plateforme tramway, il est procédé préalablement aux dévoiements des réseaux préexistants sous la future plateforme, afin qu'une intervention de maintenance ou de dépannage puisse être effectuée ultérieurement sans couper l'exploitation des réseaux de tramway pour cela. Ce dévoiement des réseaux a également un rôle bénéfique dans l'affaiblissement des transmissions des vibrations dans la mesure où il permet de déplacer les conduites ou ouvrages enterrés qui auraient été à même de conduire les vibrations dans le sol vers les immeubles.

Certaines chaussées anciennes peuvent comporter du béton en tant que « couche de forme » (la structure entre le sol et le revêtement de la chaussée). De telles chaussées peuvent transmettre des vibrations. La mise en œuvre d'une plateforme tramway est l'occasion de reprendre les chaussées empruntées et de réduire au maximum la transmission des vibrations aux bâtiments.

Concernant les nuisances sonores souvent redoutées lors de la mise en œuvre de systèmes de tramway, les études seraient conduites de la manière suivante :

Avant le démarrage des travaux du projet, une simulation du référentiel de bruit existant serait effectuée, en relevant des mesures ponctuelles durant quelques jours. Ceci aurait pour but de déterminer les niveaux de bruit moyens à 2m en avant des façades, préexistant avant la réalisation du projet. Ces niveaux de bruits permettraient de déterminer la « zone d'ambiance sonore préexistante ».

Les niveaux de bruit après la réalisation du projet seraient ensuite simulés. Des indicateurs de maximum seraient calculés, ce qui permettrait de prévoir la réalisation des travaux sans mesures compensatoires particulières (le cas général) ou, le cas échéant, d'intégrer d'éventuelles mesures compensatoires.

Des mesures de bruit seraient réalisées en phase exploitation après la mise en service du projet pour confirmer/infirmer les simulations. En cas de problème, des mesures compensatoires d'isolation phonique seraient envisagées (cas rare mais toujours possible).

Par ailleurs, du fait de la circulation importante actuelle des véhicules de l'ordre de 15.000 à 20.000 véhicules par jour, les niveaux de bruit émis par un système tramway seul seraient vraisemblablement en deçà de ceux préexistants. La mise en œuvre du projet pourrait apporter une réduction significative de la circulation automobile et donc les niveaux de bruit résiduels et l'ambiance sonore résultante totale serait vraisemblablement inférieure à celle préexistante avant travaux.

Pour autant, s'agissant de moyennes, la « signature sonore » ressentie devrait vraisemblablement être modifiée et il est possible qu'une courte période d'acclimatation soit nécessaire durant les premiers temps de la mise en service du projet pour ne pas ressentir une possible gêne transitoire, non quantifiable mathématiquement.

b. Coût des infrastructures et d'exploitation

Les variantes N1 et N3, plus économiques et rapides à mettre en place

De nombreux avis favorables aux variantes N1 et N3 ont été sensibles à leur coût réduit. Par ailleurs, leurs itinéraires rectilignes, et, dans le cas de N1, sur un axe large, permettraient une mise en œuvre plus rapide et moins contraignante que la variante N2.

« [La variante N1] coute moins chère et la plus facile à mettre en place semble être la meilleure proposition. »

« La variante N3 sur la Route de Bischwiller demeure la plus simple, la plus efficace et de loin la moins chère. »

La variante N2, plus onéreuse et longue à réaliser

À l'opposé des variantes N1 et N3, la variante N2 serait réalisée sur des axes plus contraints, et avec un itinéraire plus long et plus compliqué, augmentant les coûts et les durées de travaux, ce à quoi de nombreux avis sont défavorables.

L'association Montramjtiens et une partie des avis exprimés contre la variante N2 justifient cette position par la nécessité de construction d'un ouvrage d'art conséquent qui implique un coût important supplémentaire pour ce tracé et le fait qu'il serait plus long à réaliser également : le nouveau pont au sud du pont « Lauterbourg » existant devrait accueillir deux voies et un quai central de station. Le passage de la voie ferrée nécessiterait la construction d'un ouvrage d'art de 12 m de large et de 100 m de long, puisqu'il enjambe la rue de Lattre de Tassigny et l'emprise ferroviaire de 8 voies. Cela demanderait également la construction de murs de soutènement de plus de 7 m de haut.

« Au regard du surcoût de la version N2, estimée à près de 90 M€, par rapport à la version N1, on peut se demander s'il n'est pas possible d'atteindre les mêmes objectifs par des choix différents et pour beaucoup moins onéreux. Il faut notamment remarquer que le coût de réalisation de la version N2 est obéré par le coût pharamineux de l'ouvrage au-dessus des voies ferrées et de la rue de Lattre de Tassigny dans le prolongement de la rue de Lauterbourg »

En centre-ville de Strasbourg, la variante C1 est perçue comme la moins onéreuse des 3 propositions

Il a été reproché aux variantes C2 et C3 d'être plus coûteuses ou trop coûteuses vis-à-vis de la faible plus-value apportée aux usagers.

Au Nord, le coût d'investissement est à considérer au regard des populations desservies

Certains participants indiquent que la variante N2 est moins couteuse que la N1 si l'on rapporte le linéaire d'infrastructures aux populations effectivement desservies.

« Le coût de ce projet [C3] est très élevé par rapport aux autres »

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg:

Les lignes de tramway projetées ne sont pas réservées exclusivement aux habitants potentiellement nouvellement desservis. Les déplacements d'une commune à l'autre de l'Eurométropole sont également envisagés ainsi que la desserte des équipements publics nouvellement offerte. Néanmoins, le coût des variantes proposées au Nord comme au centre est une fonction directe du linéaire d'infrastructure tramway auxquels sont ajoutés les éventuels franchissement de « points durs » (voies ferrées, cours d'eau…).

Sur les secteurs de Schiltigheim et Bischheim traversés par le projet :

La variante N1 desservirait 22 300 habitants sur une longueur de 3 kms, soit 7 433 ha/km.

La variante N2 desservirait 31 100 habitants sur une longueur de 3,8 kms, soit 8 184 ha/km.

La variante N3 desservirait 23 700 habitants sur une longueur de 3,1 kms, soit 7 645 ha/km.

Sur les secteurs de Strasbourg traversés par le projet :

La variante C1 desservirait 33 450 habitants sur une longueur de 1,8 kms, soit 18 583 ha/km.

La variante C2 desservirait 45 200 habitants sur une longueur de 2,2 kms, soit 20 545 ha/km.

La variante C3 desservirait 53 200 habitants sur une longueur de 3 kms, soit 17 733 ha/km.

Les ratios de desserte par km sont relativement stables au Nord et au centre avec des ordres de grandeur différents.

En introduisant la notion de population nouvellement desservie au centre, les ratios de la variante C1 sont plus élevés au nombre d'habitant/km.

La variante C1 desservirait 5 800 habitants actuellement non desservis sur une longueur de 1,8 kms, soit 3 222 ha/km.

La variante C2 desservirait 5 400 habitants actuellement non desservis sur une longueur de 2,2 kms, soit 2 454 ha/km.

La variante C3 desservirait 5 700 habitants actuellement non desservis sur une longueur de 3 kms, soit 1 900 ha/km.

Ces ratios, nettement inférieurs au centre par rapport au Nord vis-à-vis de la population nouvellement desservie s'expliquent par le fait que le besoin d'une fonction supplémentaire de transit des voyageurs Gare/Wacken et Gare/Université serait offerte par ce projet d'intérêt métropolitain.

Si l'on considère le nombre d'habitants nouvellement desservis, la variante C1 semble offrir les ratios les plus efficaces.

c. Les impacts sur le foncier

Dans les cas d'insertions difficiles du projet (au Nord notamment), plusieurs participants s'inquiètent de voir leur habitation soumise à une expropriation/démolition.

Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

- Les études d'approfondissement du projet s'attacheraient à limiter au maximum les acquisitions foncières, pour des terrains non surbâtis et à limiter au maximum - voire ne le nécessiter en aucune façon si possible - des acquisitions foncières surbâties en vue de démolitions.
- Si les études montraient que des démolitions (les plus limitées possibles) devaient néanmoins être envisagées, les acquisitions seraient engagées par voie amiable de préférence ou par voie d'expropriation en dernier recours.
- Le processus à mettre en œuvre pour permettre ces expropriations éventuelles serait un processus itératif entre l'approbation du choix d'une variante par le conseil d'Eurométropole et l'obtention d'une déclaration d'utilité publique délivrée par la préfecture du Bas-Rhin. Les études approfondies constitueraient l'occasion de déterminer toutes les solutions possibles qui permettraient de ne pas démolir d'immeubles existants et une enquête publique serait diligentée par le tribunal administratif de Strasbourg, ce qui donnerait l'occasion au public de s'exprimer auprès d'une commission d'enquête indépendante et d'expliciter son opposition, le cas échéant.

d. La qualité de l'air

Quel impact sur la qualité de l'air avec l'arrivée du projet ?

Réponse Eurométropole de Strasbourg :

- Les études environnementales permettraient d'évaluer les incidences du projet en matière de qualité de l'air. Un état initial et projeté de ces impacts serait étudié, basé en grande partie sur les prévisions de trafic des véhicules sur les différents axes.

5 LES ENSEIGNEMENTS DE LA PREMIERE PHASE DE CONCERTATION

L'Eurométropole de Strasbourg retient comme principaux éléments exprimés lors de la première phase de concertation :

- Une adhésion générale en faveur du projet de transport structurant qui viendrait désenclaver le Nord de l'EMS et relier au réseau de transport public structurant un bassin de vie en fort développement. Cette adhésion s'est traduite au travers d'une forte mobilisation de la population, des acteurs et élus du territoire pendant la concertation ;

- Des avis contrastés concernant les aménagements urbains, notamment le choix du site d'implantation du terminus et d'un éventuel P+R au nord. Le souhait des riverains d'être associés aux réflexions ultérieures à travers des échanges continus avec l'Eurométropole de Strasbourg et une information régulière sur les études qui seront menées.

- Le souhait que le développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim participe à l'embellissement, la valorisation et la requalification urbaine du territoire, ainsi qu'à l'apaisement de la circulation ;

- Un mode tramway soutenu et apprécié pour son confort et sa qualité de service, malgré quelques remarques portant sur l'intérêt de réaliser un tram-train ou un bus à haut niveau de service ;

- Des demandes d'optimisation du réseau actuel et sa réorganisation prochaine ;

- Des inquiétudes sur les nuisances en phase travaux et lors de la mise en service du tramway ;

- Des inquiétudes subsistent sur les conditions de circulation et de stationnement, durant les travaux et à terme ;

- Un accueil positif des différentes actions mises en œuvre pour la concertation sur le projet de développement du réseau de tramway et des demandes de poursuivre le dialogue avec les acteurs du territoire et d'informer la population sur l'avancée du projet.

5.1 Les tracés de desserte des communes situées au nord de l'EMS

Parmi les trois variantes proposées pour desservir le nord de l'Eurométropole de Strasbourg,

- Une majorité des remarques émises favorablement à la variante N1 portait sur son itinéraire direct et rapide depuis l'ouest de Schiltigheim, le quartier des Écrivains et le projet de P+R Nord, ainsi que sur sa desserte de secteurs très denses qui accompagneraient la reconversion des friches industrielles le long du tracé et la desserte d'équipements structurants. Enfin, il est souligné que cette variante permettrait d'équilibrer la desserte des communes situées au nord de l'EMS, une ligne de tramway existant déjà à Schiltigheim Est ;

- Une majorité des avis en faveur de la variante N2 s'est porté sur sa desserte fine au sein de de la commune de Schiltigheim et ses effets bénéfiques en termes de liaison entre les secteurs Est et Ouest (actuellement éloignés par les coupures urbaines). La desserte du centre-ville et de la gare ferroviaire de Schiltigheim/Bischheim pour en faire un véritable pôle d'échanges multimodal est également soulignée pour cette variante. Néanmoins, le « cabotage » qui serait effectué par la variante N2 et son temps de parcours allongé depuis le nord, ainsi que son insertion urbaine qui nécessiteraient des acquisitions foncières et la suppression de jardins rue de Lauterbourg constituent des thèmes qui jouent fortement en défaveur de la variante, tout comme les coûts et délais de réalisation. Enfin, des inquiétudes sur les conditions de circulation route de Bischwiller ont également été exprimées.

Qu'il s'agisse de la variante N1 ou de la variante N2 :

- Le prolongement à plus long terme du tramway vers les communes et zones commerciales plus au nord : Hœnheim, Souffelweyersheim, Mundolsheim et Vendenheim constitue une opportunité exprimée par une très large majorité de participants ;
- L'emplacement pressenti pour un P+R Nord a fait l'objet de plusieurs contestations et propositions de délocalisation. Les participants sollicitent la recherche d'un autre emplacement pour un P+R (dont la fonctionnalité même n'est pas remise en cause) en raison des démolitions de maisons et des suppressions de jardins envisagés ;
- Les propositions de variantes de tracés ou de développement d'une halte ferroviaire à Trois-Épis font l'objet d'une réponse dans le chapitre 3.2. (réponses EMS aux propositions) ;
- Comparativement aux deux autres variantes, le nombre d'avis exprimés sur la variante N3 est faible. Ceux-ci sont très partagés entre les avis négatifs qui pointent ses fortes contraintes d'insertion urbaine et les avis positifs qui défendent la desserte des centres-villes des communes du nord et l'apaisement du trafic route Bischwiller.

>> Les inquiétudes et problématiques soulevées par les participants à la concertation seront bien pris en compte. L'Eurométropole de Strasbourg s'engage à apporter des éléments de réponses, sur :

- La localisation du terminus Nord et d'un P+R (pour les variantes V1 et V2) ;
- L'apaisement simultané du trafic et la sécurité des usagers sur la route du Général de Gaulle et la route de Bischwiller ;
- La requalification parallèle de la route du Général de Gaulle et la route de Bischwiller avec la prise en compte des modes actifs ;
- Le traitement des liaisons Est-Ouest à travers le réseau bus et les itinéraires modes actifs ;
- Des liaisons améliorées avec le pôle d'échanges multimodal de Bischheim-Schiltigheim.

5.2 Les tracés de liaison dans le centre-ville de Strasbourg

Parmi les trois variantes de la partie centre de Strasbourg, les variantes C1 et C2 ont davantage fait l'objet d'expressions et d'échanges que la variante C3. Cette dernière enregistre de nombreux avis défavorables et semble avoir moins retenu l'attention des contributeurs.

- La variante C1 a fait l'objet d'avis très partagés. Son tracé via les grands boulevards du centre-ville qui permettrait de requalifier l'avenue des Vosges tout en préservant la tranquillité/le

patrimoine des quais, son schéma d'exploitation simple et direct, tout en évitant les nœuds du réseau tramway déjà proches de la saturation sont très appréciés. Des avis contraires se sont également exprimés et ont fait part de leurs inquiétudes. En effet, certains participants craignent que le tramway sur les grands boulevards vienne fortement dégrader la circulation et supprime trop de stationnement pour les riverains dans un quartier où l'offre (garage et voirie) semble déjà insuffisante. De même, les nuisances et la pollution sont largement redoutées et relayées ;

- La variante C2 est appréciée car elle semble engendrer moins d'impacts (circulation, stationnement, cadre de vie, patrimoine bâti) et de nuisances pour les populations de la Neustadt. En revanche, les participants qui ne sont pas favorables à la variante C2 mettent en avant plusieurs aspects : son itinéraire par les quais qui risquerait de dégrader le paysage/patrimoine et nuire à la tranquillité (du fait de son association avec les modes actifs) et aux accès des riverains, et son risque de doublon avec les lignes de tramway déjà existantes.

- Les avis défavorables à la variante C3 sont plus nombreux que les avis favorables. Les participants qui ont exprimé un avis défavorable à la variante C3, considèrent le niveau de desserte actuel suffisant, compte-tenu de la ligne H. Son itinéraire via le faubourg de Pierre et les quais compliquerait son insertion. Elle est qualifiée de trop contraignante. Elle est interrogée pour ses impacts de circulation sur les grands axes ; *a contrario*, des contributeurs estiment qu'elle pourrait préserver la dynamique de circulation sur l'avenue des Vosges.

Les propositions de variantes de tracés alternatives font l'objet d'une réponse dans le chapitre 3.2, paragraphe d.

>> Les inquiétudes et problématiques soulevées par les participants à la concertation seront bien prises en compte. L'Eurométropole de Strasbourg s'engage à apporter des éléments de réponses, sur :

- Le schéma d'exploitation du réseau tramway et la restructuration du réseau bus associé ;
- L'offre de stationnement en centre-ville sur voirie et dans le projet de parking (parking public de proximité intégrant un dispositif de stationnement pour les résidents) ;
- Les modifications de trafic et les impacts sur les différentes voies du centre-ville ;
- La cohabitation avec le mode tramway et comment atténuer ses nuisances éventuelles ;
- Le projet urbain de la place de Haguenau et ses impacts sur les circulations tous modes ;

La qualité des conditions d'insertion sur les axes empruntés par le tramway tout en maintenant une nécessaire cohérence des fonctionnalités au sein des quartiers traversés.

Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

Bilan de la première phase de concertation

Annexes du bilan

a) Supports de présentation du projet, mesures de publicité et articles de presse institutionnelle faisant état de la concertation

b) Compte-rendu des ateliers de concertation

c) Retranscriptions des réunions publiques

d) Articles de presse

e) Retranscription du débat tramway au Conseil Municipal du 14 septembre 2021 de la commune de Schiltigheim

f) Tableaux détaillés des contributions par variante et détaillés par thématique

Annexe a

Projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim
Bilan de la première phase de concertation
15 juin- 30 septembre 2021

Supports de présentation du projet, mesures de publicité et articles de presse institutionnelle faisant état de la concertation

1. Plaquettes d'information mises à disposition dans les lieux d'exposition du projet et distribuée lors des permanences, déambulations et réunions publiques

Document diffusé en juin 2021



Sommaire

Édito 3
Une ambition inédite des mobilités 4
Le projet urbain Strasbourg nord ▸ Schiltigheim ▸ Bischheim 8
Développer le réseau à Strasbourg et desservir Schiltigheim et Bischheim en tramway 10
Développer le réseau tramway en préservant un service à la hauteur des attentes des usagers 12
VARIANTE N 1
Place de Haguenau – Marc Seguin via route du Général de Gaulle 14
VARIANTE N 2
Place de Haguenau – Marc Seguin via route de Bischwiller 18
VARIANTE N 3
Place de Haguenau – Parc Wodli 22
VARIANTE C 1
Gare-République par l'avenue des Vosges 26
VARIANTE C 2
Gare-République par les Quais 30
VARIANTE C 3
Gare-Place de Bordeaux et Gare-République 34
Participez aux deux temps de la concertation 38

Rendez-vous **à partir du 2 septembre: plaquette enrichie** d'un nouveau contenu portant sur les **solutions d'aménagement**

Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



Pia Imbs
Présidente de l'Eurométropole

Danielle Dambach
Présidente déléguée de l'Eurométropole

Jeanne Barseghian
Présidente déléguée de l'Eurométropole



Édito

L'Eurométropole de Strasbourg a déclaré l'état d'urgence climatique. Nous devons être au rendez-vous pour réduire la pollution atmosphérique, la dépendance aux énergies fossiles et la préservation de la biodiversité.

Notre politique en faveur de l'environnement et de l'inclusion sociale passe par de grands projets de mobilité. L'objectif est double: il s'agit de relier efficacement les quartiers et communes de l'Eurométropole par des transports publics fiables, performants et décarbonés, tout en œuvrant en faveur du climat, de la santé et du développement global de l'ensemble de l'agglomération.

L'extension du réseau de tramway constitue une nouvelle étape de développement des transports collectifs. Ce projet s'inscrit dans un programme ambitieux avec la mise en place progressive d'une Zone à Faibles Émissions, le déploiement d'un Réseau Express Métropolitain (trains et cars interurbains), la transformation de la route métropolitaine M35 (ex A35) et la reconfiguration de la place de Haguenau.

Cette extension du réseau de tramway répond à la nécessité de contourner l'hypercentre de Strasbourg au départ et à l'arrivée de la gare, de faciliter l'accès vers le nord de la ville et de créer des connexions rapides avec les communes de Schiltigheim et de Bischheim. Ce projet permettra aussi la transformation de certaines rues en donnant plus d'espace aux usages de proximité et à la vie de quartier. Plusieurs variantes de tracés sont possibles pour ces extensions. Nous vous invitons donc à débattre des différentes options durant la concertation publique qui se déroule du 15 juin au 30 septembre. C'est un moment d'échange privilégié pour concevoir ensemble la ville que nous voulons construire pour demain.

Ce projet correspond à notre engagement de transformer le territoire en relevant le triple défi que nous nous sommes lancé : défi environnemental, social et démocratique. Et faire ainsi de l'Eurométropole de Strasbourg la capitale européenne de la transition écologique.



Une ambition inédite des mobilités

Pour notre cadre de vie

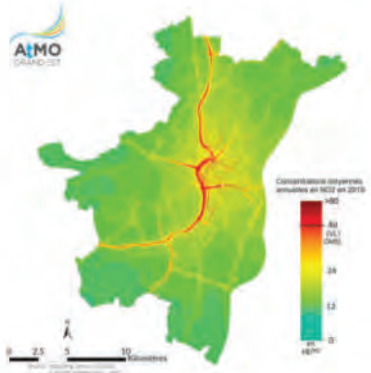
Vivre en ville aujourd'hui signifie souvent subir de nombreuses nuisances comme le bruit, la pollution, la congestion ou encore le manque d'espaces verts. Or, nos modes de déplacement ont une incidence directe sur notre cadre de vie, car ils organisent les rues et les espaces publics de notre quotidien. Pour ces raisons, l'arrivée du tramway est l'occasion, non seulement de modifier nos habitudes de mobilité, mais aussi de profiter d'un nouveau cadre urbain plus apaisé et serein et qui rend la ville beaucoup plus agréable.

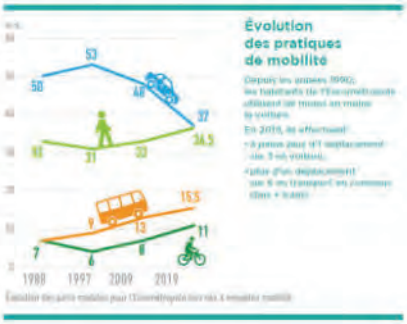
À cet effet, une nouvelle organisation de l'espace public doit permettre d'en rééquilibrer ses fonctions (déplacements, rencontres, activités,...). Il s'agit de répondre aux attentes de cadre de vie de chacun.

Pour mieux respirer

Mise en place dans 11 métropoles, dont celle de Strasbourg, la Zone à Faibles Émissions (ZFE) a pour objectif de protéger les résidents des zones les plus denses, et donc les plus polluées, des risques sanitaires liés à une mauvaise qualité de l'air. Le principe de la ZFE est de limiter la circulation des véhicules les plus polluants dans un périmètre défini.

Plus d'informations sur participer.eurometropole-strasbourg.eu







Pour offrir d'autres moyens de se déplacer

La stratégie des prochaines années repose sur la transformation des grands axes de circulation pour améliorer la mobilité.

L'objectif est de donner leur juste place aux autres manières de se déplacer.

Il est possible d'alléger le trafic automobile en le reportant vers la marche à pied et le vélo, les transports en commun, le développement du covoiturage par un aménagement des voiries approprié.

La pratique du vélo : ça roule !

Un budget de 100 millions d'euros prévu sur le mandat est déployé pour étendre les pistes cyclables et mieux les relier entre elles.

Il s'agit entre autres d'améliorer l'attractivité du **réseau de larges pistes cyclables (réseau Vélostras)** pour attirer de nouveaux usagers vers le vélo, de promouvoir le **vélo à assistance électrique** pour les trajets de moyenne distance (3 à 7 km) et de construire des passerelles afin d'éviter les coupures de pistes.

Plus de confort pour marcher !

Le **Plan Piéton** permettra de proposer des trottoirs plus confortables pour pouvoir marcher sur de grands trajets. Les parcours pour se rendre vers les stations de transports en commun seront également facilités.

Les transports en commun et le covoiturage : ensemble, c'est mieux !

Des mesures ambitieuses sont mises en place, telles que :

- La **gratuité** du réseau bus/tram pour les **moins de 18 ans** à partir du 1er septembre 2021.
- Le développement massif de l'usage du train et du car interurbain grâce au **Réseau Express Métropolitain (REM)**. Il s'agit de proposer des liaisons plus confortables et rapides que la voiture sur tout le bassin de vie de Strasbourg.
  Ce projet propose une offre de trains TER cadencée à trente minutes toute la journée, des liaisons qui n'ont plus la gare de Strasbourg comme terminus obligatoire, une plus grande amplitude horaire, plus de capacité pour les voyageurs ainsi que l'aménagement des abords des gares pour plus de confort.

Des infrastructures multimodales :

- Modification de la M35 (ex A35), avec **la création d'une voie réservée aux bus et cars express et au covoiturage pour favoriser ces usages.**
- La réalisation des aménagements du **Transport en Site Propre de l'Ouest (TSPO)**, qui consistent à ajouter une voie réservée pour les bus et les cars CTBR pour tous les usagers en provenance de l'Ouest (Wasselonne, Kochersberg...).
- La réalisation du **Tramway vers l'Ouest** jusqu'à Wolfisheim et l'aménagement d'un parking relais à l'entrée Ouest de l'agglomération.
- Le **prolongement de la ligne G du BHNS** (Bus à Haut Niveau de Service) vers le Sud, de la gare centrale jusqu'au quartier Danube.

Toutes ces évolutions du réseau de transports en commun seront complétées par une évolution du réseau de bus afin que celui-ci soit complémentaire du tram et du train.



Le projet urbain Strasbourg nord ▸ Schiltigheim ▸ Bischheim

État des lieux

Le territoire concerné par le projet tramway s'étend sur 4 communes : Bischheim, Hoenheim, Schiltigheim et Strasbourg. Cette zone se caractérise par une concentration importante de fonctions métropolitaines, un patrimoine exceptionnel et de nombreuses opportunités de développement.

Des pôles d'activités majeurs

Des activités tertiaires supérieures se concentrent dans les secteurs de la place des Halles, du Wacken tout comme à l'Espace Européen de l'Entreprise.

Des institutions administratives ou culturelles se trouvent autour de la place de la République (Préfecture, TNS, BNU, Tribunal...) ou au Wacken (Région Grand Est...).

Sur ce territoire se déploient également le quartier Européen, de grands équipements tels que le CNCO, le lycée Kléber, le lycée Mattisi et le lycée Marc Bloch. On y trouve aussi des fonctions de logistiques urbaines et de négoce avec le Marché d'Intérêt National et la gare de Cronenbourg.

Une porte d'entrée

C'est un point d'accès principal au centre de l'agglomération avec la gare centrale de Strasbourg, la gare routière des Halles et les différents accès au réseau autoroutier avec la place de Haguenau, la Porte des Halles, le secteur du Marché Gare, et les accès par la M350 au quartier du Wacken.

Un précieux héritage

C'est un territoire à forte valeur patrimoniale comprenant la Neustadt et l'axe impérial (entre la Place de la République et la Place de l'Université). Il concentre la plupart des édifices monumentaux et des espaces publics remarquables : le noyau ancien de Schiltigheim et son patrimoine industriel et brassicole ; le Vieux Bischheim ; et la ceinture verte de Strasbourg.

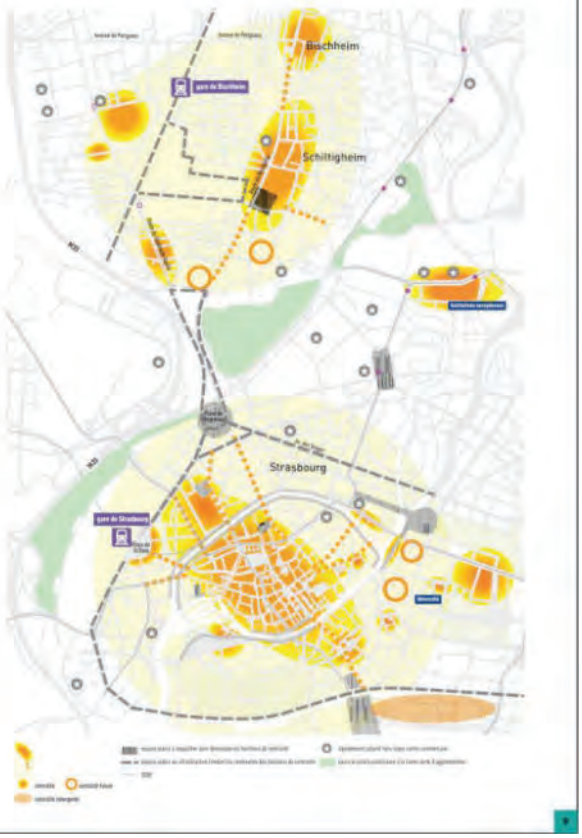
C'est également un territoire en forte mutation : dans le secteur du Wacken et celui des friches schillickoises (Fischer, Schutzenberger, Caddie, Istra...) mais aussi celui du quartier des Écrivains (ANRU) et des Généraux.

Orientations d'aménagement

L'objectif est de tisser toujours plus de liens entre les communes de Schiltigheim, Bischheim, Hoenheim et Strasbourg en terme d'emplois, d'équipements et de services.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) indique et précise :

- Un centre métropolitain correspondant au centre élargi de Strasbourg.
- Une plateforme de correspondances de transports, nationaux et régionaux, autour de la gare centrale.
- Une structuration des communes nord de l'agglomération autour des transports en commun notamment les axes ferroviaires.
- La mise en valeur des friches.
- La mise en valeur de la ceinture verte autour du centre élargi de Strasbourg.



Développer le réseau à Strasbourg et desservir Schiltigheim et Bischheim en tramway

En décembre 2020, le conseil de l'Eurométropole s'est engagé à réaliser plusieurs projets de transport avec une ambition inédite en matière de mobilité. Parmi ceux-ci figurent le **projet de création d'une nouvelle liaison tramway pour la desserte des communes Nord** et la **réalisation d'une liaison tramway gare centrale-institutions européennes** via un nouveau maillage.

LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION

- Prolongement du tramway vers Schiltigheim et Bischheim
  - **3 variantes**
- Développement du réseau de transport tramway à Strasbourg
  - **3 variantes**

Qu'est-ce que la concertation publique réglementaire ?

Du 15 juin au 30 septembre 2021, l'Eurométropole de Strasbourg vous invite à participer à la concertation portant sur ces deux grands projets : l'extension du tramway vers Schiltigheim et Bischheim et le développement du réseau tramway à Strasbourg (voir les propositions de différentes variantes pages 14 à 35).

Durant la concertation, les temps d'échanges sont l'occasion de partager vos attentes et vos questionnements en matière de déplacements, d'intermodalité*, de stationnement. Vous pouvez également y discuter de la vie de votre quartier et de la mise en valeur des espaces publics.

Vos contributions participent à l'élaboration du projet. Certains sujets émergeants de la concertation pourront faire l'objet d'un travail de construction avec les habitants et les usagers durant toute la durée du projet.

*L'intermodalité est le changement de mode de transport au cours d'un même déplacement.

Participez aux deux temps de la concertation

Juin - juillet :
le projet de tramway dans son territoire
Débat public concernant (en plus) les maires, les conseillers et habitant(e)s sur le territoire.

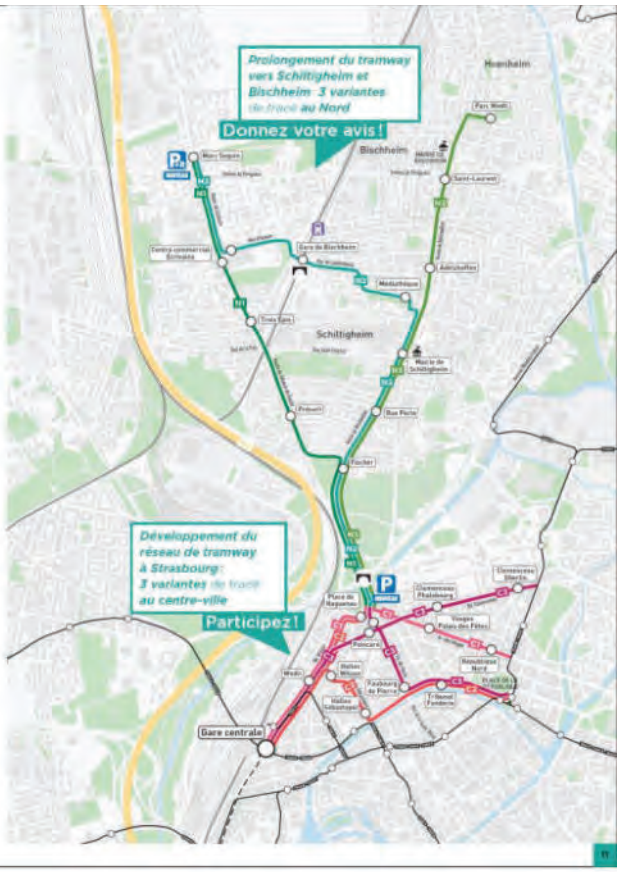
Septembre :
le projet de tramway et les aménagements envisagés.
Débat public enrichi avec les décisions envisagées selon l'opération dans les différentes rues, les arrêts, l'accompagnement des places (Fleur de la Gare, Place de Haguenau).

Périmètre du projet soumis à la concertation

Situé au Nord de l'Eurométropole, le périmètre du projet englobe les communes de Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, principalement autour des axes suivants : route du Général de Gaulle/route de Brumath, route de Bischwiller et rue d'Erstein.

Sur le territoire Strasbourgeois, il s'étend de la Place de la Gare à l'avenue de la Paix en traversant les quartiers Gare, Tribunal et la Place de Haguenau. Il intègre les boulevards et les quais situés au nord de la Grande Île.





Un projet de tramway c'est :

+ Plus de confort pour les déplacements en transport en commun, à vélo et à pied.

+ L'apaisement des rues pour faciliter la vie de quartier et les usages de proximité.

LES OBJECTIFS DU PROJET

- **Desservir Schiltigheim et Bischheim en tramway**

Pour proposer à un public d'habitants, de salariés et de scolaires – représentant entre 22 000 à 31 000 personnes – une nouvelle offre de transport tramway tout en réorganisant les lignes de bus L3 et L6.

- **Améliorer l'accessibilité du quartier d'affaires et des institutions Européennes**

Pour répondre à l'arrivée de près de 6 000 nouveaux emplois dans le quartier du Wacken et permettre le rayonnement d'équipements tels que le Parc des Expositions et le Palais de la Musique et des Congrès, il s'agit de créer une nouvelle liaison directe en tram entre la gare et le Wacken.

- **Renforcer la liaison Gare-Université**

Pour le confort des étudiants du campus de l'Esplanade et de tous les voyageurs, il s'agit de proposer une nouvelle ligne rapide et directe qui ne charge pas inutilement le réseau dans l'hypercentre.

- **Accompagner le Réseau Express Métropolitain**

Avec l'augmentation du nombre de trains dans les différentes gares de l'Eurométropole, 30 à 40 % d'usagers supplémentaires sont attendus en gare de Strasbourg. Il s'agit donc d'assurer le confort des voyageurs et de faciliter les flux de circulation.

- **Accompagner les transformations urbaines**

Il s'agit de requalifier les espaces publics pour les apaiser, donner plus de place à la nature et participer à la mise en valeur du patrimoine. Il s'agit aussi d'accompagner les projets de renouvellement urbain.

LA STATION DE L'HOMME DE FER EN BREF, C'EST :

- **5 lignes de tramway sur 6 qui s'y croisent**
- **1 rame toutes les 20 secondes**
- **300 000 personnes par jour**
- **2/3 des correspondances du réseau tramway**

Développer le réseau tramway en préservant un service la hauteur des attentes des usagers

Contourner le nœud de l'Homme de Fer

Depuis 20 ans, le développement du réseau de tramway s'est appuyé principalement sur la connexion des nouvelles lignes au carrefour de l'Homme de Fer. Désormais, il n'est plus possible de créer de nouvelles lignes ou de renforcer les lignes existantes en lien avec le centre-ville tout en maintenant un service de qualité qui reste attractif pour les usagers : des tramways à l'heure, des rames moins chargées, des tramways qui ne se gênent pas entre eux au moment d'entrer en station.

Réorganiser la structure au centre-ville

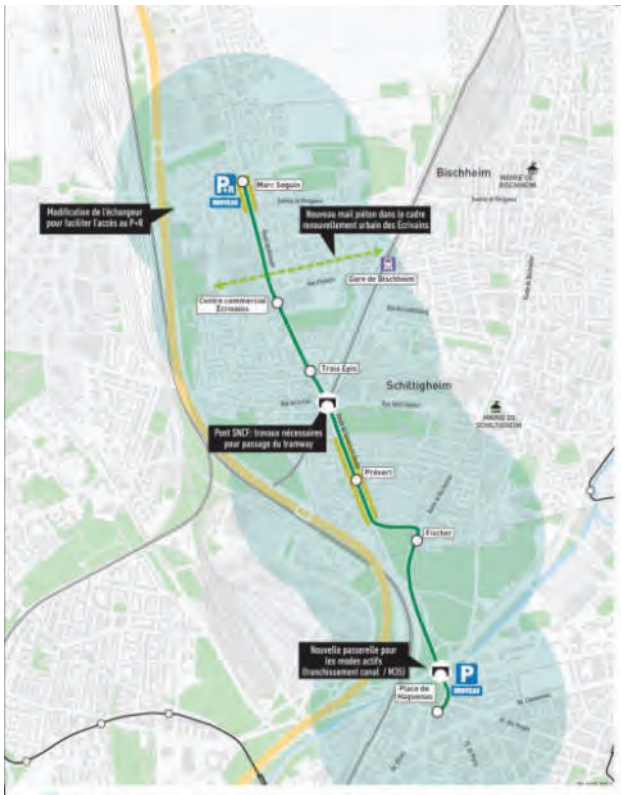
Le raccrochement du tramway Nord au centre-ville ainsi que la création des deux nouvelles liaisons doivent s'appuyer sur une nouvelle infrastructure tramway permettant de soulager et contourner ce point névralgique.

LES PROCHAINES ÉTAPES DU PROJET

- **15 juin au 30 septembre 2021** – concertation publique
- **fin 2021** – bilan de la concertation délibéré en Conseil de l'Eurométropole
- **début 2022** – retour vers les habitants et poursuite de la concertation tout au long du projet sur des points singuliers
- **2023** – enquête publique
- **mi 2023 à fin 2025** – travaux
- **2025/2026** – mise en service







VARIANTE N1

Place de Haguenau – Marc Seguin via route du Général de Gaulle

Depuis la Place de Haguenau, le tracé remonte vers le Nord du côté Est de la Place. Une nouvelle passerelle serait nécessaire pour franchir la M350 et le canal de dérivation. Le tracé empruntera d'abord la route de Bischwiller, où une première station serait implantée. Il tournerait ensuite vers l'Ouest pour rejoindre la route du Général de Gaulle par la nouvelle liaison du quartier Fischer. Une deuxième station pourrait être implantée au niveau du parking Prévert. Le tracé se poursuivrait sur la route du Général de Gaulle en direction du Nord, traverserait le Pont « Saint Charles » qui enjambe les voies ferrées. Au nord du Pont pourrait être implantée une troisième station. Toujours sur cet axe, une quatrième station pourrait être implantée devant le centre-commercial E. Leclerc. Le tracé se poursuit sur la route de Bischwiller, où une cinquième station serait implantée entre le rue de Niederhambergen et la rue Georges Bürger. A cet endroit s'établirait un important pôle d'échange bus/tram, complété par la construction d'un parking relais.

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES:

- Longueur : **3 km**
- Nombre de stations : **5**
- Potentiel de desserte population + emplois
  + scolaires
  - 2020 : **19 700**
  - 2025 : **22 300**
- Intermodalité
  Nouveau Pôle d'échange multimodal Marc Seguin
- Ouvrages d'art
  - Travaux sur le Pont Saint-Charles nécessaires pour accueillir le tramway
  - Nouvelle passerelle pour franchir la M350 et le canal au niveau de la Place de Haguenau
- Coût : **entre 50 et 60 MCHT**
- **Points d'intérêts et secteurs principaux desservis:**
  - Centre Nautique, Brasserie
  - Quartier des Ecrivains, quartier des Généraux et groupe scolaire Leclerc
  - Route du Général de Gaulle
  - Nouveau quartier Fischer
- **Niveau de fiabilité du service tramway:** 80 % du tracé sans contrainte de fonctionnement (c'est-à-dire pas de voie unique ou site tramway partagé avec les automobiles)
- **Moins de 10 minutes** entre le terminus Marc Seguin et la Place de Haguenau
- **Devenir des bus** : A partir du terminus tram, le bus L6 pourrait emprunter la M35 pour rejoindre le centre de Strasbourg
- **Impact urbain:**
  Démolition de bâtiments au niveau du terminus, acquisition de terrains
- **Point de vigilance patrimoine paysager** à préserver: alignement central d'arbres route du Général de Gaulle
- **Évolutivité**
  Prolongement envisageable à terme

variante N1

Sur la Route du Général de Gaulle

> tronçon cimetière – rue Moser

▼ ÉTAT EXISTANT



▼ AMÉNAGEMENTS POUVANT ÊTRE RÉALISÉS



- Avec une emprise existante de 14,5 m, l'aménagement existant dédie 40 % aux modes doux (trottoirs et pistes cyclables) et 60 % à l'automobile (voirie circulée et stationnement).
- Il s'agit d'un secteur commerçant, où circule actuellement un trafic de 13 000 véhicules/jour. Les piétons et cyclistes sont également nombreux sur cet axe.

L'arrivée du tramway devrait tenir compte:

- d'une circulation du tram sur une voie unique ou sur une voie en mixité avec les automobiles dans un sens,
- d'une réduction importante de la circulation pour mettre en sécurité les piétons et les cyclistes. Atteindre cet objectif supposerait la mise en place d'un nouveau plan de circulation,
- du maintien de possibilités de dépose-minute et de livraisons pour les riverains.

Entrée de la route de Bischwiller

> tronçon route de Bischwiller – cimetière

▼ ÉTAT EXISTANT



▼ AMÉNAGEMENTS POUVANT ÊTRE RÉALISÉS

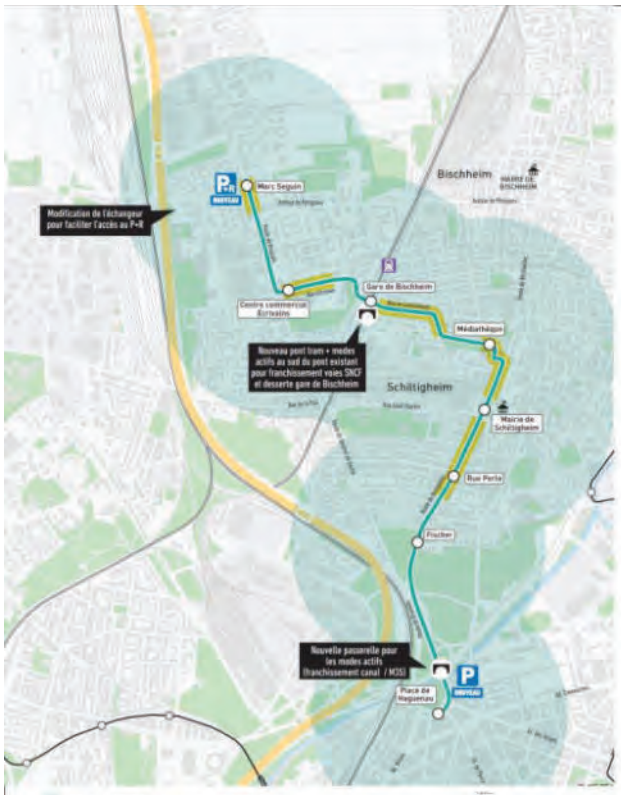




L'arrivée du tramway

Avec une emprise existante de 19 m, l'aménagement existant dédie 40 % aux modes doux (trottoirs et pistes cyclables), 50 % (voirie circulée et stationnement) à l'automobile et 10 % aux espaces verts.

- Une première station viendrait s'implanter sur la route de Bischwiller, à proximité du nouveau quartier Fischer.
- Afin de pouvoir emprunter ensuite la rue Helène Schweitzer, le tramway serait positionné du côté Est de la route de Bischwiller. Le bus L3 et le tramway circuleraient sur la même plateforme.



VARIANTE N2

Place de Haguenau – Marc Seguin via route de Bischwiller

Depuis la Place de Haguenau, le tracé remonte vers le Nord du côté Est de la Place. Une nouvelle passerelle serait nécessaire pour franchir la M350 et le canal de dérivation. Le tracé empruntera la route de Bischwiller jusqu'à l'intersection avec la rue des Pompiers. Sur cette première partie de tracé, trois stations seraient implantées: une première au niveau de Fischer (identique N1), une seconde au niveau de la rue Perle, puis une troisième au niveau de la Mairie de Schiltigheim. Le tracé bifurquerait ensuite en direction de l'Ouest par la rue de Wissembourg, devant la nouvelle médiathèque, puis emprunterait successivement le passage du cimetière, qui accueillerait une quatrième station, la rue de Vendenheim puis la rue de Lauterbourg. Pour franchir les voies ferrées, un nouveau pont serait construit et intégrerait une cinquième station. Le tracé se poursuivrait ensuite par la rue d'Erstein, une sixième station y serait implantée, puis rejoindrait la rue du Général de Gaulle et enfin la route de Brumath pour rejoindre le terminus Marc Seguin (identique N1).

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES :

- Longueur : **3,8 km**
- Nombre de stations : **7**
- Potentiel de desserte population + emplois + scolaires
  - 2020 : **27 900**
  - 2025 : **31 100**
- Intermodalité : nouveau Pôle d'échange multimodal Marc Seguin
- Ouvrages d'art :
  - Nouvel ouvrage d'art de 100 m de long pour franchir les voies ferrées.
  - Nouvelle passerelle pour franchir la M350 et le canal au niveau de la Place de Haguenau.
- Coût : **entre 80 et 90 M€HT**
- **Desserte** : tracé qui relie entre eux la majorité des points d'intérêts et équipements de la commune de Schiltigheim parmi lesquels :
  - Centre Nautique, Briqueterie
  - Quartier des Écrivains, quartier des Généraux et groupe scolaire Leclerc
  - Gare de Bischheim
  - Nouvelle médiathèque
  - Centre historique de Schiltigheim et Mairie
  - Nouveau quartier Fischer
- **Niveau de fiabilité du service tramway** : 70 % du tracé sans contrainte de fonctionnement (c'est-à-dire pas de voie unique ou site tramway partagé avec les automobiles)
- **15 minutes** entre le terminus Marc Seguin et la Place de Haguenau
- **Devenir des bus** : les deux lignes de bus L3 et L6 devraient être conservées comme aujourd'hui
- **Impact urbain** : démolition de bâtiments (au niveau du terminus, rue d'Erstein, passage du cimetière), acquisitions d'emprises privées
- **Point de vigilance patrimoine paysager** : sans objet
- **Évolutivité** : Prolongement envisageable à terme

variante N2

Sur la route de Bischwiller

> tronçon rue de Mundolsheim – rue Ste Marie aux Mines

▼ ÉTAT EXISTANT





- Avec une emprise existante de 14 m, l'aménagement existant dédie 30 % aux modes doux (trottoirs et pistes cyclables) et 70 % à l'automobile (voirie circulée et stationnement).
- Il s'agit d'un secteur commerçant, où circule actuellement un trafic de 11 000 véhicules/jour. Les piétons et cyclistes sont nombreux sur cet axe.

Le réaménagement de la rue avec l'arrivée du tramway devrait tenir compte :

- de la création d'aménagements cyclables et piétons de qualité.
- du maintien de la L3 en même temps que le tramway.

Cela impliquerait :

- la réserve de 50 % de l'espace pour faire circuler les bus et le tramway dans les deux sens.
- l'espace résiduel serait partagé entre les piétons et les vélos,
- Les possibilités de dépose-minute et livraisons devraient être supprimées.



Rue de Lauterbourg

> tronçon Ouest

▼ ÉTAT EXISTANT





- Avec une emprise publique existante de 12 m, l'aménagement existant dédie 30 % aux modes doux (trottoirs et pistes cyclables) et 70 % à l'automobile (voirie circulée et stationnement).
- Il s'agit d'un secteur résidentiel.

L'arrivée du tramway devrait tenir compte :

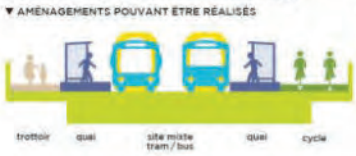
- de la création d'aménagements cyclables et piétons de qualité.

Cela impliquerait :

- la circulation du tramway en site mixte avec les voitures.
- la suppression du stationnement,
- la suppression d'une partie des jardins privés.

Nouveau Pont Rue de Lauterbourg

▼ AMÉNAGEMENTS POUVANT ÊTRE RÉALISÉS





- Avec une emprise publique existante de 12 m, l'aménagement existant dédie 30 % aux modes doux (trottoirs et pistes cyclables) et 70 % à l'automobile (voirie circulée et stationnement).
- Il s'agit d'un secteur résidentiel.

L'arrivée du tramway devrait tenir compte :

- de la création d'aménagements cyclables et piétons de qualité.

Cela impliquerait :

- la circulation du tramway en site mixte avec les voitures.
- la suppression du stationnement.





VARIANTE N3

Place de Haguenau – Parc Wodli



Depuis la Place de Haguenau, le tracé remonte vers le Nord du côté Est de la Place. Une nouvelle passerelle serait nécessaire pour franchir la M350 et le canal de dérivation. Le tracé empruntérait ensuite la route de Bischwiller jusqu'au Parc Wodli (Bischheim). L'emplacement des stations serait commun à la N2 jusqu'à la troisième station « Mairie de Schiltigheim ». En direction du Nord, une quatrième station serait possible au niveau du quartier Adelshoffen, puis une cinquième près de l'église Saint Laurent et de la rue du Général Leclerc. Le terminus serait implanté sur le Parc Wodli.

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES :

- Longueur : **3,1 km**
- Nombre de stations : **6**
- Potentiel de desserte population + emplois + scolaires
  - 2020 : **22000**
  - 2025 : **23700**
- Intermodalité : P+R peu opportun car éloigné des grands axes
- Ouvrage d'art : nouvel ouvrage d'art piétons/cycles pour franchir la M350 et le canal
- Coût : **entre 40 et 50 MCHT**
- **Points d'intérêts et secteurs principaux desservis :**
  - Centre historique de Bischheim
  - Centre historique de Schiltigheim et médiathèque
  - Nouveau quartier Fischer
- **Niveau de fiabilité du service tramway** : 20 % du tracé sans contrainte de fonctionnement (c'est-à-dire pas de voie unique ou site tramway partagé avec les automobiles).
- **12 minutes** entre le terminus Parc Wodli et la Place de Haguenau
- **Devenir des bus :** La L3 s'arrêterait au niveau du terminus Wodli.
- **Impact urbain :** pas de démolition de bâtiment, peu d'acquisitions de terrains nécessaires.
- **Point de vigilance patrimoine paysager :** impact fort sur Parc Wodli pour le terminus.
- **Évolutivité :** Difficulté de prolongement à terme. Difficulté d'augmentation des fréquences tramway en raison de nombreuses voies uniques.



variante N3

Sur la route de Bischwiller

> tronçon rue de Bitche – rue de l'Étoile

▼ ÉTAT EXISTANT



▼ AMÉNAGEMENTS POUVANT ÊTRE RÉALISÉS





- Avec une emprise existante de 14 m, l'aménagement existant dédie 30 % aux modes doux (trottoirs et pistes cyclables) et 70 % à l'automobile (voirie circulée et stationnement).
- Il s'agit d'un secteur commerçant, où circule actuellement un trafic de 15 000 véhicules/jour. Les piétons et cyclistes sont nombreux sur cet axe.

Le réaménagement de la rue avec l'arrivée du tramway devrait tenir compte :

- de la création d'aménagements cyclables et piétons de qualité,
- du maintien des possibilités de dépose-minute et de livraisons.

Pour cela, il sera nécessaire :

- de faire circuler le tramway sur une voie unique,
- de mettre en place des sens uniques pour la circulation générale sur une grande partie de la route de Bischwiller (risque de reports sur voies adjacentes).

Parc Wodli

> tronçon rue du Souvenir – Parc Wodli

▼ ÉTAT EXISTANT





- Avec une emprise existante de 38 m, l'aménagement existant dédie 10 % aux modes doux (trottoirs et pistes cyclables) 25 % à l'automobile et 65 % aux espaces verts (Parc du Souvenir).

L'arrivée du tramway

- Le terminus serait implanté le long de la rue du Souvenir.
- Le parc serait impacté sur sa partie nord sur une épaisseur d'environ 15 m, touchant les arbres et la composition intérieure du parc: déplacement du kiosque, proximité du monument aux morts.



VARIANTE C1

Gare - République par l'avenue des Vosges

Depuis la gare où serait créée une deuxième station tramway en surface, le tracé emprunterait le boulevard Wilson. Une deuxième station s'établirait entre la rue Wodli et la Petite Rue des Magasins. Le tracé se poursuivrait ensuite rue de Wissembourg, puis rejoindrait la Place de Haguenau où serait implantée une troisième station. Le tracé emprunterait ensuite l'avenue des Vosges jusqu'à la rue de la Paix où la jointure serait faite avec les lignes existantes. 2 stations seraient aménagées au niveau du Palais des Fêtes et au niveau de la rue Louis Apfel (« République Nord »).

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES :

- Longueur : **1,6 km**
- Nombre de stations : **5**
- Potentiel de desserte population + emplois + scolaires 2025 : **33450** dont **5800** actuellement non desservis par le tram
- Nouveau parking de proximité pour relocaliser, en partie, l'offre de stationnement perdue sur voirie
- Intermodalité : 2 nouveaux nœuds d'échange tramway (Place de Haguenau et Wodli), dotés chacun de 3 lignes de tramway
- Coût : **entre 40 et 50 MCHT**
- **Points d'intérêts et secteurs principaux desservis :**
  - Secteur Vosges, Place de Haguenau, rue de Wissembourg
  - Équipements principaux : Palais des Fêtes, centre des finances publiques
- **Niveau de fiabilité du service tramway** : 100 % du tracé sans contrainte de fonctionnement (c'est-à-dire pas de voie unique ou site tramway partagé avec les automobiles)
- **14 minutes** entre la gare et la station Parlement
- **11 minutes** entre la gare et la station Université
- **Devenir des bus :** la ligne de bus H est remplacée par le tramway, la ligne 10 ne circulera plus sur l'avenue des Vosges
- **Impact urbain :** pas de démolition de bâtiment, pas d'acquisitions de terrains nécessaires
- **Point de vigilance patrimoine paysager :**
  - alignement latéral d'arbres avenue des Vosges,
  - alignement central remarquable rue de Wissembourg,
  - alignement central Bld Wilson,
  - part: Place de Haguenau





ORGANISATION ENVISAGEABLE DU RÉSEAU DE TRAM



variante C1

Rue de Wissembourg

▼ ÉTAT EXISTANT





- Avec une emprise existante de 30 m, l'aménagement dédie 20 % aux modes doux (trottoirs et pistes cyclables) et 60 % à l'automobile (voirie circulée et stationnement) et 20 % au transport en commun. Un alignement d'arbres remarquables occupe le terre-plein central.
- Il s'agit d'un secteur à dominante résidentielle et d'emplois tertiaires, où circule actuellement un trafic de 15000 à 20000 véhicules/jour.

Le réaménagement de la rue avec l'arrivée du tramway devrait tenir compte :

- de la création d'aménagements cyclables et piétons de qualité,
- de la préservation des arbres en éloignant la plateforme tramway autant que possible des racines.

Pour cela, il sera nécessaire :

- de faire circuler le tramway soit en latéral d'un côté du terre-plein, soit en latéral de part et d'autre de la rue.

Avenue des Vosges

> tronçon boulevard Clemenceau – rue de Phalsbourg

▼ ÉTAT EXISTANT







- Avec une emprise existante de 30 m, l'aménagement existant dédie près de 30 % aux modes doux (trottoirs et pistes cyclables) et 70 % à l'automobile (voirie circulée et stationnement). Deux alignements d'arbres latéraux sont présents.
- Il s'agit d'un secteur dense d'habitat, où sont aussi présents des commerces, des restaurants, des professions libérales et des administrations. Il y circule actuellement un trafic d'environ 20000 véhicules/jour.
- Cet axe est doté d'un fort caractère patrimonial : il est intégré dans le périmètre Unesco et dans le Plan de Sauvegarde et de mise en Valeur de Strasbourg.

Le réaménagement de la rue avec l'arrivée du tramway devrait tenir compte :

- de la création d'aménagements cyclables et piétons de qualité,
- de la préservation des arbres en éloignant la plateforme tramway autant que possible des racines,
- du respect des perspectives d'alignement.

Pour cela, il sera nécessaire :

- de positionner le tramway au centre de l'axe.



VARIANTE C2

Gare - République par les Quais

Depuis la gare où serait créée une deuxième station tramway en surface, le tracé empruntera le boulevard Wilson, il bifurquerait ensuite par la rue des Halles, où s'établirait une deuxième station. Il se poursuit le long du boulevard Sébastopol, au sud duquel serait implantée une troisième station. Le tracé empruntera ensuite les Quais Kléber, Finkmatt et Sturm, où pourrait s'établir une quatrième station. Il rejoindrait ensuite la Place de la République, où la jonction serait faite avec les infrastructures tramway existantes. Pour connecter le tramway vers le Nord, le tracé, depuis la rue des Halles, se poursuit par la rue de Wissembourg et par la place de Haguenau où s'établirait une cinquième station (identique C1).

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES :

- Longueur : **2,2 km**
- Nombre de stations : **5**
- Potentiel de desserte population + emplois + scolaires 2025 : **45 200** dont **5 400** non desservis par le tram aujourd'hui
- Nouveau parking de proximité pour relocaliser, en partie, l'offre de stationnement perdue sur voirie
- Intermodalité : un nouveau nœud d'échange tramway Wodli, l'élargissement du nœud d'échange existant Halles/Homme de Fer.
- Coût : **entre 50 et 60 M€HT**
- **Points d'intérêts et secteurs principaux desservis :**
  - Secteur Halles, Place de Haguenau, rue de Wissembourg
  - Equipements principaux Tribunal
- **Niveau de fiabilité du service tramway** : 65 % du tracé sans contrainte de fonctionnement (c'est-à-dire pas de voie unique ou site tramway partagé avec les automobiles)
- **15 minutes** entre la gare et la station Parlement
- **13 minutes** entre la gare et la station Université
- **Devenir des bus :** la ligne H serait remplacée par le tramway.
- **Impact urbain :** pas de démolition
- **Point de vigilance patrimoine paysager :**
  - alignement central remarquable rue de Wissembourg,
  - alignement central Bld Wilson,
  - parc Place de Haguenau





ORGANISATION ENVISAGEABLE DU RÉSEAU DE TRAM



variante C2

Rue des Halles

▼ ÉTAT EXISTANT





- Avec une emprise publique existante de 23 m, l'aménagement dédie près de 40 % aux modes doux (trottoirs et pistes cyclables) et 35 % à l'automobile (voirie circulée et stationnement) et 20 % aux espaces verts. Un alignement d'arbres latéral est présent du côté du parking P3.
- La rue des Halles est la voie d'accès aux parkings des Halles et aux parkings de la Grande Île. Elle donne également accès à la gare routière.

Le réaménagement de la rue avec l'arrivée du tramway devrait tenir compte :

- de la création d'aménagements cyclables et piétons de qualité,
- du maintien de la circulation pour accéder aux parkings et à la gare routière,
- de l'implantation d'une station tramway à cet endroit

Pour cela, il sera nécessaire :

- de supprimer les arbres existants et l'espace vert,
- de réduire la place de chaque mode à son minimum.

Quai Finkmatt

▼ ÉTAT EXISTANT



▼ AMÉNAGEMENTS POUVANT ÊTRE RÉALISÉS



- Avec une emprise publique existante de 18 m, l'aménagement dédie 60 % aux modes actifs (trottoirs et pistes cyclables) et 40 % à l'automobile (voirie circulée et stationnement) Un alignement d'arbres à caractère patrimonial est présent le long du quai. Ce secteur fait partie du périmètre Unesco et du Plan de Sauvegarde et de mise en Valeur de Strasbourg.

Le réaménagement de la rue avec l'arrivée du tramway devrait tenir compte :

- de la préservation des aménagements cyclables et piétons,
- du maintien de l'alignement d'arbre existant.

Cela impliquerait :

- un tramway en site partagé avec les voitures ou une piétonisation totale de la rue,
- l'absence d'espace de dépose minute et livraisons en dehors de la plateforme tramway.







VARIANTE C3

Gare - Place de Bordeaux et Gare - République

Depuis la gare où serait créée une deuxième station tramway en surface, le tracé empruntera le boulevard Wilson. Une deuxième station s'établirait entre la rue Wodli et la Petite Rue des Magasins (identique V1). Le tracé se poursuivrait ensuite Boulevard Poincaré puis se prolongerait Boulevard Clemenceau jusqu'à l'avenue de la Paix où serait créée la jonction avec les infrastructures existantes. Deux stations desserviraient le boulevard Poincaré respectivement au niveau de la rue de Phalsbourg et au niveau de la rue Oberlin. Afin d'assurer la liaison vers l'université, un tracé complémentaire serait créé rue du Faubourg de Pierre. Une station y serait implantée au sud. Le tracé se poursuit ensuite par les quais Finkmatt et Sturm (identique V2). Le tramway Nord serait connecté à cette infrastructure au croisement du Boulevard Poincaré et de la rue de Hagueneau, où s'établirait une double station.

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES :

- Longueur : **3 km**
- Nombre de stations : **7**
- Potentiel de desserte population + emplois + scolaires : **53200** dont **5700** non desservis par le tram aujourd'hui
- Nouveau parking de proximité pour relocaliser, en partie, l'offre de stationnement perdue sur voirie
- Intermodalité : deux nouveaux nœuds d'échange tramway : Poincaré/Fbg de Pierre et Wodli
- Coût : **entre 65 et 75 M€HT**
- **Points d'intérêts et secteurs principaux desservis :**
  - Secteur Poincaré, Clemenceau, Place de Haguenau, Faubourg de Pierre
  - Equipements principaux : Tribunal, Caserne militaire, Palais des Fêtes, UGECAM
- **Niveau de fiabilité du service tramway** : 70 % du tracé sans contrainte de fonctionnement (c'est-à-dire pas de voie unique ou site tramway partagé avec les automobiles).
- **13 minutes** entre la gare et la station Parlement.
- **12 minutes** entre la gare et la station Université
- **Devenir des bus :** la ligne H serait remplacée par le tramway.
- **Impact urbain :** aucune démolition de bâtiment, aucune acquisition de terrains
- **Point de vigilance patrimoine paysager :**
  - Deux alignements occupent le terre-plein central sur les Boulevards Poincaré et Clemenceau et Wilson. Parc Place de Haguenau.





ORGANISATION ENVISAGEABLE DU RÉSEAU DE TRAM



variante C3

Boulevard Poincaré, Boulevard Clemenceau

▼ ÉTAT EXISTANT



▼ AMÉNAGEMENTS POUVANT ÊTRE RÉALISÉS





- Avec une emprise publique existante de 30 m, l'aménagement dédie 20 % aux modes actifs (trottoirs et pistes cyclables), 60 % à l'automobile (voirie circulée et stationnement) et 20 % au transport en commun. Deux alignements d'arbres occupent le terre-plein central.
- Le boulevard Clemenceau supporte un trafic de 8 000 véhicules/jour. L'activité est mixte.

Le réaménagement de la rue avec l'arrivée du tramway devrait tenir compte :

- de la création d'aménagements cyclables et piétons de qualité,
- du maintien de l'alignement d'arbres existant au centre.

Cela impliquerait :

- le tramway occuperait les espaces latéraux,
- pour accéder à leurs entrées cochères, les riverains devraient franchir la plateforme tramway.

Rue du Faubourg de Pierre

▼ ÉTAT EXISTANT



▼ AMÉNAGEMENTS POUVANT ÊTRE RÉALISÉS





- Avec une emprise publique existante de 19 m, l'aménagement dédie 40 % aux modes actifs (trottoirs et pistes cyclables) et 60 % à l'automobile (voirie circulée et stationnement). Deux alignements d'arbres sont plantés de part et d'autre de la chaussée.
- La rue du Faubourg de Pierre est très commerçante. Elle supporte un trafic de 9 500 véhicules/jour. Les piétons et les cyclistes y sont nombreux.

Le réaménagement de la rue avec l'arrivée du tramway devrait tenir compte :

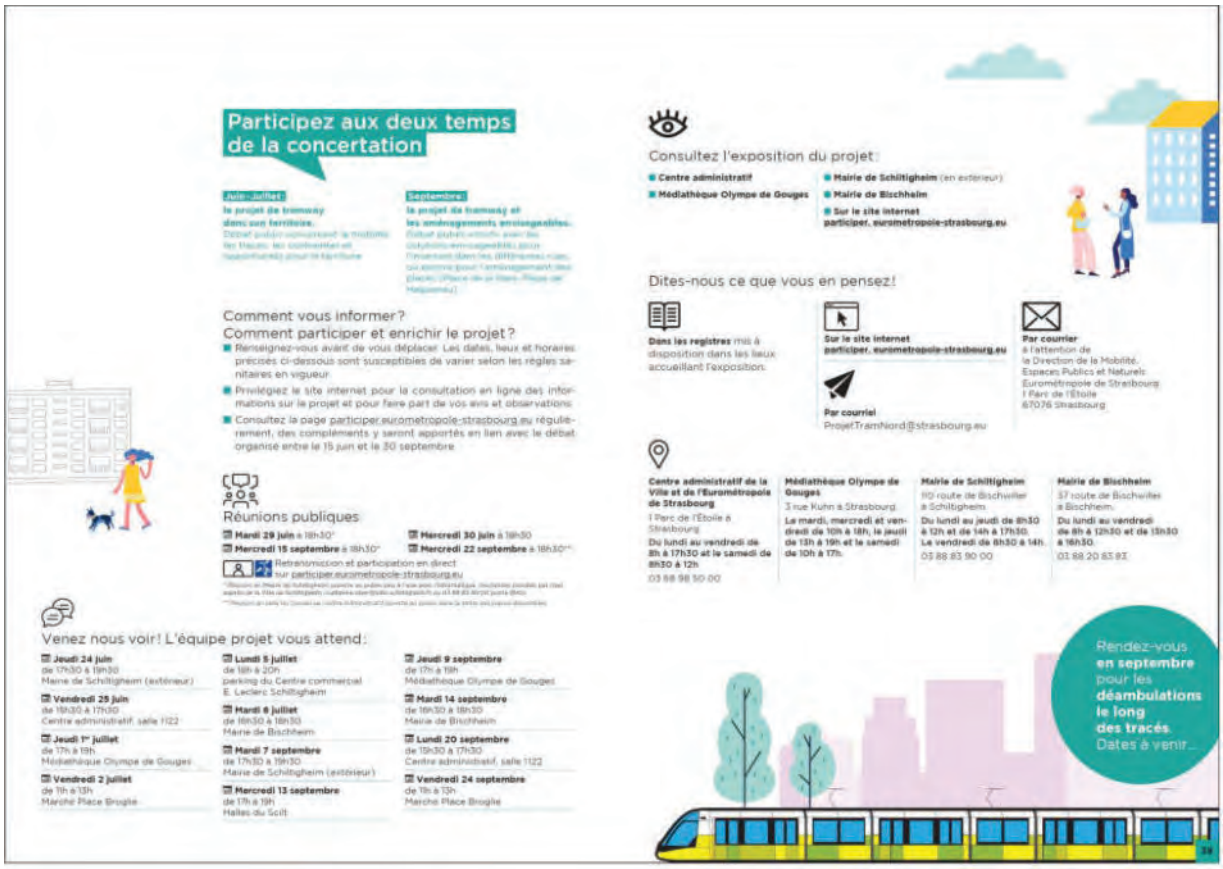
- du maintien d'aménagements cyclables et piétons de qualité.
- du maintien de possibilités de stationnement pour la dépose-minute ou les livraisons.

Cela impliquerait :

- le tramway occuperait un espace partagé avec les voitures, au moins dans un sens,
- il serait nécessaire de revoir localement le plan de circulation,
- les alignements d'arbres devraient être replantés.






Participez aux deux temps de la concertation
Juin - Juillet :
le projet de tramway dans son territoire.
Septembre :
le projet de tramway et les aménagements envisagés.
Comment vous informer ?
Comment participer et enrichir le projet ?
Réunions publiques
Mardi 29 juin à 18h30*
Mercredi 15 septembre à 18h30*
Mercredi 30 juin à 18h30
Mercredi 22 septembre à 18h30**
Retransmission et participation en direct sur participer.eurometropole-strasbourg.eu
Venez nous voir ! L'équipe projet vous attend :
Jeudi 24 juin
de 17h30 à 19h30
Mairie de Schiltigheim (extérieur)
Vendredi 25 juin
de 16h30 à 17h30
Centre administratif, salle 1122
Jeudi 1er juillet
de 17h à 19h
Médiathèque Olympe de Gouges
Vendredi 2 juillet
de 11h à 13h
Marché Place Broglie
Lundi 5 juillet
de 18h à 20h
parking du Centre commercial E. Leclerc Schiltigheim
Mardi 6 juillet
de 16h30 à 18h30
Mairie de Bischheim
Mardi 7 septembre
de 17h30 à 19h30
Mairie de Schiltigheim (extérieur)
Mercredi 13 septembre
de 17h à 19h
Halles du Scilt
Jeudi 9 septembre
de 17h à 19h
Médiathèque Olympe de Gouges
Mardi 14 septembre
de 16h30 à 18h30
Mairie de Bischheim
Lundi 20 septembre
de 15h30 à 17h30
Centre administratif, salle 1122
Vendredi 24 septembre
de 11h à 13h
Marché Place Broglie
Consultez l'exposition du projet :
Centre administratif
Médiathèque Olympe de Gouges
Mairie de Schiltigheim (en extérieur)
Mairie de Bischheim
Sur le site internet participer.eurometropole-strasbourg.eu
Dites-nous ce que vous en pensez !
Dans les registres mis à disposition dans les lieux accueillant l'exposition.
Sur le site internet participer.eurometropole-strasbourg.eu
Par courriel
ProjetTramNord@strasbourg.eu
Par courrier
à l'attention de la Direction de la Mobilité, Espaces Publics et Naturels Eurométropole de Strasbourg
1 Parc de l'Étoile
67076 Strasbourg
Centre administratif de la Ville et de l'Eurométropole de Strasbourg
1 Parc de l'Étoile à Strasbourg
Du lundi au vendredi de 8h à 17h30 et le samedi de 8h30 à 12h
03 88 98 50 00
Médiathèque Olympe de Gouges
3 rue Kuhn à Strasbourg
Le mardi, mercredi et vendredi de 10h à 18h, le jeudi de 13h à 19h et le samedi de 10h à 17h.
Mairie de Schiltigheim
110 route de Bischwiller à Schiltigheim
Du lundi au jeudi de 8h30 à 12h et de 14h à 17h30.
Le vendredi de 8h30 à 14h.
03 88 83 90 00
Mairie de Bischheim
37 route de Bischwiller à Bischheim.
Du lundi au vendredi de 8h à 12h30 et de 13h30 à 16h30.
03 88 20 83 83
Rendez-vous en septembre pour les déambulations le long des tracés. Dates à venir...


Strasbourg.eu
eurometropole
Expositions, permanences, déambulations et réunions publiques :
INFORMEZ-VOUS ET PARTICIPEZ SUR participer.eurometropole-strasbourg.eu

Document complémentaire diffusé en septembre 2021



Strasbourg.eu
eurométropole

Sommaire

La concertation se poursuit ! 3
Participez aux rendez-vous de septembre 4
Un projet pour le territoire 6

VARIANTE N°1
Place de Haguenau – Marc Seguin via route du Général de Gaulle 10

VARIANTE N°2
Place de Haguenau – Marc Seguin via route de Bischwiller 16

VARIANTE N°3
Place de Haguenau – Parc Wodli 20

VARIANTE C°1
Gare - République par l'avenue des Vosges 24

VARIANTE C°2
Gare - République par les Quais 28

VARIANTE C°3
Gare - République et Gare - Place de Bordeaux 32

Hypothèses d'évolution Place de Haguenau 36

Hypothèses d'évolution Place de la Gare 38

Synthèse de l'analyse 39

La concertation se poursuit !

La concertation sur le projet de développement du réseau de tramway à Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim est en cours depuis le 15 juin et se poursuit jusqu'au 30 septembre 2021.

Depuis mi-juin, la participation des habitantes et habitants de l'Eurométropole est particulièrement active. Ainsi, deux réunions publiques et six permanences se sont déjà tenues et de nombreuses contributions ont été transmises à l'Eurométropole ou déposées sur la plateforme participer.strasbourg.eu.

En septembre, le dispositif a été étendu avec une augmentation du nombre de réunions publiques et de permanences où vous pourrez rencontrer l'équipe projet de l'Eurométropole. Des déambulations sur le terrain viennent compléter ce dispositif tout au long du mois.

Pourquoi un document complémentaire ?

Depuis juin, les éléments présentés à la concertation ont porté principalement sur la politique de mobilité et les grandes caractéristiques (longueur d'infrastructure à construire, emplacements de stations, desserte des différents territoires, performance du service tramway, intermodalité, contraintes principales, ...) des tracés des extensions de tramway ayant fait l'objet d'études (la partie Nord (desserte de Schiltigheim et Bischheim) que pour la partie strasbourgeoise.

En septembre, la concertation se poursuit et s'enrichit en portant au débat le potentiel de transformation du territoire apporté par ces extensions de tramway. Ainsi, pour chacune des variantes de tracé, plusieurs solutions d'organisation des rues qui seront reconfigurées grâce à l'arrivée du tramway sont possibles en fonction de la place qui sera laissée aux différentes fonctions (piétons, vélo, espaces de jeux, voiture/stationnement...).

Quelques exemples d'aménagements possibles des rues sont exposés dans cette plaquette. Ces aménagements ne sont aucunement figés et sont présentés pour susciter le débat et recueillir vos propositions complémentaires.

Cette nouvelle séquence de concertation est aussi l'occasion de détailler davantage le projet pour en faciliter la compréhension.



Participez aux rendez-vous de septembre

Attention, des évolutions ont eu lieu dans le calendrier des rencontres avec l'équipe tramway. Ainsi 3 nouvelles réunions publiques auront lieu à Bischheim, Schiltigheim et Strasbourg, 6 permanences et 4 déambulations sont également prévues. Les dates suivantes annulent et remplacent les dates inscrites dans le dossier diffusé en avril/juillet.

Déambulations

SECTEUR : SCHILTIGHEIM NORD ET BISCHHEIM

Vendredi 10 septembre de 18h à 19h
Rendez-vous devant la mairie de Schiltigheim

SECTEUR : SCHILTIGHEIM SUD

Samedi 11 septembre de 10h à 12h
Rendez-vous à l'arrêt de bus L3/L6 Sainte-Hélène

SECTEUR : STRASBOURG GARE, HALLES, QUAIS

Vendredi 17 septembre de 18h à 19h
Rendez-vous à l'arrêt Gare Centrale de la ligne C du tram

SECTEUR : STRASBOURG PLACE DE HAGUENAU, BOULEVARDS ET AVENUES

Samedi 18 septembre de 10h à 12h
Rendez-vous place de Haguenau (angle avec la rue de Wissembourg)

Permanences

Jeudi 9 septembre de 10h à 13h
Marché Place de la Mairie de Schiltigheim

Mardi 14 septembre de 10h à 13h
Marché place de Bordeaux à Strasbourg

Mardi 14 septembre de 16h30 à 18h30
Mairie de Bischheim

Vendredi 17 septembre de 17h à 19h
Halles du Scil à Schiltigheim

Vendredi 24 septembre de 10h à 13h
Marché place Broglie à Strasbourg

Mercredi 29 septembre de 10h à 13h
Marché place Broglie à Strasbourg

Exposition du projet

- **Centre administratif**
- **Médiathèque Olympe de Gouges**
- **Mairie de Schiltigheim** (en extérieur)
- **Mairie de Bischheim**
- **Sur le site internet participer.eurometropole-strasbourg.eu**

Réunions publiques

Retransmission et participation en direct sur **participer.eurometropole-strasbourg.eu**

Mercredi 8 septembre à 18h30
Salle du Cheval Blanc à Bischheim
Présence en salle possible sur inscription auprès de l'Eurométropole de Strasbourg
pascale.vernois@strasbourg.eu
03 68 98 51 12

Mercredi 15 septembre à 18h30
Salle du Brassin à Schiltigheim
Présence en salle possible sur inscription auprès de la Ville de Schiltigheim
catherine.uberschlag@schiltigheim.fr
03 88 83 90 00 poste 8142

Mercredi 22 septembre à 18h30
Salle du Conseil au Centre Administratif à Strasbourg
Présence en salle possible sur inscription auprès de l'Eurométropole de Strasbourg
pascale.vernois@strasbourg.eu
03 68 98 51 12

Donnez votre avis

Prenez à donner votre avis et faites part de vos suggestions !

Vos contributions sont importantes, elles participeront à la définition et à l'élaboration du projet.

Dans les registres disponibles à la médiathèque Olympe de Gouges et au Centre Administratif à Strasbourg, en mairie de Schiltigheim et de Bischheim

Sur le site internet
participer.eurometropole-strasbourg.eu

Par courrier à l'attention de la Direction de la Mobilité, Espaces Publics et Naturels, Eurométropole de Strasbourg, 1 Parc de l'Etoile, 67076 Strasbourg

Par courriel :
Projet Tramway@strasbourg.eu

Centre administratif de la Ville et de l'Eurométropole de Strasbourg
1 Parc de l'Etoile à Strasbourg
Du lundi au vendredi de 8h à 17h30 et le samedi de 8h30 à 12h.
03 68 98 50 00

Médiathèque Olympe de Gouges
3 rue Kuhn à Strasbourg
Le mardi, mercredi et vendredi de 10h à 18h, le jeudi de 13h à 19h et le samedi de 10h à 17h

Mairie de Schiltigheim
110 route de Bischwiller à Schiltigheim
Du lundi au jeudi de 8h30 à 12h et de 14h à 17h30. Le vendredi de 8h30 à 14h.
03 88 83 90 00

Mairie de Bischheim
37 route de Bischwiller à Bischheim
Du lundi au vendredi de 8h à 12h30 et de 13h30 à 16h30.
03 88 20 83 83

Renseignez-vous avant de vous déplacer.
Jours, heures, horaires et conditions d'accès susceptibles de varier selon les règles sanitaires en vigueur.



Un projet pour le territoire

L'opportunité de structurer et requalifier les espaces publics pour redonner de la place aux usages de proximité

L'amélioration du cadre de vie des habitantes et habitants de l'Eurométropole ainsi que la réponse à l'urgence climatique et à la pollution atmosphérique et sonore conduisent à porter avec force un projet d'apaisement des espaces publics.

Une nouvelle politique de reconquête de l'espace public et d'apaisement des circulations est ainsi engagée. Très concrètement, au cours des derniers mois, le plan « cœur » et le plan piéton ont été adoptés par le conseil municipal de Strasbourg. En juin 2021, un vaste programme de développement du réseau cyclable a été adopté par l'Eurométropole de Strasbourg.

En cœur de ville, la construction d'un tramway offre une occasion d'accélérer la transformation des rues et boulevards parcourus en mettant en valeur les espaces publics traversés et le patrimoine bâti, en recréant des places, des lieux de vie. Il constitue un moyen de mettre en œuvre très concrètement les politiques de dénaturalisation des espaces ainsi que de développement de la marche et du vélo. En outre, le tramway réduit la fonction de transit automobile de certains axes. Il devient alors le moyen préférentiel (voire unique) de traversée du centre-ville pour relier les principaux pôles d'attractivité (économique, touristique, institutionnels).

Cet objectif d'**apaisement des espaces publics** pour contribuer au **renforcement** et au **développement** des centres-villes guident les propositions qui vous sont faites en matière d'aménagement des rues et des places traversées par le tramway.

À Strasbourg

Le secteur Centre-Nord (encadré par les boulevards, depuis la Gare jusqu'à la place de la République, voire la place de Bordeaux) présente les caractéristiques d'un fonctionnement d'hypercentre avec ses quartiers institutionnels, sa galerie commerciale et sa forte valeur patrimoniale (périmètre du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur – PSMV), mais aussi paysagère (proximité de la ceinture verte et des parcs).

Le renforcement du réseau de tramway s'inscrit dans un projet de territoire qui **a pour ambition d'élargir le centre-ville au-delà de l'ellipse insulaire vers les boulevards Nord et Est et l'étendre aux secteurs de la Neustadt**, dont l'Axe Impérial (égalité et inclusion sociale), en y intégrant les grands équipements d'agglomération (Gare, Halles, parc rambaux, place de Haguenau, place de la République. Contactez) et en s'inspirant du fonctionnement de cœur de ville (apaisement, piétonnisation). Il permet également de **valoriser l'important patrimoine de la Neustadt et de raccrocher la ceinture verte**.

Pour ces raisons, il est proposé un aménagement des espaces publics proche de celui du cœur de ville (apaisement, piétonnisation) favorable aux mobilités douces.

À Schiltigheim et Bischheim

Le projet de tramway, quelle que soit sa variante, **structurera aussi un projet de transformation urbaine**, pour apaiser fortement Schiltigheim et Bischheim Sud et rendre l'espace public à la population, tout en développant les modes actifs.

Schiltigheim est une commune aujourd'hui fracturée par le transit de véhicules thermiques entre le Nord de l'Eurométropole et Strasbourg, avec une construction du réseau routier qui forme un entonnoir au sud de la commune.

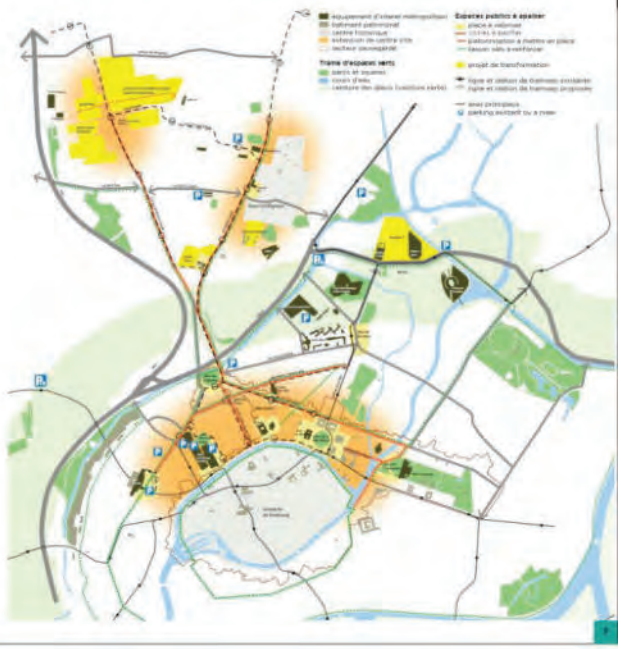
Depuis dix ans, la ville de Schiltigheim s'est fortement densifiée. Des 2023, deux équipements d'ampleur métropolitaine vont ouvrir leurs portes: le cinéma MK2 sur le nouveau quartier Fischer et la médiathèque.



Pour permettre à la centralité de se développer, il est nécessaire d'écarter le trafic traversant de la route du Général de Gaulle vers la M35 à l'Ouest et de la route de Bischwiller vers l'avenue Meodes-France à l'Est. L'orientation des véhicules devra se faire plus en amont, déjà au niveau des échangeurs Nord de Bischheim et de Hoenheim.

En parallèle, le stationnement régulé sur voirie pourra être étendu, à moyen terme, afin d'en optimiser l'utilisation et d'offre des perspectives de libération de l'espace public.

Le centre-ville sera ainsi élargi en donnant **plus de place aux piétons et aux cyclistes**, en articulation avec le plan vélo. De vrais espaces de vie, conviviaux, seront créés.



La réorganisation du réseau de tramway au cœur de l'agglomération pour accompagner les transformations urbaines

Les schémas d'exploitation exposés ci-après, sont des hypothèses de travail présentées afin d'illustrer des possibilités d'utilisation des infrastructures et n'ont pas de statuts définitifs. En fonction du choix des tracés, les études approfondies d'avant-projet et les suites de la concertation permettront de proposer des schémas définitifs.

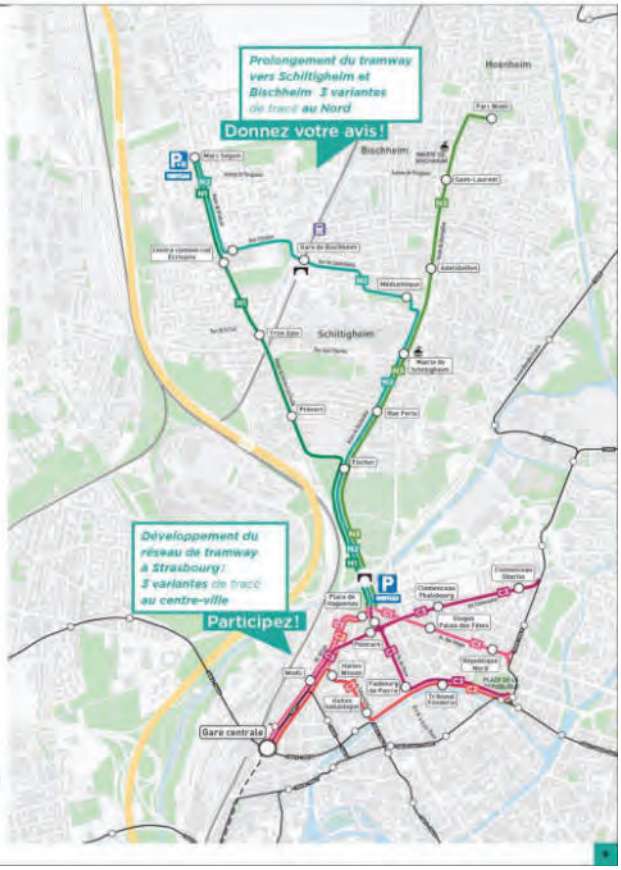
Afin de relier efficacement Schiltigheim et Bischheim à Strasbourg, la ligne « C » pourrait être réorientée depuis la rue du Faubourg de Saverne pour se diriger vers le Nord. Quelle que soit la variante choisie sur la partie strasbourgeoise, elle permettrait d'offrir aux schilikois et aux bischheimois une desserte proche de la gare, et un accès direct à l'Homme de Fer.

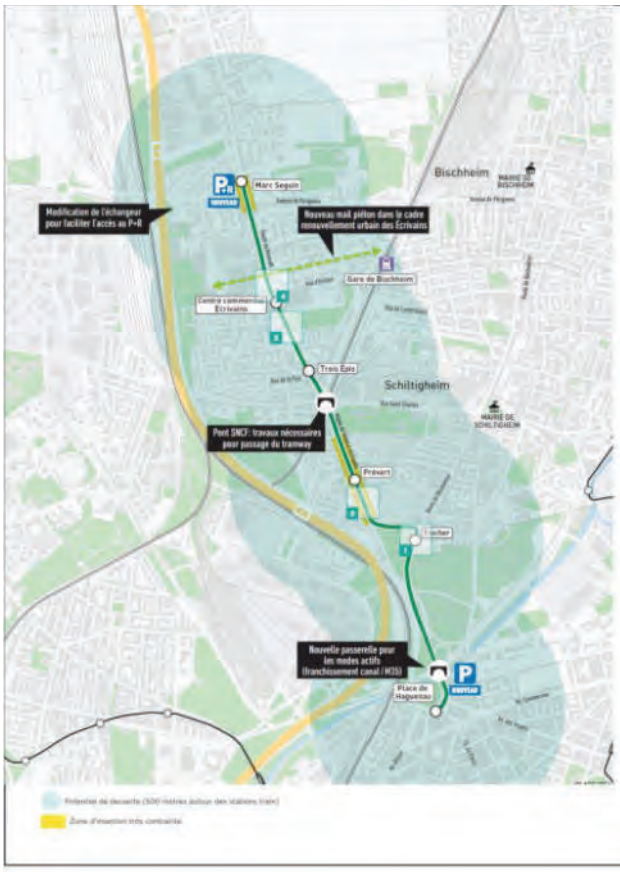
Afin de renforcer la liaison Gare-Université, la ligne E Robertsau-Campus d'Illkirch serait déviée à partir de la place de la République par le nouveau maillage tramway qui contournerait l'hypercentre.

La Robertsau et le quartier du Wacken seraient desservis par une nouvelle ligne de tram « H », assurant un trajet sans correspondance vers la Gare-Centrale. Cette liaison tramway viendrait remplacer le BHNS « H ».

Dans cette hypothèse, le reste du réseau tramway (lignes A, B, D, F) ne serait pas modifié.







VARIANTE N1

Place de Haguenau – Marc Seguin via route du Général de Gaulle

Entrée de la route de Bischwiller

> tronçon route de Bischwiller – cimetière

▼ ÉTAT EXISTANT



▼ AMÉNAGEMENTS POUVANT ÊTRE RÉALISÉS



- L'intégration de la station Fischer prévoirait des aménagements piétons et cyclables comme aujourd'hui.
- Une partie des arbres existants serait impactée. Il serait possible d'intégrer des arbres dans les quais de la station.
- Au niveau de la station, le stationnement existant sur voirie devrait être supprimé.
- L'acquisition de terrains non bâtis serait nécessaire.











variante N1

Sur la Route du Général de Gaulle

> au Sud de la rue Saint Charles

▼ ÉTAT EXISTANT

▼ AMÉNAGEMENTS POUVANT ÊTRE RÉALISÉS

Dans l'emprise la plus contrainte, située entre la rue des Poilus au Sud et la rue Jean-Jaurès au Nord, le tramway, les cyclistes, et la circulation automobile ne peuvent être intégrés chacun dans des espaces séparés, des choix seraient à faire. Il est proposé de profiter de l'arrivée du tramway pour apaiser très fortement la circulation automobile. Quelle que soit la solution, le plan de circulation devrait être modifié, notamment par la mise en place de boucles de desserte (à l'instar du centre de Strasbourg).

▼ SOLUTION 1

- La circulation automobile s'établirait sur une seule voie, en sens unique.
- Afin de conserver des trottoirs de dimension suffisante (2 m), le cycliste circulerait sur la chaussée apaisée en « zone 30 » ou en « Vélorue ».
- Le tramway circulerait en « voie unique » (une plateforme utilisée pour les deux sens, sauf au niveau de la station « Prévert »).
- Dans le sens contraire à la circulation automobile, le cycliste circulerait sur une piste cyclable dédiée, d'une largeur d'1,5 m.
- Un rang de stationnement serait maintenu, avec la possibilité de planter un alignement d'arbres.

▼ SOLUTION 2: la zone de rencontre

- La zone de rencontre ferait circuler sur un même espace les piétons, les cyclistes, les automobilistes. Le piéton y serait prioritaire et la vitesse de circulation serait limitée à 20 km/h.
- Le tram circulerait sur une plateforme centrale en voie unique.
- Le stationnement serait possible ponctuellement pour les livraisons.

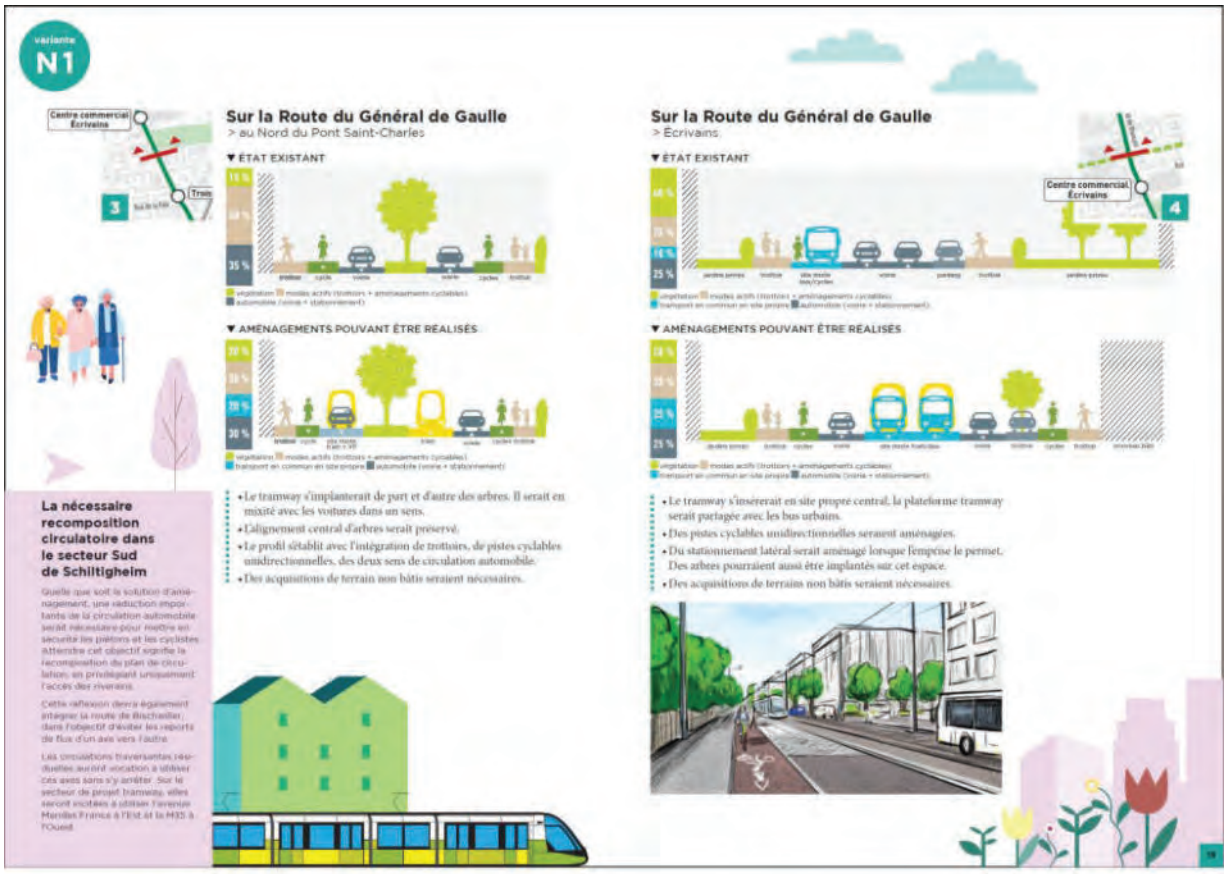
Deux options envisageables :

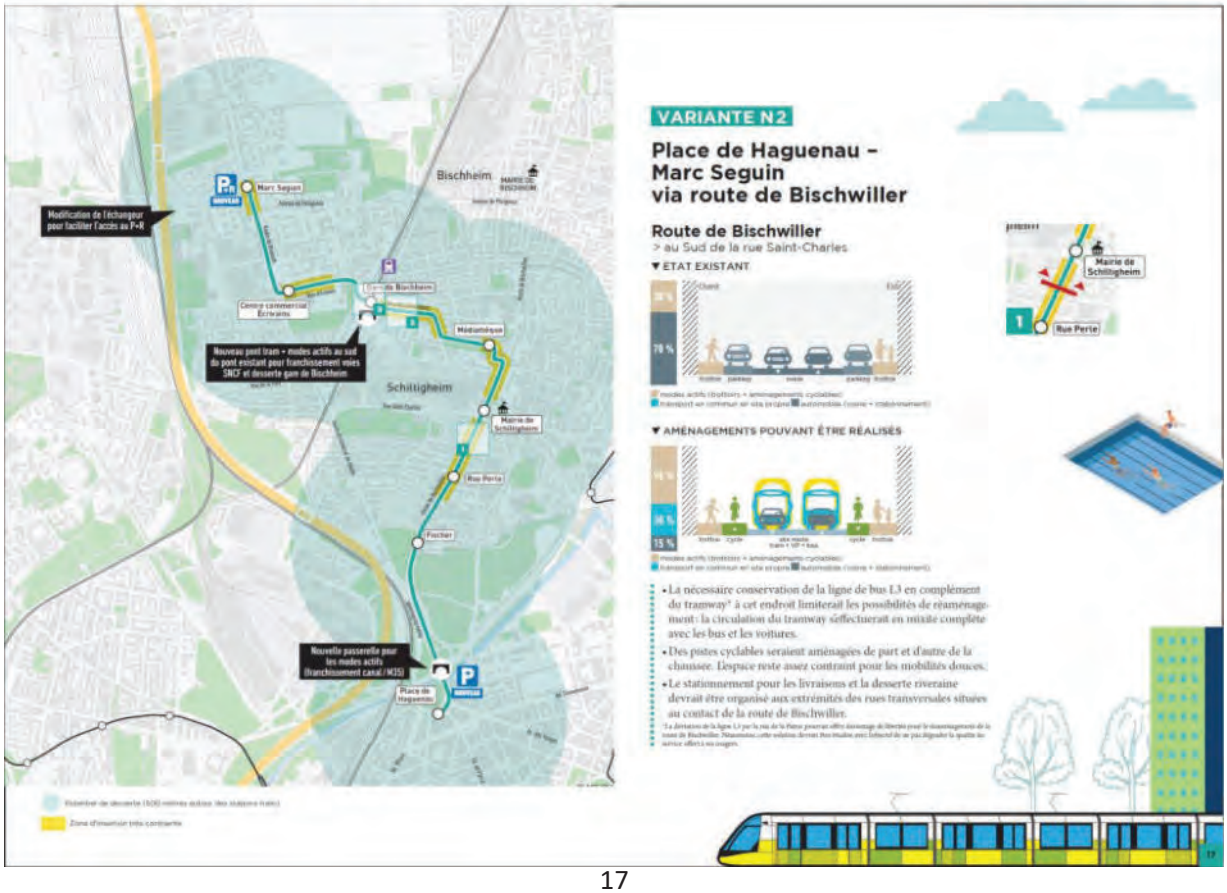
▼ SOLUTION 2A

- L'espace partagé permettrait de faire circuler correctement l'ensemble des modes sur chaque rive.

▼ SOLUTION 2B

- Une des deux rives serait élargie à 7m, offrant davantage de possibilités pour organiser la vie de quartier (terrasses, plantations d'arbres).


variante
N1
Centre commercial Écrivains
Sur la Route du Général de Gaulle
> au Nord du Pont Saint-Charles
▼ ÉTAT EXISTANT
▼ AMÉNAGEMENTS POUVANT ÊTRE RÉALISÉS
Sur la Route du Général de Gaulle
> Écrivains
▼ ÉTAT EXISTANT
▼ AMÉNAGEMENTS POUVANT ÊTRE RÉALISÉS
La nécessaire recomposition circulatoire dans le secteur Sud de Schiltigheim
• Le tramway s'implanterait de part et d'autre des arbres. Il serait en mixité avec les voitures dans un sens.
• L'alignement central d'arbres serait préservé.
• Le profil s'établit avec l'intégration de trottoirs, de pistes cyclables unidirectionnelles, des deux sens de circulation automobile.
• Des acquisitions de terrain non bâtis seraient nécessaires.
• Le tramway s'insérerait en site propre central, la plateforme tramway serait partagée avec les bus urbains.
• Des pistes cyclables unidirectionnelles seraient aménagées.
• Du stationnement latéral serait aménagé lorsque l'emprise le permet. Des arbres pourraient aussi être implantés sur cet espace.
• Des acquisitions de terrains non bâtis seraient nécessaires.


Bischheim
Schiltigheim
Modification de l'échangeur pour faciliter l'accès au P+R
Nouveau pont tram + modes actifs au sud du pont existant pour franchissement voies SNCF et desserte gare de Bischheim
Nouvelle passerelle pour les modes actifs (franchissement canal / M35)
VARIANTE N2
Place de Haguenau – Marc Seguin via route de Bischwiller
Route de Bischwiller
> au Sud de la rue Saint-Charles
▼ ÉTAT EXISTANT
▼ AMÉNAGEMENTS POUVANT ÊTRE RÉALISÉS
• La nécessaire conservation de la ligne de bus L3 en complément du tramway* à cet endroit limiterait les possibilités de réaménagement : la circulation du tramway s'effectuerait en mixité complète avec les bus et les voitures.
• Des pistes cyclables seraient aménagées de part et d'autre de la chaussée. L'espace reste assez contraint pour les mobilités douces.
• Le stationnement pour les livraisons et la desserte riveraine devrait être organisé aux extrémités des rues transversales situées au contact de la route de Bischwiller.

variante
N2

Rue de Lauterbourg
> section ouest

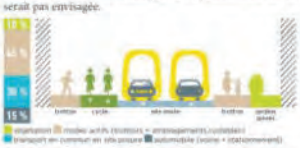


▼ ÉTAT EXISTANT



▼ AMÉNAGEMENTS POUVANT ÊTRE RÉALISÉS

La rue est relativement étroite et circulée dans les deux sens. Le pont de Lauterbourg et la rue de Lauterbourg jouent le rôle important de liaison entre l'Ouest et l'Est de Schiltigheim. La piétonisation de cet axe ne serait pas envisagée.



- Le tramway circulerait en site mixte avec les automobiles dans les deux sens.
- Le stationnement sur voirie serait supprimé.
- Une piste cyclable bidirectionnelle serait aménagée. Les aménagements pour les modes actifs sont contraints.
- Des acquisitions de terrains non bâtis seraient nécessaires.



Rue de Lauterbourg
> au niveau du franchissement des voies ferrées



Le gabarit de hauteur et de largeur du pont existant (10 m de large) ne permet pas le passage du tramway ni l'insertion d'une station.
La construction d'un nouveau pont complémentaire serait nécessaire. Cela permettrait aussi de solutionner des problèmes existants, comme l'intégration de trottoirs et d'une piste cyclable, ainsi qu'un accès vers la Gare de Bischheim.

▼ AMÉNAGEMENTS POUVANT ÊTRE RÉALISÉS





CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DU NOUVEAU PONT

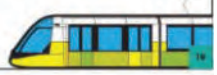
- Longueur 100 m
- Implantation du côté sud du pont existant
- Largeur de 20 m permettant l'intégration :
  - d'un trottoir de 3m,
  - d'une piste cyclable bidirectionnelle de 4 m (piste cyclable structurante Vélostrac),
  - d'une station tram/bus laissant la possibilité d'améliorer les accès à la gare de Bischheim située en contrebas.
- Coût : ~ 15 M€ HT

Le secteur de terminus
(commun N1, N2)

- Le secteur de terminus Marc Seguin permettrait d'assurer la meilleure connexion possible avec l'ensemble des lignes du secteur. C'est aussi un espace stratégique qui permettrait d'y implanter un P+R, situé à proximité de la M35 et en connexion avec les communes du nord de la Métropole.
- Un P+R permettrait le rabattement vers le tramway pour les usagers en provenance du Nord. Les deux échangeurs Nord seraient modifiés pour faciliter l'accès au P+R (Echangeur de Bischheim) et pour faciliter l'accès à la M35 (Échangeur de Hœnheim) depuis le Nord. Cela permettrait de délester une part importante du trafic circulant actuellement sur la route de Brumath et sur la rue du Triage.
- Le positionnement de ce terminus pour les variantes N1 et N2 n'obérerait pas la possibilité d'un prolongement ultérieur vers le Nord.









VARIANTE N3

Place de Haguenau – Parc Wodli

Sur la route de Bischwiller
> au Sud de la rue Saint-Charles



▼ ÉTAT EXISTANT



▼ AMÉNAGEMENTS POUVANT ÊTRE RÉALISÉS



- La zone de rencontre ferait circuler sur un même espace les piétons, les cyclistes, les automobilistes. Le piéton y serait prioritaire, la vitesse de circulation serait limitée à 20 km/h.
- Le tram circulerait sur une plateforme centrale en voie unique.
- Le stationnement serait possible ponctuellement pour les livraisons.







variante
N3

Sur la route de Bischwiller

> au Nord de la rue Saint-Charles

▼ ÉTAT EXISTANT



▼ AMÉNAGEMENTS POUVANT ÊTRE RÉALISÉS



- La circulation automobile s'établirait sur une seule voie, en sens unique.
- Afin de conserver des trottoirs de dimension suffisante (2 m), le cycliste circulerait sur la chaussée apaisée en « zone 30 » ou en « Vélorue ».
- Le tramway circulerait en « voie unique » (une plateforme utilisée pour les deux sens).
- Dans le sens contraire à la circulation automobile, le cycliste circulerait sur une piste cyclable dédiée, d'une largeur d'1,5 m.

Un rang de stationnement serait maintenu, avec la possibilité de planter un alignement d'arbres.



Terminus Parc Wodli

▼ ÉTAT EXISTANT



▼ AMÉNAGEMENTS POUVANT ÊTRE RÉALISÉS



- Le terminus serait implanté le long de la rue du Souvenir.
- Le parc serait impacté sur sa partie Nord sur une épaisseur d'environ 15 m, et sur une profondeur d'environ 100 m, touchant les arbres et la composition intérieure du parc : déplacement du kiosque, proximité du monument aux morts.
- **Le positionnement de ce terminus de la variantes N3 rendrait difficile l'intermodalité Bus/Tram et rendrait peu attractif un prolongement ultérieur vers le Nord.**



EXEMPLE DE SCHÉMA D'EXPLOITATION NON DÉFINITIF

Les études approfondies et la poursuite de la concertation pourront conduire à retenir d'autres schémas.



Hypothèse d'exploitation – Variante C1

VARIANTE C1

Gare-République par l'avenue des Vosges

Rue de Wissembourg

▼ ÉTAT EXISTANT



▼ AMÉNAGEMENTS POUVANT ÊTRE RÉALISÉS

▼ SOLUTION 1



- Le tramway s'implanterait en site propre, sur la rive Est, afin d'assurer une continuité avec la recomposition envisageable de la place de Haguenau (cf. pages 36-37).
- La circulation générale serait basculée sur la rive Ouest.
- Une piste cyclable bidirectionnelle pourrait être aménagée à l'Ouest dans l'objectif d'une liaison cyclable entre le Nord et la gare, et d'une connexion avec les itinéraires vélos provenant de l'Ouest. Les aménagements piétons et cyclistes côté Ouest seraient étroits.
- Une rangée de stationnement longitudinal serait aménagée entre les arbres.



variante

C1

▼▼ SOLUTION 2



végétation | modes actifs (trottoirs + aménagements cyclables) | transport en commun en site propre | automobile (voirie + stationnement)

- Le tramway s'implanterait en site propre, sur la rive Est, afin d'assurer une continuité avec la recomposition envisageable de la place de Haguenau (cf. pages 36-37).
- La circulation générale serait basculée sur la rive Ouest.
- Une large piste cyclable bidirectionnelle serait aménagée sur le terre-plein central.
- Les trottoirs seraient de dimension confortable.
- Deux rangées de stationnement longitudinal seraient aménagées entre les arbres.

Avenue des Vosges



- Quelle que soit la solution, le réaménagement de l'avenue des Vosges devrait assurer la préservation des arbres d'alignement. Le tramway s'insérerait en site propre central intégral.
- Par ailleurs, quelle que soit la solution de partage de l'espace public, l'aménagement aura pour objectif, en cohérence avec le plan vélo adopté par l'EMS le 25 juin 2021, de mettre en place des pistes cyclables confortables permettant d'assurer une liaison Ouest - Est rapide, sécurisée et sans discontinuités.

▼ ÉTAT EXISTANT



végétation | modes actifs (trottoirs + aménagements cyclables) | automobile (voirie + stationnement)

▼ AMÉNAGEMENTS POUVANT ÊTRE RÉALISÉS

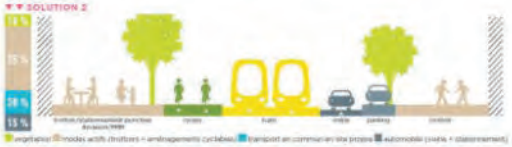
▼ SOLUTION 1



végétation | modes actifs (trottoirs + aménagements cyclables) | transport en commun en site propre | automobile (voirie + stationnement)

- Les trottoirs seraient agrandis jusqu'au pied des arbres.
- Deux pistes cyclables unidirectionnelles seraient aménagées.
- Deux voies de circulation générale seraient maintenues.
- Du stationnement à l'usage des livraisons et des personnes à mobilité réduite serait aménagé ponctuellement sur les espaces de trottoir.

▼▼ SOLUTION 2



végétation | modes actifs (trottoirs + aménagements cyclables) | transport en commun en site propre | automobile (voirie + stationnement)

- Les trottoirs seraient agrandis jusqu'au pied des arbres.
- Sur la rive Nord, une large piste cyclable bidirectionnelle serait aménagée en continuité avec l'avenue de la Forêt Noire.
- Sur la rive Sud, la circulation générale serait maintenue en sens unique.
- Du stationnement longitudinal pourrait être restitué côté Sud. Du stationnement à l'usage des livraisons et des personnes à mobilité réduite serait aménagé ponctuellement sur les espaces de trottoir côté Nord.







EXEMPLE DE SCHÉMA D'EXPLOITATION NON DÉFINITIF
Les études approfondies et la poursuite de la concertation pourront conduire à retenir d'autres schémas.



Hypothèse d'exploitation – Variante C2

Stations existantes | Nouvelles stations | Pôle d'échange – de correspondance

VARIANTE C2

Gare - République par les Quais

Rue des Halles

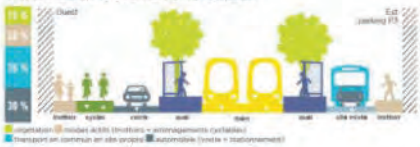
▼ ÉTAT EXISTANT



végétation | modes actifs (trottoirs + aménagements cyclables) | automobile (voirie + stationnement)



▼ AMÉNAGEMENTS POUVANT ÊTRE RÉALISÉS



végétation | modes actifs (trottoirs + aménagements cyclables) | transport en commun en site propre | automobile (voirie + stationnement)

- Une station tramway aménagée avec des dimensions réduites.
- Une piste cyclable bidirectionnelle et des trottoirs seraient aménagés avec des dimensions réduites au strict minimum.
- Les arbres existants le long du parking P3 seraient impactés. Des arbres pourraient être replantés sur les quais de la station de tram.
- L'accès automobile serait maintenu dans les deux sens.





variante C2

Quai Finkmatt

▼ ÉTAT EXISTANT



▼ AMÉNAGEMENTS POUVANT ÊTRE RÉALISÉS





- Les quais seraient transformés en zone piétonne. La circulation des cyclistes serait repositionnée sur les quais intérieurs, sur lesquels sera organisé un « ring vélo », qui constitue un élément central du plan vélo de l'Eurométropole de Strasbourg en permettant d'assurer un contournement cyclable rapide et complet de l'ellipse insulaire. Une zone piétonne reste autorisée aux cyclistes, mais le piéton y est prioritaire.
- Les livraisons pourraient s'établir à certains horaires sur un espace de trottoir élargi le long des façades des bâtiments.





EXEMPLE DE SCHÉMA D'EXPLOITATION NON DÉFINITIF
Les études approfondies et la poursuite de la concertation pourront conduire à retenir d'autres schémas.



Hypothèse d'exploitation – Variante C3

VARIANTE C3

Gare-Place de Bordeaux et Gare-République

Boulevard Poincaré, Boulevard Clémenceau

▼ ÉTAT EXISTANT



▼ AMÉNAGEMENTS POUVANT ÊTRE RÉALISÉS

▼ SOLUTION 1





- Les arbres d'alignement seraient préservés.
- Le tramway s'établirait en site propre intégral latéral le long des trottoirs. Les trottoirs seraient élargis à 4 m.
- Les deux sens de circulation automobile pourraient être maintenus.
- 2 rangées de stationnement longitudinal pourraient être organisées entre les arbres.
- Le terre-plein central pourrait accueillir une piste cyclable bidirectionnelle. En complément, la réglementation de la voirie pourrait évoluer vers une Vélorue.

variants
C3

▼▼ SOLUTION 2



- Les arbres d'alignement seraient préservés, sauf ponctuellement pour intégrer la station sur le Boulevard Poincaré et des deux stations sur le Boulevard Clémenceau (environ une vingtaine d'arbres).
- Le tramway s'établirait en site propre intégral sur la rive Nord des boulevards. Ce côté comporte peu d'entrées cochères et le raccordement vers la Place de Bordeaux est plus simple.
- Deux voies de circulation seraient aménagées sur la rive Sud.
- Deux rangées de stationnement longitudinal pourraient être organisées de part et d'autre de la chaussée.
- Le terre-plein central pourrait accueillir une piste cyclable bidirectionnelle.



6

Rue du Faubourg de Pierre

▼ ÉTAT EXISTANT



▼ AMÉNAGEMENTS POUVANT ÊTRE RÉALISÉS

▼ SOLUTION 1



- Le tramway s'insérerait en site central. L'une des deux voies tram serait en mixité avec les voitures.
- La circulation automobile serait possible en sens unique.
- Une rangée de stationnement longitudinal serait aménageable dans le sens de la circulation.
- Les arbres existants seraient impactés. Il serait possible d'en planter de nouveaux.
- L'organisation des trottoirs et des pistes cyclables resterait similaire à celle d'aujourd'hui.





▼▼ SOLUTION 2





- La rue serait réglementée en zone piétonne.
- Le tramway s'insérerait en site central.
- Les arbres existants seraient impactés. Il serait possible d'en planter de nouveaux.
- Les livraisons pourraient s'établir à certains horaires sur les espaces piétonniers.



Hypothèses Place de Haguenau



Croisement D263 / rue de Bischwiller
direction Schiltigheim

AUJOURD'HUI

- Les circulations fonctionnent en « giratoire » autour du parc, distribuant l'ensemble des directions.
- Le Parc central est séparé des habitations.
- Les riverains subissent des nuisances sonores et une mauvaise qualité de l'air peut être relevée.



Croisement D263 / rue de Haguenau
direction Schiltigheim



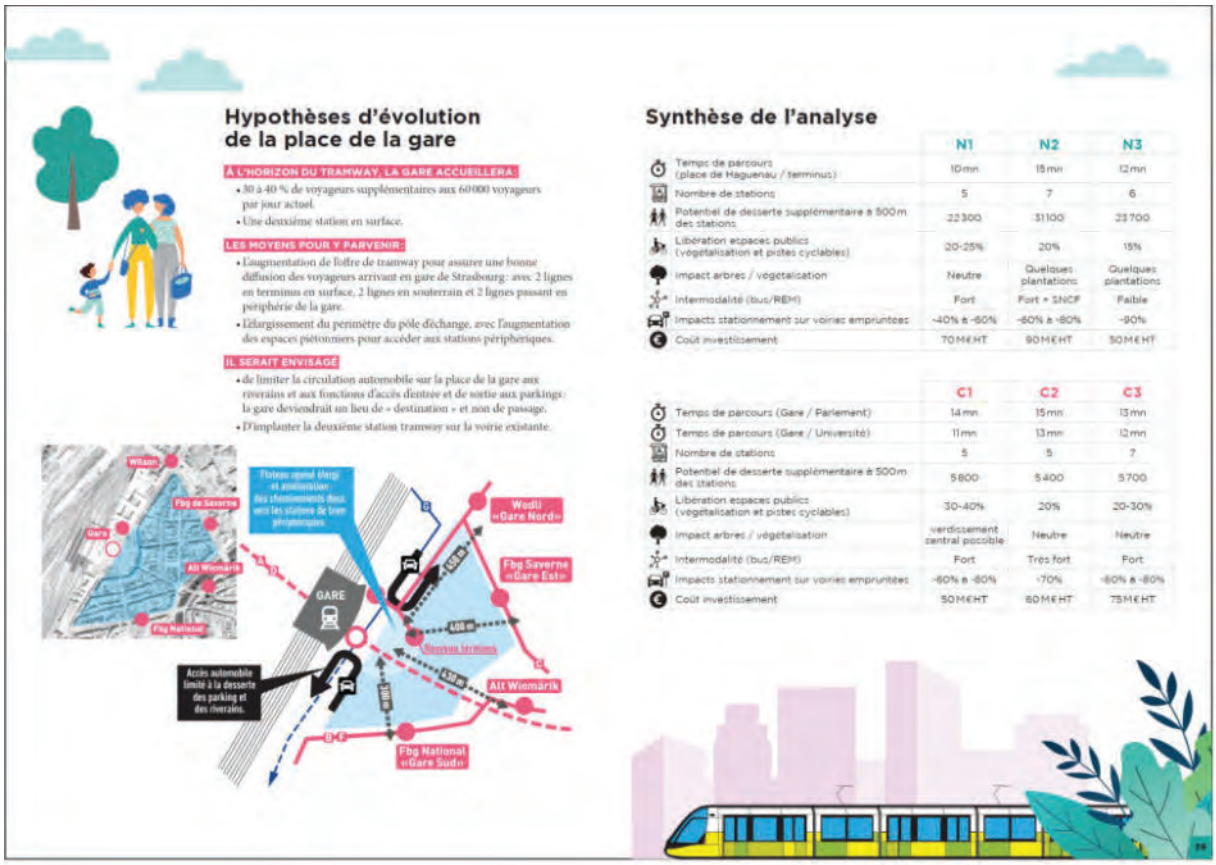
DEMAIN

Les évolutions suivantes seraient envisageables:

- Le parc serait ainsi raccroché aux habitations situées au sud de la place. Il serait possible d'y accéder sans franchir de voie de circulation.
- Les espaces piétonniers pourraient être largement agrandis. Le tramway traverserait ce nouvel espace public, sur lequel pourrait s'implanter une station (hypothèse à retenir dans le cas des variantes C3 et C2).
- Dans le cas de la variante C3, la station serait implantée sur le Boulevard Poincaré au Sud de la place. L'agrandissement des espaces piétonniers pourrait également être mis en œuvre.

- Les façades des bâtiments qui bordent la place seraient ainsi valorisées.
- Une avenue urbaine serait créée entre Strasbourg et Schiltigheim.
- Les pistes cyclables existantes de part et d'autre de la place seraient conservées.
- Deux nouvelles liaisons cyclables pourraient être créées :
  - Une liaison Nord-Sud le long de la nouvelle avenue,
  - Une amélioration de la liaison de rocade située le long du canal de décharge et du canal de dérivation : un itinéraire plus direct évitant de contourner la place serait envisagé.





Hypothèses d'évolution de la place de la gare

À L'HORIZON DU TRAMWAY, LA GARE ACCUEILLERA :

- 30 à 40 % de voyageurs supplémentaires aux 60 000 voyageurs par jour actuel.
- Une deuxième station en surface.

LES MOYENS POUR Y PARVENIR :

- L'augmentation de l'offre de tramway pour assurer une bonne diffusion des voyageurs arrivant en gare de Strasbourg : avec 2 lignes en terminus en surface, 2 lignes en souterrain et 2 lignes passant en périphérie de la gare.
- L'élargissement du périmètre du pôle d'échange, avec l'augmentation des espaces piétonniers pour accéder aux stations périphériques.

IL SERAIT ENVISAGÉ

- de limiter la circulation automobile sur la place de la gare aux riverains et aux fonctions d'accès d'entrée et de sortie aux parkings : la gare deviendrait un lieu de « destination » et non de passage.
- D'implanter la deuxième station tramway sur la voirie existante.

Synthèse de l'analyse

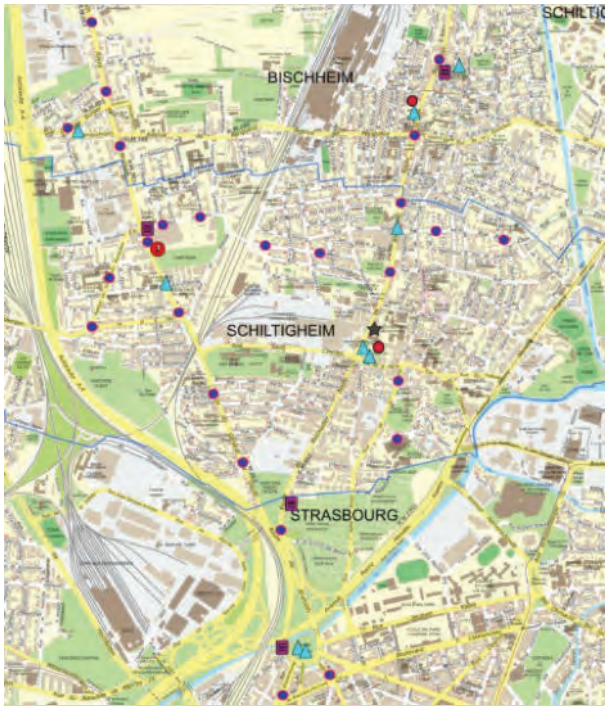
	N1	N2	N3
Temps de parcours (place de Haguenau / terminus)	10 mn	15 mn	12 mn
Nombre de stations	5	7	6
Potentiel de desserte supplémentaire à 500 m des stations	22 300	31 100	23 700
Libération espaces publics (végétalisation et pistes cyclables)	20-25%	20%	15%
Impact arbres / végétalisation	Neutre	Quelques plantations	Quelques plantations
Intermodalité (bus/REM)	Fort	Fort + SNCF	Faible
Impacts stationnement sur voiries empruntées	-40% à -60%	-60% à -80%	-90%
Coût investissement	70 M€ HT	90 M€ HT	50 M€ HT

	C1	C2	C3
Temps de parcours (Gare / Parlement)	14 mn	15 mn	13 mn
Temps de parcours (Gare / Université)	11 mn	13 mn	12 mn
Nombre de stations	5	5	7
Potentiel de desserte supplémentaire à 500 m des stations	5 800	5 400	5 700
Libération espaces publics (végétalisation et pistes cyclables)	30-40%	20%	20-30%
Impact arbres / végétalisation	verdissement central possible	Neutre	Neutre
Intermodalité (bus/REM)	Fort	Très fort	Fort
Impacts stationnement sur voiries empruntées	-60% à -80%	-70%	-60% à -80%
Coût investissement	50 M€ HT	60 M€ HT	75 M€ HT



2. Affichages sur l'espace public et exposition du projet

Des panneaux, bâches et affiches ont été installés sur l'espace public des secteurs concernés par le projet (Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim). Les lieux d'affiches sont présentés sur le plan ci-dessous.



Partie Nord



Partie Centre

Légende

- Panneau d'information grand format implanté sur l'espace public
- Totem 3 faces implanté sur l'espace public
- Affiche d'information implanté dans les abris bus/tram
- Arceau 80*120 cm
- Bâche façade Hôtel de ville de Schiltigheim
- Exposition du projet et registre dans les lieux d'exposition (hors centre administratif de la Ville et de l'Eurométropole de Strasbourg)

3. Flyers d'information distribués dans les boites aux lettres à Strasbourg (Quartier Tribunal – Contades, quartier Gare), Schiltigheim (commune entière), Bischheim (commune entière), et mis à disposition dans les lieux recevant du public et commerces des trois communes.

Flyer diffusé au lancement de la concertation (juin 2021)

Strasbourg.eu
eurometropole

Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

Strasbourg • Schiltigheim • Bischheim



Strasbourg.eu
eurometropole

Participez aux deux temps de la concertation

Juin-Juillet :
le projet de tramway dans son territoire.

Septembre :
le projet de tramway et les aménagements envisageables.

Renseignez-vous sur le projet
Le détail du projet est à retrouver dans les expositions et sur le site internet de la participation citoyenne qui sera régulièrement complété des débats menés avec vous.

Échangez sur vos attentes et partagez vos questionnements
en matière de déplacement et d'aménagement de vos quartiers à l'occasion des différentes rencontres qui vont ponctuer cette période de concertation: permanences, déambulations, réunions publiques.

Pensez à donner votre avis et faire part de vos suggestions!
Vos contributions sont importantes, elles participeront à la définition et à l'élaboration du projet!

Réunions publiques

- **Mardi 29 juin** à 18h30
- **Mercredi 30 juin** à 18h30
- **Vendredi 15 septembre** à 18h30
- **Mercredi 22 septembre** à 18h30

Retransmission et participation en direct sur participer.eurometropole-strasbourg.eu

Donnez votre avis:

Dans les registres mis à disposition dans les lieux accueillant l'exposition

Sur le site internet participer.eurometropole-strasbourg.eu

Par courrier à l'attention de la Direction de la Mobilité, Espaces Publics et Naturels, Eurométropole de Strasbourg, 1 Parc de l'Étoile 67076 Strasbourg

Par courriel: ProjetTramNord@strasbourg.eu

Informez-vous!

Détails des lieux, jours et horaires des **expositions** et des différentes **rencontres** à retrouver sur **participer.eurometropole-strasbourg.eu**



Une ambition inédite pour des mobilités alternatives à l'usage de la voiture individuelle



La réduction de la pollution atmosphérique et de la dépendance aux énergies fossiles constitue un pilier de la stratégie de l'Eurométropole de Strasbourg qui a déclaré l'état d'urgence climatique.

Les grands projets de mobilité représentent un axe essentiel dans la mise en œuvre de la politique de l'Eurométropole de Strasbourg en faveur de l'environnement et de l'inclusion sociale. Relier efficacement les quartiers et communes de l'Eurométropole de Strasbourg par des transports publics fiables, performants et décarbonés constitue un impératif en termes de climat, de santé et de développement global de l'agglomération.

Du 15 juin au 30 septembre, participez à la concertation pour le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim!

Un projet tramway, c'est le moyen d'accompagner les transformations urbaines

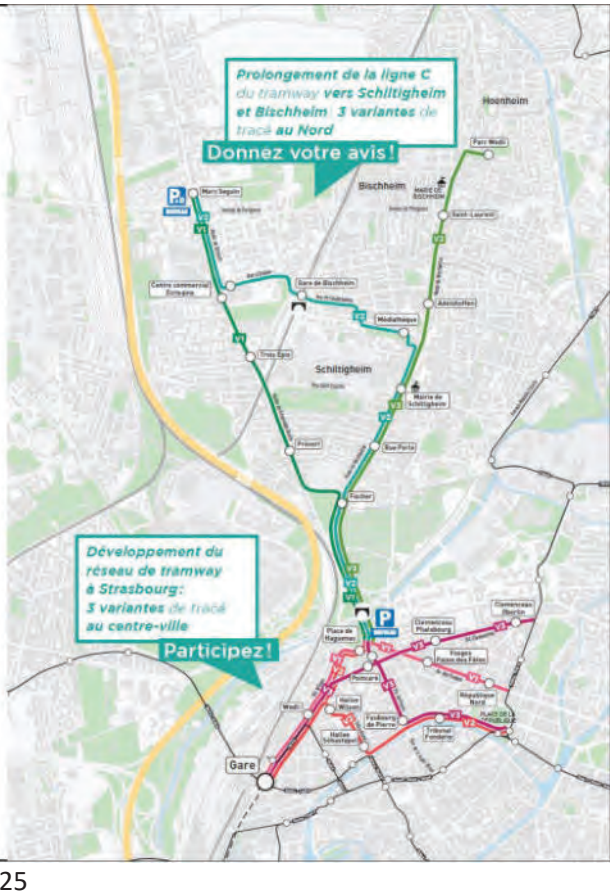
- **+ de confort** pour les déplacements en transports en commun, à vélo et à pied
- **+ de convivialité**
- **+ de nature en ville**

UN PROJET POUR:

- **Desservir** Schiltigheim et Bischheim en tramway
- **Offrir une liaison** tramway directe entre la gare et le quartier du Wacken, pour accompagner la transformation du quartier et améliorer l'accessibilité de Strasbourg, capitale européenne.
- **Renforcer la liaison** Gare-Université par une liaison rapide et directe évitant la traversée du centre-ville.
- **Accompagner** l'augmentation du nombre de trains dans les gares de l'Eurométropole en assurant le confort et la diffusion des voyageurs.

OBJECTIF

- Mise en service fin 2025 - début 2026

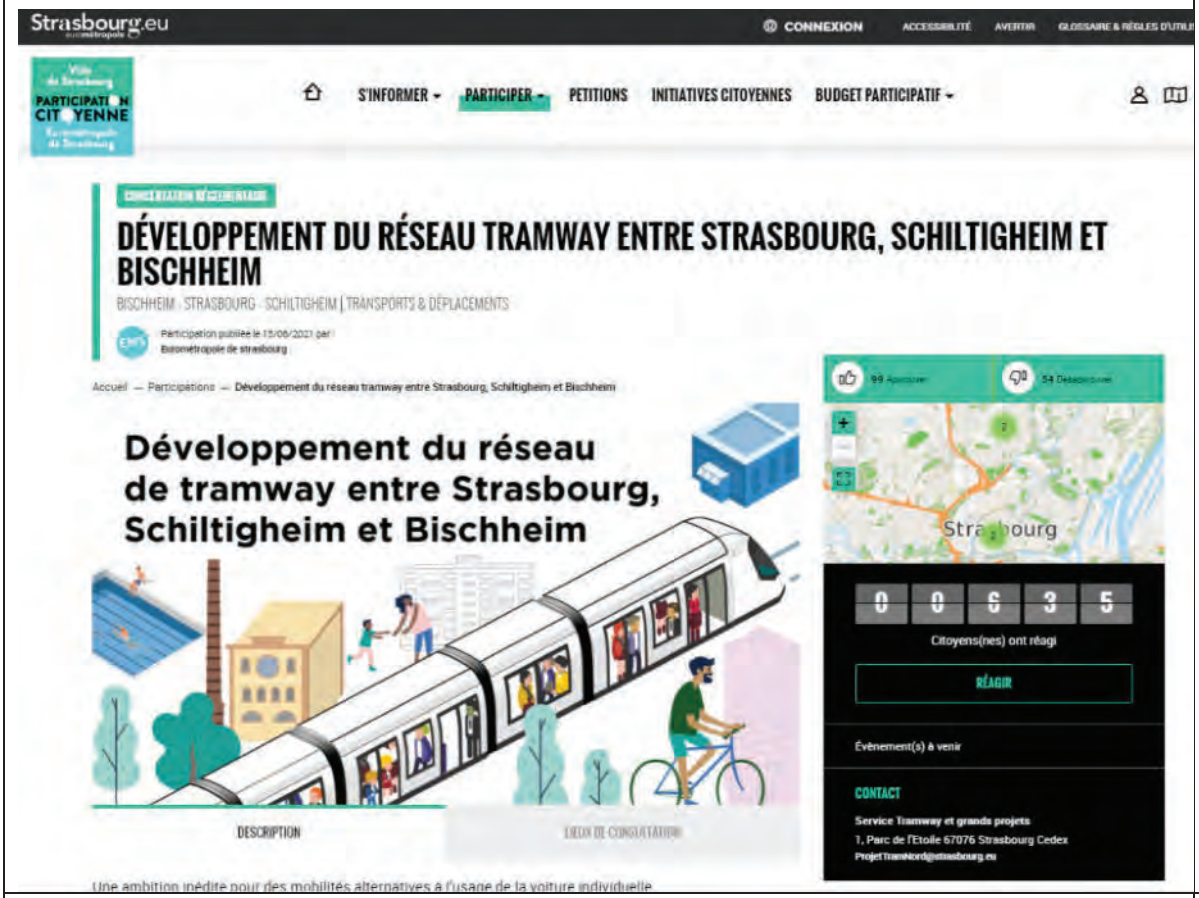


Flyer diffusé en amont du 2e temps de la concertation (août-septembre 2021)





4. Publications sur les sites internet de l'Eurométropole de Strasbourg et des communes de Schiltigheim et Bischheim (extraits)



5. Publications sur les réseaux sociaux de l'Eurométropole de Strasbourg et des communes de Schiltigheim et Bischheim (Facebook)









Ville De Schiltigheim
29 juin ·

{ LIVE } Suivez et participez à la concertation pour le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim en direct sur participer.strasbourg.eu. Une équipe est à votre écoute pour répondre à vos questions !
https://participer.strasbourg.eu/.../-/entity/id/142107096



PARTICIPER.STRASBOURG.EU
Développement du réseau tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

26 24 commentaires 10 partages

J'aime Commenter Partager

Ville De Schiltigheim
13 septembre ·

{ PARTICIPEZ } C'est la dernière ligne droite pour participer à la concertation publique sur le développement du réseau tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim ! Une ambition inédite pour des mobilités alternatives à l'usage de la voiture individuelle

Comment participer ? Assistez aux réunions publiques sur le sujet, la prochaine aura le mercredi 15 septembre à 18h30 au Brassin à Schiltigheim, en présence de Mme la Maire.

Qualité de l'air, place de chacun dans l'espace public, complémentarité avec le réseau de transports en commun existant, réponse aux besoins actuels, ces questions touchent, et continueront à impacter votre quotidien. Alors participez

Toute les informations pour ce faire sont ici : https://bit.ly/3z8qJ1M



10 3 partages

J'aime Commenter Partager

Ville de Bischheim
9 juillet ·

[Extension du tram vers le nord]
Jusqu'au 30 septembre, participez à la concertation pour le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim :
https://www.bischheim.alsace/.../concertation-extension...



24 37 commentaires 26 partages

J'aime Commenter Partager

Ville de Bischheim a ajouté un évènement.
27 août ·



MER., 8 SEPT.
Réunion publique : extension du tram vers le nord
Salle des fêtes du Cheval Blanc
Causes · 102 personnes
Ça m'intéresse

16 8 commentaires

J'aime Commenter Partager


Ville de Bischheim
le 22 septembre à 15:06 ·
[Concertation tram nord]
Jusqu'au 30 septembre vous avez la possibilité de vous exprimer pour choisir l'un des 3 tracés proposés par l'Eurométropole.
Via la route du Général De Gaulle et la route de Brumath jusqu'à la rue Georges Burger à Bischheim
Via la route de Bischwiller à Schiltigheim en passant par la gare de Bischheim pour finir comme le tracé V1
Via la route de Bischwiller jusqu'au Parc Wodli à Bischheim ...
Afficher la suite
DONNEZ
VOTRE AVIS !
CONCERTATION PUBLIQUE TRAM NORD
Jusqu'au 30 septembre vous avez la possibilité de vous exprimer pour choisir l'un des 3 tracés proposés par l'Eurométropole.
V1 Via la route du Général De Gaulle et la route de Brumath jusqu'à la rue Georges Burger à Bischheim
V2 Via la route de Bischwiller à Schiltigheim en passant par la gare de Bischheim pour finir comme le tracé V1
V3 Via la route de Bischwiller jusqu'au Parc Wodli à Bischheim
OU Autre solution : pas de tram supplémentaire mais une amélioration significative en qualité et en quantité des solutions de transport en commun existantes; plus de fréquence des lignes de bus électriques, ...

6. Invitation presse en préalable à la conférence de presse du 09/06/2021



INVITATION PRESSE

Strasbourg, le 8 juin 2021

Lancement de la concertation publique pour la nouvelle ligne de tramway vers le nord

Axe essentiel de la politique de l'Eurométropole de Strasbourg en faveur de l'équité territoriale et de l'inclusion sociale, la collectivité s'engage à relier efficacement ses quartiers et communes par des transports publics fiables, performants et décarbonés.

Cette extension du réseau de tramway vers le nord de l'agglomération est engagée dans une démarche de concertation publique. À ce titre, les habitant·e·s sont invité·e·s du 15 juin au 30 septembre 2021 à s'informer sur les variantes de tracés et à faire part de leur avis et observation. Leurs contributions participeront à la définition et à l'élaboration du projet final.

Pia Imbs, présidente de l'Eurométropole de Strasbourg, **Jeanne Barseghian**, présidente déléguée et maire de Strasbourg, **Danielle Dambach**, présidente déléguée et maire de Schiltigheim, et **Alain Jund**, vice-président en charge des mobilités, des transports, des déplacements et de la politique cyclable, présenteront les modalités de la concertation publique sur le projet du tramway Nord le :

Mercredi 9 juin
à 11h00
Place de Haguenau
(Entrée face à la rue de Haguenau)

En raison du contexte sanitaire, merci de bien vouloir confirmer votre intérêt par mail à info.presse@strasbourg.eu

Contact presse : Geoffrey Davoine – Tél. 03 68 98 87 83 – geoffrey.davoine@strasbourg.eu

7. Communiqué de presse du 07/09/2021

Strasbourg.eu
eurométropole

Capitale européenne

COMMUNIQUE DE PRESSE

Strasbourg, le 7 septembre 2021

Nouvelle étape dans la concertation publique pour la nouvelle ligne de tramway vers le nord

Du 15 juin au 30 septembre, les citoyen·nes de l'Eurométropole sont invité·es à participer à la concertation réglementaire pour le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

Après de nombreux échanges sur les grands enjeux de mobilité et de transformation du territoire, la concertation s'ouvre en cette rentrée sur un second temps fort orienté sur les aménagements à envisager pour l'insertion du tramway.

Trois réunions publiques retransmises en direct sur participer.eurometropole-strasbourg.eu sont organisées dans chacune des villes concernées par le futur tramway :

- Bischheim : le 08/09 à 18h30, salle du Cheval Blanc (inscriptions par mail auprès de pascale.vernois@strasbourg.eu)
- Schiltigheim : le 15/09 à 18h30, salle du Brassin (inscriptions via catherine.ober@ville-schiltigheim.fr)
- Strasbourg : le 22/09 à 18h30, Centre administratif (inscriptions via pascale.vernois@strasbourg.eu).

Par ailleurs, élu·es et agent·es de la collectivité iront également à la rencontre des habitant·es lors de déambulations organisées le :

- 10/09 de 11h à 13h, départ devant la Mairie de Schiltigheim
- 11/09 de 10h à 12h, départ devant l'arrêt de bus L3/L6 Sainte-Hélène de Schiltigheim
- 17/09 de 11h à 13h, départ de l'arrêt Gare Centrale de la ligne C du tramway puis déambulation dans les quartiers Gare, Halles et Quais de Strasbourg
- 18/09 de 10h à 12h sur la place de Haguenau (RDV à l'angle de la rue de Wissembourg)

Dans chaque commune, les citoyen·nes peuvent aussi s'exprimer sur ce projet.

Toutes les informations relatives à la concertation sont à retrouver sur participer.eurometropole-strasbourg.eu.

Contact presse : Geoffrey Davoine – Tél. 03 68 98 87 83 – geoffrey.davoine@strasbourg.eu

8. Annonces presse Dernières Nouvelles d'Alsace





9. Publications dans les magazines de presse institutionnelle

Eurométropole Magazine



6 / ACTUELLES

Le tram prendra la direction du nord de l'agglomération à partir de 2025.

Des tracés à affiner

La concertation sur les projets d'extension du tram vers le nord et du nouveau maillage au centre de Strasbourg sera ouverte le 15 juin.

L'année 2021 sera celle de la concertation en matière de mobilités. En début d'année, les habitants de l'Eurométropole s'exprimaient sur le tracé de tram-ouest, qui relierait à terme l'arrêt Comtes à Wolfisheim. Jusqu'au 30 juin, c'est l'extension de quatre kilomètres de la ligne G du bus à haut niveau de service, desservant depuis la gare le secteur de la Laiterie, l'Hôpital civil, Etoile-Bourse, le sud du campus de l'Esplanade et l'écoquartier Danube, qui est soumise à l'avis des citoyens. Et, du 15 juin au 30 septembre, c'est la ligne vers le nord et le maillage du réseau au centre de Strasbourg qui sont en concertation.

Très attendu, ce double projet sort donc des cartons. Il a plusieurs objectifs : renforcer la desserte de transports en commun entre Strasbourg et le nord de l'agglomération tout en desserrant le nœud de l'Homme de fer, multiplier les interconnexions entre les lignes existantes et les possibilités de multimodalité, rendre les modes de déplacement alternatifs à la voiture plus attractifs.

Trois variantes au centre

Pour la desserte nord jusqu'à Bischheim, trois variantes de tracé seront proposées pour implanter la plateforme tramway depuis la place de Haguenau : via la route du Général de Gaulle puis le début de la route de Brumath, via la route de Bischwiller ou via un itinéraire entrouvert reliant les deux axes précités et passant notamment par la gare de Bischheim/Schiltigheim. Les lignes de bus L3 et L6 seront réarticulées tout en maintenant le principe de liaisons directes avec Vendenheim, Souffelweyersheim et Hoenheim.

Au centre, trois variantes sont également proposées. L'extension vers le nord sera ainsi raccordée à un réseau renforcé à Strasbourg, comportant une nouvelle ligne directe reliant la gare aux institutions européennes, inscrite au contrat triennal (lire page 8). Ce nouveau maillage permettra aussi d'intensifier la desserte du quartier d'affaires du Wacken et de déployer une nouvelle liaison directe évitant l'Homme de fer entre la gare centrale et le campus universitaire. Les travaux démarreront en 2023 et coûteront environ 150 millions d'euros. Les lignes seront fonctionnelles à l'horizon 2025-2026. ● Véronique Kolb

Plus d'infos participes.strasbourg.eu

EUROMÉTROPOLE MAGAZINE N° 30 – www.strasbourg.eu



ACTUELLES /

7



LE TRAM TRANSFORME LA RUPTURE EN LIEN

« Le tram n'est pas qu'un mode de déplacement, c'est un outil de refondation du territoire qui redonne du sens au trois urbain, explique Alain Jund, vice-président en charge des mobilités. Les trois nouvelles lignes en cours de conception (vers Illiard, le nord et au centre de Strasbourg) vont faciliter les mobilités mais aussi transformer l'espace urbain. Parce que le tram s'accompagne toujours d'une requalification de son environnement proche. Ce ne sont pas que des kilomètres de rails posés et un nombre de passagers transportés. C'est tout un secteur entièrement repensé et réaménagé. »

La concertation est encore d'actualité

Alain Jund cite notamment l'exemple de la place de Haguenau qui, de rond-point, va devenir une vraie place à vivre, au cœur d'une entrée de ville emblématique. « Cette place était un véritable mur ! Le tram va en faire un pont pour créer une liaison entre Strasbourg et les communes du nord. » Quelles que soient les variantes retenues à l'issue de la concertation publique, cet espace aura profondément changé d'ici quatre à cinq ans.

Le tram apporte de la sérénité et des routes redeviennent des rues, des places et des espaces arborés où l'on peut se rencontrer. Sans compter qu'il va permettre une vraie mise en valeur du patrimoine. « Qui aujourd'hui a les moyens d'admirer les merveilles de la Neustadt boulevard de Lyon, avenue des Vosges ou encore rue de Bouxwiller ? Demain, assis dans le tram, ce sera non seulement possible mais aussi agréable, d'autant plus que les arbres ne seront pas coupés pour les travaux. »

Différentes variantes sont actuellement proposées pour relier la place de Haguenau à Schiltigheim et Bischheim et pour mieux connecter la gare au centre-ville, aux institutions européennes et à l'université. Désambulations publiques, permanences mais aussi réunions sont au programme en septembre pour en savoir plus et surtout pour donner son avis. Et prendre ainsi part, de manière active, à cette fabrication de la nouvelle ville qui est en cours. ●

Véronique Kolb

Plus d'infos

Concertation sur participer.eurometropole-strasbourg.eu
Réunions publiques, à 18h30, en visio ou en présentiel :
le 15 septembre à la salle du Brassin de Schiltigheim et le 22 septembre au Centre administratif de Strasbourg.

Comme les précédentes, les futures lignes contribueront à améliorer l'espace urbain.

EUROMÉTROPOLE MAGAZINE N°31 – www.strasbourg.eu

Participation citoyenne

Extensions en concertation

Jusqu'au 30 septembre, l'expression est ouverte sur les différents tracés de futurs trams.



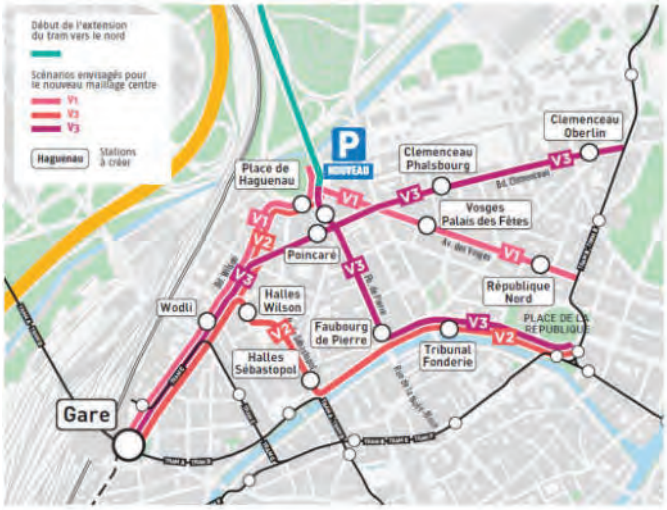
Pour soulager le « nœud » de l'Homme de fer, trois options sont envisagées au centre-ville.

TRANSPORTS Très attendue, l'extension du réseau tram vers le nord comprend en réalité deux projets en un, dont la création d'une ligne à partir de la place de Haguenau en direction de Schiltigheim et de Bischheim, avec trois options de tracé proposées. Mais ce n'est pas tout. Au cœur de Strasbourg, cette extension est également l'occasion de renforcer le maillage du réseau et de mieux desservir les institutions européennes et le nouveau quartier Archipel, en direct depuis la gare, ainsi que de faciliter les déplacements des étudiants jusqu'à l'université. Elle permettra également d'accompagner l'élargissement du centre-ville, de rendre de l'espace aux habitants pour favoriser le retour d'une vraie vie de quartier, d'accorder plus de place aux modes de déplacement actifs et d'embellir les espaces publics. Ainsi, trois options de tracé sont également proposées à Strasbourg pour soulager le passage par le place de l'Homme de fer : par l'avenue des Vosges (option 1), par les quais Kléber, Finkmatt et Sturm (option 2) ou encore par le boulevard Clemenceau (option 3). Pour départager toutes ces variantes de tracé, la concertation est ouverte jusqu'au 30 septembre, avec réunions et déambulations publiques, expositions et registres d'expression, permanences avec les équipes projets, ateliers de travail… Toutes les informations et formulaires d'expression sont disponibles sur le site web de l'Eurométropole. ■

Véronique Kolb

[INFO +] *participer.eurometropole-strasbourg.eu*

Participation citoyenne



Lignes à suivre

L'extension du tram au nord, accompagnée de modifications au centre de Strasbourg, ainsi que la ligne vers l'ouest font l'objet de concertations.

MOBILITÉS Très attendu, le tram nord suppose des extensions de lignes dans Strasbourg pour relier le centre-ville à la place de Haguenau puis aux communes proches et renforcer le réseau de la gare vers le Parlement et l'université. Trois options sont proposées : l'une via l'avenue des Vosges, la deuxième via le boulevard Sébastopol et les quais et la dernière via le boulevard Clemenceau et les quais.

Pour en discuter, rendez-vous :

→ Lors des déambulations du 17/9 (secteur Gare, Halles et quais, au départ de l'arrêt Gare centrale de la ligne C) et du 18/9 (secteur de la place de Haguenau, des boulevards et des avenues attenantes, au départ du carrefour place de Haguenau/rue de Wissembourg),

→ Aux permanences du 14/9 (marché place de Bordeaux) et des 24 et 29/9 (marché place Broglie),

→ En réunion publique le 22/9 au Centre administratif, sur inscription ou par visioconférence.

À L'OUEST, TROIS SECTEURS À AMÉNAGER

Si le tracé de la future ligne reliant Koenigshoffen à Wolfisheim a été décidé, une nouvelle étape est en cours pour déterminer, via des ateliers participatifs, les modalités d'aménagement de trois secteurs.

Les dates à retenir :

→ 16/9 : pour discuter du réaménagement de la route des Romains entre les rues de l'Engelbreit et Virgile

→ 21/9 : au sujet de l'ouvrage de franchissement des voies ferrées entre les rues du Rail et du Chemin de fer

→ 29/9 : pour traiter du parvis du CSC Camille-Clauss et du cheminement menant jusqu'à la future station de tram. Une réunion de synthèse sera organisée en décembre. L'enquête publique est toujours prévue à la mi-2022. ■ *Véronique Kolb*

[INFO +] *Infos et participation sur participer.strasbourg.eu. Inscription aux déambulations au 03 68 98 51 12 ou via pascale.vernois@strasbourg.eu*

Schilick'Info (Presse locale Schiltigheim)



CONCERTATION

DE MI-JUIN À FIN SEPTEMBRE

Tramway Nord : un tracé à choisir

Cet été, prenez le temps d'étudier les trois tracés envisagés pour la desserte de Schiltigheim par le tramway Nord et faites part de votre avis.

Relier efficacement les quartiers et communes de l'Eurométropole de Strasbourg par des transports collectifs publics fiables, performants et décarbonés constitue un impératif en termes de climat, de santé, et de développement global de l'agglomération.

L'extension du réseau de tramway vers le Nord s'inscrit dans le cadre d'une nouvelle étape de développement des transports collectifs, en lien avec la mise en place progressive de la Zone à Faibles Emissions (ZFE), et le déploiement d'un Réseau Express Métropolitain qui se traduira par une augmentation du cadencement des trains, notamment en gare de Schiltigheim-Bischheim.

Trois variantes de tracé proposées

Ainsi, le tramway sera prolongé vers le Nord jusqu'à Bischheim, de façon à relier les communes de première couronne à la Gare centrale via la place de Haguenau.

Il s'agira d'une nouvelle desserte en site propre qui permettra de véhiculer directement de 15 000 à 20 000 habitants/emplois/scolaires, et d'obtenir de meilleures connexions via les lignes de bus L3 et L6, tout en maintenant le principe de liaison directe avec Vendenheim, Souffelweyersheim et Hoenheim.

Pour cela, trois variantes de tracé sont proposées depuis la place de Haguenau *(voir carte ci-contre)* :

- via la route du Gᵃˡ de Gaulle puis le début de la route de Brumath (V1),
- via la route de Bischwiller (V2),
- via un itinéraire est/ouest reliant les deux axes précités et passant notamment par la gare de Bischheim (V2).

D'autre part, le réseau sera complété par un projet de liaisons Gare centrale - institutions européennes et Université. Là aussi, trois variantes de tracé sont proposées :

- via l'avenue des Vosges,
- via la rue de Sébastopol, puis les quais Kléber, Finkmatt et Sturm,
- via le boulevard Clémenceau (vers le Wacken) et via la rue du Faubourg de Pierre, et les quais Finkmatt et Sturm (liaison vers l'Université).

Une concertation estivale

Afin de recueillir les avis des habitants sur ces tracés, une concertation est organisée par l'Eurométropole de Strasbourg de la mi-juin à la fin du mois de septembre.

L'occasion pour chacun de s'informer sur les temps de parcours, les enjeux de circulation et d'insertion urbaine, mais aussi sur les incidences en matière de mobilités et de stationnement, afin de se forger un avis. Toutes les observations seront recueillies et viendront enrichir le débat.

Plus d'infos sur www.strasbourg.eu



CONCERTATION

JUSQU'À FIN SEPTEMBRE

Tracé du tramway Nord : donnez votre avis !

Le nouveau tramway Nord permettra notamment aux habitants de Schiltigheim de bénéficier d'une connexion au réseau de tramway existant. Plusieurs itinéraires sont envisagés et vous êtes invités à les étudier et vous exprimer !

Jusqu'au 30 septembre, l'Eurométropole de Strasbourg organise une concertation publique sur le tracé du tramway Nord. Vous aurez donc tout l'été pour prendre connaissance des différents parcours envisagés et vous forger un avis, que vous pourrez transmettre afin d'enrichir le débat et attirer l'attention des élus sur des éléments qui vous semblent importants.

Nouvelle desserte réalisée en site propre, ce tramway permettra de relier les communes de Bischheim et Schiltigheim à la Gare centrale, via la place de Haguenau.

3 variantes de tracé proposées

Pour cela, trois itinéraires sont envisagés depuis la place de Haguenau et en direction de Bischheim *(voir carte ci-contre, tracés verts)* :

- via la route du Gᵃˡ de Gaulle puis le début de la route de Brumath (V1),
- via la route de Bischwiller puis la route du Gᵃˡ de Gaulle en traversant d'est en ouest (V2),
- via la route de Bischwiller (V3).

D'autre part, le réseau sera également complété par un projet de liaison Gare centrale - institutions européennes et Université. Là aussi, trois variantes de tracé sont proposées *(voir carte ci-contre, tracés roses)* :

- via l'avenue des Vosges (V1),
- via la rue de Sébastopol, puis les quais Kléber, Finkmatt et Sturm (V2),
- via le boulevard Clémenceau (vers le Wacken) et via la rue du Faubourg de Pierre et les quais Finkmatt et Sturm (liaison vers l'Université) (V3).

Alors est été, prenez le temps de vous informer, d'échanger et de partager votre avis sur ce projet qui transformera en profondeur l'ensemble des mobilités schilikoises.

UNE CONCERTATION ESTIVALE

4 réunions publiques

- Mardi 29 juin, 18h30 Hôtel de Ville (en présentiel et visio)
- Mercredi 30 juin, 18h30 Centre administratif de Strasbourg (en visio)

Deux autres réunions seront organisées en septembre.

12 permanences pour échanger avec les équipes projet des services de l'Eurométropole

3 déambulations pour une appropriation par les habitants, avec les élus et les services

5 ateliers organisés avec les forces vives, associations, acteurs économiques

Retrouvez toutes les informations et dates sur participer.eurometropole-strasbourg.eu

JUSQU'AU 30 SEPTEMBRE

Tramway Nord : le débat s'enrichit

En cette rentrée, la concertation portant sur l'extension du tram vers le Nord s'enrichit de solutions envisageables pour l'insertion du projet dans le paysage urbain. Découvrez-les et participez à la dernière ligne droite du débat !

C'est un deuxième temps de réflexion et de débat qui s'ouvrira ce mois de septembre dans le cadre de la concertation menée sur l'extension du tramway vers Bischheim et Schiltigheim.

Après deux mois centrés sur les mobilités, les tracés, les contraintes et opportunités du tram pour le territoire, la concertation porte désormais aussi sur son insertion dans les différentes rues et places concernées, ainsi que sur les solutions d'aménagements urbains.

Réunion, rencontres et déambulations

Afin de bien cerner les différentes options proposées et répondre à vos interrogations, plusieurs rendez-vous sont proposés ce mois-ci. Des temps d'échanges qui seront l'occasion de partager vos attentes et questionnements en matière de déplacements, d'intermodalité, ou de stationnement.

Comment participer ?

Une fois bien informé, l'Eurométropole vous invite à faire part de vos observations :

- en privilégiant le site : **participer.eurometropole-strasbourg.eu**
- par courriel : **ProjetTramNord@strasbourg.eu**,
- via les **registres** mis à disposition, notamment à l'Hôtel de Ville de Schiltigheim.

Car rappelons que vos contributions participent à l'élaboration du projet. Certains sujets émergeant de la concertation pourront en effet faire l'objet d'un travail de co-construction avec les habitants et les usagers.



LES DATES DE LA CONCERTATION

Réunion publique

- Mercredi 15 septembre 18h30, Le Dranoir



Retransmission sur participer.eurometropole-strasbourg.eu

Présence en salle possible sur inscription : contactez-schiltigheim.fr ou 03 88 83 80 00 poste 8242

Rencontres avec l'équipe projet

- Jeudi 9 septembre 12h-13h, place de l'Hôtel de Ville
- Vendredi 17 septembre 17h-19h, Halles du Scil

Déambulations

- Schiltigheim Nord et Bischheim, Vendredi 10 septembre 12h-13h, rdv devant l'Hôtel de Ville
- Schiltigheim Sud, Samedi 11 septembre 10h-12h, rdv à l'arrêt de Bus L3/L6 Ste Hélène

Plus d'infos sur participer.eurometropole-strasbourg.eu





LES PROCHAINES ÉTAPES DU PROJET





Les cahiers de Bischheim (presse locale Bischheim)

MOBILITÉS

Concertation : extension du tram vers le nord

La concertation sur les projets d'extension du tram vers le nord de l'agglomération strasbourgeoise a été lancée le 15 juin. Les habitants sont invités à s'exprimer sur les trois tracés proposés pour la desserte des communes de Schiltigheim et Bischheim. Vous avez jusqu'au 30 septembre pour vous prononcer.



TROIS VARIANTES DE TRACÉ SONT PROPOSÉES

Le projet de cette nouvelle ligne de tram nord serait une extension du réseau existant dont le but est de relier la gare de Strasbourg, les institutions européennes, les communes du nord (via la place de Hagueneau) en évitant la place de l'Homme de Fer, aujourd'hui saturée. Le projet représenterait un investissement de 130 à 140 millions d'euros.

La concertation porte sur les trois variantes de trajet proposées depuis la place de Hagueneau (voir carte) :

- V1 : Via la route du Général De Gaulle et la route de Brumath jusqu'à la rue Georges Burger à Bischheim
- V2 : Via la route de Bischwiller à Schiltigheim en passant par la gare de Bischheim pour finir comme le tracé V1
- V3 : Via la route de Bischwiller jusqu'au Parc Wodli à Blachheim

DES TERMINUS À BISCHHEIM

Les deux premiers tracés (v1-v2) prévoient un terminus Route de Brumath à hauteur de « Marc Seguin », soit le quartier communément appelé SNCF. Un important pôle d'échanges bus/tram serait réalisé, complété par la construction d'un parking relais.

Il nécessitera la démolition de quatre maisons bi-famille situées entre la rue Georges Burger et la rue de Niederhausbergen.

D'autres contraintes liées à la construction du parking relais devraient entrainer la suppression de quatre maisons bi-famille supplémentaires.

Le troisième tracé (v3) envisage un terminus le long de la rue du Souvenir et aurait un impact sur la pérennité du parc Wodli et de ses activités.



COMMENT PARTICIPER À LA CONCERTATION ?

Participez aux réunions publiques

- Mercredi 15 septembre à 18h30 (réunion en mairie de Schiltigheim ouverte au public peu à l'aise avec l'informatique). Inscription possible par mail auprès de la Ville de Schiltigheim (catherine.obergeville-schiltigheim.fr ou 03 88 83 90 00 poste 8142).
- Mercredi 22 septembre à 18h30 (réunion en salle du Conseil au Centre administratif de Strasbourg place de l'Etoile. Ouverte au public dans la limite des places disponibles).

Rencontrer l'équipe du projet près de chez vous

- Mardi 7 septembre, 17h30 - 19h30, Mairie de Schiltigheim
- Mercredi 13 septembre, 17h00 - 19h00, Halles du Scilt à Schiltigheim (rue Nationale)
- Mardi 14 septembre, 16h30 - 18h30, mairie de Bischheim

CADRE DE VIE

CONCERTATION TRAM NORD

De fortes inquiétudes exprimées par les bischheimois

Le 8 septembre, près de 140 personnes ont assisté à la réunion publique organisée par l'Eurométropole dans le cadre de la concertation Tram nord. Cette réunion a été demandée par le Maire, Jean-Louis Hoerlé pour informer les habitants, inquiets des impacts du tram sur leur cadre de vie. À ce stade du projet, bien des questions sont encore en suspens.



L'IMPLANTATION DES TERMINUS INQUIÈTE

3 tracés de tram sont soumis à la concertation (voir encadré). Si la version 3, dont le terminus impacterait lourdement le Parc Wodli, a été peu évoquée, c'est parce qu'elle semble avoir peu de chances d'aboutir. Les techniciens assument eux-mêmes que « ce ne serait pas évident à réaliser ». Les versions 1 et 2 ont le même terminus et c'est ce dernier qui a été au centre des échanges avec les habitants. La création de ce terminus, prévu comme un site intermodal bus-tram avec la réalisation éventuelle d'un parking-relais impliquerait la démolition de plusieurs maisons bi-familles. Cette évocation a suscité une réelle colère chez les personnes directement ou indirectement concernées. Le Maire, Jean-Louis Hoerlé, y est fermement opposé ainsi qu'à la seconde solution proposée et qui impliquerait la suppression d'une centaine de jardins familiaux.

LE TRAM EST-IL LA SEULE SOLUTION ?

Alain Imhd, vice-président de l'Eurométropole en charge des mobilités, a expliqué les avantages du tram, en matière de santé ou de transformation des espaces publics. Le maire de Bischheim a fouu une nouvelle fois à rappeler qu'il n'était pas opposé au tram mais qu'il jugeait que, dans ce cas précis, ce n'était pas une solution réaliste. « les largeurs de chaussée ne permettant pas d'aménager des voies pour le tram, les voitures, les pistes cyclables et les piétons ». Il a réitéré sa demande afin que soit étudiée une version sans tram avec notamment une amélioration du cadencement des bus, l'acquisition de bus électriques supplémentaires, l'optimisation de la desserte des gares SNCF du territoire de l'Eurométropole. Alain Imhg a convenu que cette solution sans tram serait examinée.

COMMENT SE FERA LE REPORT DES FLUX DE CIRCULATION ?

Le report des flux de circulation a également suscité beaucoup d'interrogations. Des participants ont demandé à en savoir plus, craignant un report sur l'avenue de Périgueux et la rue Leclerc. Des études précises à ce sujet pourront être faites après le choix du tracé. Danielle Dambach, présidente-déléguée de l'Eurométropole et maire de Schiltigheim, a indiqué que les trois villes de Schiltigheim, Bischheim et Hoenheim « ont déjà discuté ensemble la question du plan de circulation ».

PARTICIPEZ !

Jusqu'au 30 septembre vous avez la possibilité de vous exprimer pour choisir l'un des 3 tracés proposés par l'Eurométropole.

V1 : Via la route du Général De Gaulle et la route de Brumath jusqu'à la rue Georges Burger à Bischheim

V2 : Via la route de Bischwiller à Schiltigheim en passant par la gare de Bischheim pour finir comme le tracé V1

V3 : Via la route de Bischwiller jusqu'au Parc Wodli à Blachheim

Autre solution ?

Exprimez-vous dans le registre disponible à la mairie de Bischheim ou sur la plateforme en ligne participer.eurometropole-strasbourg.eu

LES PROCHAINES ÉTAPES

Fin d'année : choix du tracé débattu en Conseil de l'Eurométropole

2022 : affinage des études en 2022 pour apporter des réponses plus précises sur les diverses mobilités et l'implantation exacte du terminus

2023 : début de l'enquête publique. **Tous les citoyens auront la possibilité de s'exprimer notamment auprès du commissaire enquêteur**

Annexe b

Projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

Bilan de la première phase de concertation

15 juin- 30 septembre 2021

Compte-rendu des ateliers de concertation

Compte-rendu de l'atelier Mobilité du 28/09/2021

L'atelier de concertation du 28/09/2021 a été organisé à l'attention des associations thématique mobilité : Piétons67, Astus, TC Alsace et Cadr67. Il a réuni 8 personnes en visioconférence.

Les participants connaissant déjà le projet, ont été invités à formuler leurs questions et avis suivants, auxquels le service Tramway et Grands Projets a pu apporter des éléments de réponse.

- **La largeur des trottoirs est souvent problématique, notamment dans le cadre des projets d'extension du tramway récemment réalisés, on ne souhaite pas avoir des surprises.** (Piétons67 et Cadr67)

➢ Réponse du service Tramway et Grands Projets :
Les largeurs réglementaires seront respectées avec la recherche d'aménagements piétons d'une largur minimum de 2m et de pistes cyclables d'une largeur minimale d'1,5 mètres. Lorsque les emprises sont contraintes, les explications du dossier technique en font mention.

- **Lors des délibérations, est-ce que les variantes proposées par les collectifs vont être votées et prise en compte?** (Cadr67)

➢ Réponse du service Tramway et Grands Projets :
Tout cela sera regardé, une analyse de toutes les propositions sera faite et une réponse sera rapportée, environ 1000 contributions ont été faites en tout à ce jour, l'Eurométropole n'a pas la possibilité d'étudier toutes les propositions en détail avec le bureau d'étude, néanmoins certaines propositions pourront être prises en compte pour les études avant-projet, dans tous les cas une réponse va être rapportée aux différentes propositions. La délibération sur le bilan de la concertation sera annexée au cahier des charges comme un entrant pour les études d'avant-projet (AVP).

- **Comment seront assurées les livraisons de Heineken?** (Cadr67)

➢ Réponse du service Tramway et Grands Projets :
Le maintien de l'accessibilité routière et plus particulièrement des poids-lourds en lien avec l'entreprise Heineken est un entrant dans le projet. Les camions pourraient accéder comme aujourd'hui depuis l'autoroute par l'échangeur de Bischheim puis redescendre la route de Brumath et la rue du Général de Gaulle jusqu'à la rue Saint Charles. La desserte par le sud via la Place de Haguenau sera plus complexe à assurer. Le plan de circulation n'étant pas encore étudié dans le détail, tout cela sera instruit dans le cadre des études AVP.

- **La ligne 50 va devenir une ligne structurante ? il est difficile d'implanter des arrêts au niveau du Cheval blanc pour les modes actifs (entre Pont Pharo et Burger).** (Cadr67)

➢ Réponse du service Tramway et Grands Projets :
Le plan de restructuration du réseau de bus sera étudié en détail plutôt à la fin de phase AVP, en concertation avec les communes concernées. La ligne 50 a bien vocation à monter en gamme.

- **Nous devons éviter des conflits piétons/cyclistes ; les points qui nous paraissent problématique :** (Cadr67)
  - Le nœud République gestion des flux cyclistes/piétons
  - Rue de Wissembourg insertion des cyclistes
  - Aménagements sécurisés appropriés pour les vélos pour éviter d'avoir des vélos dans le tram

➢ Réponse du service Tramway et Grands Projets :
L'Eurométropole prend acte de ces points de vigilance.

- **La variante N1 est intéressante : au niveau d'intermodalité avec la gare de Bischheim/Schiltigheim, est-ce qu'il est possible de déplacer la gare au niveau de la station « 3 Epis » ?** (TC Alsace)

➢ Réponse du service Tramway et Grands Projets :
Déplacer une gare vis-à-vis à la SNCF prendra des années, la SNCF souhaite en plus installer un centre de maintenance dans le secteur de Heineken, mais déplacer la gare n'entre pas dans la temporalité du projet extension tram nord. De plus l'intermodalité entre un tram et un train qui ne sont pas « quai à quai » semble difficile, d'autant plus que ces deux points (station tram et gare) sont assez loin l'un de l'autre. Un autre sujet est le désenclavement des quartiers Est et Ouest de la gare dans le cadre de l'opération ANRU et liaison piéton/cycliste entre ces deux quartiers.

- **Les variantes N1 et N2 ont des intérêts particuliers, la N3 n'est pas intéressante pour nous. Prévoyez-vous des terminus partiels pour N1 et N2, afin de permettre au exploitant et aux usagers des alternatives en cas de problème sur la ligne (aiguillage) ?** (TC Alsace)

➢ Réponse du service Tramway et Grands Projets :
Pour le Nord, la station Fischer est commune aux 3 variantes et positionnée sur la route de Bischwiller, la voie unique pour la N1 démarrerait probablement au niveau du barreau Fischer afin de laisser la place à cet aiguillage.

- **Sur le tracé C2, au niveau de la station « Halles-Sébastopol », possible interconnexion avec la station « Anciennes Synagogue les Halles » pour laisser la souplesse d'exploitation à la CTS en cas de perturbation ou travaux sur la ligne ?** (TC Alsace)

➢ Réponse du service Tramway et Grands Projets :
Compte tenu de l'accident parvenu en 1998 dans le tunnel de la gare et le cantonnement mis en place, il n'est pas possible de faire passer 3 lignes dans le tunnel. Néanmoins, les possibilités de préserver l'avenir afin d'éviter des travaux lourds ultérieurement seront regardées.

- **En cas des variantes C1 ou C2, il n'y a pas de crainte de surcharger le nœud République ?** (TC Alsace)

➢ Réponse du service Tramway et Grands Projets :
La situation actuelle ne serait pas dégradée, et il y aurait même peut-être des solutions pour le soulager. En effet, la ligne E ne ferait plus le mouvement Nord vers Est, laissant de la place pour d'autres mouvements. Toutefois, quelques travaux seraient nécessaire pour mettre en exploitation commerciale ou rallonger des quais aujourd'hui utilisés seulement exceptionnellement.

- **Un croisement piéton/vélo dangereux à l'angle droit existe au niveau du P+R de l'extension tram F à Koenigshoffen, nous avons mis des signalisations en place pour améliorer la situation, mais il faudra éviter ce genre d'aménagement.** (TC Alsace)

➢ Réponse du service Tramway et Grands Projets :
Nous avons beaucoup de retour sur les aménagements de l'extension tram F vers l'Ouest, mais ces aménagements étaient le résultat d'un « non choix » afin de satisfaire tout le monde, conduisant à des espaces réduits pour tous ; ceci devrait être évité à l'avenir.

- **Envisagez-vous de mutualiser les stations pour bus et tram (faire des stations bus sur les quais tram comme pour la porte blanche) ?** (TC Alsace)

➢ Réponse du service Tramway et Grands Projets :
Lorsque deux lignes de tramway ou plus circulent sur la plateforme, il est impossible de mutualiser les arrêts tram et bus. Mais là où une ligne de tram circulera, la mutualisation des quais et des plateformes sera recherchée.

<u>Compte-rendu des divers ateliers de concertation avec les collectifs citoyens</u>

Les représentants de l'Eurométropole présents lors de ces réunions sont les agents du service Tramway et Grands Projets.

L'atelier de concertation du 7 juillet 2021 a été organisé à l'attention de Laurent Hennefent, habitant de Schiltigheim ayant versé sa vision du projet sous l'appellation Etude URBAMO. Etaient présents Monsieur Laurent Hennenfent, accompagné de Mme Hélène Hollederer. Il s'agissait d'un temps d'échange concernant les contributions de Monsieur Hennenfent afin que l'Eurométropole puisse bien les comprendre. Monsieur Hennenfent présente un dossier d'étude très fourni, réalisé par ses soins, dont on peut retenir les caractéristiques suivantes :

- Les caractéristiques présentées par l'Eurométropole dans le dossier technique du projet pour les trois variantes Nord ont été analysées par Monsieur Hennenfent. Nous relevons à la lecture des documents une certaine critique des démarches engagées par l'EMS qui semble – selon M. Hennenfent – délivrer des informations erronées, en déplorant également un manque d'informations détaillées dans le dossier.
- La vision de M. Hennenfent concernant l'insertion tramway pour les différentes variantes Nord et centre est présentée à travers des propositions de coupes en travers ; Des solutions en voie unique tramway sont privilégiées par rapport aux voies banalisées tram + voitures.
- Il est regretté que n'est pas été étudiée de variante de renforcement du réseau de bus existant.
- Des inquiétudes sont exprimées quant à la ligne tramway et son parcours pour desservir Schiltigheim depuis Strasbourg.
- Dans le cas des variantes N1 et N2,
    - Une proposition de repositionnement de la station Ecrivains au Nord du carrefour avec la rue d'Erstein est faite.
    - Le terminus est proposé dans la rue de Mundolsheim, associé d'un petit parking P+R.
    - Une navette gratuite viendrait relier le P+R à la gare de Bischheim.

- Des schémas de recomposition du réseau de bus associées aux différentes variantes sont proposées. En particulier, il est proposé d'accompagner la N2 par une déviation de la ligne L3 par la rue de la Mairie puis la rue de la Patrie pour rejoindre le centre de Strasbourg. Ainsi, la partie Sud de la route de Bischwiller libérée des bus deviendrait une zone de rencontre. La valorisation du train en gare de Bischheim est recherchée.
- Des propositions de relocalisation du stationnement sont faites, en s'appuyant sur les projets d'urbanisation à venir ou la construction d'ouvrages souterrains ou aériens.
- Une analyse multicritère de ces différentes variantes et sous-variantes avec une pondération des critères définie par Monsieur Hennenfent est proposée, concluant la N2 modifiée par lui-même comme meilleure solution.

➢ Réponse du service Tramway et Grands Projets :
L'Eurométropole a réexpliqué le contenu des documents présentés afin de lever toute mauvaise compréhension éventuelle et a remercié Monsieur Hennenfent quant aux éléments présentés, très fournis et concernant de nombreux aspects de la mobilité.

L'atelier de concertation du 29/07/2021 a été organisé à l'attention des collectifs Col'Schick et PEPS21, et à la demande de ceux-ci. Il a réuni 4 personnes (2 représentants de chaque collectif).

L'Eurométropole de Strasbourg a présenté le projet soumis à la concertation, et les participants ont été ensuite invités à formuler leurs questions et avis suivants, auxquels le service Tramway et Grands Projets a pu apporter des éléments de réponse.

– **Souhait d'une analyse multicritères permettant de bien comprendre les variantes. Ceci afin d'éviter la propagation de fausses informations.** (PEPS21)
➢ Réponse du service Tramway et Grands Projets :
Une analyse multicritère sera diffusée lorsque l'ensemble des éléments auront été présentés, en l'occurrence les aménagements qui pourraient être réalisés.

– **Les voies mixtes sont-elles moins bien subventionnées par l'État?** (PEPS21)
➢ Réponse du service Tramway et Grands Projets :
Les voies mixtes : l'Eurométropole va vérifier, a priori pas de différence (hors réunion : il y a bien une différence dans le calcul du montant maximum subventionnable du projet par le 4ème appel à projets de l'État).

– **Sous quelle forme sera poursuivie la concertation après l'étape de concertation réglementaire ?** (PEPS21)
➢ Réponse du service Tramway et Grands Projets :
Les échanges avec la population vont se poursuivre tout au long du projet sur certains sujets de type aménagements locaux (places…), sous forme d'ateliers.

– **Quelle faisabilité du terminus P+R Marc Seguin?** (PEPS21)
➢ Réponse du service Tramway et Grands Projets :
Le terminus Marc Seguin fera l'occasion de précisions (enjeux d'intermodalité, accès).

– **Peut-on faire apporter des précisions sur la complémentarité entre le bus et le tram ?** (PEPS21)
➢ Réponse du service Tramway et Grands Projets :

Les restructurations des lignes de bus en accompagnement du projet tram seront travaillées dans les phases ultérieures des études d'avant-projet. À ce stade seuls les grands principes sont connus.

- **Des profils en travers des aménagements possibles seront-ils présentés sur l'ensemble des tracés ?** (PEPS21)

➢ Réponse du service Tramway et Grands Projets :
Des propositions d'aménagement seront présentées sur quelques sections homogènes par tracé. Il n'est pas possible d'être exhaustif vu l'ampleur du projet.

- **Demande des précisions concernant les travaux à réaliser sur le Pont Saint Charles, dans le cas de la variante N1.** (Col'Schick)

➢ Réponse du service Tramway et Grands Projets :
Concernant le Pont Saint-Charles, les documents qui seront diffusés ultérieurement dans le cadre de la concertation tiendront compte des incertitudes quant au montant des travaux à réaliser (qui sont liés aux aménagements choisis).

- **Col'schick salue le fait d'avoir présenté les trois variantes, et souhaite verser à la concertation une solution alternative de tracé, qu'elle présente lors de l'atelier, et demande que cette alternative soit étudiée par l'Eurométropole en tant que variante à soumettre à la concertation.**

➢ Réponse du service Tramway et Grands Projets :
L'EMS rappelle que pour être considérée officiellement elle doit faire l'objet d'un courriel à l'adresse ProjetTramNord@strasbourg.eu, ou d'un envoi postal. Une analyse en sera proposée dans le cadre du bilan de la concertation.

L'atelier de concertation du 27/09/2021 a été organisé à l'attention du collectif Montramjtiens. Il a réuni 6 personnes dans les locaux de l'Eurométropole.

Les participants connaissant déjà le projet, ont été invités à formuler leurs questions et avis suivants, auxquels le service Tramway et Grands Projets a pu apporter des éléments de réponse.

- **Avez-vous étudié la variante proposée par Col'Schick ?**

➢ Réponse du service Tramway et Grands Projets :
Elle n'est pas inintéressante, néanmoins elle implique d'importants impacts fonciers sur le tènement de l'entreprise Heineken. Une analyse en sera proposée dans le cadre du bilan de la concertation. Un élargissement de la rue Saint-Charles en partie Sud reste contrainte en raison de la présence de plusieurs immeubles, d'un Ehpad et d'autres projets en construction. Les variantes de type BHNS ne correspondent pas aux besoins de desserte du secteur Nord à moyen terme.

- **La création d'une bretelle vers la M35 en direction du au niveau de l'échangeur de Hœnheim est la clé de réussite de plan de circulation pour désengorger les deux communes.**

➢ Réponse du service Tramway et Grands Projets :
Cet aménagement a été soumis à la concertation. Il constituera l'un des entrants pour l'étude de circulation en phase AVP.

- **Nous sommes favorables à la variante N1, c'est d'ailleurs celle qui a été inscrite au PLUi, le tram n'est pas une déambulation, il faut que le trajet soit le plus court possible (contre la N2), et le BHNS a besoin d'un site propre plus large que le tram. Afin d'apaiser la route de Bischwiller nous proposons : une alternance de site propre bus et site banalisé bus/voiture, avec des sens uniques voiture sur des portions tête-bêche, afin de limiter au maximum les circulations transitoires, et reporter au maximum le trafic de transit nord/sud et sud/nord sur la M35 et sur l'avenue Mendes France.**

➢ Réponse du service Tramway et Grands Projets :
L'EMS prend en compte et étudiera votre proposition de plan de circulation. Un point de vigilance : des sens uniques trop longues deviennent contre-productifs, c'est une question de maille, quelle taille de maille est adéquate pour traiter la circulation en sens unique et éviter d'impossibles détours pour les riverains.

- **Pour le terminus nous proposons de prolonger le tram jusqu'à la rue de la Fontaine, il y a un terrain à l'Est qui est une station de lavage aujourd'hui, qui serait opportun pour un P+R. notre proposition en deuxième position pour le terminus est le site sur la route de Brumath au nord des jardins familiaux et au sud des garages automobiles. Un parking a été construit depuis le mois de juin sur cette parcelle, il faudrait entrer en négociation avec eux pour voir si une mutualisation est possible. Pourriez-vous empêcher d'autres constructions sur cette parcelle au nord des jardins ouvriers ?**

➢ Réponse du service Tramway et Grands Projets :
Différentes solutions alternatives seront regardées pour l'insertion du terminus.
Lors du choix du tracé, un périmètre de prise en considération du projet sera également soumis au vote du Conseil de l'Eurométropole afin de permettre à l'Eurométropole d'avoir un droit de regard sur les permis de construire de ce périmètre.

- **Pourquoi changement de la station Fischer de la rue Hélène Schweitzer sur la route de Bischwiller?**

➢ Réponse du service Tramway et Grands Projets :
Tout d'abord contrainte de gabarit disponible : au nord de la rue Hélène Schweitzer un emplacement réservé a été introduit, or la présence des commerces en bas des immeubles et de Lidl induit un besoin de stationnement sur la partie Nord, et au sud nous sommes contraints par le cimetière. En plus de cette contrainte de gabarit, une station sur la route de Bischwiller sera un signal fort pour ce quartier. Elle desservira tout aussi bien le nouveau cinéma MK2 sur le site de Fischer que les urbanisations récentes au sud de la route de Bischwiller avec une chalandise de 500m.

- **Un souterrain au niveau de la gare de Bischheim, qui relie la rue d'Erstein à la partie Est, en prolongement de la rue piéton dans le quartier des écrivains, avec une pente douce pour les piétons/cyclistes, demandera moins d'efforts qu'une passerelle avec une déclivité plus importante.**

➢ Réponse du service Tramway et Grands Projets :
Aujourd'hui les souterrains qui fonctionnent bien ont une hauteur sous plafond importante et une largeur importante, la déclivité n'est donc pas un facteur décisionnel pour le choix entre

un souterrain ou une passerelle. En plus de cela, SNCF souhaite séparer les flux transitoires entre les quartiers de ses potentiels clients, et en cas de choix de passage souterrain la SNCF assurera la maitrise d'ouvrage des travaux et l'EMS ne maitriserait donc plus les délais. Le sous-terrain ne serait pas la solution à privilégier.

L'atelier de concertation du 29/09/2021 a été organisé à l'attention des collectifs Vosges Neustadt et AHQG (Association des Habitants du Quartier Gare). Il a réuni 1 personne de chaque collectif, 3 personnes de la direction du territoire et Mme. Sophie Dupressoir (Adjointe quartiers tribunal-Contades) en visioconférence.

Les participants connaissant déjà le projet, ont été invités à formuler leurs questions et avis suivants, auxquels le service Tramway et Grands Projets a pu apporter des éléments de réponse.

- **Nous sommes contre le nouveau terminus gare (en surface) et piétonisation de la place gare.** (AHQG)

➢ Réponse du service Tramway et Grands Projets :
Le terminus sur la place de la gare est le fruit de deux faits : une volonté de lutter contre le réchauffement climatique et action sur la qualité de l'air, qui induit à baisser la circulation automobile, mais aussi le fait de doublement des fréquences train en 2024-2025 (35% voyageurs en plus) et le besoin de créer une ligne directe reliant la Gare à Wacken et autre ligne directe pour desservir l'université, sans passer par l'Homme de fer. Le terminus actuel de la ligne C ne permet pas de rajouter 2 lignes supplémentaires, et passer 3 lignes dans le tunnel de la gare n'est pas envisageable non plus : ceci explique le besoin d'un terminus supplémentaire, dans le secteur de la dépose-minute actuel. Il n'y a pas tellement de flux traversant aujourd'hui, l'idée est que la gare devienne une destination. La dépose minute se ferait en souterrain, accessible par le nord ou le sud. Le moyen de transit serait la rue du Rempart ou la M35.

- **Le carrefour Wilson est déjà un point bien difficile, que deviendra-t-il avec la station Wilson ?** (AHQG)

➢ Réponse du service Tramway et Grands Projets :
Sur le carrefour Wilson, quel que soit le tracé choisi, nous aurons mécaniquement moins de circulation automobile. Dans le cas des variantes C1 ou C2, il est envisagé de basculer le tramway sur le côté Sud du boulevard Wilson afin de minimiser les impacts circulatoires sur le carrefour Wilson/Wodli/Faubourg de Saverne. Ceci en continuité avec la rue de Wissembourg. L'organisation fine de ce carrefour serait examinée au stade de l'avant-projet.

- **La circulation au niveau de la petite rue de la course est aujourd'hui déjà difficile, qu'est-ce que vous prévoyez pour cela ? La circulation automobile est déjà très contrainte en général dans le quartier, nous ne voyons pas comment nous pouvons la contraindre plus que cela avec la piétonisation de la place de la gare ?** (AHQG)

➢ Réponse du service Tramway et Grands Projets :
Une fois le choix du tracé fait, les études seront approfondies, et les échanges avec la population seront poursuivis dans certains secteurs sous forme d'ateliers, dont la place de la Gare pourrait faire partie. Certains aménagements légers de rues pourraient être intégrés au projet.

– **Nous ne sommes pour aucun des 3 tracés sur la partie strasbourgeoise. La ligne de bus H actuelle serait remplacée par les tracés passant par les quais, alors qu'elle satisfait tout à fait le besoin des quartiers et n'est pas du tout saturée. Le BHNS (ligne G) va être prolongé jusqu'à l'université également, il n'y a pas un vrai besoin de connecter la gare à l'université par un tracé tram. La fin de transit des automobiles (notamment connexion nord de l'agglomération vers l'Allemagne, et des transits des camions), et l'activation de mobilité doux sont les souhaits des habitants du quartier.** (Vosges Neustadt)

➢ Réponse du service Tramway et Grands Projets :
Aujourd'hui nous avons à Strasbourg 1 million de déplacements, ¼ de ces déplacements sont des déplacements Strasbourg-Strasbourg et ¼ strasbourg-1er couronne, la CTS déplace 500 000 voyageurs par jour. Avec 35% de voyageurs en plus qui arrivent à la gare de Strasbourg à l'horizon 2024-2025, il sera nécessaire de renforcer le réseau existant afin de pouvoir répondre à la demande des usagers.

Annexe c

Projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim
Bilan de la première phase de concertation
15 juin- 30 septembre 2021

Retranscriptions des réunions publiques

Réunion publique du 29 juin 2021 — Projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim — en visioconférence et sur sites

Ouverture de la séance à 18 h 30

Accueil

Ludovic SCHNEIDER : Bonsoir à toutes et à tous, merci de nous rejoindre à la fois ici, à Schiltigheim pour certaines personnes et à distance sur la plateforme Participer.strasbourg.eu, pour ce débat consacré à l'extension du tram de Strasbourg vers Schiltigheim, Bischheim.

Nous sommes ce soir dans un format mixte, qui va mêler à la fois des participants en direct et des interventions et des questions à distance, avec une traduction en langue des signes et un sous-titrage en direct. Merci à toutes les personnes qui participent à ces échanges.

Nous allons avoir différents temps de discussion avec un premier temps consacré aux enjeux, puis un deuxième temps consacré, assez rapidement aux trois variantes de tracé à Strasbourg, puis aux trois variantes de tracé de Schiltigheim, Bischheim pour répondre à toutes vos interrogations.

On rappelle que cette concertation est longue, va se dérouler sur trois mois et demi, avec plusieurs temps, avec plusieurs modalités de concertation. On y reviendra tout à l'heure. Quatre réunions publiques, ce soir à Schiltigheim, demain à Strasbourg et en septembre, des soirées à nouveau à Strasbourg et à Schiltigheim, qui permettront de rentrer plus en détail dans les aménagements. L'idée étant d'avoir cette progression avec dans un premier temps, les attentes, les questions les questionnements de mobilités, de tracés, les contraintes et les opportunités pour le territoire. Dans un second temps, en septembre, rentrer plus dans le détail dans les questions d'aménagement.

Nous allons avoir de nombreux intervenants et je vais peut-être laisser toute de suite la parole à Madame la Maire, merci Madame DAMBACH de nous accueillir à Schiltigheim, je vous laisse la parole.

Intervention des élus

Danielle DAMBACH : Merci beaucoup. Bonsoir à toutes et à tous, bienvenue pour ce temps démocratique voulu dans le cadre de la concertation que vous soyez à distance ou que vous soyez en présentiel.

Donc j'ai envie d'introduire mon propos en vous disant « enfin ! » Enfin, nous rentrons dans cette concertation, enfin, après 15 ans d'attente et plusieurs renoncements, le tram du Nord se profile et se dessine.

Alors rapidement, pourquoi nous y tenons tellement à ce tram ? Pourquoi nous pensons qu'il est nécessaire ? Pour deux raisons, essentiellement. D'abord parce que c'est un enjeu de transformation urbaine ; nous ne voulons pas seulement le tram pour des questions de mobilité, mais bien parce que nous pensons que Schilick est une Ville entonnoir et que nous

sommes un peu le déversoir de nombreux véhicules, ce qui crée de l'engorgement, ce qui crée des conflits d'usage, ce qui crée de l'insécurité et surtout des pollutions. Donc, nous avons besoin de transport en commun pour améliorer la qualité de l'air et pour dégager de la place sur notre espace public. Alors évidemment, lorsque nous reverrons en fonction du tracé, quel que soit d'ailleurs, le tracé retenu, nous reverrons l'ensemble de la circulation sur notre ban communal, en concertation avec nos communes du Nord.

Pour nous, le tram est aussi important parce que Schiltigheim est la ville la plus densément peuplée de l'Eurométropole. Nous avons, chiffres de 2017, plus de 4 200 habitants au kilomètre carré, alors même que Bischheim en est à 3 800 hab./m², Strasbourg à 3 500 hab./m². On a beaucoup de monde sur un espace réduit et pour pouvoir circuler de manière fluide, ce tram nous est nécessaire.

Troisième raison pour laquelle nous souhaitons ce tram, c'est que nous pensons qu'il est important de nous connecter, nous communes importantes du Nord à la ville centre qui est Strasbourg et qu'il y a entre nous une place qui s'appelle la place de Haguenau et que cette place de Haguenau a besoin d'être requalifiée afin qu'elle ne soit plus vécue comme un point de rupture, mais bien comme un lien entre Strasbourg et Schiltigheim. Ainsi, nous pensons que les Strasbourgeois viendraient plus facilement chez nous et nous irions beaucoup plus facilement à Strasbourg.

Vous dire aussi, que nous avons un certain nombre d'équipements collectifs extrêmement importants, que ce soit côté route de Bischwiller, avec le futur cinéma MK2, avec la mairie ou la médiathèque où que ce soit, côté route du Général de Gaulle avec la future École des arts, le centre nautique ou la Briqueterie. Donc ces équipements collectifs drainent énormément de monde et ont besoin également d'être desservis de manière beaucoup plus confortable et avec une vitesse de fréquence beaucoup plus importante.

Voilà un peu, rapidement nos enjeux et nos besoins pour Schiltigheim et nous avons, nous l'équipe, une préférence pour l'un des trois tracés, mais ce soir ce n'est pas le moment pour nous, élus, d'afficher notre préférence. C'est un temps démocratique qui est ouvert aux habitants et merci à tous d'être là. J'accueille ce temps démocratique avec enthousiasme. Merci.

Ludovic SCHNEIDER : Merci beaucoup, madame la maire, alors effectivement, on a parlé du fait qu'il s'agissait de connecter Strasbourg, Schiltigheim de manière plus efficiente et efficace. Ce projet de tramway a vocation d'aller jusqu'à Bischheim et du coup, on accueille aussi le maire de Bischheim Jean-Louis HOERLE**.** Alors un petit mot d'introduction avant de rentrer dans le vif du sujet.

Jean-Louis HOERLE : Oui, merci de me céder la parole. Une petite précision, j'ai un engagement, donc je ne resterai pas jusqu'à la fin. Donc, vous me permettrez d'utiliser un peu plus de temps à l'introduction où je vous dirai tout ce que je pense et vous aurez compris mon état d'esprit.

Juste une précision, la densité de Bischheim qui effectivement, sur le papier moins, mais lorsqu'on sait qu'un tiers de Bischheimois, c'est le château d'Angleterre, la Ballastière et la zone d'activité, où il y a très peu d'habitants. Si on prend les deux tiers restants, oui, donc, là on est à peu près dans les mêmes chiffres, c'est-à-dire qu'on est très densément peuplé.

Je suis heureux d'être à Schiltigheim, mairie que je fréquente très souvent puisqu'entre Schiltigheim, Bischheim, nous développons énormément de belles choses, de belles activités et que c'est toujours un plaisir de collaborer, ensemble.

Mais, tout ne peut pas être parfait, il y a un sujet sur lequel il y a diversions, divergences d'opinions. Et c'est le transport en commun.

Alors, bien entendu, nous sommes toutes et tous unanimes pour demander et souhaiter une amélioration du transport en commun. Je crois que cela va de soi. C'est dans la solution que j'ai des idées un petit peu différentes. Et ceci est très simple, c'est que ce transport pour Bischheim et les communes au-delà, nous souhaitons que ce soit un mode de déplacement de notre population et pas forcément un réaménagement de la voirie existante. Donc, il y a une petite différence de conception du projet. Alors bon, Bischheim, c'est quoi ? Bischheim, c'est simplement le terminus que Schiltigheim n'a pas la capacité d'absorber — donc on fait le tram à Schiltigheim et puis on met le terminus là où on essaie de le faire.

Un mot sur les deux terminus, puisque les trois lignes c'est deux terminus, puisque deux ont le même.
Le premier, c'est une opposition totale. Puisque démolir le parc Wodli, qui est le seul parc sur l'axe de Bischheim avec un magnifique espace pour les concerts et les animations, et le monument aux morts. Il faut quand même, le laisser quelque part. Donc, je pense que ce n'est pas raisonnable de proposer cette solution, de parking Relais de tram sur un site, en démolissant quelques très beaux arbres. Ce n'est vraiment pas la philosophie de ceux qui portent une écharpe verte…

Pour l'autre côté. Alors là, le terminus sur la route de Brumath, nécessite quand même des démolitions de petites maisons bifamilles qui sont un peu dans l'esprit de la cité Ungemach, qui est de notoriété mondiale, alors pourquoi ce qui est à Ungemach est très bien et ce qui est à Bischheim, on voudrait le démolir y compris tous les jardins et ce qui est autour pour y créer un parking Relais — c'est écrit sur le papier.

Je suis très, très, très réservé quant à la façon de traiter le terminus à Bischheim. Et quand on dit « terminus », ça veut bien dire ce que ça veut dire, c'est-à-dire que beaucoup de personnes pensaient, espéraient que le tram irait très rapidement, immédiatement même, jusqu'à Vendenheim. Il y ira peut-être un jour, mais aujourd'hui, je pense que les moyens financiers ne permettent pas raisonnablement de le penser.

Donc, je ne m'étendrai pas sur le tracé dans Schiltigheim, ça va, même si j'ai le sentiment que les largeurs de 15 mètres, comment y mettre le tram et les pistes cyclables, les vélos, les

piétons, les camions qui vont au Wacken… Ce n'est peut-être pas le débat aujourd'hui, puisque vous avez dit que c'est dans une deuxième phase qu'on fera cela.

Donc, voilà. Danielle connaît mes points de vue, mes sentiments, je suis pour le tram, cependant, pas quand il n'est pas possible de le mettre raisonnablement dans un site. Je suis pour l'amélioration du transport en commun et aujourd'hui, il existe des bus articulés électriques — je me suis déjà ouvert au président de la CTS — je ne comprends pas pourquoi on ne peut pas rentrer dans votre ville par les trois portes et qu'il faut attendre 5 minutes ou 20 minutes, quand il y a un arrêt et que 20 personnes veulent rentrer pour passer, valider… Voilà, il y a un certain nombre d'améliorations simples, qui ne coûtent pas cher et qui peuvent être faites. Aujourd'hui, le problème, c'est que les gens veulent avoir un transport le plus rapide possible, alors que pour nous Bischheim, ce n'est peut-être pas le même développement *qui est attendu*. Pour moi, c'est que de l'arrêt Poincaré, qui est l'arrêt central de Bischheim, on puisse aller en moins de 17 minutes, ce qui est le cas, au centre-ville de Strasbourg, à proximité de la place de l'Homme de Fer. Et ça, aujourd'hui, ça existe. Si on pouvait rajouter deux bus par heure, on pourrait réduire ces 7 minutes et passer à 5 minutes. Cinq minutes c'est quand même un temps d'attente raisonnable.

Je ne rentrerai pas dans le débat de la version 1, 2 ou 3 — moi, je dis une version 0, où il n'y a pas de tram, mais qui a une amélioration considérable des modes existants non seulement les lignes L3, L6, mais aussi les liaisons entre nous, le 50 ou 60 à Schiltigheim, mais le 70 à Bischheim qui est le bus qui va sur l'épine dorsale de Bischheim. Bischheim est une ville en « banane » qui va de E Puissance 3 jusqu'au pont Fario et, là nous n'avons pas pour la population une desserte suffisante. Et ce n'est pas le tram qui va améliorer ça, bien au contraire.

Moi, j'aimerais bien que ce qui a été demandé depuis des années, ce n'est pas maintenant, c'est l'amélioration des transports en commun de l'ensemble de notre agglomération et de nos secteurs nord, spécifiquement Bischheim puisque c'est ce qui m'intéresse est ce que je vais défendre, mais il faut aussi que je défende un peu Schiltigheim, car j'ai été et élu dimanche dernier, donc il faut aussi que je défende Schiltigheim, que je sois aussi à leur écoute. Excusez-moi, mais je tenais à faire cette remarque, qui est un peu le résumé de ma position.

Ce que je regrette, et j'en terminerai par là c'est de ne pas avoir été écouté parce que quand on veut faire de la concertation, pourquoi ne pas avoir permis aux gens de dire il y a la version 1, la version 2, la version 3, mais pensez-vous que l'amélioration immédiate, immédiate pas en 2026, du transport en commun ne serait pas une solution acceptable immédiatement et à mettre en pratique. Merci.

Ludovic SCHNEIDER : Merci beaucoup, monsieur le maire, et donc, effectivement, on aura l'occasion de revenir sur certains des sujets dès ce soir. Effectivement, comme je l'ai dit, une concertation longue, donc on reviendra plus en détail finalement sur les sujets d'aménagement en septembre, mais beaucoup des sujets que vous avez déjà pointés sont à l'ordre du jour de ce soir.

Autre intervenant, Alain JUND, vice-président de l'Eurométropole en charge des mobilités, je vous laisse quelques mots d'introduction même si nous aurons d'autres temps d'échange tout au long de la soirée.

Alain JUND : Tout à fait. Je voulais vous remercier de vous joindre à cette réunion, saluer les uns et les autres. Dire que l'Eurométropole — et je voudrais excuser la présidente qui n'a pas pu nous rejoindre ce soir, a décidé d'engager en 2020, une nouvelle étape des transports collectifs dans notre agglomération. Et donc, ce n'est pas seulement le rapport entre Bischheim et Schiltigheim qui est au bout, même si la concrétisation va se faire à ce niveau-là, mais on est vraiment sur des enjeux de déplacement sur l'ensemble de l'agglomération. Certes, on peut encore avoir des interrogations, mais en tout cas, d'ores et déjà, il y a une décision qui a été prise, c'est d'engager la route sur le chemin du tram sur le nord de l'agglomération. Il fallait le dire et le redire, parce que ce débat-là, ne veut pas dire qu'il ne faut pas améliorer les transports collectifs dans ce qu'ils sont aujourd'hui, mais en tout cas, cette étape-là est effectivement, à l'ordre du jour — et je rejoins ce que disait Danielle DAMBACH, « enfin ! ».

Parce qu'il y a aujourd'hui sur cette agglomération pour tout un chacun pour vous, pour nous et pour les habitants, que ce soit de Souffelweyersheim, de Vendenheim, mais aussi d'Oswald, un certain nombre d'enjeux auxquels nous n'avons pas le droit de ne pas faire face.

Il y a d'abord les questions de santé publique et de qualité de l'air.
Je rappelle souvent que Bischheim et Schiltigheim sont les deux seules communes de l'Eurométropole où l'ensemble de la population subit une mauvaise qualité de l'air. Et si demain, les normes de l'Organisation mondiale de la santé s'appliquaient, ces deux communes de l'Eurométropole seraient en très mauvaise posture.
Donc, il en va des enjeux de santé publique de tout un chacun.

Le deuxième enjeu, ce sont quand même les enjeux d'émission de gaz à effet de serre et des enjeux climatiques. On ne peut pas se dire que ce problème n'existe pas. La semaine dernière le GIEC faisait un nouveau rapport plus alarmiste que jamais. Et donc, si chacun de son côté n'agit pas, on va se dire on continue comme avant, nous n'avons pas le droit d'aller sur ce chemin-là.

Le troisième enjeu. C'est un enjeu de droit à la mobilité pour toutes, pour tous, dans cette agglomération, et notamment sur le nord de l'agglomération. Parce que si nous voulons sortir de la congestion automobile, c'est un transfert massif sur les transports collectifs et notamment sur le tram. Donc, pour rappeler que ce projet concerne toute l'agglomération du centre de Strasbourg jusqu'à Vendenheim, même si aujourd'hui, on prend en compte particulièrement la partie du nord de l'agglomération. Il y a quelques semaines, les DNA parlaient du Big Bang en matière de déplacements, ce qui se passe, ce qui va avancer sur le nord de l'agglomération de Bischheim et Schiltigheim y contribuent. En fait ce tram, ce n'est pas seulement de transporter des personnes, c'est une transformation des espaces publics. C'est un changement dans la manière de vivre ensemble. C'est aussi une amélioration de la

vie quotidienne. Donc, on ne peut pas réduire le tram uniquement à des éléments de transports, même s'il faut améliorer les choses. Et dans cette nouvelle politique de mobilité, je voulais le rappeler pour un peu essayer de sortir de la focale sur les deux communes. C'est quoi ? C'est d'abord remettre d'actualité les 13 gares qu'il y a sur l'euro métropole, dont la gare de Bischheim et Schiltigheim, pour en faire quelque chose. Aujourd'hui, je crois qu'il y a une vingtaine d'arrêts. L'objectif, c'est que le tram devienne aussi un outil, un mode de déplacement, notamment sur votre secteur.

Deuxième élément. Il y a des gens qui viennent de beaucoup plus loin. Il y a ceux qui viennent effectivement de Souffelweyersheim, de Vendenheim, mais aussi ceux qui viennent de Brumath, de Hoerdt ou de Lauterbourg. Et nous avons aussi comme responsabilité de leur faciliter les choses et d'arrêter à ce qu'ils soient coincés tous les matins sur la A35 dont la nature va changer.

Le troisième élément, toujours dans cette politique de déplacements sur l'ensemble de l'Eurométropole, c'est le transport à la demande sur vingt-cinq communes, qui aujourd'hui, les habitants peuvent notamment, à travers le travail que fait la CTS, se déplacer facilement. Et il y a naturellement dans cette politique de mobilité 3 nouvelles lignes de tram. Une première ligne vers l'ouest de l'agglomération, qui a aussi été mal servie, ce n'est pas là la question. Mais comment, sur un territoire aussi important que l'ouest de l'agglomération, il nous fallait mettre en place un mode de transport structurant qu'est le tram.

Ensuite, il y a les deux lignes sur le nord de l'agglomération. Une qui ira jusqu'au Wacken et aux institutions européennes directement depuis la gare, avec trois hypothèses de tracé et il y a naturellement la ligne vers le nord Bischheim et Schiltigheim, selon trois tracés, qui vont être présentés tout à l'heure.

Nous avons lancé, il y a une dizaine de jours maintenant, ce qu'on appelle la concertation réglementaire ; il faut dire que d'habitude elle dure un mois et demi. Là, nous avons souhaité qu'elle puisse durer trois mois et demi parce que c'est un enjeu important de transformation de notre agglomération, de la vie quotidienne, de la manière de se déplacer, de l'espace urbain. Et donc, il faut le temps de ce débat. Car, ce débat concerne à la fois tout l'agglomération et l'ensemble des habitants de Schiltigheim, les habitants de Bischheim, mais bien au-delà.

Et nous savons que ce débat sur le tram sur le nord de l'agglomération dure depuis 15 ans et la décision que nous avons prise, c'est de le mettre en œuvre. Reste le choix du tracé, mais aujourd'hui il nous faut aller de l'avant parce qu'il y a un certain nombre d'urgences — et voilà le message que je voulais vous donner, en introduction au nom de l'Eurométropole et notamment sur les questions de mobilité et de déplacements, car aujourd'hui nous n'avons vraiment plus le temps d'attendre et nous devons nous fixer cette échéance à 2025, 2026, pour la mise en œuvre sur le nord de l'agglomération avec tout ce qui va se mettre en place par ailleurs, mais d'un tram, structurant, qui va changer la vie quotidienne de tous les habitants, les habitantes, notamment du secteur concerné.

Ludovic SCHNEIDER : Merci monsieur le vice-président. On a vu déjà trois premiers intervenants qui vont intervenir dans la soirée. Nous aurons quatre autres intervenants avec Sophie MASCARELL qui est cheffe référente du projet, monsieur le président de la CTS, Monsieur Patrick MACIEJEWSKY, Gilles BROCHARD, qui est chef du service tramway et grands projets, et Éric CHENDEROWSKY, directeur de l'urbanisme et des territoires.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, les échanges se passeront en trois temps, un premier temps de présentation et d'échanges sur les grands enjeux du projet. Un deuxième temps rapide sur les trois variantes strasbourgeoises — sachant que demain il y a une soirée plus spécifiquement consacrée à cet enjeu là — et un temps d'échanges après présentation des trois variantes de tracé de Schiltigheim, Bischheim.

Je me tourne vers Gilles BROCHARD et Éric CHENDEROWSKY pour présenter à la fois les enjeux urbains et les enjeux en termes de mobilité.

Éric CHENDEROWSKY : Peut-être replacer quelques éléments du territoire dans lequel s'inscrit le projet de tram Nord — rappeler que ce territoire on l'appelle dans notre jargon ; le cœur métropolitain nord qui regroupe 4 communes : Strasbourg, Schiltigheim, Bischheim et Hœnheim.
La caractéristique de ce cœur métropolitain c'est de concentrer de grandes fonctions qu'on ne trouve pas ailleurs dans l'agglomération et qui sont, en plus de l'habitat, les équipements liés à l'habitat, de grandes fonctions tertiaires supérieures, qui se concentrent par exemple sur la place des Halles et au Wacken, mais aussi à l'Espace Européen de l'Entreprise. Autre particularité, c'est que ce territoire accueille de grandes institutions administratives, culturelles, de niveau régional autour par exemple de la place de la République avec les grandes institutions tels que la préfecture, le TNS, la BNU, le tribunal sur les quais, mais également au Wacken avec la région Grand Est. C'est aussi le quartier européen sur son flanc Est, et puis ce sont des équipements du quotidien tels que le lycée Kléber, le CMCO, le lycée Mathis, le lycée Marc Bloch. Et puis également ce qu'on oublie souvent c'est tout ce qui fait fonctionner la ville, ce sont des fonctions de logistique urbaine et de négoce avec le Marché d'intérêt national et la Gare de Cronenbourg. Voici, ce qui caractérise ce territoire Nord.

En termes de fonctionnement, c'est le point d'accès majeur du centre de l'agglomération, d'une part avec la gare Centrale, mais aussi avec le réseau autoroutier qui débouche sur la place de Haguenau et qui fait, un site stratégique dans le fonctionnement et la desserte de l'agglomération. Ce sont de grandes places également, en termes de structuration, la place de Haguenau, la place des Halles, le Wacken et le Marché gare. Et puis, pour finir, c'est aussi un territoire qui, par son histoire, accueille des centres d'intérêts patrimoniaux historiques très importants. Pour Strasbourg c'est bien évidemment la Neustadt et l'ensemble urbain remarquable classé patrimoine de l'UNESCO, mais également les centres historiques de deux communes de Bischheim et de Schiltigheim, dans une moindre mesure de Hœnheim, puis également particulièrement à Schiltigheim, un secteur patrimonial remarquable pour lequel s'engage une réflexion pour sa mise en valeur autour du site historique des brasseries.

Vous avez cette carte-là qui apparaît pour ceux qui sont en Visio, qui permet de localiser tout ce que j'ai décrit.

Ludovic SCHNEIDER : Et pour ceux qui sont en présence, c'est dans le dossier que l'on vous a remis, vous avez effectivement les cartes.

Éric CHENDEROWSKY : Alors, c'est quoi l'enjeu aujourd'hui ? C'est vraiment d'affirmer que finalement, c'est cette continuité entre ce cœur d'agglomération qui est aujourd'hui bicéphale qui s'organise autour de plusieurs pôles, Strasbourg et Schiltigheim. Ce dernier s'organise autour du centre historique et le long de la route de Bischwiller. Bischheim, avec le centre autour de la mairie et du centre historique, mais également à Bischheim, on voit des centralités émergentes le long de la route de Brumath, notamment route du Général de Gaulle au sud du pont ferroviaire, et puis également le quartier des Écrivains avec son pôle commercial important du Leclerc — qui aujourd'hui, connaît de grandes transformations dans le cadre du projet de rénovation urbaine.

Donc le tramway sera, quel que soit son tracé, un outil au service de cette cohésion territoriale mettant en valeur les espaces publics et le territoire qu'il traversera. Au sein de ce territoire il y a un endroit particulièrement emblématique c'est la place de Haguenau. La place de Haguenau c'est le grand nœud autoroutier caractérisé par une présence forte d'infrastructures. Il jouxte les voies SNCF, c'est un lieu de convergence de l'autoroute et de rediffusion dans l'ensemble du réseau urbain majeur qui permet de distribuer les axes principaux du centre-ville de Strasbourg, mais également les deux axes principaux qui viennent du nord de l'agglomération : route de Brumath et route de Bischwiller. Là, le tramway peut être l'occasion d'engager une transformation de cet espace pour lui redonner une véritable place de parc urbain, généreux et accessible pour l'ensemble des habitants, mais d'une certaine manière, de rapprocher aussi Strasbourg et la place de Haguenau avec l'entrée de Schiltigheim qui connaît des transformations importantes autour du site Fischer.

Vous voyez les caractéristiques de ce projet, notamment l'importance du ce maillon dans le territoire, on l'a superposé à la grande île de Strasbourg, pour se rendre compte de l'échelle qu'il représente, c'est pratiquement depuis la place de Haguenau jusqu'au cimetière Sainte-Hélène, c'est comme si vous traversiez la Grande Île, depuis la place du Corbeau jusqu'au pont de Pierre. C'est en termes de transformation quelque chose qui pourrait, en termes de simplification du réseau, s'approcher de ce qui a été mené sur la place de l'Étoile.

Une dernière image qui montre à la fois la richesse du patrimoine végétal de ce site qui sera un véritable point d'appui sur le projet de requalification des espaces publics qui mettront tout ce patrimoine végétal et ces jardins remarquables beaucoup plus proches du quotidien des habitants, et le tramway sera la colonne vertébrale de ce projet. Voici, pour ma part ce que je souhaitais porter à votre connaissance.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Monsieur CHENDEROWSKY. Et effectivement, du coup, vous avez présenté les enjeux urbains, les enjeux du territoire et pour rentrer un peu plus dans le détail de ce projet de mobilité en tant que tel, Monsieur Gilles Brochard ?

Gilles BROCHARD : C'est effectivement dans ce patrimoine particulièrement intéressant qui peut être, parfois, pas suffisamment fréquenté, connu que ce projet, notamment de tramway, doit venir s'inscrire et permettre effectivement une meilleure desserte facile, plus aisée de l'ensemble des usagers, en particulier entre Strasbourg et les communes de Schiltigheim et de Bischheim.
Ce projet de déplacements, de transports, en fait, s'inscrit dans une logique plus globale. D'ailleurs, le vice-président en charge des mobilités a rappelé toute cette dynamique de mesures qui sont prises, permettant effectivement de faciliter et d'améliorer le déplacement alternatif à la voiture, qui s'inscrit aussi dans la logique actuelle de réflexions sur la zone à faibles émissions et qui doit donc, effectivement, s'accompagner d'une série de mesures permettant de répondre à cette évolution des pratiques de mobilité. D'ailleurs, sur l'écran vous voyez ce petit graphique intéressant, qui montre cet infléchissement qui a été introduit depuis plusieurs années déjà. On pourrait parler d'une bonne vingtaine d'années où, effectivement, les pratiques de mobilité ont tendance à s'inverser. On voit ici effectivement la réduction assez significative de l'usage de la voiture au profit d'autres modes de déplacement, notamment bien sûr les transports en commun, le vélo et bien sûr, la marche à pied. Effectivement que cette inflexion existe. Elle mérite aujourd'hui de prendre un coup d'accélération et donc de s'inscrire encore plus durablement dans les habitudes de chacun.

Comment cette inflexion, ces modifications de pratiques de mobilité peuvent s'accompagner de mesures ? Plusieurs mesures sont proposées, qui viennent accompagner cela.
Tout à l'heure, on a évoqué cette ambition portée par l'Eurométropole, mais également en lien avec la région sur l'évolution du réseau ferroviaire. Le réseau ferroviaire est utilisé par de nombreux usagers, souvent dans une logique pendulaire. Ça veut dire, je vais sur mon lieu de travail le matin, je prends un trajet en train, puis je rentre le soir… on a de nombreux usagers, mais en fait de nombreux autres usagers dans la journée pourraient aussi utiliser le train. Il y a donc aujourd'hui une réflexion en cours pour améliorer très significativement l'offre de trains sur l'ensemble du territoire de l'Eurométropole, même au-delà, permettant d'améliorer notamment la fréquence de passage des trains permettant de les utiliser plus facilement. Ce réseau ferroviaire doit s'inscrire en complémentarité avec d'autres dispositions déplacements au sein de l'agglomération. On pourrait parler bien entendu des lignes de tram. C'est d'ailleurs ce qui va nous occuper ce soir, mais également des gares sur le territoire de l'Eurométropole, qui sont des lieux privilégiés d'intermodalité, c'est-à-dire permettre de passer d'un mode de transport à un autre et se rendre plus facilement sur nos lieux de destination, des parkings Relais également, qui sont envisagés ; vous les voyez sur la carte qui apparaît, permettant d'accompagner également le réseau de bus qui a vocation à être renforcé.

On le voit au travers de cette carte qui vous est proposée, qui essaie de synthétiser l'ensemble des mesures qui sont prises pour accompagner justement ces nouvelles habitudes renforcées

de pratique de mobilité. Sans parler du développement très important d'itinéraires vélo — ce n'est pas moins de 100 millions d'euros qui vont être consacrés sur les cinq années à venir pour justement développer le réseau de vélo. On voit ici toute une série de mesures qui sont en complémentarité et qui vont permettre effectivement d'accompagner cette dynamique.

Le réseau tramway constitue un élément structurant de cette évolution pour permettre la desserte notamment d'une nouvelle ligne de tramway allant desservir les communes nord, notamment Schiltigheim et Bischheim. Il est nécessaire au préalable de venir renforcer la structure, le maillage du centre du réseau tramway. D'où cette nécessité de travailler non seulement sur la desserte des communes en tramway, mais aussi d'avoir cette réflexion, ces aménagements complémentaires du réseau dans sa structure centrale, sur Strasbourg notamment. C'est un peu l'idée de la carte qui est affichée sur votre écran et qui met en évidence trois flèches. Ces trois flèches, sont en fait trois objectifs qui sont déclinés au travers de ce projet. Le premier objectif assez évident, c'est celui d'aller inscrire une nouvelle infrastructure permettant de desservir Schiltigheim et Bischheim. Mais pas seulement. Parce qu'aujourd'hui, l'arrivée d'une nouvelle ligne depuis les communes nord vers le cœur de l'agglomération et en particulier le cœur du réseau, pour ce qui est de la desserte en mobilité tramway, nécessite de revoir le mode de fonctionnement particulier du nœud central Homme de Fer, là où viennent se croiser la quasi-totalité des lignes de tramway. Pour ce faire, certains itinéraires doivent trouver d'autres tracés. C'est notamment le lien entre la gare et le secteur de l'université. Aujourd'hui, ce n'est pas moins de 20 000 étudiants qui, tous les jours, arrivent en gare de Strasbourg et qui aujourd'hui passent par le nœud Homme de Fer, qui viennent donc saturer un petit peu le fonctionnement de ce secteur. Donc, certainement, il y a nécessité de réfléchir à une nouvelle desserte permettant aux étudiants d'arriver directement à destination de l'université, sans passer par le cœur de ville.
Puis une autre liaison également qui va accompagner ce projet, c'est celle d'un lien direct entre la gare et le secteur Wacken, qui est un secteur en développement. Pourquoi nous parlons de cela ? Simplement pour avoir en tête que ce projet de desserte de tramway qui va desservir, irriguer les communes de Schiltigheim, Bischheim doit s'accompagner d'un projet de tramway au cœur de ville. Cela fera aussi l'objet de cette concertation pendant ces deux mois et demi.

Concernant le périmètre du projet qui nous intéresse ce soir. Vous voyez sur la carte qui apparaît à l'écran, trois variantes de tracé sur le secteur nord.
Tout d'abord, le premier, qu'on appelle le N1 ; « N » pour nord, c'est la variante qui emprunte la route du général de Gaulle, puis la route de Brumath, une deuxième variante qui emprunte d'abord la route de Bischwiller, puis vient s'insérer dans le cœur du territoire de Schiltigheim, pour trouver son terminus, comme la N1, à l'endroit du secteur Burger. Et puis, une troisième variante qui, elle, emprunte plutôt le corridor de la route de Bischwiller.

Ces trois variantes de tracé font l'objet d'une comparaison, d'une analyse pendant toute cette concertation sur laquelle vous êtes évidemment invités à vous exprimer.

Même chose sur le secteur du centre-ville. Trois tracés également sont proposés à la concertation ; on aura l'occasion d'y revenir.

Quelles sont les étapes de ce projet ? Tout d'abord, nous sommes sur une concertation réglementaire, une concertation qui va durer trois mois et demi, qui va s'achever fin septembre prochain. Qu'est-ce qui est attendu pendant cette concertation ? Tout d'abord l'objet de la réunion de ce soir, c'est bien entendu de vous en présenter les principaux enjeux et caractéristiques, mais aussi, sur cette base, que chacun puisse s'exprimer, donner son avis ? Ces avis, bien entendu, vont être recueillis, synthétisés et puis faire l'objet d'une restitution permettant à nos élus de prendre une décision, notamment à l'issue de ce premier temps de concertation. Une décision majeure importante sur le choix du tracé, que ce soit sur Strasbourg ou aussi sur Schiltigheim. Bien entendu, ce premier temps de concertation réglementaire, comme on le dit à l'instant, c'est un premier temps de concertation. Cette concertation va se dérouler pendant toute l'élaboration du projet. Donc, après le 30 septembre, d'autres moments de concertation seront également organisés. Ils permettront, pendant toute l'année 2022, de partager avec les uns et les autres, les aspects peut-être plus précis sur ce projet ; on aura l'occasion de revenir sur ces aspects-là. Cela nous conduira à un deuxième temps de consultation réglementaire qui est l'enquête publique, après quoi les travaux pourront démarrer avec une mise en service envisagée pour l'horizon 2025, 2026. Voilà ce que l'on pouvait dire pour introduire ces quelques éléments sur la concertation.

Ludovic SCHNEIDER : Merci, monsieur BROCHARD, pour cette mise en contexte, pour cette explication globale. Avant de plonger dans les différentes variantes de tracé, je vais me tourner vers la salle et la salle virtuelle aussi, où près d'une centaine de personnes participent à vos discussions à distance et plus d'une cinquantaine de personnes ici, donc ça fait beaucoup de monde. Si des personnes de la salle ont envie de poser des questions, n'hésitez pas, mais là j'ai une question qui fait bien la transition sur les enjeux de cette concertation et j'ai envie de me tourner vers vous, Monsieur JUND, Vice-président, pour la question de Pierre à distance, qui demande quelle est la réalité de cette concertation réglementaire ? Est-ce que les tracés vont effectivement être modifiés suite à la concertation réglementaire étant donné les contraintes des zones urbaines ? Et peut-être avec un peu de cynisme — il s'interroge sur le fait que ce ne serait pas juste pour pallier des scénarios ou éventuellement ne choisir que des couleurs du tram, ou choisir le street-artiste qui va être utilisé pour mettre en valeur ce projet… ? Donc, quel est l'enjeu de cette concertation de votre point de vue, à quoi servent finalement ces temps de concertation 0 qui, comme vous l'avez déjà dit, vont durer trop mois et demi, que c'est long et que c'était un choix volontaire. Comment l'expression des personnes présentes va pouvoir être intégrée ?

Alain JUND : Un des aspects importants et que chacune et chacun puissent s'approprier les enjeux généraux de cette évolution. Je disais avant, ce n'est pas seulement un enjeu pour transporter des gens de la place de Haguenau à la gare de Schiltigheim, mais c'est vraiment un enjeu de transformation de ce territoire. Bischheim et Schiltigheim ne sont pas des îlots à

part dans l'agglomération. Je pense que c'est important de bien voir les évolutions que ça va générer. Pour ceux qui connaissent que ce soit Neudorf, l'entrée de Koenigshoffen, etc., c'est vrai qu'on est sur un saut d'évolution extrêmement important. Je crois que c'est important que nous prenions conscience de l'évolution que ça va faire — certes, comme le disait Danielle DAMBACH — « ça 15 ans » et bien maintenant, je dirais « on y va ».

La deuxième chose, c'est effectivement que progressivement, on puisse identifier quels sont les itinéraires les plus pertinents. Pertinent, à la fois pour ceux qui vont habiter devant, mais aussi pertinent pour ceux qui sont à deux kilomètres et surtout pertinent pour ceux qui veulent aller à la gare ou au centre-ville. Je crois que cet élément de choix est extrêmement important sur où va-t-il passer et que va-t-il relier.

Le troisième enjeu de ce débat public, c'est de voir Jean-Louis HOERLE en parlait avant, c'est certes une ligne de tram sur le Nord, mais c'est aussi la réorganisation des transports collectifs sur l'ensemble du nord de l'agglomération. Et je crois que cette concertation a vocation à nous éclairer, à apporter des propositions, des critiques, des interrogations, des interpellations pour que notamment sur les enjeux urbains, mais aussi sur les enjeux en termes de tracé, nous puissions au mois d'octobre-novembre arrêter au niveau du Conseil de l'Eurométropole, le choix des variantes : une sur le Nord et une à Strasbourg qui seront retenues pour après, engager la suite du débat pour le reste.

Ludovic SCHNEIDER : Merci, monsieur le vice-président. Je donne la parole à une personne de la salle, un micro est à disposition…

Question de Madame 1 du public : Dans la documentation de la concertation, il est avancé que la version 2, coûtera entre 80 et 90 millions d'euros et que le pont rue Lauterbourg —je suis désolée, je tremble, je n'ai pas l'habitude de prendre la parole en public — représenterait un surcoût par rapport à la version 1, évaluée elle-même entre 50 et 60 millions. La version 2 ne peut être que plus chère, elle est plus longue de 900 m et à deux stations de plus que la version 1. Quant au pont des 3 épis, les services de l'Eurométropole parlent de travaux et d'études structurelles nécessaires. Il n'est pas question que le pont Saint-Charles soit fait.

Ceci expliquerait en fait la différence de coût. C'est une manière de minorer parce qu'après les études structurelles, le pont pourrait être amené à être remplacé. C'est une manière de minorer les coûts de la version 1 par rapport à la version 2. En définitive, la question est de savoir si ce pont Saint-Charles serait refait ou pas.

Ludovic SCHNEIDER : Merci beaucoup pour votre question. Mais pour l'instant nous ne sommes pas encore rentrés dans le détail de la présentation des trois variantes de Strasbourg et des trois variantes sur le territoire Schiltigheim, Bischheim. Comme des éléments de réponse sont prévus tout à l'heure, je vous propose de poursuivre et de bien vérifier que la question posée *sera traitée*. Je vous remercie pour cette question sur la notion de coûts et sur la question du pont Saint-Charles. Donc, si vous le voulez bien, je garde cette question pour

plus tard, mais n'hésitez pas à me faire signe si effectivement, vous estimez que la réponse n'est pas complète. Oui, monsieur ?

Monsieur 1 du public : Je voudrais simplement soulever un problème. Il est question de projeter trois trajets. Pour ma part, le seul trajet qui est le plus utile, c'est celui sur la route de Brumath. En effet, si vous regardez une carte, une carte de 1936 et une carte actuelle, vous verrez que la densification au niveau des sites, pas seulement de Schiltigheim, Bischheim et Hœnheim, mais également de Souffelweyersheim, de Lampertheim, il y a pratiquement une concentration, d'ici quelque temps, qui ira jusqu'à Brumath. Et pour ma part, la solution, c'est passer sur un tramway sur la route de Brumath. Alors le problème se pose sur les possibilités de trajet. Or, il y a un moyen très simple pour réguler le problème. Je me permets de vous signaler qu'en 1985, le projet VAL de Monsieur Rudloff évoquait des éléments en sous-terrain ; ça a été réalisé entre Cronenbourg et la gare de Strasbourg et il est très facile de régler le problème de la circulation et des emplacements sur Schiltigheim, en passant tout simplement à partir du cimetière Sainte-Hélène, jusqu'à pratiquement l'avenue de Périgueux, parce que là, la route est très étroite entre le cimetière Sainte-Hélène et la route de Périgueux : la route de Brumath est très étroite. Donc, on peut sans aucun problème passer en souterrain, et du point de vue géologique ça ne pose aucun problème ; on n'est pas dans la nappe phréatique, on est dans le Lœss sur 30 mètres et pour ma part, c'est la seule solution possible. Donc, il faut passer en souterrain, de Sainte-Hélène, sous la voie ferrée, jusqu'à la rue de Périgueux, le faire ressortir et avoir un projet en tête qui met en place également Brumath.

Ludovic SCHNEIDER : Merci beaucoup pour cette intervention. Là encore une question spécifique aux tracés de Schiltigheim, Bischheim sur lesquels on aura l'occasion de revenir.

Est-ce que c'est une question qui concerne vraiment la perspective globale ?

Monsieur 2 du public : Bonsoir. J'ai bien entendu le maire de Bischheim qui protestait contre la disparition d'un parc. Or, je ne vous cacherai pas que je suis pour l'agrandissement et d'aller plus loin que ce qui est présenté ici, parce que vous vous arrêtez à Bischheim, alors que je suis pour la route de Bischwiller jusqu'au bout et à Hœnheim, il me semble qu'il y a un tram déjà, qu'il y a une gare et qui est en relation aussi avec le train. Et je ne comprends pas pourquoi, vous qui voulez faire quelque chose de global, vous n'avez pas XXX 00 : 47 de ce trajet qui existe et qui serait intéressant pour rapprocher la partie est avec le tram qui existe, avec la route de Bischwiller et aussi, le train qui a plusieurs gares. Je suis tout à fait d'accord qu'il y a double emploi si vous faites encore quelque chose route de Brumath, vous avez aussi le train, et je ne vois pas pourquoi on oublierait, ce qui est central avant tout, c'est la route de Bischwiller.

Ludovic SCHNEIDER : Merci beaucoup pour votre intervention. Question qui fait référence effectivement aux interconnexions, etc. Je vais prendre une dernière question avant de donner la parole au Vice-président ces différents enjeux.

Madame 2 du public : Alors moi, ma question, je dirais qu'elle est très pertinente, elle est très en colère — vous le remarquez à ma voix, certainement — au sujet du parking Relais, vous allez le faire où exactement ? Voilà ma question parce que si vous le faites au niveau de ma rue, 8 maisons vont être détruites, donc vous allez déloger 16 familles… Et c'est ça que vous appelez les écolos et les verts, quand vous voulez tout démonter et tout détruire… Alors, moi le tram, je n'en ai pas besoin. On a un très, très beau réseau de bus. Voilà ! Schiltigheim a demandé le tram, bien sûr, je suis contente pour eux, mais pourquoi ne pas garder la desserte silo chez eux ? Parce qu'à l'époque, il y a quelques années, ils ont déjà imposé la sortie de l'autoroute. Ils ont refusé la sortie chez eux, alors qu'il y avait tout plein de camions qui transitaient par chez nous pour aller rallier les brasseries. Donc, nous, on a déjà subi tout ça et maintenant, on nous « fout » encore une fois à la porte. Alors merci, je ne suis plus d'accord.

Ludovic SCHNEIDER : Merci. On va avoir des éléments de réponses sur cette question foncière, notamment en lien avec le parking Relais. Une dernière intervention pour qu'on puisse avancer après et ne vous inquiétez pas, vous aurez l'occasion de poser encore toutes les questions souhaitées.

Madame 3 du public (HOERTEL) : Ce qu'il faut dire d'abord, c'est que quand il a été question du tram à Schiltigheim pour la première fois du temps de Monsieur MULLER, on a fait des études sur les trois possibilités, on a gardé le Marais, parce que c'était le seul qui avait la largeur suffisante pour laisser passer le tram. La route de Bischwiller avait d'abord été prévue, mais on a constaté que ce n'était pas possible, et la route de Brumath non plus, parce qu'elle n'avait pas la largeur.
Avant Mme la maire a dit que la densité de Schiltigheim, la densité de population était la plus grande, ça je le sais — mais ce que je ne comprends pas quand on est une mairie écolo, que l'on construise encore des appartements dans un Schiltigheim, qui est déjà saturé… Quand je suis allée voter dimanche, je suis passée devant l'ancienne friche Caddie, j'ai été effarée par les bâtiments en cours de construction. Déjà quelques années avant, des constructions ont été faites devant la voie ferrée, alors que cette friche Caddie, aurait très bien pu donner un petit parc, qui aurait peut-être amélioré un petit peu l'air de Schiltigheim.
D'autre part, comme l'a dit Madame, je ne vois pas pourquoi on supprimerait des maisons route de Hausbergen alors qu'on pourrait très bien prendre une partie de la friche Istra et mettre un silo à voitures, là, ce qui ne délogerait absolument personne.

Je constate qu'on pratique une politique soi-disant écolo qui est liberticide, qui est inutile et qui est répressible. Il y a beaucoup de personnes qui ont des voitures âgées, qui devront les jeter alors qu'elles pourraient encore rouler, tout simplement pour des idées absolument débiles. Parce que si on suit les résultats des études qui ont été faites, d'une part les voitures actuelles au diesel polluent beaucoup moins que les voitures à essence, contrairement à ce qui a été dit et les voitures électriques, bien sûr, chez nous, elles ne polluent pas ; chez nous, c'est parfait. Mais alors, les petits Chinois qu'est-ce qu'ils prennent ! Et quand il faudra démolir aussi, il y aura de la pollution. Mais ça, personne n'en parle, silence, statu quo !

Et en plus, vous ne vous gênez pas pour les riverains du tram, de leur « pourrir la vie », parce que les commerçants qui sont route de Brumath et bien ça ne va pas être drôle pour eux ni pour les gens qui habitent là-bas.

Et je veux ajouter, que le haut de la rue de Lauterbourg, est une zone de remblais, on a mis deux lignes de bus, on a renforcé en plus, la cadence des bus, alors, je vous jure, c'est très drôle, parce que chaque fois qu'il y a un bus qui passe, j'ai ma maison qui tremble. Elle est fissurée de partout et elle n'avait rien avant qu'il y ait ces lignes de bus. Alors, on a refait la route, on a fait des tests, mais du haut de la rue de Lauterbourg jusqu'au premier carrefour, c'est une catastrophe et plus vous êtes haut, et plus, ça tremble quand ça passe. Alors si en plus un tram doit passer, ça sera champion !

Ludovic SCHNEIDER : Merci Madame. Il y a un certain nombre d'interpellations politiques, sur les enjeux fonciers, etc.

Danielle DAMBACH : J'entends bien, Madame HOERTEL quelles sont vos craintes. De manière générale, le projet du tram évidemment, bouscule. C'est un projet du 21e siècle. Bien sûr, la question que vous posez par rapport au bus qui fait trembler — c'est une bonne question, évidemment que ce pont doit être revu. Et ça le sera tôt ou tard. La question de la pollution de l'air, c'est une question cruciale aujourd'hui, mais ce n'est pas une lubie d'écolo — permettez-moi de vous le dire, Madame HOERTEL… Laissez-moi finir… ce n'est pas une lubie d'écolo, nous sommes sous le coup d'une loi et d'une pénalité. Nous devons améliorer la qualité de l'air et si nous ne le faisons pas, ce sont plusieurs dizaines de millions d'euros que l'Eurométropole devra payer.
Je préfère que cet argent aille dans un transport en commun structurant. Un tram remplace 177 voitures. Alors, bien sûr, je ne suis pas contre la voiture, mais je suis contre l'exclusivité de la voiture parce qu'on a un problème de place et qu'il s'agit de revoir les équilibres dans cette ville, entre la place de la voiture, la place du vélo, la place du piéton, aussi. J'ai envie que les personnes qui déambulent et marchent dans nos rues aient des trottoirs suffisamment larges. Donc, de manière globale, il faut revoir toute l'organisation de la ville. Et encore une fois aussi, pour répondre aux habitants de Bischheim qui ont peur des démolitions. Je vous comprends Mesdames, mais attention, rien n'est acquis. Aujourd'hui, les techniciens vous le diront, c'est la concertation et ces remarques seront prises en compte. C'est pourquoi, je vous encourage à les exprimer dans de cadre de la concertation. Vous le direz, nous ne voulons pas que nos maisons soient démolies, nous ne voulons pas qu'on touche à notre immeuble… C'est à nous d'essayer de trouver des solutions. Moi, je ne veux pas embêter les Bischheimois(es), ce que je veux c'est que les Schilikois puissent circuler de manière fluide et que la qualité de l'air s'améliore. C'est de ma responsabilité. C'est la raison pour laquelle les habitants nous ont fait confiance. Et évidemment que les parkings silo sont nécessaires, mais il faut organiser cela. C'est complexe, mais nous allons nous y atteler.

Ludovic SCHNEIDER : Merci madame DAMBACH. Alors, avant de se rentrer dans le détail des tracés, il y a aussi des interpellations globalement sur les questions de mobilité.

Alain JUND : En complément de ce que vient de dire Danielle DANBACH, comme à Neudorf, comme à Koenigshoffen, comme au centre-ville, comme à l'Esplanade… l'arrivée du tram, mais aussi d'autres modes de déplacement, suscite naturellement des crispations, ce qui est normal parce que ça change les habitudes. Ça concerne des riverains, des commerçants, ça concerne l'ensemble des personnes qui sont à proximité. Donc, c'est vrai que ça suscite des interrogations. Mais aujourd'hui, ces mêmes habitants de Neudorf, à l'Esplanade… au centre-ville, dans le secteur Gare, se disent pourquoi vous ne l'avez pas fait plus tôt.

Il est vrai que cette crispation est tout à fait légitime et ce débat, cette concertation réglementaire, c'est aussi une manière de recueillir ces interrogations et de voir comment nous pouvons, à partir de ces interrogations, avancer sur le projet.

La deuxième chose sur la question du diesel, des voitures, rappelons tout simplement, Danielle le disait, que c'est une loi qui nous oblige. Ce n'est effectivement pas une lubie d'écolo. Je suis désolé, c'est bien une loi qui nous y oblige et je voudrais juste rappeler que chaque année, il y a 500 morts à cause de la mauvaise qualité de l'air. C'est vrai qu'ils ne se voient pas, on ne les voit pas. Je pense que notre responsabilité, c'est pour ça que je parlais avant des questions de santé publique et de qualité de l'air.
Ce projet de tram, c'est aussi une réponse à notre santé, vous comme moi, les parents comme les enfants, les grands-parents comme ceux qui sont dans les écoles. Et aujourd'hui, quand on écoute ce que disent les parents dans les cours d'école, quand ils nous interpellent que ce soit à Schiltigheim, que ce soit à Strasbourg ou Bischheim, « mais qu'est-ce que vous faites pour avoir moins de pollution atmosphérique ? Et comment répondre aux questions de santé de nos enfants ? » Je pense que le tram, à travers ça, mais pas seulement, c'est une des réponses à la fois pour permettre à chacun de se déplacer et c'est aussi un moyen pour tout un chacun d'avoir un air de qualité, ce que nous attendons toutes et tous.

Ludovic SCHNEIDER : Merci monsieur le vice-président. Nous allons avancer un petit peu pour présenter en détail les différents tracés et ainsi traiter les questions sur ces différents sujets, différents tracés.
Merci Monsieur JUND aussi, pour avoir répondu à l'une des questions sur Internet de Jacques concernant cette question de la qualité de l'air et ces enjeux. Vous avez finalement répondu à cette question-là. Je m'adresse à Sophie MASCARELL, cheffe de projet tramway, pour nous détailler un peu, dans un premier temps les trois variantes strasbourgeoises, histoire de donner le contexte global, avant de rentrer dans les trois variantes sur le territoire de Schiltigheim, Bischheim.

Sophie MASCARELL : Bonjour, on va faire assez vite sur les variantes du centre-ville pour passer sur la partie du Nord. Donc, est-ce que vous pourriez afficher à l'écran la première variante ? … Ce que vous avez sous les yeux, en fait, c'est la première variante de tracé.

La variante C1, Gare-République par l'avenue des Vosges, donc, ce qui permet également de présenter ces cartes qui représentent l'infrastructure tramway que nous allons réaliser et

donc sur laquelle s'appuieront les nouveaux services qui permettront de répondre à nos trois grands objectifs qui ont été cités précédemment, qui est de ramener Schiltigheim et Bischheim à proximité de la gare et du centre. Une liaison gare-Wacken directe, sans correspondance et une liaison Gare-Université qui n'emprunte pas l'hypercentre.

Voilà donc le premier tracé par l'avenue des Vosges, est un tracé sur les Grands Boulevards, assez historique qui emprunte successivement la place de la Gare, le boulevard Wilson, la rue de Wissembourg, la place de Haguenau qui, comme cela l'a été signalé tout à l'heure, fera l'objet d'une recomposition qui vous sera expliquée en septembre lorsque nous entrerons plus en détail dans les aménagements. Le tracé se poursuit ensuite sur l'avenue des Vosges, en desservant deux nouvelles stations, le Palais des Fêtes et République. On est donc sur deux grands axes qui ont des enjeux aussi de patrimoine et qui ont également des enjeux au niveau des alignements d'arbres avec des alignements plutôt latéraux sur l'avenue des Vosges et des arbres magistraux également sur la rue de Wissembourg, en central. Ce sont des enjeux forts pour le projet.
En termes de services. C'est un service sans contraintes pour nous puisque 100 % du trajet pourra se faire en site propre — ce qui est idéal pour l'exploitation.

On va passer à la variante suivante, la variante C2, Gare-République par les quais des Halles. Nous avons un tracé commun avec la première variante. Donc une deuxième station en surface sur la place de la Gare, une jointure boulevard Wilson, rue de Wissembourg. Également, une station sur la place de Haguenau. Le tracé descend ensuite par les Halles et la rue Sébastopol. Ici, nous venons élargir, le nœud Homme de Fer. Nous empruntons ensuite le quai Kléber, le quai Finkmatt, le quai Sturm pour rejoindre la place de la République. Cinq nouvelles stations.

Je ne l'ai pas précisé, mais les trois variantes comptent, et c'est soumis à la concertation, un parking de compensation pour le stationnement relocalisé.

Ce deuxième tracé présente également des enjeux de patrimoine, puisqu'en fait, la promenade des quais fait partie du périmètre UNESCO, donc classé. C'est un point de vigilance. On peut voir également que les emprises sont plus contraintes, ce qui nous imposera un fonctionnement du tramway légèrement moins compétitif que la variante précédente.

La variante C3, est en fait, un tracé un peu compliqué à comprendre, il faut bien avoir en tête que l'objectif est donc à la fois de relier la gare au Wacken, et de relier la gare à l'université. Donc, la branche que vous voyez au nord, qui emprunte le boulevard Poincaré et le boulevard Clemenceau, permettront cette liaison rapide vers le quartier du Wacken, tandis que la liaison qui emprunte la rue du Faubourg de Pierre, puis le quai Sturm pour rejoindre la place de la République, permettra de rejoindre l'université. Sur cette variante, nous avons également un croisement de lignes au niveau du boulevard Poincaré, la traversée de la rue du Faubourg de Pierre, qui est aussi la partie la plus contrainte du projet et qui nécessitera aussi, des choix d'aménagement, que nous verrons ultérieurement en septembre.

Si on peut ajouter quelque chose sur ces trois variantes, on peut voir notamment que la variante C1 et la variante C3 desservent de nouvelles zones aujourd'hui non desservies par le tram, mais uniquement par des bus. La variante sur le quai *est* plutôt en complémentarité du réseau existant, un peu moins élargie — si je puis dire, du centre-ville.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Sophie MASCARELL, pour cette explication sur les trois variantes strasbourgeoises. On passera très vite aux trois variantes de Schiltigheim.

Jean-Louis HOERLE : Simplement — comme je suis obligé de vous quitter — des Bischheimois m'ont demandé pourquoi il n'y a qu'une réunion à Strasbourg et une réunion à Schiltigheim et pourquoi il n'y a pas eu de réunion à Bischheim. Donc c'est une demande qui a été faite et que je vous transmets, surtout que, vous l'avez bien compris, que l'enjeu des terminus est assez sensible et que ça permettrait de poser les vraies questions du vrai sujet sans l'élargir à l'ensemble du débat, donc c'est une question.

Petite remarque, on dit que la concertation dure trois mois et demi, non, généralement, il est de tradition que durant juillet et août, il n'y ait pas de concertation. Donc, voir si la véritable concertation recommence à la rentrée de septembre et octobre, ça ne fera qu'un mois et demi, donc on peut déjà commencer à s'intéresser au sujet. Avec mes excuses, je dois partir. Étudier tout ça, permettra aussi aux personnes qui sont présentes de ne pas monopoliser comme tout à l'heure, tout le débat — mais peut être importante — uniquement sur cette question de terminus.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Monsieur le Maire. J'apporte juste une précision avant de laisser la parole pour répondre plus précisément sur la question de la localisation. Il y a une permanence prévue, à la mairie de Bischheim, le 6 juillet sur le projet. Effectivement,

Jean-Louis HOERLE : C'est un tout petit peu léger, une permanence sur deux, trois heures, on a tout de suite dit oui, mais ce n'est pas une permanence qui règle le problème d'un vrai débat démocratique. J'adore le débat démocratique et la concertation ; tout le monde le sait.

Ludovic SCHNEIDER : Merci beaucoup. Je laisserais effectivement prolonger ma réponse par les intervenants, je donne la parole à Monsieur… je vous laisse prendre le micro et permets juste de rappeler que tout à l'heure c'était un peu limite en termes de contraintes sanitaires.

Monsieur 3 du public : Je voulais revenir sur les variantes de connexion à Strasbourg parce que ça ne me semble pas très clair. Il y a probablement deux sujets, comment on fait le bouclage au niveau de Strasbourg et au niveau de Schiltigheim, ce qui est intéressant c'est de savoir comment on va être raccordé. Sur la variante C1, on ne sait pas trop si le terminus sera au niveau de la gare ou est-ce qu'on va se raccorder sur la ligne C, au niveau de Wodli ? Ce qui serait relativement intéressant parce qu'on aurait toutes les destinations qualitatives et la ligne C, sans rajouter la moindre ligne au niveau de l'hypercentre.

Pour les deux autres versions, on arrive place de la République, mais où est-ce qu'elle sera raccordée, sur la ligne E ? La ligne C ? Donc ce sont des questions intéressantes, parce que

pour Schiltigheim c'est tout à fait différent. Arriver à la gare, ça ne veut pas dire arriver à la place de la République. Et déjà, au niveau de la gare, on a déjà notre gare de Bischheim, qui arrive à la gare de Strasbourg, alors pourquoi faire encore arriver le tram de Schiltigheim à la gare de Strasbourg ? En plus, faire un tram de 3,5 km entre l'arrêt Marc Séguin et la gare de Strasbourg, je trouve ça un peu ridicule. Si on fait un tram autant que ce soit un tram traversant l'agglomération de Strasbourg et qu'on ait une vraie destination. Si on se raccorde sur la ligne E, par exemple, on va aller jusqu'à Illkirch jusqu'aux portes du campus. Donc les jeunes qui vont pouvoir prendre le tram à Marc Séguin seront dans le tram jusqu'au campus d'Illkirch. Ça, c'est un tram !

Ludovic SCHNEIDER : Merci monsieur. Du coup, je pose tout de suite la question qui a beaucoup été posée sur Internet et comme ça on aura une réponse globale. Celle-ci porte sur la question des arbres de Strasbourg, cette question du maintien des arbres préoccupe et est-ce qu'on aura des garanties quant au fait que ces arbres soient préservés pour le passage du tram. Donc finalement, trois questions.
La première sur où on va finalement ? La deuxième sur la question des arbres et enfin, celle sur la concertation et la localisation de ces concertations.

Gilles BROCHARD : Sur la question de l'exploitation des lignes, quelle ligne demain, je peux emprunter pour partir d'où et aller où ? Cette question est évidemment tout à fait légitime. Aujourd'hui, on est en phase de concertation. C'est un peu tôt pour y répondre de manière totalement affirmative. Certainement en parcourant la plaquette, vous avez constaté qu'il y a quelques propositions qui sont imaginées, notamment celle de la Ligne C, qui vient du sud de l'agglomération ; du Neuhof et qui aujourd'hui trouve son terminus à la gare. Dans les propositions qui sont faites, c'est une suggestion qui pourrait avoir vocation de ne pas aller à la gare, mais au niveau du secteur Wodli, plus particulièrement du Faubourg de Saverne, de prendre à droite, de monter le boulevard Wilson, la rue de Wissembourg, la place de Haguenau et ensuite, desservir le secteur de Schiltigheim.
C'est une hypothèse, il peut y en avoir d'autres. La suite des études permettra de répondre à ces questions et bien entendu, la question qui a été posée à l'instant mérite effectivement, d'être davantage creusée. On aura l'occasion d'y revenir pendant toute cette phase de concertation, également au mois de septembre.

Sur la question des arbres, c'est un objectif clairement affiché de maintenir les alignements d'arbres, pour évidemment les préserver. Le projet tramway, quel qu'il soit, s'adaptera aux alignements d'arbres existants, que ce soit à Strasbourg ou sur les communes de Schiltigheim, Bischheim.

Ludovic SCHNEIDER : *S*ur la question du choix des lieux de concertation ?

Alain JUND : Je pense qu'il y a dans ces trois mois et demi, parce qu'il y a encore un certain nombre de réunions, au moins jusqu'au 14 juillet et qui reprendront fin août, il y a aujourd'hui, une vingtaine de rendez-vous programmés pour ça. On peut en programmer deux ou trois ou plus, ça ne pose vraiment aucun problème, parce que ce que l'on souhaite à travers cette

démarche, c'est qu'effectivement, un certain nombre de craintes puisse être levé, qu'un certain nombre de propositions puisse être fait, que ce soit sur Strasbourg, sur Schiltigheim ou Bischheim et même au-delà. C'est bien pour ça que nous avons souhaité que ces débats publics soient à la fois, en présentiel, à distance parce qu'on l'a vu quand on a fait la réunion sur le tram F, à Koenigshoffen, il n'y avait personne dans la salle, mais il y avait plus de 200 personnes qui étaient présentes, qui suivaient, qui posaient des questions, etc. Et donc, aujourd'hui, avec la crise sanitaire que nous avons traversée, la question c'est peut-être le lieu où a eu lieu la réunion, mais c'est beaucoup plus, qui peut être concerné, qui peut être interpellé et comment le plus grand nombre de personnes peuvent suivre. Mais en tout cas, on n'en est vraiment pas à deux ou trois rendez-vous près pour ce débat qui a lieu pendant deux mois et demi, pour satisfaire Jean-Louis HOERLE, maintenant qu'il n'est plus là.

Ludovic SCHNEIDER : Merci messieurs JUND. 110 personnes en ce moment à distance, donc effectivement cela permet d'avoir des personnes au-delà de Schiltigheim. Un complément de réponse par Gilles BROCHARD avant de présenter les tracés de Schiltigheim ?

Gilles BROCHARD : Une petite précision sur la question sur la desserte. L'un des objectifs qui est ressorti, notamment d'une consultation qui a eu lieu sur Schiltigheim en 2019, mettait en évidence, le souhait très largement exprimé par les Schilikois et les Bischheimois de pouvoir rejoindre facilement et directement sans correspondance, à la fois le secteur de la gare et le secteur du centre-ville. C'est sur cet objectif que nous allons évidemment réfléchir aux conditions d'exploitation, permettant de répondre à cette attente.

Ludovic SCHNEIDER : Merci monsieur BROCHARD.

Monsieur 4 du public : Il avait été proposé un tracé venant de Schiltigheim et qui allait jusqu'au nord de Strasbourg. Pourquoi ne pas prendre la rue du Travail, la rue Sébastopol, et d'aller vers le croisement, la place de l'Homme de Fer ? Pourquoi ne pas prendre cette route et donc on viendrait directement de Schilick, on passerait par la rue du Travail, par l'artère place de Haguenau… puisque là, l'axe est pratiquement prêt et on partirait directement sur Illkirch.

Je voudrais juste rajouter quelque chose au niveau de la densité. Il a été dit qu'il y avait beaucoup de densité à Schiltigheim, mais si on construisait un tout petit peu moins, il y aurait moins de densité et moins de pollution.

Ludovic SCHNEIDER : Merci monsieur. Différents intervenants pour répondre rapidement avant de passer la parole au responsable CTS.

Gilles BROCHARD ; Sur les différentes questions posées, bien entendu, en termes d'exploitation toutes les idées sont les bienvenues et on les analysera.

Peut-être quelques éléments de lecture sur le fonctionnement du réseau. Aujourd'hui, pourquoi on insiste sur la restructuration du réseau au centre-ville — c'est qu'aujourd'hui, le nœud Homme de Fer fonctionne à la limite de ses capacités. Donc, venir introduire

directement une nouvelle ligne qui viendrait par exemple, de Schiltigheim et Bischheim et la connecter directement au nœud Homme de Fer, pour l'emmener vers Illkirch, pourquoi pas, mais en l'état du fonctionnement du réseau dans sa structure très radiale, c'est-à-dire très concentrée vers un nœud central qu'est celui de l'Homme de Fer, aujourd'hui, nous pose des difficultés en termes d'exploitation. Il faut vraiment qu'on imagine des modes d'exploitation qui répondent aux attentes, mais qui permettent aussi au réseau de continuer à fonctionner. La réflexion est en cours, mais merci pour vos contributions.

Ludovic SCHNEIDER : Merci, Gilles BROCHARD, du coup sur la question de la densité.

Danielle DANBACH : Oui, c'est quelque chose qu'on me reproche très souvent et je l'entends. Alors il se trouve que tout ce qui se construit, notamment, Fischer et Caddie, ce sont des constructibilités qui ont été ouvertes à l'urbanisme, par mon prédécesseur et malheureusement, je n'ai pas pu les arrêter. Lorsqu'un PLU dit qu'un site est constructible et que les choses ont démarré, malheureusement, les choses sont engagées. Raison pour laquelle je suis d'autant plus inquiète, parce qu'avec les 2 000 logements qui vont encore être livrés, la densité ne sera plus de 4 200 habitants par kilomètre carré ; mais beaucoup plus, au regard du fait aussi, Jean-Louis HOERLE parlait d'un secteur constructible à Bischheim, aussi, nous avons XXX 01 : 18, qui est un secteur heureusement préservé. Raison de plus de s'inquiéter. Je vous le dis aujourd'hui je n'ai rien contre le bus, bien au contraire, mais il faut que nous engrangions un grand nombre de populations et on le voit bien la ligne L6 et L3 a été améliorée considérablement par sa vitesse, mais ça ne satisfait toujours pas. On a quelquefois deux à trois bus, et je l'ai fait moi-même, un matin route du Général de Gaulle, on attend deux à trois bus le matin à 8 heures, avant de pouvoir monter dedans. Et c'est la raison pour laquelle, une des réponses, c'est le tram. Ce n'est pas la seule. Et encore une fois, je ne suis pas contre la voiture, mais contre l'exclusivité de la voiture qui nous mène malheureusement, vers un tas de soucis et c'est à ça que je voudrais répondre aujourd'hui.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Madame la Maire. Monsieur MACIEJEWSKI adjoint à la mairie de Schiltigheim et président de La CTS.

Patrick MACIEJEWSKI : Effectivement j'ai les deux casquettes. Bonsoir tout le monde et effectivement, en tant qu'adjoint à l'urbanisme, justement, et aux mobilités, ces questions nous intéressent et on a beaucoup travaillé avec Danielle pour effectivement arriver à trouver des solutions pour notre ville. La mobilité, c'est un point extrêmement important.

Tout à l'heure, un esprit taquin a parlé de Streets-art pour en complément dire, est-ce que c'est la seule discussion possible dans le cadre de la concertation ? Est-ce que tout a été décidé et qu'il n'y aurait plus rien à décider ? Non.
Oui, il y a effectivement des artistes qui vont être obligés de travailler, mais c'est redessiner complètement nos villes, Bischheim en partie, Schiltigheim en grande partie, puisqu'elle est confrontée à cette question des mobilités et de mettre effectivement un tram, on l'a bien vu et les gens l'on dit, l'espace est très contraint et que ce n'était finalement pas facile. Évidemment, il faut de l'ingéniosité pour redessiner notre ville ensemble. Il faut redessiner

Strasbourg, aussi. Cette concertation s'avère un peu plus technique, parce que voilà, il faut redonner plus de voies, plus de rails, pour avoir plus de possibilités de trajet.

C'est ça l'idée plus technique pour Strasbourg aujourd'hui, puisque Strasbourg a déjà pas mal de trams. Mais pour Schiltigheim c'est sûr, on va redessiner la ville et c'est ça, cette concertation n'est qu'au début et on aura besoin de tout le monde pour redessiner la ville parce que ça a un impact important d'organisation de l'ensemble de nos rues, de l'ensemble de nos circulations. Comment ranger les voitures, où mettre les parkings ? Les parkings Silo ; c'est un vrai sujet. C'est un grand sujet pour nous. On aura besoin de parkings silo pour pouvoir ranger les voitures, pour pouvoir dégager nos voies et vivre normalement. Parce que c'est un peu ça quand même ce projet, ce n'est pas juste une lubie, on ne se dit pas tiens, on va enlever les bus et juste mettre des bus électriques. Un bus électrique ou un bus diesel, ça prend de la place et ce n'est pas si commode que cela, ce n'est pas si souple que ça, malgré ce qu'on peut penser. Ce n'est pas aussi confortable, ça n'a pas le même esprit de lien entre les différents territoires qu'une ligne de tram et souvent, je fais cette comparaison, parce qu'on a eu une expérience assez intéressante sur les métropoles — c'est la construction de la ligne de tram vers Kehl. Sur Kehl, il y avait des bus, il y avait même le train. Mais le fait d'avoir mis une ligne de tram, les relations entre Strasbourg et Kehl ont explosées. Les gens le prennent et le tram est saturé très souvent, tout au long de la journée. Et on voit bien que le tram a cette capacité à changer les comportements, à changer l'impression de territoire, fait du lien avec le territoire. Et c'est vrai que là nous avons aussi, une frontière ; ce n'est pas le Rhin, mais la place de Haguenau. La place de Haguenau est une frontière difficile. Elle n'est pas longue, elle n'est pas large, mais c'est comme une rupture entre la ville centre et le nord de l'Eurométropole. On a pris cette option, on s'est engagé ici, dans notre ville pour relier le Nord de l'Eurométropole, à la ville centre. Et c'est ça l'objectif aujourd'hui. Et c'est ça que nous devons dessiner ensemble.
On est sur des questions techniques, mais on n'a pas fini sur les questions techniques. Là, on est sur les questions de principe — par où va-t-on plutôt passer ? Mais après chaque détail, chaque carrefour va être redessiné, être réfléchi. Comment cohabiter avec les voitures où mettre les voitures ? Est-ce que l'objectif c'est que les gens de nos villes puissent circuler, puissent avoir une souplesse — et Madame la Maire l'a bien dit — il faut pouvoir continuer à circuler même en voiture, mais d'une manière raisonnée. Évitons déjà tout le transit, parce qu'on est envahi par le transit des gens qui passent par nos villes et qui ne s'arrêtent même pas et qui polluent aussi. Ce côté entonnoir du Nord, proche de Strasbourg, de l'Eurométropole, cet entonnoir de circulation qui date, doit aujourd'hui s'arrêter parce qu'effectivement nos industries sont parties et qu'elles sont remplacées au fur et à mesure, par des logements plus ou moins denses. Dans l'avenir nous essaierons de les faire un peu moins denses. Mais c'est de la place libre, c'est de la place en milieu urbain, et c'est sûr qu'il va falloir construire un petit peu, parce qu'on a aussi des demandes de logements. Voilà, c'est un peu l'idée. Après, une fois que ces infrastructures entre autres de Strasbourg sont construites, on peut aménager les trajets. On peut en rediscuter parce que c'est un peu comme un jeu, comme quand vous étiez enfant à faire des petits circuits ou à changer de

circuit. Et on peut discuter du circuit le plus intéressant pour la plupart de nos concitoyens dans le secteur ? Où est-ce qu'on veut aller ? Effectivement vers l'Homme de Fer ? Pour le moment, la plupart des projets sont, plutôt Homme de Fer ou la place des halles. Donc comme on est un hypercentre c'est possible avec un accès très proche aussi de la gare. Donc tout ça, c'est possible, ça nous ouvre effectivement, la ville vers tout le territoire de l'Eurométropole, Illkirch, le Neuhof, Kehl… on est enfin relié facilement sans se casser la tête, sans être obligé de se demander s'il faut prendre sa voiture ou pas, pour aller à tel ou tel endroit. On a notre pass *mobilité* dans la poche et on peut voyager.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Monsieur MACIEJEWSKI pour à la fois ces précisions sur Strasbourg et effectivement ce n'est pas ce soir qu'on va épuiser le sujet des variantes strasbourgeoises. C'est pour cela que demain, il y une soirée plus centrée justement sur les enjeux des tracés strasbourgeois, et que la concertation se poursuit. Merci d'avoir rappelé de manière plus globale les enjeux liés au projet, à la mobilité, etc. Je propose de poursuivre avec Sophie MASCARELL sur la présentation des trois variantes de Schiltigheim, Bischheim pour qu'on ait vraiment le temps, jusqu'à 21 heures, pour échanger, poser vos questions sur cet enjeu-là y compris les questions qui ont été posées tout à l'heure, que l'on n'oublie pas. Sophie MASCARELL, une présentation des trois variantes ?

Sophie MASCARELL : Juste pour vous préciser également sur les deux temps de la concertation. En fait, là on vous présente vraiment les caractéristiques des tracés. Il y aura donc un deuxième temps de débat en septembre, plutôt sur l'aménagement. Et c'est là que des solutions seront proposées, notamment avec des coupes de principe de l'espace public, assez contrastées et qui permettront de donner à voir le projet dans son ensemble.

Effectivement sur Schiltigheim, trois variantes de tracé qui ont pour point commun de toutes débuter de la place de Haguenau, qui nécessitent la construction d'une passerelle et d'une recomposition de cette place, pour se diriger vers Schiltigheim. On propose également une station commune à l'ensemble des variantes au niveau de Fischer. Le petit décoché visible permet en effet de bien desservir le sud de la route de Bischwiller, également dans la première variante — qui s'est construit récemment.

Le tracé de cette première variante N1 emprunte ensuite la nouvelle liaison Alice MEUNIER, le long du quartier Fischer, qui remonte la route du Général de Gaulle, pour desservir une première station au niveau du parking Prévert. Il s'agit en fait sur cette section-là, d'un secteur assez commerçant, donc avec des enjeux aussi de bien de bien répondre à toutes ses fonctions de dessertes locales, de riverains, de livraisons — que nous verrons également au mois de septembre. Le pont SNCF Saint-Charles sera effectivement traversé. Nous réalisons actuellement des études de structure pour voir les travaux qu'il faudrait aménager. Une station serait ensuite directement après le pont, au niveau des trois épis, légèrement trop haute sur la carte — elle serait en fait, plutôt au niveau du Carrefour. Nous continuons ensuite le tracé sur un secteur moins contraint pour desservir le centre commercial Leclerc et le quartier des Écrivains. Dans ce secteur-là, on trouve un gros générateur avec le centre commercial, mais également les nouvelles friches Istra, également de grands projets de

renouvellement urbain. Le Quartier des écrivains, qui fait l'objet d'un PRU en ce moment, donc un plan de renouvellement urbain. Et puis, le quartier des Généraux qui a également un collège Leclerc, un groupe scolaire et qui fait également l'objet de réhabilitations.

Le tracé se poursuit ensuite jusqu'au terminus Marc Séguin où, effectivement, nous proposons un point d'intermodalité à cet endroit-là. C'est assez judicieux, ce secteur, puisqu'en fait, à cet endroit se croisent l'ensemble des lignes de bus qui, à la fois, peuvent ensuite monter sur la M 35, profiter des voies réservées qui seront aménagées, mais également le croisement avec les lignes de rocade — donc c'est vraiment un nœud stratégique où effectivement, on voit là un atout pour le report modal. Donc, au niveau de cette première variante, c'est 10 min pour rejoindre la place de Haguenau, c'est un trajet qui a un minimum de contraintes de fonctionnement et qui offre des possibilités diligentes de recomposition du système de bus. Il est également possible à terme de prolonger vers le Nord, tout comme la variante 2, le tracé du tramway.

On va passer la variante suivante, la variante N° 2. Cette variante par construction est vraiment une variante qui traverse tous les secteurs les plus densément peuplés de Schiltigheim. On démarre avec un tracé par la route de Bischwiller en passant par la mairie de Schiltigheim, deux stations rue Perle, mairie de Schiltigheim après Fischer, on bifurque ensuite vers le secteur de la médiathèque et vers la gare de Bischheim en empruntant le parvis de la médiathèque, le passage du cimetière, la rue de Vendenheim, la rue de Lauterbourg pour desservir sur un nouvel ouvrage d'art, la gare de Bischheim. Le tracé se poursuit ensuite par la rue d'Erstein, en desservant également le quartier des Écrivains, et remonte ensuite vers le même terminus que pour la variante N° 1, au niveau de Marc Séguin.

Cette variante est intéressante pour relier entre eux les points d'intérêt de Schiltigheim, qui est plus longue et donc plus chère avec des ouvrages d'art plus imposants à construire, notamment sur la gare, puisqu'il faudra accueillir une nouvelle station et que le pont est deux fois plus long. Au niveau des temps de parcours, du même terminus il faut compter 15 min pour relier la place de Haguenau. On a un tracé avec peu de contraintes de fonctionnement, mais qui nécessite davantage d'acquisitions foncières. Les secteurs desservis passent par les deux voiries, route de Bischwiller et route du Général de Gaulle, on remarque également qu'il faudra maintenir des liaisons de transport, notamment sur la partie sud de la route du Général de Gaulle et la partie nord de la route de Bischwiller. Cette variante implique aussi la conservation, comme aujourd'hui, des deux lignes de bus structurantes qui passent à cet endroit.

La variante 3, c'est une variante en fait qui est tout aussi intéressante que la variante 1, du point de vue de la population et du nombre de personnes desservies ; on est sur 23 700 personnes desservies à terme. C'est aussi une variante qui permet de desservir la mairie de Schiltigheim, mais également la mairie de Bischheim, donc les deux centralités historiques de la route de Bischwiller. Ensuite, nous avons analysé effectivement les possibilités du service sur ces espaces et se présente à première vue, un potentiel très intéressant. Et donc, on se rend compte qu'effectivement, c'est un tracé qui est plus contraint

que les deux autres tracés avec des entreprises relativement étroites sur l'ensemble du parcours, qui présente néanmoins l'intérêt de ne pas avoir d'ouvrage d'art à construire, à part celui de la place de Haguenau, et qui présente en revanche également un impact paysager majeur au niveau du parc Wodli, comme l'a signalé M. HOERLE tout à l'heure. Il faut aussi voir que ce parcours implique des recompositions qui seront importantes au niveau de la circulation — et on va sans doute préciser dans la suite du projet — et qui implique également un fonctionnement du système tramway plus contraint que sur les autres variantes, avec un risque d'exploitation effectivement plus important des services, moins intéressant. Voilà, on va pouvoir passer la parole au public et je vous remercie.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Pascale MASCARELL pour ce résumé très succinct des trois variantes. Je repose alors la question de Madame, sur le sens de cette phrase, le passage du tramway sur le pont Saint-Charles et la notion de coût entre les trois variantes. Par rapport à cette variante 1, peut-on avoir quelques précisions sur les études nécessaires, etc.

Gilles BROCHARD : Oui, donc, trois éléments pour répondre à la question qui a été posée. Tout d'abord, on est sur un tracé qui est sensiblement plus long que les deux autres variantes, la N1 et la N3. Évidemment, le coût de l'infrastructure est plus important.
Deuxième élément, on a parlé des ouvrages et sur la variante N2, il y a effectivement cet ouvrage qui vient franchir l'axe ferroviaire dans sa partie la plus large. Sophie MASCARELL parlait d'un ouvrage qui fait à peu près une centaine de mètres de long sur lequel viendrait s'ajouter une station ; ce qui nécessite de renforcer la structure et donc, vient aussi enchérir les coûts. C'est ce qui vient notamment expliquer cette différence assez significative de coûts, notamment par exemple entre la variante 1 ou 3 avec la variante 2.

Sur le pont Saint-Charles, effectivement, comme ça a été rappelé par Sophie MASCARELL, nous sommes actuellement en train d'examiner la structure de cet ouvrage pour voir quels sont les travaux qui doivent être réalisés. Aujourd'hui, on n'est pas au bout de ses études, donc on ne peut pas dire quelle est la nature exacte de ces travaux. Évidemment, on sera amené à revenir plus précisément sur cette question

Madame 1 du public : Concernant l'étude de restructuration du pont Saint-Charles, le montant prévisionnel du tracé est biaisé puisqu'on ne sait pas s'il va falloir refaire un pont ou pas. Par ailleurs, il est prévu 7 stations de plus pour la V2 et 5 nouvelles stations pour la V1. Vous ne parlez pas de la desserte de la gare. Monsieur JUND disait de la gare que c'était un élément important, et il aurait fallu mentionner la desserte de la gare de Bischheim. Vous n'avez pas parlé des reports de circulation ni fait mention des stationnements. On sait qu'il y aura un parking Relai, mais aucune étude de *circulation globale n'a été présentée*.

Ludovic SCHNEIDER : Merci. Ces questions font également référence aux propos tenus sur le parking Relais. Je vois plein de mains levées, mais il faudrait qu'on réponde du coup, sur la notion de coût avec des incertitudes, sur les 5 stations, 7 stations, peut être très, très rapidement, sur la question de circulation, de stationnement — sachant que c'est aussi quelque chose qui viendra peut-être un peu plus en septembre lorsqu'il sera question des

aménagements, mais peut-être quelques éléments de réponse sur les différents points qui ont été abordés.

Gilles BROCHARD : Sur la question des coûts, évidemment, on est en phase de démarrage de cette opération. Les études ne font que commencer, mais bien entendu, les coûts qui sont aujourd'hui annoncés sont approximatifs, ce sont des ordres de grandeur qui mériteront d'être affinés et précisés au cours des études. Bien entendu que dans ratios utilisés pour définir les coûts, nous avons d'ores et déjà intégré les travaux suffisamment conséquents sur le pont Saint-Charles, par exemple, pour avoir une grandeur qui soit suffisamment représentative.

Sur la question de l'intermodalité avec la gare : bien sûr que la variante N2 est intéressante. C'est certainement sa force. En parallèle de ça, on l'a dit tout à l'heure —, quel que soit le projet qui sera retenu, il s'intègre dans un tissu urbain et notamment dans le secteur de rénovation du quartier des Écrivains, sur lequel il y aura des aménagements, notamment favorisant l'accès piéton, cycliste, permettant de franchir cette gare et donc de s'inscrire dans une logique intermodale.

Sur la question du stationnement et du report de circulation, ce sont des aspects qu'on verra davantage en deuxième phase de concertation.

Ludovic SCHNEIDER : Merci pour ces éléments de réponse. *J'ai vu quatre demandes d'intervention dans la salle et en attendant que Monsieur vienne au micro*, je prolonge avec la question du stationnement du terminus de Bischheim, Monsieur HOERLE en a parlé tout à l'heure, vous l'avez posé sur le parking relais, et j'ai encore des questions posées par les personnes à distance : Parking Relais, ne pourrait-il pas se situer sur la parcelle, au sud de l'auto Citiz ? Donc, question sur les enjeux de stationnement au niveau du terminus

Gilles BROCHARD : Tout à fait. C'est un point qu'il faut examiner précisément ; toutes les suggestions sont intéressantes à examiner. Ce qu'on peut dire, c'est que notre préoccupation quand on réalise un parking Relais, c'est qu'il soit attractif. C'est-à-dire que quand on arrive dans ce parking Relais, on peut très facilement et rapidement accéder aux modes de transport et puis, à l'inverse, qu'on puisse très facilement aussi accéder à ce parking Relais avec sa voiture. Donc évidemment, mettre un parking Relais à proximité des infrastructures routières, autoroutières avec un accès rapide, c'est intéressant parce que ça permet à l'usager de ne pas perdre de temps, d'arriver dans ce parking et très vite ensuite, je vais pouvoir prendre les transports. C'est effectivement une question qui nous préoccupe, c'est de positionner judicieusement les parkings Relais de telle manière qu'ils soient attractifs et très facilement utilisés.

Ludovic SCHNEIDER : Merci pour cet élément de réponse. Monsieur pour une question.

Monsieur 5 du public : Je voulais rebondir sur le fait que le stationnement et tout ça sera vu après. Je pense que ce n'est pas bien parce qu'en fait, il faut avoir une vision globale. On a entendu tout et son contraire ce soir. On a entendu des choses en disant on va construire

d'abord, on verra après, Madame la Maire a plutôt parlé d'approche globale, ce qui est peut-être bien, parce que je prends un exemple lorsqu'on regarde le tracé, le tracé N1, on parle de la route du général de Gaulle. La première question qui se pose est qu'est ce qui va se passer sur la route de Bischwiller ? C'est une question tout à fait logique puisque les gens pensent ne plus pouvoir passer par la route du général de Gaulle, ils vont devoir passer par la route de Bischwiller. Quand on entend, une jolie expression « on va apaiser la route de Bischwiller », mais ça veut dire quoi ?
Je pense que toutes ces questions-là, il faut les voir en même temps, sinon on risque de prendre une décision et après on va s'apercevoir qu'elle n'était pas la bonne.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Monsieur. Donc, effectivement, c'est vrai que c'est la difficulté sur un projet très global — Je vais laisser Madame DAMBACH répondre sur ce point-là.

Danielle DAMBACH : Il est vrai que notre équipe était partie, dans notre promesse de campagne, de se dire que si c'est la variante 1, route du général de Gaulle qui est retenue, nous souhaitons apaiser la route de Bischwiller. Ça veut dire quoi ? Ça veut dire qu'une étude a été diligentée auprès de l'Eurométropole pour nous proposer des solutions d'apaisement. Évidemment, il s'agit d'abord de couper le transit, une chose extrêmement importante, pour redonner à cette dorsale de Schiltigheim, entre l'entrée Fischer, le cinéma et notamment la médiathèque, une possibilité de se réapproprier l'espace public. Donc évidemment, nous attendons de l'Eurométropole en fonction de la variante qui sera choisie de nous faire des propositions de réaménagements ; type zones de rencontre, avec une place importante aussi pour les piétons et les cycles. Si ce n'est pas cette variante-là qui est retenue, ce sera la même chose que nous souhaitons faire pour la route du Général de Gaulle, c'est-à-dire couper le transit et donner plus d'importance à la M35 pour que les habitants du Nord prennent l'habitude non plus, quand ils viennent par exemple de Souffelweyersheim, de transiter par la route de Bischwiller ou la route du Général de Gaulle, mais qu'ils montent sur la M35. Cette voie sera facilitatrice et aura une voie de transports en commun et que cette route type boulevard urbain, remplisse son rôle de transit et que nous puissions nous réapproprier nos rues, pour y vivre réellement. Voilà, c'est un peu ça, derrière le mot « apaisement ».

Ludovic SCHNEIDER : Merci Madame la Maire. Je m'adresse aussi à Alain JUND, puisqu'effectivement on parle de mobilité globale, etc. et donc en tant que Vice-président…

Alain JUND : Je voudrais ajouter trois éléments. Le premier sur ces différentes variantes nous ne pouvons pas obérer l'avenir. C'est-à-dire, il y a l'étape horizon 2026, mais après il y aura l'étape 2030, 2035, 2040. C'est-à-dire qu'il faut bien identifier que la variante choisie ne sera pas une impasse, c'est à dire que peut être que dans 10 ans ou dans 20 ans, on se dira qu'il faut continuer jusqu'à Souffelweyersheim, Vendenheim… Et aussi de se dire, il y a un « avant Schilick » et un « après Schilick ». Je pense qu'il faut prendre en compte la globalité.

La deuxième chose, c'est vrai que l'élément financier doit être pris en compte. Même si c'est un investissement pour 50 ans, entre un investissement à 40 M€ ou 50 M€ ou un investissement à 80 ou 90 G€. C'est forcément un des critères, je dis bien « un » et pas « le »,

critère qui sera pris en compte, parce qu'in fine, ce seront aussi nos impôts qui vont apporter la contribution.

Dernier objectif, c'est globalement de diminuer la place de la voiture, je crois qu'il faut le dire. Ce n'est pas de dire qu'il n'y aura plus de voitures, mais bien de diminuer la place de la voiture. Demain, il y aura sur Schiltigheim, une ligne de tram, avec une desserte à 7 ou 8 minutes qui permettra en 10 minutes d'arriver place de Haguenau et après de continuer. Donc les personnes qui aujourd'hui, prennent la voiture prendront presque naturellement le tram pour aller au centre-ville ou à la gare. Demain, 2023, 2024, il y aura un tram au minimum toutes les demi-heures en période creuse. Ça veut dire que la ligne de tram pour aller à la fois, à Hœnheim, Schiltigheim… pour aller à Strasbourg, deviendra naturelle. Donc c'est bien pour ça et ce n'est pas de se dire qu'il faut faire la guerre à la voiture, mais nous sommes en train d'organiser des alternatives pour qu'à la fois, on puisse respirer mieux et pour que le train, le tram deviennent des éléments tout à fait naturels en termes d'utilisation quotidienne, facile, simple pour tout le monde.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Monsieur JUND. Monsieur, je vous donne la parole.

Monsieur 6 du public : Moi, je suis très étonné que dans cette brochure, il n'y ait pas à la fin pour les variantes qui nous concernent ici sur les variantes Nord, un tableau de synthèse multicritères qui montre les points forts et les points faibles de chacune des versions. C'est chacun qui doit se faire son idée et on se prive de l'expertise des services techniques de l'Eurométropole, pour nous dire, « la variante 1 a tel ou tel point fort, la variante 2, a tel ou tel point faible » … pour les comparer. Surtout, éviter de s'arrêter au seul critère prix parce qu'effectivement, on peut faire un tram qui ne coûte pas cher, mais pour prendre la comparaison que je me suis amusé à faire en lisant attentivement la brochure, entre la variante 1 et la variante 2, il y a un facteur de 40 % de plus de population desservie pour la variante 2. Certes, elle est plus chère, de 50 % dans les premières approximations. Mais 40 % de population en plus et quasiment 100 % des équipements publics et de points d'intérêt desservis en plus. Donc, je pense que ce tableau d'analyse multicritères est indispensable. J'espère qu'il sera disponible dans une deuxième brochure qui serait diffusée pour la deuxième partie de la concertation et qui pourrait d'ailleurs intégrer le résultat de l'étude des travaux à faire sur le pont Saint-Charles, pour ne pas biaiser la comparaison entre les coûts.

Donc j'espère, j'attends très fortement que ce tableau multicritères soit disponible pour la deuxième partie de la concertation pour aider à faire le choix et bien présenter votre expertise. Sinon, on se débrouille tout seul et on est sûr de passer à côté d'éléments importants.

Ludovic SCHNEIDER : Merci monsieur. Merci d'avoir apporté des éléments de comparaison. Je me tourne vers Alain JUND que je voyais acquiescer pendant votre intervention.

Alain JUND : Comme dit précédemment, ce débat public se fait par étape et donc les choses vont aussi s'affiner, y compris le tableau multicritères, qui sera disponible à la rentrée en fonction de l'avancée des éléments — c'est quelque chose qui me semble tout à fait évident.

Ludovic SCHNEIDER : *En complément pouvons-nous avoir une idée du calendrier sur un affinement des coûts, une définition des coûts plus précise ?*

Gilles BROCHARD : Les coûts plus précis arriveront dans un deuxième temps des études. Aujourd'hui, nous avons quelques études qui sont en cours qui nous permettent d'organiser la concertation. Cette concertation enrichira les études et c'est dans un deuxième temps, après cette première phase de concertation, qu'il sera possible d'affiner nos études et effectivement, d'affiner les coûts

Ludovic SCHNEIDER : Merci. Des compléments, mais pas toutes les réponses — on l'a dit tout à l'heure, ce n'est pas trois mois et demi de concertation, c'est bien plus large. Ce soir, c'est la concertation réglementaire, une première concertation réglementaire qui dure trois mois.

Monsieur 2 du public : Avant quand je parlais de la globalité du public, qui me semble manquer d'éléments importants. Je voudrais simplement vous dire que la méthode utilisée est complètement nulle. Au lieu de faire des petits groupes de personnes intéressées de faire un travail avec des spécialistes, on est à nouveau devant une catastrophe écologique et démocratique, parce que ce n'est pas ça la démocratie, c'est un semblant de démocratie.
Vous aviez invité ici, un maire du Haut-Rhin qui organise la démocratie dans sa petite ville et vous savez comment il faisait peut-être mieux que moi, mais je me demande pourquoi vous ne le faites pas. Vous faites exactement l'inverse et je crois qu'ici, j'ai l'impression qu'on perdre parfois notre temps. Et donc, je veux vous dire que j'ai participé aux élections précédentes où je faisais partie d'un groupe qui avait présenté le deuxième… c'est nous qui l'avons apporté sur la table et au cours de ces travaux, je me suis rendu compte que le 2, c'est vraiment bien pour les gens qui habitent là-bas. Il faut faire autre chose. Pourquoi ne penser qu'à ce modèle de tram qui a été fait par une amie d'ailleurs, Catherine TRAUTMANN, qui a dit quelque chose de grandiloquent, « un grand tram », qui n'est pas du tout adapté, notamment à la route de Bischwiller. Pourquoi ne pas prendre quand il le faut, un autre modèle de tram ? Aujourd'hui, ça existe. On nous fout de grands trucs, c'est beau seulement pour les photos, pour l'inauguration, mais après ce sont les riverains qui vont en baver et devoir se débrouiller.
Et je dis, qu'il suffit de traverser le Rhin, pour voir qu'au centre-ville, il y avait toujours un petit tram et quand il a été refait après-guerre, ces petits trams ont été gardés et ce n'est qu'à l'extérieur qu'on trouve la grandiloquence des grands trams, qui sont des trains. Je pense qu'il faut tout refaire, mes amis, qu'on ne perde pas notre temps et qu'on se retrouve après, avec une catastrophe par ce que c'est nous qui sommes tous les jours ici, qui auront à supporter le tram et les élaborations faites en petits comités, par des spécialistes qui daignent nous écouter un petit peu, mais il faut vraiment passer de force pour que vous nous écoutiez — mais j'ai peur que la décision soit déjà prise d'avance…

Ce que nous avions fait avec l'aide d'une personne présente et si elle veut bien le dire aussi, que nous en avons *déduit* que cette gare de Bischheim est à refaire, qu'il faut imaginer autre chose pour son accès et qu'il faut rajouter d'autres arrêts et ça éviterait peut-être de créer beaucoup de dépenses inutiles et qu'on pourrait économiser en faisant des choses plus rapides.

On l'a dit pourquoi, vous ne parlez jamais du train ? Vous commencez à parler de tram et ensuite du train. Mais non ! Écoutez, je peux vous dire, à l'époque de Monsieur NISAND, quand il parlait à votre place, il n'a pas parlé du train, il a dit « oh, la SNCF ne veut pas ». Moi, je suis journaliste, j'ai parlé avec le président du Grand Est de la SNCF qui m'a répondu « On ne m'a jamais adressé la parole pour utiliser le train Nord ».

Encore une chose, la route de Bischwiller est à 30 km/h. Ça fait un an qu'elle est à 30 km/h et que ce n'est pas respecté, que toutes les maisons tremblent. Je viendrais avec des riverains, mais les bus, vous êtes hors la loi en ce moment.

Ludovic SCHNEIDER : Merci, merci. Merci Monsieur, pour votre expression. Et effectivement, j'espère que tout le monde n'a pas l'impression de perdre sa soirée, ce soir. Effectivement, c'est une expression et c'est important sur les enjeux de rail, etc. Effectivement c'est une concertation dédiée au projet de tramway et donc les questions d'intermodalités ont été évoquées et pourront peut-être être prolongées… Peut-être une réponse de Madame la Maire ?

Danielle DAMBACH : Oui, simplement pour dire qu'évidemment, notre porte est ouverte à la mairie de Schiltigheim pour discuter de cette question de l'intermodalité, Roland si tu le souhaites. Merci.

Ludovic SCHNEIDER : Peut-être un complément de réponse par Sophie MASCARELL, ensuite une question de Madame dans le public.

Sophie MASCARELL : Monsieur, on voulait vous rassurer aussi sur le dispositif mis en place pour la concertation, il y a des permanences qui permettent d'échanger de manière plus privilégiée avec nous, pour justement partager les idées. Et puis, on a également prévu des ateliers avec les associations qui nous ont *soumis* des propositions de projet, ainsi que des associations thématiques sur la mobilité. Donc ce sont vraiment des temps privilégiés aussi d'échanges qu'on intègre dans le dispositif.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Sophie MASCARELL et on citera à la toute fin, toutes les formes de participation possibles. Vous les retrouvez aussi à la dernière page du fascicule. Madame, vous aviez une intervention ?

Madame du public 4 : Ma question prend des interventions qui ont été déjà faites tout à l'heure. Pour moi, il y a une information qui manque vraiment, c'est d'où proviennent tous ces véhicules qui circulent dans Schiltigheim sur les deux axes ? On a le chiffre 12 000 et 13 000 véhicules par jour, mais d'où viennent-ils ? Et en fait, est-ce que le tram leur propose

une solution alternative ou est-ce que ça va être de la gestion par la congestion routière ? C'est-à-dire qu'on va les empêcher de traverser, si j'ai bien compris d'un côté on apaise, de l'autre on met le tram, et du coup, ça veut dire que ces gens-là, c'est le tram ou l'autoroute obligatoire, soit la M35. Ça semble être un élément extrêmement important parce que Schiltigheim n'est pas une île et effectivement, on est traversé par des véhicules et le tram ne semble pas être la solution pour tous ces véhicules-là.

Sur le train, quand j'entends parler effectivement de réseau express métropolitain, de cadencement par la région à l'horizon de 2025 — je ne sais plus trop, puisque ça change selon les documents — mais si la gare n'est pas rénovée, si elle n'est pas ouverte à l'ouest dans les temps, les trains ne s'arrêteront pas. On aura les nuisances, mais on n'aura pas l'avantage de l'arrêt à Bischheim. C'est extrêmement important d'y travailler en même temps. Si on le fait après coup, on aura les trains qui passeront et on pourra juste les regarder et les entendre.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Madame. Je vais d'abord me tourner vers Gilles BROCHARD sur les questions techniques de la provenance des voitures, sachant qu'une enquête de mobilité qui a été réalisée en 2019, il y a-t-il d'autres sources ?

Gilles BROCHARD : Oui, tout à fait. On dispose déjà de quelques éléments. Vous avez raison une bonne part de ces véhicules vient des communes nord, elles sont effectivement en transit. La question a déjà été évoquée et vous avez raison elle nécessite d'être approfondie. Ce qu'on vous propose, c'est que dans cette deuxième phase de concertation, on vienne se concentrer plus particulièrement justement, sur ces questions de plan circulation, de stationnement, ça fera l'objet de l'essentiel des discussions des aménagements urbains qui vont les accompagner. Donc, on sera amené à vous répondre plus précisément sur cette question.
Concernant l'aménagement de la gare que vous venez d'évoquer : oui, le projet existe. Il a vocation à être à peu près dans la même temporalité que le projet tramway avec effectivement ce projet d'une ouverture notamment vers le secteur de la Cité des Écrivains pour donner plus d'attractivité à cette gare pour les usagers.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Gilles BROCHARD. Un complément par Alain JUND

Alain JUND : Ce que nous essayons de construire ce sont des alternatives à la voiture avec les conséquences et les difficultés que pose aujourd'hui la voiture dans notre agglomération. Il y en a quatre.
Le premier c'est le tram : ça n'a pas tout réglé. Mais Patrick MACIEJEWSKI parlait précédemment de Kehl. Quand le tram pour Kehl a été fait, les gens disaient « qu'est-ce que c'est encore ce machin-là ? Pourquoi est-ce qu'on va aller à Kehl de toutes les façons, il y a le pont de l'Europe », etc. On s'est rendu compte, deux ou trois années après son exploitation, que ça a été un succès en termes d'utilisation. Donc, n'ayons pas peur de sauter le pas. De grâce, aujourd'hui, nous devons sauter le pas — donc le tram, c'est un bout.

Le deuxième bout, c'est le train. La discussion et l'accord que nous avons signé avec la Région Grand Est au mois de mai — c'est quoi ? C'est l'ensemble des gares de l'Eurométropole à

l'horizon 2023-2024, avec une augmentation du cadencement, une augmentation de l'amplitude et donc presque un doublement de sa fréquence. Vendenheim va passer de 54 arrêts aujourd'hui, à 122 arrêts. C'est-à-dire que le trajet de Vendenheim à Strasbourg pourra être fait 60 fois dans un sens, 60 fois dans l'autre. Ça change complètement la donne, parce que c'est 9 minutes pour aller à la gare Centrale. Deuxième élément ce train. Ce sera la même chose sur la gare de Bischheim-Schiltigheim et sur la gare de Hœnheim. La gare de Schiltigheim c'est quatre minutes pour aller à la gare Centrale. Donc, ça va être une alternative, un bout supplémentaire.
Le troisième bout, ce sont les lignes de bus interurbain. Le monde ne s'arrête pas en effet au bout de Schilick, il y a Souffelweyersheim, Eckwersheim, Lampertheim, etc. Aujourd'hui, un certain nombre de lignes de bus qui viennent, mais qui aujourd'hui bouchonnent sur la M35. À partir du printemps prochain, il y aura sur la M35 une voie dédiée aux bus, pour que les personnes qui viennent d'un peu plus loin, regardent un peu plus loin et qu'elles ne soient plus dans une impasse en termes de bouchons, mais qu'elles puissent aller jusqu'à la gare routière très facilement pour effectivement évacuer les flux.
Dernier élément — je crois que ça a été voté vendredi dernier, on va consacrer 100 millions d'euros au réseau cyclable qui va aussi Schilick parce qu'effectivement, Danielle DAMBACH, le dit souvent, Schiltigheim est sous-équipée en réseau cyclable. Je rappelle juste un chiffre qui nous remet parfois les pieds un peu sur terre, sur l'Eurométropole de Strasbourg, 63 % des déplacements en voiture font moins de 3 km. Ça veut bien dire qu'il y a toute une série d'alternatives à l'usage de la voiture. Ce qui ne veut pas dire pour autant que plus personne ne doit utiliser la voiture. Mais pour aller à l'école, pour aller au boulot, pour aller Gare Centrale effectivement, il y aura d'autres alternatives, ce qui sera d'autant mieux pour la congestion et pour la qualité de l'air. Et c'est l'ensemble de ces éléments-là qui vont permettre à ce que progressivement, comme le disait Patrick, ça va permettre à la fois de redessiner la ville, notre ville et vos villes, et ça va permettre d'améliorer la qualité de vie quotidienne.
Je comprends, et je m'arrêterai sur ça, je comprends qu'il puisse y avoir des interrogations, des crispations, parce qu'on ne se satisfait pas de l'existant, mais c'est toujours compliqué d'imaginer le futur. Et donc, on est sur cette période-là, on est en transition et il nous faut sauter le pas, même s'il y a encore des questions d'incertitude qui restent, mais je crois que notre responsabilité est de se dire qu'aujourd'hui, nous ne pouvons pas continuer, la situation dans laquelle nous sommes, que ce soit route de Bischwiller, route de Brumath ou place de Haguenau, ce ne sont pas des situations satisfaisantes. Jean-Louis HOERLE n'est plus là, mais je lui ai dit en sortant — « Est-ce que la seule alternative est de dire ; au lieu d'ouvrir une porte des bus, on ouvrira les 3 portes ? » Si c'est ça la perspective, d'avenir, je pense que notre responsabilité va un peu au-delà de ça.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Monsieur JUND, pour cette mise en perspective. Tout à l'heure Gilles BROCHARD parlait, parce qu'il y a aussi, des interrogations sur la plateforme de la participation — du quartier des Écrivains et Laurence, sur la plateforme de la Participation, posait une question technique sur la variante 3, en disant « la variante 3 n'englobe pas le quartier des Écrivains, seul problème , il manque des services sur l'Eurométropole, des voies

uniques sans possibilité d'extension et du coup, interroges sur l'utilité de cette variante 3 s'il ne permet pas de raccorder ce quartier. »

Gilles BROCHARD : La concertation a vocation à explorer le champ des possibles. A cette occasion, je reviens sur cette consultation citoyenne qui avait été organisée en 2019 — cette question avait était posée « si un tram arrive ce serait bien d'examiner quelles sont les conditions d'insertion et de circulation d'un tramway sur la route de Bischwiller ? La concertation est là. Ça fait l'objet effectivement d'une des options que nous examinerons.

Ludovic SCHNEIDER : Merci. Une autre question aussi sur une variante en particulier et son intérêt de Jacques qui écrit "vu les complexités techniques de la version 2, avec sept changements de direction, la création d'un nouveau pont SNCF, qui devra traverser huit voies ferrées dans le prolongement de la rue de Lauterbourg, de nombreuses expropriations, le coût sera le plus élevé des différentes versions… Cette complexité technique entraîne aussi des délais de réalisation plus longs, 2027-2028 ? Et finalement, quel est l'intérêt de cette variante 2 ? On en a déjà un peu parlé, mais Sophie MASCARELL, peut être un complément sur ses spécificités, sa complexité et du coup pourquoi l'avoir étudiée.

Sophie MASCARELL : On en a parlé tout à l'heure. L'intérêt c'est surtout le lien entre tous les points d'intérêt de Schiltigheim et vous avez vu les chiffres également, on est sur plus de 40 000 personnes desservies à 2025 sur cette variante 2, avec un système intéressant pour toucher la Gare. C'est un deuxième point d'intermodalité avec un autre système de transport. Au niveau des temps de travaux, vis-à-vis des infrastructures SNCF, il est vrai que ce sont des choses qu'il faut anticiper généralement quand on franchit une l'infrastructure appartenant à la SNCF, il faut réserver trois ans à l'avance les sillons ferrés pour pouvoir faire les travaux. Donc, pour nous, cela signifie que dans le calendrier des travaux, il va falloir anticiper ses études poussées sur le train, pour pouvoir l'articuler correctement avec le reste du chantier.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Sophie MASCARELL. J'ai quelques questions et après un complément de réponse par Gilles BROCHARD, on prendra une question en Visio.

Gilles BROCHARD : Oui, c'est bien tout l'intérêt de comparer ces trois possibilités de desserte en tramway. On voit bien ici tout l'intérêt de cette concertation : chaque variante a ses caractéristiques, ses avantages et ses inconvénients. C'est tout cela qui doit être comparé, de permettre à chacun, effectivement, de se faire son idée. Tout le dispositif de concertation, les permanences, etc., c'est justement permettre à chacun d'avoir un éclairage suffisant pour se permettre d'avoir cette idée, se faire un avis sur ce projet. On est vraiment dans une logique très ouverte qui permet à chacun d'avoir un éclairage suffisant pour comprendre les enjeux de ce projet.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Gilles BROCHARD. Nous avons une intervention de Jacques.

Jacques en Visio : Je vous entends bien, bonjour et merci de me donner la parole. Je repose ma question sur la variante V2. Vu les difficultés techniques et le nombre de changements de direction, la complexité de ce trajet-là n'entraîneront-ils pas un délai de réalisation plus long,

à savoir pas 2025 ou 2026, mais beaucoup plus tard ? Deuxième question ces mêmes spécificités techniques n'entraîneront-elles pas des coûts supplémentaires en fonctionnement ? Il y a plus de changements de direction, il y a une vitesse commerciale plus lente… Est-ce que ceci ne nécessitera pas plus de trams pour assurer un service de même qualité sur cette variante ? Merci à vous.

Ludovic SCHNEIDER : Merci beaucoup, Jacques. La question de délai de cette variante, on en reparlera, mais sur la question coût, s'il est vrai qu'il y a la question des investissements, là Jacques pointe la question des coûts de fonctionnement.

Gilles BROCHARD : La CTS pourra également répondre sur cette question. Mais c'est certain qu'en termes d'exploitation plus une ligne est droite, mieux on se porte. Donc, oui, bien sûr, plus un trajet en tramway est sinueux, plus c'est complexe, plus effectivement, les coûts d'exploitation peuvent être importants. C'est vrai.

Ludovic SCHNEIDER : En complément Monsieur MACIEJEWSKI ?

Patrick MACIEJEWSKI : Éventuellement rapidement, mais le directeur général de la CTS pourra également apporter un complément. Parce que ça n'a l'air de rien quelques minutes de plus comme ça sur un petit trajet. Mais il faut savoir que c'était déjà sur l'ensemble de la ligne. Par exemple si la ligne C, qui est l'une des propositions, qui va jusqu'au Neuhof, rue Rodolphe Reuss, sur l'ensemble, ça a un impact très fort et chaque fois qu'on ajoute des minutes, sur 7 minutes de rotation, ça veut dire qu'il faut rajouter des rames supplémentaires. Une rame c'est 3 millions et demi en coûts d'exploitation, plus de chauffeurs, etc. Mais je peux laisser la parole sur ce point très précis d'exploitation à Emmanuel AUNEAU. On profite de sa présence sur ces questions d'exploitation ; c'est son quotidien.

Emmanuel AUNEAU : (*Directeur de la CTS*). Bonsoir tout le monde. Je ne peux que confirmer ce qui a déjà été dit, c'est-à-dire que sur un tracé qui est sinueux, on va aller beaucoup plus lentement et bien sûr, sera beaucoup moins attractif — puisqu'on parlait aussi de l'attractivité des transports publics, de la compétitivité par rapport à d'autres modes de transport. C'est important pour pouvoir attirer des voyageurs, d'avoir un mode de transport qui soit attractif et un tracé sinueux l'est beaucoup moins.

Sur le coût d'exploitation. Évidemment, ces des tramways supplémentaires, un tramway c'est effectivement plus de 3 millions/pièce. Et puis, ce sont des conducteurs supplémentaires et un coût d'exploitation au kilomètre qui est beaucoup plus élevé.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Monsieur AUNEAU. J'ai vu encore une question et vu l'heure, je propose que ce soit la dernière question. Évidemment, on n'aura pas épuisé tous les sujets, j'ai malheureusement encore des questions en suspens qui concernaient plutôt Strasbourg.

Monsieur 7 du public : Je pense que le pont dans la version V2 présente un avantage indéniable, puisqu'il peut être construit en temps masqué.

C'est-à-dire qu'il ne va pas interrompre la circulation rue de Lauterbourg, parce qu'on peut faire ce pont, sans rien changer, il n'y aura aucun impact au niveau de la circulation — ce qui n'est pas le cas du pont sur la version rue Général de Gaulle. Ce pont à l'époque où il a été construit, il n'a certainement pas été pris en compte pour deux trams qui passent plus un poids lourd, puisqu'il y a trois voies qui sont prévues. Ça fait 60 tonnes avec des charges dynamiques et des charges statiques. Donc ça m'étonnerait et il faudra qu'on refasse au moins le tablier. C'est-à-dire des semaines, voire des mois d'immobilisation de cette voie. C'est simplement un sujet que je voulais aborder.
Ensuite l'histoire des courbes et des lignes droites, c'est vraiment un sujet. Pourquoi devrait-on prioriser que des lignes droites ? Dans ce cas, il y aura beaucoup de trams dans la région de Strasbourg, de l'Eurométropole, qu'il faudrait supprimer parce qu'elles ne sont pas en ligne droite. Si vous faites le bilan des courbes de la version 2 par rapport aux trams existants, il est tout à fait dans la moyenne, il y a des lignes qui ont plus de courbes que dans la version 2. C'est un sujet qui est peu « désuet » parce que franchement, prendre une décision sur le nombre de courbes, c'est complètement ridicule — excusez-moi.

Ludovic SCHNEIDER : Merci beaucoup, monsieur. Justement, cette variante 2 est bien proposée dans la concertation, ça veut dire qu'effectivement, elle a un intérêt. Gilles BROCHARD une réponse très rapidement, sur les travaux, le tablier, etc.

Gilles BROCHARD : Oui, tout à fait, ce sont des éléments qui doivent encore être instruits. Ce ne serait pas la première fois qu'on fait des travaux sur un pont en maintenant la circulation. Bien entendu que cela va générer une gêne, comme tous travaux qui se respectent. Mais l'expertise est là. On la connaît, on la maîtrise et on saura si le tramway devait passer par le pont Saint-Charles, on saura réaliser des travaux dans le temps imparti, avec la possibilité, le maintien des fonctionnalités de vie quartier.

Conclusion

Ludovic SCHNEIDER : Merci Gilles BROCHARD. Alors évidemment, ça fait deux heures et vingt minutes que nous sommes ensemble. Il y a encore des questions, mais il y a encore de nombreuses rencontres de participation à la fois en présentiel, à la fois en distanciel, des permanences, etc., je les rappellerai tout à l'heure. Je me tourne vers vous, Alain JUND, en tant que Vice-président, que retiendrez-vous de ces premières discussions, de cette première réunion publique ?

Alain JUND : La première réflexion — alors pour les plus anciens d'entre nous, parce que je fais partie de ceux-là — les débats sur le tram sont fidèles à eux-mêmes. Le tram suscite toujours réflexions, interpellations, crispations, engueulades, protestations, etc. Donc, on est fidèles à nous-mêmes et c'est le cas à Strasbourg, comme c'est le cas dans d'autres villes. Les débats que nous avons, j'ai envie de dire, c'est tout à fait normal et logique, parce qu'on se projette dans l'avenir.

La deuxième chose que je voudrais dire, c'est vous remercier toutes et tous parce que les interrogations, les propositions, les interpellations… mais c'est tout cela qui va enrichir le projet que nous sommes en train d'engager parce qu'il y a des éléments techniques et il y a l'enrichissement tel que chacune et chacun le ressent. Je crois que c'est extrêmement important sur ce qui est possible, ce qu'il n'est pas possible comment les choses sont vues… Donc, un grand merci à chacune et chacun.
Le troisième élément, c'est qu'on est à l'orée d'un processus qui va au moins durer cinq ans, qui va durer cinq ans alors c'est vrai que Danielle dira que « ça fait 15 ans, qu'on attend », donc oui ça fait cinq ans en plus, mais peut être qu'on est enfin au bout du chemin. En tous les cas, il y a une chose qui a été actée au mois de mai dernier, au niveau de l'Eurométropole, *c'est la* volonté et la décision de l'Eurométropole de mettre un tram au nord de l'agglomération sur Schiltigheim. C'est quelque chose qui a été décidé et acté et c'est bien pour ça que ce débat est extrêmement important pour se dire maintenant, comment on enrichit les choses.
Et puis — je m'arrêterai peut-être sur ça — l'objectif que nous avons, c'est de simplifier la vie de chacune et chacun d'entre vous d'entre nous, dans ses relations, dans le fait d'aller à la fac, à l'université, à l'école ou au lycée ou au collège… C'est le fait de pouvoir se déplacer pour aller soit sur une terrasse ou aller voir des amis ou de la famille. L'objectif que nous avons, c'est ça. Ce n'est pas une lubie le tram. L'objectif que nous avons c'est de simplifier la vie de tout un chacun pour que demain avec le tram, le fait de se déplacer puisse se faire tout simplement. C'est donc, pour cela que ce débat est extrêmement important, intéressant… C'est aussi de fédérer l'ensemble des habitantes et des habitants de cette agglomération en disant « on souhaite avec vous améliorer le quotidien de chacune et chacun.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Alain JUND. Jean-Louis a dû partir déjà, du coup je donne la parole à Madame DAMBACH, merci de nous avoir accueillis et que retirez-vous de ces discussions ?

Danielle DAMBACH : Tout d'abord, je voudrais remercier l'ensemble des agents du service mobilité Sophie MASCARELL, Gilles BROCHARD, également, Monsieur AUNEAU, de la CTS… Alain JUND et tout le monde d'avoir été présents avec vous ce soir à Schilick, mais c'est bien pour parler de tram dans la perspective du territoire Nord de l'Eurométropole, parce que ce n'est pas que le tram de Schilick — c'est un tram qui nous engage pour les prochaines décennies. Il a vraiment pour objectif de transformer le réaménagement urbain de l'ensemble nord de l'Eurométropole et nous en avons déjà parlé avec Jean-Louis HOERLE, mais évidemment qu'il va falloir accompagner l'arrivée du tram avec une réorganisation de l'ensemble de la circulation sur le Nord, parce que nous avons des transversales, des radiales nord-sud en commun et que ça, il va falloir, avec le tram, réorganiser tout ça.
Dire aussi, aux uns et aux autres, que nous avons besoin de vos réflexions, y compris celles qui nous bousculent. Nourrissez-nous de vos observations, y compris individuelles, celles qui vous interrogent, celles qui vous concernent au premier chef ; nous sommes là pour ça. Si les choses sont dites avec respect, exprimées avec respect, nous y apporterons bien évidemment, des réponses.

Et vous dire aussi que je suis très fière, très fière de porter ce projet de transformation parce que j'espère que grâce à cela, le nord du territoire sera mieux relié à Strasbourg et au reste de l'Eurométropole de manière plus optimale, plus rapide, plus confortable. Et puis, j'espère aussi, à l'inverse, que les Strasbourgeois et le reste de la métropole osera venir un peu plus souvent à Schiltigheim, non pas seulement pour nos bons restaurants et notre attractivité et notre patrimoine industriel, mais également parce que c'est plus facile et que de garantir de manière équitable ce droit à la mobilité pour tous, y compris — et j'en finirais par là — y compris pour le quartier des Écrivains, qui est le seul QPV aujourd'hui de l'Eurométropole à ne pas être relié par un tram. Et puis, bien sûr, je n'oublie pas l'Espace Européen de l'Entreprise où le terminus s'arrêtera Marc Séguin, tout près de la Chambre des métiers. Mais là aussi, déjà, on peut réfléchir sur la suite afin de renforcer ce secteur. Donc, merci à tout le monde. Et puis, à bientôt, pour les concertations futures. Merci.

Clôture

Ludovic SCHNEIDER : Merci madame la maire. Vous avez été très nombreux ici ce soir, plus d'une cinquantaine de personnes, plus de 100 personnes en Visio à nous suivre avec beaucoup de questions posées et beaucoup des sujets ont été abordés. A priori, pas tous. Et évidemment, malheureusement c'est la difficulté sur un projet très complexe et très, très important. C'est pour ça que, du coup, d'autres temps de concertation sont prévus. Vous retrouvez toutes les dates sur la diapositive qui s'affiche à l'écran, dans les différents outils. Effectivement, comme Madame la maire l'a précisée, la porte des élus est ouverte.

La vidéo de cette réunion peut être retrouvée sur le site de la Participation. Je laisse le dernier mot à Madame la Maire.

Danielle DAMBACH : Merci beaucoup à notre animateur qui a su organiser nos débats. Je propose qu'on l'applaudisse.

Ludovic SCHNEIDER : Merci aussi, aux vélotypistes et aux personnes qui ont assuré la langue des signes. Merci à tous et bonne soirée.

Fin de la séance à 20 h 55.

Réunion publique du 30 juin 2021 — Projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim — en visioconférence et sur site — Les enjeux pour Strasbourg

Concertation publique réglementaire 15 juin au 30 septembre* http://stras.me/visio-bhns.

Ouverture de la séance à 18 h 30.

Accueil

Ludovic SCHNEIDER : Bonsoir à toutes et à tous, merci de nous rejoindre sur la plateforme Participer.strasbourg.eu. pour cette soirée d'échanges consacrée à l'extension du tram vers le nord, donc Strasbourg, Schiltigheim, Bischheim. Nous allons avoir différents échanges autour de ce projet, avec plusieurs élus, techniciens, représentants de la CTS autour de la table et nous allons pouvoir échanger avec vous. Vous pouvez nous solliciter par le biais des Tchats, sur la plateforme de la Participation, par le biais de Zoom, par des questions écrites ou par des interventions orales en passant par la plateforme Zoom.

On est ce soir dans un format de réunion publique à Strasbourg, qui fait suite à une réunion qui a eu lieu hier déjà à Schiltigheim. Deux nouvelles réunions publiques auront lieu en septembre.

L'enjeu de ce soir est de partager les attentes, les questionnements en matière de mobilité, les tracés, les contraintes, les opportunités pour les territoires. Hier, on s'est beaucoup concentré sur les tracés de Schiltigheim, Bischheim, ce soir, on prendra plus de temps pour parler des différentes variantes de Strasbourg, mais on évoquera l'ensemble du projet. J'ai envie de me tourner vers Madame la Maire, Jeanne BARSEGHIAN, merci de nous accueillir et je vous laisse introduire ces discussions.

Jeanne BARSEGHIAN : Bonsoir à toutes et à tous, je suis très heureuse de pouvoir participer à cette concertation, à cette réunion publique. Hier, ça a été dit, le focus était plutôt mis vers le nord de l'agglomération et ce soir nous allons nous concentrer sur l'autre bout de la ligne, qui concerne davantage Strasbourg. Mais je suis ravie d'avoir à mes côtés Danielle DAMBACH, Maire de la commune de Schiltigheim et je salue l'ensemble des personnes présentes et connectées pour ce qui doit être un moment d'échange, d'informations, mais aussi un moment de questionnements, de réponses et aussi de propositions qui nous permettra de travailler ensemble à ce beau projet.

Évidemment, les grands enjeux autour de cette ligne de tram, entre Strasbourg, Schiltigheim, Bischheim, vous les connaissez. Il y a des enjeux très globaux sur lesquels je ne vais pas revenir longuement, qui concernent la réponse à l'urgence climatique, à l'amélioration de la qualité de l'air dans tout le territoire de l'Eurométropole, qui malheureusement est l'une des métropoles françaises les plus polluées. Donc évidemment nous devons agir, et la Métropole et la ville de Strasbourg agissent pour un changement de trajectoire fort dans le domaine et c'est en fait, une véritable révolution des mobilités initiée depuis le début de ce mandat, avec un renforcement du réseau CTS et on en parlera ce soir, plus spécifiquement avec cette ligne de tram. C'est aussi, le développement du train, du réseau

express métropolitain et du réseau cyclable, car le vélo continue d'avoir une place très importante à Strasbourg et dans l'Eurométropole. La vie quotidienne de l'Eurométropole.

On va aussi en parler en septembre, mais je souhaitais néanmoins l'évoquer dans cette introduction, c'est aussi finalement, une transformation urbaine en profondeur dans des quartiers, dans des communes qui sont très densément peuplées, et je pense qu'il en a été largement question hier, à propos de Schiltigheim et Bischheim, mais ça concerne aussi, des quartiers emblématiques de Strasbourg et peut-être qu'on ne l'a pas encore suffisamment mis en avant. Je pense notamment au quartier de la Neustadt, à la gare, à la place des Halles ou encore à la place de Haguenau. Cette place de Haguenau il en sera certainement pas mal question lors de cette concertation, car elle devrait davantage relier Strasbourg au reste de l'agglomération et au reste du territoire au nord de l'agglomération. Aujourd'hui, c'est pour beaucoup un nœud routier, assez peu qualitatif, qui demain pourrait être parfaitement transformé. Donc on a devant nous de grands enjeux, avec une gare qui doit faire face aussi à une hausse de la fréquentation et on doit éviter aussi la saturation de notre réseau, on doit aussi aller desservir un quartier européen, le quartier Archipel qui va accueillir dans les prochaines années, 6 000 nouveaux salariés avec de nouvelles institutions, mais aussi des employeurs et des lieux d'accueil de grandes manifestations, comme le Nouveau Parc des Expositions (PEX)… Donc on est vraiment sur des enjeux clés, à l'échelle de l'Eurométropole, à l'échelle de Schiltigheim et Bischheim, mais aussi pour Strasbourg et dans la requalification et dans le réaménagement de ces secteurs, qui sont des secteurs emblématiques et qui peuvent être demain, des secteurs plus apaisés, plus verts avec à la fois, une revalorisation du patrimoine, mais aussi des modes de déplacement. Voilà, c'était pour planter un petit peu le décor et l'importance de ce projet pour la ville de Strasbourg.

Je suis ravie de pouvoir échanger avec vous ce soir, et je passe la parole à la maire de Schiltigheim qui est juste à mes côtés pour quelques mots à son tour.

Danielle DAMBACH : Merci beaucoup. Bonsoir à toutes, bonsoir à tous, je suis très heureuse d'être là, après le débat animé à Schiltigheim d'hier soir, très vivant où nous avons pu confronter des visions très différentes de l'urbanisme de demain et des mobilités.

Je dois vous dire que grâce à cette concertation, nous y croyons maintenant, nous les habitants du nord, nous pensons qu'après quinze ans de renoncement et beaucoup d'attente, on va y arriver et enfin accueillir le tram d'ici quelques années. Alors oui, les enjeux sont forts en matière de mobilité, le droit à la mobilité pour tous. On est l'un des rares secteurs du territoire à ne pas être desservi de la même manière dans les transports en commun. Je pense en particulier à la Ligne 6 et 3, qui font déjà une bonne performance, le bus n'est plus suffisant. En effet, notre population ne cesse d'augmenter, plus de 2 000 logements qui sont encore à livrer, nous sommes la ville la plus densément peuplée, la plus densément bâtie avec des rues étroites, et un besoin d'augmenter les transports en commun pour répondre à la mobilité pour tous. Deuxième enjeu, c'est la question de l'amélioration de l'air : nous sommes dans des seuils de dépassement régulier et nous avons besoin d'offrir un transport en commun digne de ce nom, pour améliorer notre qualité de l'air. Et puis, troisièmement, nous avons davantage besoin d'être connectés à la ville centre avec la place des Haguenau, qui est notre lien. Nous avons de grandes attentes par rapport à la requalification de cette place. Merci

Ludovic SCHNEIDER : Merci Mesdames les Maires. Effectivement, on aura l'occasion de reparler de tous ces enjeux et du lien entre Strasbourg et Schiltigheim. Merci d'être présente. Je me tourne vers vous Alain JUND, vice-président en charge des mobilités pour nous présenter les enjeux, justement, de ce projet de mobilité. Après les éléments de contexte déjà formulés par Mesdames les Maires.

Alain JUND : Je voudrais à mon tour vous saluer toutes et tous. Merci d'avoir répondu à cette invitation pour le lancement d'un débat qui va durer près de trois mois et demi. Il y a à peu près un an, nous avons décidé d'engager une nouvelle étape dans la politique de mobilité au niveau de l'agglomération, au niveau de Strasbourg, au niveau de la première couronne et au niveau de l'ensemble des communes et même au-delà, autour d'un certain nombre d'enjeux qu'il convient de rappeler et un certain nombre ont déjà été abordés.

Le premier, c'est naturellement l'enjeu de la santé publique et de la qualité de l'air. Je rappelle qu'il y a aujourd'hui chaque année 500 personnes qui meurent prématurément à cause de la qualité de l'air. C'est vraiment cet enjeu qu'il nous faut prendre en compte parce qu'il concerne chacune et chacun en matière de santé.

Deuxième enjeu extrêmement important, c'est l'enjeu climatique et les émissions de gaz à effet de serre. 60 % de nos émissions de gaz à effet de serre sont dues aux transports. Je ne parle pas des dernières pages qui ont été sorties sur le futur rapport du GIEC. Je ne vous parle pas de ce qui se passe actuellement au Canada, où on atteint le record de 49,6 °C… Quelque part, il est aussi de notre responsabilité, ici et maintenant, de relever ce défi de l'urgence climatique. Je crois que notre politique de déplacement doit répondre à cet enjeu.

Le troisième a été dit c'est le droit à la mobilité pour tous, qu'elle soit au centre, à la périphérie, à la première couronne. Nous avons cet enjeu de mobilité parce qu'il nous faut sortir de la congestion automobile et de l'autosoliste.

Le dernier enjeu, et je crois que cela a été dit notamment par le maire de Strasbourg, mais aussi le maire de Schiltigheim, c'est un outil pour redessiner nos villes, nos quartiers, notre agglomération et en cela, le tram est un accélérateur de fabrication de notre urbanité, que ce soit sur le quartier de la Gare, sur la Neustadt, à Schiltigheim et à Bischheim. Bref, l'objet, c'est d'améliorer la vie quotidienne de tout un chacun en se disant qu'il y a aussi un enjeu planétaire et pour rappeler — et je m'arrêterai sur ça — quelles sont aujourd'hui nos priorités en matière de déplacements.

Le premier, c'est naturellement le réseau express métropolitain. C'est à dire comment allons-nous remettre le train dans l'agglomération. Parce que face à la saturation, face à la congestion, le train est un outil tout à fait important et nous allons augmenter l'amplitude, le cadencement, la fréquence.

Deuxième enjeu c'est tout ce qui tourne autour de la A35, comme on l'appelle maintenant la N35 — on le verra sur une carte — qui est un enjeu de pollution atmosphérique qui va se transformer, qui va se transformer notamment avec une voie dédiée pour les transports collectifs, parce que c'est notre priorité.

Le troisième enjeu, c'est autour du transport à la demande, qui concerne 25 communes de l'Eurométropole, parce qu'on est sur le transport de la dentelle qui permet à tout un chacun de se déplacer.

Le quatrième enjeu, c'est le vélo et nous allons investir 100 millions que nous allons investir dans le réseau cyclable parce que le tram est un élément, le train est un élément et que le vélo, la marche sont l'un des éléments.

Il y a enfin, ces trois lignes de de tram dont nous avons engagé, pas encore les travaux, mais cela viendrait — celle sur l'ouest qui ira de Koenigshoffen et à Wolfisheim, et effectivement les deux lignes qui iront vers le nord de l'agglomération ; l'une vers Bischheim Schiltigheim, l'autre vers le Wacken et les institutions européennes.

Tous ces éléments vont effectivement transformer la ville et l'objet de ce débat, celui que nous avons eu hier soir, celui que nous avons ce soir et ceux qui vont suivre, c'est aussi ensemble, je dirais à la fois d'imaginer ce futur, de contribuer, de faire vos propositions, d'avoir un certain nombre d'interrogations parce que quand un projet de tram arrive, on l'a vu hier soir, il y a toujours des interrogations et des crispations parce l'on se projette vers le futur et il y a toujours des moments d'incertitudes. Et donc, c'est aussi par rapport à ces interrogations que nous ouvrons ce débat avec cette réunion publique de ce soir sur à la fois les enjeux de mobilité, mais aussi de transformation urbaine de notre territoire.

Ludovic SCHNEIDER : Merci beaucoup, monsieur le président, pour cette mise en contexte. Vous l'avez dit, trois mois et demi de concertation publique, c'est ce premier temps de concertation publique réglementaire. Trois mois et demi, ça veut dire aussi que, justement, pour faire face à la complexité du projet, c'est finalement deux temps qui sont organisés avec ces réunions publiques, les réunions publiques d'hier et d'aujourd'hui plutôt consacrées aux enjeux globaux, aux éléments de tracé, de variantes et des réunions publiques qui seront organisées en septembre et où on rentrera plus dans le détail, finalement des aménagements. Au-delà de ces réunions publiques, il y a de nombreuses modalités de concertation que vous retrouvez sur la diapositive affichée à l'écran et sur lequel on reviendra en cours de soirée. Mais on se concentre ce soir sur les grandes lignes du projet, sur les trois variantes de tracé de Strasbourg. On reviendra rapidement sur les variantes de Schiltigheim, Bischheim, dont on a parlé hier.

Alors ce soir autour de la table, nous avons différents intervenants, vous avez vu les trois premiers : mesdames les maires de Strasbourg, Schiltigheim, Monsieur le Vice-président. On a aussi Sophie DUPRESSOIR, élue référente du quartier Tribunal et qui travaille aussi sur les enjeux de mobilité, en particulier du vélo. Emmanuel AUNEAU, qui est le directeur général de la CTS. François PAGENOT, qui est le chef de projet Tram. Éric CHENDEROWSKY qui est le directeur de l'urbanisme et des territoires et Gilles BROCHARD, qui est responsable du service tramway des grands projets.

Ça nous permet d'avoir un panel large d'intervenants pour répondre à l'ensemble de vos questions. Et on accueille aussi, ils ont fait un peu les timides en restant derrière, Marie-Dominique DREYSSE, qui va nous rejoindre sur le plateau, qui est élue référente du quartier Gare et Patrick MACIEJEWESKI, adjoint

à Schiltigheim et président de la CTS. Ça nous permet d'avoir un panel très large, effectivement, d'intervenants.

Vous avez parlé en introduction des enjeux urbains, même si on reviendra sans doute plus en détail là-dessus en septembre, c'est important de placer ce contexte des enjeux de transformation urbaine et de pouvoir placer le projet de mobilité dans ce contexte-là, et c'est pour cela que je me tourne vers vous Éric CHENDEROWSKY pour nous dresser le panorama urbain avant de donner la parole à Gilles BROCHARD pour les grands enjeux de mobilité finalement sur ce tracé.

Éric CHENDEROWSKY : Merci et bonsoir. Oui, quelques mots pour décrire le territoire dans lequel s'inscrivent les différents types de trams, donc ceux qui vont aller vers Bischheim, Schiltigheim et ceux qui vont plutôt desservir le centre nord et le centre est, de Strasbourg. C'est ce qu'on appelle, dans notre jargon d'urbanisme, la partie nord du centre métropolitain.

Qu'est-ce qui caractérise ce territoire en tant que centre métropolitain ? C'est d'abord un territoire qui accueille des fonctions supérieures qui se concentrent dans les secteurs comme la place des Halles, le Wacken, mais aussi l'espace Européen de l'Entreprise. C'est un territoire qui concentre des institutions administratives et culturelles de niveau régional, notamment autour de la place de la République, avec tous les grands équipements que l'on connaît, comme la préfecture, le TNS et la Bibliothèque nationale, le tribunal sur le quai, puis au Wacken, avec le siège de la région Grand Est, par exemple. Nous n'oublions pas le quartier européen qui constitue un pôle important tertiaire de l'agglomération. Ce sont des grands équipements qui sont plus quotidiens tels que le lycée Kléber, le CMCO, le lycée Matisse et le lycée Marc BLOCH pour les communes de Bischheim et Schiltigheim. Et puis, on n'oublie pas non plus ces grandes fonctions de logistiques urbaines et de négoces qui sont essentielles au fonctionnement d'une agglomération et qu'on va trouver sur le site du Marché d'intérêt national et de la gare de Cronenbourg.

En termes de fonctionnement, ce quartier est la grande porte d'accès au centre de l'agglomération, avec la grande porte ferroviaire sur le site de la gare Centrale, mais également les portes du réseau autoroutier en mutation, avec les évolutions que nous allons connaître, qui se connectent place de Haguenau, place des Halles et Marché gare puis également au Wacken.

Et puis, par son histoire, on a un secteur patrimonial fort, on a cité la Neustadt classée patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 2017, mais également les centres des communes de Bischheim et de Schiltigheim qui sont des centres historiques de grande qualité et qui concentrent également des éléments de patrimoine intéressants. Et puis, je n'aimerais pas oublier la ceinture verte de Strasbourg qui, aujourd'hui, entre Schiltigheim et Strasbourg, constitue un poumon vert très important et qui est un peu lacérée par les grandes infrastructures routières et ferroviaires et que peut-être, il s'agit aujourd'hui de reconsidérer comme un élément du patrimoine végétal et paysager de l'agglomération. Et puis, ce territoire connaît de très grandes mutations depuis une dizaine d'années, avec des reconversions de sites tels que le site de la foire exposition Wacken, mais également des friches à Schiltigheim comme la friche Fischer, ou bientôt, la friche Schutzenberger, les terrains Caddie ou la friche Istra. Et puis, il faut aussi citer un projet important qui mobilise l'Eurométropole et les communes

de Bischheim et Schiltigheim, qui est la reconversion et le renouvellement urbain du Quartier des écrivains et de tout le pôle commercial qui se situe à côté.

Peut-être quelques grandes pistes de ce que pourrait être un projet urbain à grande échelle sur le territoire, sur quel cadre se tient ce propos. C'est d'abord l'occasion d'élargir tout le centre et de réunir nos deux centralités d'agglomération Strasbourg et Schiltigheim qui finalement, peuvent rayonner à l'échelle de toute l'agglomération. C'est également la mise en valeur de tous les espaces publics qui structurent aujourd'hui des morceaux de ville constitués comme la Neustadt, mais également les faubourgs de Schiltigheim et Bischheim, avec la route de Bischwiller et de Brumath et on sait à quel point le tramway peut être un véritable vecteur de requalification de l'espace public, mais finalement d'apaisement des mobilités et d'une certaine manière, de nouvelles capacités de l'investir avec de nouvelles fonctions — on a vu ce que le tramway au cœur de Strasbourg a permis de transformer, il y a une vingtaine d'années. Je vous rappellerais également cette idée de ce lien paysagé qui est aujourd'hui, un potentiel extraordinaire, mais très peu exploité, qui est la liaison entre Strasbourg et Schiltigheim, notamment la place de Haguenau. Et puis également pour beaucoup, Schiltigheim, pour le renforcement de centralité autour de l'axe de la route de Bischwiller et de l'accompagnement des mutations urbaines autour de la Brasserie Fischer.

Je crois qu'après, vient un petit zoom sur un secteur très emblématique qui va être le lieu de la transformation majeure, que le tram va générer, c'est le secteur de la place de Haguenau et la liaison vers Schiltigheim. La place de Haguenau est un site extraordinaire, mais aujourd'hui, dont le jardin est inaccessible à tous les habitants à cause de cet anneau de circulation qui rend vraiment très dangereux les traversées. Donc, en fait, le tramway va être l'occasion de reconfigurer la place et de fabriquer ce lien essentiel entre les habitants du quartier de la place de Haguenau et le jardin, mais également entre Strasbourg et Schiltigheim, à travers le dessin d'un grand espace public qui permettra de reconnecter ce morceau de l'espace paysager entre les deux pôles les plus intenses du territoire, donc Strasbourg et le centre de Schiltigheim.

Là, vous avez quelques schémas qui vous montrent l'ampleur du projet en le superposant à la grande Île de l'entrée de Schiltigheim jusqu'à la place de Haguenau, c'est comme si vous traversiez la grande Île depuis la place du Corbeau jusqu'à la place des Halles. Ça vous donne une idée de l'ampleur de ce projet urbain paysager qui pourrait être soutenu par le projet.

Et vous avez à côté, en référence la taille de la place de l'Étoile, pour vous montrer que les choses ne sont pas inéluctables, qu'on peut progressivement réduire la place de l'automobile, sur des espaces fortement marqués par elle. Et peut-être une dernière image pour vous montrer ce potentiel paysager inexploité ou peu exploité pour l'instant, qui sera un support du projet urbain. Ce sera l'occasion de faire du projet urbain avec un projet paysager structurant le long du tramway.

Ludovic SCHNEIDER : Merci pour cette mise en contexte et pour se rappel finalement, que si c'est un projet de mobilité, il dépasse les enjeux de mobilité. On est sur un vrai projet urbain, un projet global pour le territoire à la fois de Strasbourg de Schiltigheim, de Bischheim. Je me tourne vers vous, Michel BROCHARD pour rentrer dans le détail de ces éléments de projet de mobilité qui vont venir effectivement tracer cette liaison vers le Nord par le tramway.

Gilles BROCHARD : Tout à fait. Ce projet de tramway est maintenant engagé, notamment dans sa phase de concertation à vocation à venir accélérer l'infléchissement qui a déjà été engagé depuis plusieurs années sur la carte que vous voyez apparaître, notamment sur la partie droite. Vous voyez effectivement cette évolution des pratiques de mobilité à Strasbourg, son agglomération. Effectivement, la voiture perd de la place au profit d'autres modes de déplacement — naturellement, évidemment, la marche à pied, l'usage des transports en commun, dont le tramway — d'où notre présence ce soir — et puis également le vélo.

Ce que l'on constate, vous le voyez au travers de ce petit graphique, en réalité, depuis une vingtaine d'années, c'est l'arrivée du tramway à Strasbourg. C'est bien, effectivement, l'arrivée d'un outil de transport particulièrement structurant qui a permis massivement d'infléchir les pratiques de mobilité et donc l'objectif au travers de ce projet, mais aussi d'autres, c'est d'aller encore plus loin, d'accélérer ce processus. C'est pour cela que ce projet, en réalité tel qu'on vous le présente ce soir, il s'intègre dans un ensemble de mesures que vous voyez apparaître sur la partie gauche de cette photo. Vous voyez ici que, bien sûr, il y a des projets de tram qui ont été rapidement décrits, celui qui nous intéresse ce soir à savoir desservir les communes nord de l'agglomération, Schiltigheim et Bischheim en particulier, assurer un maillage au centre-ville — on va avoir l'occasion d'y revenir, pourquoi c'est nécessaire de faire aussi du développement du réseau de tramway sur le cœur de l'agglomération, mais également d'autres dispositifs. En réalité, c'est une logique de complémentarité de plusieurs réseaux : le réseau ferroviaire, à travers ce qu'on appelle le réseau express métropolitain.

Qu'est-ce que le Réseau express métropolitain ? C'est tout simplement une utilisation plus massive, plus importante de l'outil ferroviaire du train en augmentant les capacités des trains, leur cadencement. L'objectif, c'est de passer à un train qui fonctionnera et qui passera dans les gares, toutes les demi-heures, avec une amplitude horaire qui sera élargie jusqu'à 22 h 30, voire plus loin, par exemple le soir. Et donc, ce réseau ferroviaire va s'articuler complètement, notamment aux endroits des gares qui le desservent avec le réseau urbain, tramway, bus et autre.

Voilà pourquoi vous voyez sur cette carte, au-delà du réseau ferroviaire, du réseau tramway, vous voyez également quelques parkings relais qui permettent effectivement d'assurer ce transfert modal, qui permettent de passer d'un mode de déplacement à l'autre, notamment de déposer sa voiture sur un parking pour utiliser préférentiellement le réseau de déplacements en transports en commun pour rejoindre plus particulièrement les zones de densité de population.

Vous voyez aussi sur cette carte, l'un des objectifs affichés très clairement sur la recomposition des déplacements. Une requalification de la N35 — donc ce qu'on connaît historiquement comme étant l'A35, avec des flux massifs de véhicules. Celle-ci a vocation à être recomposée avec des voies réservées permettant l'arrivée de transports en commun, mais également de faciliter le covoiturage.

À cela s'ajoute, bien entendu, un réseau cyclable majeur qui doit très largement aussi investir la ville et son agglomération. Donc, c'est l'ensemble de ces dispositifs qui vont permettre effectivement de faciliter les déplacements et d'améliorer la qualité des espaces publics et d'améliorer d'une manière générale, notre qualité de vie au sein de notre agglomération.

Pour pouvoir atteindre cet objectif, et notamment desservir les communes nord à Schiltigheim et Bischheim, il est nécessaire de faire aussi un travail de restructuration du réseau dans la partie centrale de l'agglomération. Au travers de cette carte, nous avons historiquement un réseau de tramway qui s'est construit progressivement de manière radiale, permettant effectivement d'acheminer facilement les usagers des polarités extérieurs de l'agglomération vers le cœur de l'agglomération. Ce réseau s'est construit de cette manière parce que cela répond à une attente, à une demande, un besoin des habitants et des usagers de rejoindre assez rapidement le cœur de l'agglomération, pour profiter bien entendu de toutes ses fonctionnalités.

Certainement pour chacun d'entre vous, vous connaissez ce nœud particulièrement important de croisement des lignes de tram ; ce qu'on appelle la station Homme de Fer, où viennent se croiser quasiment toutes les lignes de tramway. Donc, aujourd'hui, c'est un nœud évidemment essentiel du réseau. Il est très important. C'est là que viennent se rencontrer à peu près deux tiers des correspondances sur l'ensemble du réseau. C'est dire l'importance de ce nœud. Du coup, ce nœud est très utilisé, aux limites de ses capacités. Cela veut dire que demain, si l'on veut effectivement ajouter une nouvelle branche qui va desservir les secteurs nord et qui va bien sûr arriver vers le centre, il est nécessaire de revoir le fonctionnement central de ce réseau.

Alors que c'est ce qu'on essaie d'expliquer au travers de cette petite carte. L'idée, c'est qu'il y a un certain nombre d'usagers qui passent aujourd'hui par le centre, le cœur du réseau, mais qui, en réalité, ne sont qu'en transit et pourraient plus utilement utiliser d'autres itinéraires permettant de soulager le cœur de ville et ainsi permettre à d'autres usagers de venir s'y rendre.
Notamment, deux itinéraires sont concernés. Le premier, c'est celui, quotidien, des étudiants entre la gare et l'université qui aujourd'hui, passent tous les jours par le nœud Homme de Fer et qui pourraient facilement utiliser un autre itinéraire, permettant ainsi plus facilement de faciliter les correspondances sur le central. Et puis, une deuxième liaison que vous voyez apparaître sur cet écran, c'est la liaison entre la gare et le secteur Wacken.
On l'a dit tout à l'heure, le secteur Wacken est un secteur en devenir avec une forte zone d'emploi. C'est bien entendu aussi le siège des institutions européennes. C'est l'occasion aussi de conforter le statut de capitale européenne pour Strasbourg au travers de nouvelles liaisons en tramway direct depuis la gare. On sent au travers de cette réflexion que la gare est un lieu particulièrement central qui mérite toute notre attention avec le renforcement de l'offre ferroviaire, c'est entre 30 % à 40 % d'usagers en plus qui viendront chaque jour fréquenter la gare.
Les objectifs liés à ce projet de tramway, on le voit, sont multiples. On les rappelle brièvement. Premièrement, desservir les communes nord Schiltigheim et Bischheim, mais en même temps, venir offrir de nouvelles liaisons, une liaison entre la gare et le secteur universitaire très fortement sollicitée. Et puis, une autre liaison entre la gare et le secteur Wacken qui est un secteur en devenir.
Le périmètre du projet sur lequel nous nous intéressons ce soir-là, on va dire qu'il a deux grandes composantes. Vous voyez apparaître à l'écran, tout d'abord, la desserte du secteur nord Schiltigheim, Bischheim ; avec trois variantes de tracé. On va avoir l'occasion de le décrire et qui ont fait l'objet de descriptions plus détaillées encore hier soir auprès des habitants de Schiltigheim et de Bischheim.
Et puis une deuxième partie qui concerne plutôt Strasbourg, que vous voyez apparaître en rouge ce qu'on vient d'écrire, notamment la ré articulation, la réorganisation du réseau sur le cœur de ville.

C'est ce qui nous préoccupe plus particulièrement ce soir. On va s'attacher à décrire quelles sont ces différentes variantes de tracé. Quelles sont leurs caractéristiques. Mais c'est une première partie de la concertation. La deuxième partie consacrée en septembre, viendra s'attacher à observer d'autres caractéristiques de ces différentes possibilités de tracé, notamment au travers de l'insertion, de la façon dont on peut utiliser le tramway pour requalifier les espaces urbains. On abordera les questions de plan de circulation, de mise en valeur patrimoniale, de gestion du stationnement également. Tous ces aspects-là seront abordés, plus précisément dans la deuxième phase de concertation.

Le calendrier de cette concertation, on le rappelle se fera en deux temps, c'est une concertation réglementaire, qui ne s'arrêtera pas là puisque pendant toute l'élaboration du projet qui va s'échelonner notamment pendant toute l'année 2022 — et bien, la concertation se poursuivra.
Il y aura évidemment la possibilité de venir travailler davantage sur les aspects plus particuliers liés notamment à l'insertion.
Qu'est-ce qui est attendu de cette concertation pendant cette phase réglementaire ? C'est notamment bien sûr de venir y définir les tracés. A l'issue de cette concertation, un choix de tracé le pouvoir être fait pour pouvoir avancer sur la mise en œuvre opérationnelle de ce projet qui, ensuite, aboutira à une deuxième phase de consultation publique réglementaire, celle de l'enquête publique à partir de laquelle les travaux pourront être organisés à partir de 2023 jusqu'en 2025-26. Voilà ce que l'on pouvait dire à peu près sur les enjeux globaux de ce projet.

Ludovic SCHNEIDER : Merci, Gilles BROCHARD de cette présentation globale.
Avant de plonger dans les différentes variantes de tracés, j'ai quelques interrogations, déjà. Au passage, je rappelle que sur le site de la Participation, il y a déjà près de 140 commentaires, expressions qui ont été formulées et du coup, une question qui a été formulée plusieurs fois et qui fait référence à ce que vous disiez tous, mais Gilles BROCHARD nous disait tout à l'heure que le but était de desservir les communes nord — et une interrogation sur finalement, pourquoi s'arrêter à Bischheim ? Pourquoi ne pas aller plus loin ? Et est ce que dans un deuxième temps peut être, il pourra être question d'aller plus loin ? Vendenheim ? Mundolsheim ? Et j'en profite pour poser de suite, une autre question qui est un petit peu liée. Finalement, on parlait d'un projet un peu global. Et Michel interroge sur les variantes strasbourgeoises et les communes de Bischheim, Schiltigheim ? Pourquoi qu'un temps de concertation ? Deux questions et j'ai envie de me tourner vers Alain JUND, d'abord pour cette logique un peu globale et de cette desserte vers le Nord, pourquoi pas plus loin ? Est-ce que ça pourra venir par la suite ?

Alain JUND : Je pense naturellement — c'est ce qui a été dit hier — qu'il ne faut pas que ce qui va être décidé dans les prochaines années obère l'avenir. Donc, il est évident que notamment sur le tram nord, il faut laisser ouvert la possibilité dans cinq ans, dans dix ou quinze ans de poursuivre. C'est tout ce que l'on peut dire par rapport à cela.
Mais je crois que l'ensemble de ce qui devra se faire, que ce soit sur la place de Haguenau, que ce soit sur Bischheim, Schiltigheim, que ce soit ailleurs, doit aussi nous permettre d'engager des étapes, laissant ouvert la suite. On sait aujourd'hui que les enjeux climatiques sont tellement forts qu'il est de notre responsabilité d'engager cette étape et de laisser ouvertes les prochaines étapes.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Monsieur le Vice-président. Sur le deuxième volet des questions, j'ai envie de me tourner vers Madame la Maire de Strasbourg, Madame la Maire de Schiltigheim : pourquoi est-ce un même projet ? Pourquoi ce n'est pas deux projets différents ?

Jeanne BARSEGHIAN *:* D'abord, parce que nous portons ensemble. Je suis maire de Strasbourg et ma collègue, maire de Schiltigheim, mais nous sommes également présidentes déléguées de l'Eurométropole.
Ce que nous portons est bien un projet global, métropolitain. On l'a dit un projet de mobilité, un projet de territoire et même Alain JUND l'a rappelé, un projet qui dépasse aussi largement le territoire de l'Eurométropole, et nous le savons en tant que maires, les flux présents sur notre territoire dépassent évidemment le périmètre des simples habitants de nos communes. On a énormément — et nous sommes contentes que nos communes sont proches de communes de la première couronne, qui accueillent de nombreuses activités, de nombreux services publics, de gros employeurs et donc, ils doivent pouvoir accueillir et desservir les quartiers d'emplois massifs, des quartiers aussi densément peuplés. On ne vit pas dans une bulle à l'échelle de nos communes. Ce sont des flux perpétuels qui s'échangent à longueur de journée et de semaines. C'est évidemment une métropole, c'est un organisme vivant et puis, nous avons, au-delà des mobilités aussi, des enjeux européens qui sont communs et dont on a pu citer tout à l'heure, la place de Haguenau. Quand on parle de la place de Haguenau, on parle aussi bien de Schiltigheim que de Strasbourg, mais aussi de toutes les personnes qui arrivent aujourd'hui à cette porte d'entrée de l'agglomération, qui est la place de Haguenau.

Quand on évoque le quartier européen du Wacken, le quartier Archipel, on parle aussi bien de Strasbourg que de Schiltigheim. On parle aussi de l'ensemble des salariés qui viennent travailler dans ces zones, chaque jour. Donc, il serait même contre-productif, je crois, de cloisonner les différents sujets. C'est bien une vision globale qui doit s'imposer et nous sommes attachés — et je crois qu'on l'a bien vu à travers les premières interventions — à avoir une cohérence du projet sur les mobilités, mais aussi sur l'aménagement urbain, la végétalisation, les mobilités actives, mais aussi la stratégie économique. Je crois qu'on doit vraiment ne pas cloisonner et traiter ces sujets en silo ou par territoires, mais bien les relier les uns aux autres.

Ludovic SCHNEIDER : Madame la Maire, quelques mots **?**

Danielle DAMBACH *:* En effet, Jeanne BARSEGHIAN le disait, on a besoin de relier. Or, il y a quelque chose qui fait rupture aujourd'hui, c'est la place de Haguenau. Ce lien doit être retravaillé. Il s'agit absolument de connecter différents territoires les uns aux autres, pour garantir cette fluidité et c'est là-dessus que nous travaillons. Nous, Bischheimois ou Schilikois avons besoin de savoir où nous irons côté Strasbourg. Est-ce que nous irons place de l'Homme de Fer, place de la gare ? Qu'est-ce qui sera le plus facile ? Du coup, nous sommes bien sûr très attentifs aux aboutissements, quand nous sortons de notre ville et puis, à l'inverse, les Strasbourgeois lorsqu'ils viendront vers le Nord, ont besoin de savoir où ça va les mener. C'est normal que nous travaillions de manière très interconnectée.

Ludovic SCHNEIDER : Merci beaucoup, Madame la Maire. Une autre interrogation, assez classique et vous commencez à y être habituée, on a eu la question hier, la fameuse question des arbres. Jérôme et Mélanie posent la question des arbres « lorsque les voies de tramway ont été construites sur le

boulevard de Metz, tous les arbres ont été supprimés et non seulement le paysage est devenu immonde, mais la qualité de l'air sur le boulevard s'est dégradée. Aussi pouvez-vous garantir que vous allez préserver la totalité des arbres sur les boulevards Wilson et Clemenceau ? Globalement, effectivement la question du maintien des arbres et je me tournerais peut-être d'abord vers les élus de quartier, Madame Marie-Dominique DREYSSE, sur la préoccupation des arbres ? Avant de me tourner vers Gilles BROCHARD

Marie-Dominique DREYSSE *:* La question des arbres nous intéresse tous. Je crois que les engagements ont déjà été clairs lors de la concertation sur le BHNS qui va partir de la gare et aller jusqu'au Centre administratif, par les boulevards, il n'y a pas d'obligation à couper les arbres, mais obligation à rechercher par tous les moyens de maintenir les arbres en place. Et quand, si jamais il devait y avoir une coupe par ci par là — parce que j'ai vu les tracés et ils permettent d'éviter cela — peut-être une fois ou l'autre, dans le cas d'une implantation de stations difficile… l'engagement est de les remplacer dans la proximité immédiate. Il est même question de profiter de tous ces aménagements, avec cette arrivée du tram, quel que soit le tracé, pour engager une végétalisation alentour qui va amplifier la végétalisation, et on sera particulièrement attentif aux territoires Je rappelle que si la gare est touchée par ce tracé de tram, ce secteur a le plus faible taux de canopée de toute la ville de Strasbourg. Donc c'est l'occasion justement, si le tracé passe dans ces coins-là, de travailler encore plus la végétalisation et d'y apporter des réponses de minéralisation, notamment des espaces alentour. Je crois en tous les cas qu'on n'a jamais été aussi clairs depuis le début des concertations sur cette question.

Ludovic SCHNEIDER : Merci. Je me tourne aussi, pour la question plus spécifique sur ce projet en particulier, vous avez dit qu'il pouvait y avoir par-ci, par-là des arbres qui sont gênants, mais l'engagement effectivement politique est de les préserver un maximum. Du coup, il y a-t-il véritablement des impacts en termes d'implantation d'arbres sur ce projet ?

Gilles BROCHARD : Donc, effectivement, pour nous, l'objectif est clair, c'est le maintien de la trame arborée. Le projet tramway, quel qu'il soit, quel que soit son tracé, s'adaptera à la trame arborée qui est en place. Bien entendu, il y aura peut-être très ponctuellement quelques ajustements à faire, mais globalement, les alignements d'arbres seront préservés. Le projet sera construit de cette manière. Il respectera l'intégrité de la trame arborée et de la canopée existante et visera à la renforcer.

Ludovic SCHNEIDER : Merci pour ces précisions. J'ai envie de me tourner vers Philippe PAGENOT pour rentrer un peu, pour plonger dans les variantes de tracés et en commençant par un petit panorama rapide des trois variantes de tracé justement à Schiltigheim, Bischheim dont on a parlé longuement hier, mais simplement pour avoir une perspective globale. Une petite présentation avec des questions qu'on aura peut-être ce soir, sur ces trois variantes de tracé.

Philippe PAGENOT : Bonsoir donc très rapidement, à Schiltigheim, Bischheim on a une première variante N1, Nord 1.

Cette variante, place de Haguenau, Marc Séguin via la route du Général de Gaulle comporte trois kilomètres d'infrastructure nouvelle, cinq nouvelles stations, avec un potentiel de 22 300 personnes desservies à l'horizon 2025 sur cette desserte, pour un coût de travaux de l'ordre de 50-60 millions

d'euros hors taxes, hors acquisitions foncières. Elle comporte deux ouvrages d'art à construire ou renforcer.

Les principaux secteurs et points d'intérêt desservis sont le Centre Nautique, la Briqueterie, quartier des Écrivains, le quartier des Généraux et le groupe scolaire Leclerc, la route du Général de Gaulle et le nouveau quartier Fischer.

Le fonctionnement du service de transport qu'on pourrait obtenir avec ce tracé, c'est un peu moins de 10 minutes entre le Terminus Marc Seguin et place de Haguenau et dont le trajet serait à 80 % sans contraintes de fonctionnement, c'est-à-dire en site propre à 80 % du tracé. Il serait implanté un pôle d'échange multimodal et compléterait une fonction parking Relais. Enfin, ce tracé permet un prolongement possible à terme, ce qui n'est pas forcément le cas de toutes les variantes.

En termes d'impact urbain, on a effectivement quelques bâtiments nécessaires à démolir au terminus au niveau de Marc Séguin et l'acquisition de terrains privés.

Sur la route du Général de Gaulle, on a une emprise disponible de 14,50 mètres actuellement, avec 40 % dédiés aux modes doux ou les modes actifs, donc, les vélos et les piétons et 60 % dédiés à la voiture ; circulation et le stationnement.

On va avoir dans toutes les variantes un fort potentiel de réduction, puisqu'on a énormément de place dédiée à la voiture actuellement. Sur la route du Général de Gaulle, on a environ 13 000 véhicules par jour et de nombreux piétons et cyclistes. Sur ce tracé, on aurait une circulation d'une ligne tramway, ou une circulation mixte, avec des outils à mettre en place de réduction du trafic pour sécuriser les piétons et les vélos.

Sur l'entrée de la route de Bischwiller, c'est à dire à peu près la première station Fischer, qui se trouve à droite du cimetière en montant vers le Nord, on a une emprise de plus de 19 mètres de large à cet endroit-là, on a aussi 40 % de l'emprise disponible qui est utilisée actuellement par les modes doux, 50 % pour la voirie et 10 % pour les espaces verts. Donc ce sont des choses à améliorer pour les modes actifs. On a 11 000 véhicules par jour qui passent par là et là aussi, de nombreux piétons et cyclistes. C'est la première variante nord.

La deuxième variante nord, N2, c'est la variante Place de Haguenau, Marc Séguin via la route de Bischwiller. Elle est un peu plus longue. Cette variante a été construite dans l'objectif de desservir un maximum de sites, ce qui lui confère 3,8 km d'infrastructure nouvelle contre 3 km pour la variante précédente. 7 nouvelles stations. Elle dessert plus de monde, potentiellement, 31 100 personnes desservies en 2025. Elle a été construite pour ça. Le coût des travaux et assez linéaire de l'infrastructure, 80 à 90 millions d'euros hors taxes de travaux hors acquisitions foncières et là, on aurait deux ouvrages d'art à construire : Le pont de la rue de Lauterbourg ne permet pas actuellement le passage du tramway. Ça serait un ouvrage à peu près de 100 m de long et d'une largeur comparable à ce qui se passe aujourd'hui, à Strasbourg, sur le pont Gallia — mais avec deux fois plus de longueurs. Le tracé irrigue tout Schiltigheim : Centre Nautique, Briqueterie, quartiers des Écrivains, quartier des Généraux et le groupe scolaire Leclerc, Gare de Bischheim, — une intermodalité possible — la Nouvelle

Médiathèque, centre historique de Schiltigheim, Mairie et le nouveau quartier Fischer, avant la place de Haguenau.

Là, on aurait une liaison de l'ordre de 15 minutes entre le terminus et la place de Haguenau. 70 % du trajet, sans contraintes de fonctionnement, c'est-à-dire que 70 % du trajet pourrait se faire en site propre — donc c'est un peu moins bien pour le fonctionnement de la première variante. Un prolongement possible à terme, également. Et aussi les bus qui seraient comparables, ici c'est la L-3, qui seraient obligatoirement maintenus puisque sur une partie de la rue du général de Gaulle, il n'y aurait pas de desserte de tramway, puisque c'est la partie nord, il faudrait créer des arrêts de bus sur la partie au nord de la mairie de Schiltigheim, il faudrait aussi créer une desserte de bus.
Là aussi, on a les mêmes problématiques au terminus de l'acquisition de bâtiments nécessaires au terminus et de terrains privés.

Sur la route de Bischwiller, on a une emprise existante à cet endroit-là qui est de l'ordre de 14 mètres actuellement, il y a 30 % de cette emprise qui est dédiée aux modes doux et 70 % à l'automobile. l'Automobile, ça veut dire de la circulation et les places de stationnement. 11 000 véhicules par jour. Là aussi, sur ce tracé, de nombreux piétons et cyclistes.

Sur la rue Lauterbourg, en fait la transversale qui rejoindrait le quartier nord, on a une emprise publique encore plus restreinte, de l'ordre de 12 mètres, avec 30 % seulement réservés aux modes doux et 70 % qui sont réservés à la circulation automobile, c'est-à-dire aux voies publiques et stationnements. C'est un secteur résidentiel où on aurait certainement une circulation en sites mixtes, puisqu'une plateforme de tramway mesure à peu près 7 mètres, de la suppression de stationnements et puis une petite difficulté, puisqu'on a besoin d'acquérir des jardins privés sur la route de Lauterbourg pour pouvoir passer.

Sur la variante N3, une alternative aux deux premières en termes de terminus, elle emprunte la place de Haguenau et se dirige vers le parc Wodli. Ici, on a 3,1 kilomètres d'infrastructure nouvelle, six nouvelles stations et un potentiel à desservir de l'ordre de 23 700 personnes — on se rapproche de la variante N1. Un coût de 40 à 50 millions d'euros hors taxes et un ouvrage d'art à construire, une passerelle, au niveau de la place de Haguenau.
Là, on aurait un temps de trajet de l'ordre de 12 minutes entre le terminus et la place de Haguenau. Pour le coup 0 % seulement du trajet, sans contraintes de fonctionnement sur une emprise de 12 mètres, il faut en fait fonctionner, en mixité. Et le bus L6 fonctionnerait à peu près comme aujourd'hui — peut-être qu'il changerait de nom — mais en tout cas, il fonctionnerait sur la rue du Général de Gaulle et on ne voit pas vraiment comment on pourrait prolonger les aimants à terme, de cette variante.

L'impact urbain et paysager. Il n'y a pas de démolition possible, sinon c'est toute la rue qu'il faut réaligner. En revanche, à l'entrée du parc Wodli, là, on a un impact important puisqu'on est à peu près sur une emprise de 15 mètres au niveau du parc, on frôle le monument aux morts. C'est quelque chose qui est faisable, réalisable, mais qui pose là aussi des problèmes.

Sur la route de Bischwiller, un peu plus haut, on a une emprise publique de 14 mètres. Là encore, on est dans une répartition de 30 % de l'espace réservé aux modes actifs, 70 % à l'automobile pour sa circulation et son stationnement. À cet endroit, il y a un peu plus de 15 000 véhicules par jour, entre la rue de Bitche et la rue de l'Étoile. C'est un secteur commerçant. Il y a aussi pas mal de passage de vélos. Le parc Wodli a une emprise de 38 mètres, avec 10 % de modes actifs, 25 % de voirie et 65 %, d'espace vert — c'est un parc. Le terminus serait implanté le long de la rue du Souvenir et le parc, impacté d'environ 15 mètres, on aurait effectivement quelques soucis avec les arbres du parc Wodli pour l'installer. Ce n'est pas vraiment un alignement, mais il y a tout de même des sujets.

Donc voilà, rapidement les trois variantes du secteur tram Nord à Schiltigheim.

Ludovic SCHNEIDER : Merci beaucoup, Philippe PAGENOT, pour cette présentation de ces trois tracés. J'ai déjà beaucoup de questions pour les tracés strasbourgeois. Emilie qui interroge par rapport à ces tracés et en particulier sur la deuxième variante, elle demande comment allez-vous assurer les accès aux autoroutes si le tram passe route de Bischwiller, sachant qu'aujourd'hui, ces accès sont déjà compliqués alors que tous les nouveaux immeubles ne sont pas encore habités. La question, finalement, de l'accès à l'autoroute — alors je me tourne vers Gilles BROCHARD pour cette question d'Emilie ?

Gilles BROCHARD : Oui, c'est sûr, que, quel que soit le tracé qui sera retenu, que ce soit sur la route de Bischwiller ou sur les deux autres options, bien entendu, il sera nécessaire de travailler à un nouveau plan de circulation, plus particulièrement sur Schiltigheim, les transversales qui permettront effectivement de relier plus facilement le secteur de la n° 35, permettant ainsi de faciliter les circulations qui sont plutôt en transit ou qui ont vocation à rejoindre d'autres destinations. Donc, oui, il y a effectivement un travail de plan de circulation, quelle que soit la variante étudiée. Ce qu'on disait tout à l'heure en introduction, c'est que ce sont des aspects sur lesquels on sera amené à revenir, dans une deuxième phase de concertation, plutôt en septembre, pour venir approfondir ces aspects.

Ludovic SCHNEIDER : Merci beaucoup Monsieur BROCHARD. Alors, une interrogation que signifie zone d'insertion très contrainte sur les propositions de tracés ? Qu'est-ce qu'on entend par là et quelles sont les contraintes qui se posent ?

Philippe PAGENOT : La zone d'insertion très contrainte, en fait, c'est essentiellement des zones où on est sur des largeurs d'entreprise disponibles de 12 mètres ou 14 mètres versus d'autres secteurs à Strasbourg, où on a une 30e de mètres d'insertion possible ou des secteurs de 19 m.
Donc c'est la contrainte technique de venir insérer une plateforme tramway et d'avoir un fonctionnement des autres modes de transport.

Ludovic SCHNEIDER : Et du coup, Pierre qui posait cette question, prolonge en disant « pas forcément favorable à l'insertion d'une ligne de tramway, est-ce que c'est bien ça ? Du coup, ce sont des contraintes qui font que ce n'est pas facile d'intégrer le tram et que ce n'est pas forcément une bonne idée d'insérer le tram à cet endroit-là. Je me tourne vers Gilles BROCHARD.

Gilles BROCHARD : La question, c'est la question de la gestion des différentes fonctionnalités ou des usages de l'espace public. Comme le disait mon collègue, plus l'espace est contraint, moins les

potentialités sont importantes, donc, évidemment, il y a des choix à faire. Ça ne veut pas dire qu'il est impossible d'installer un tramway, mais il y a certainement des choix à faire, qui nécessitent de bien réfléchir à quels sont les usages sur lesquels on va donner la priorité.

Ludovic SCHNEIDER : Merci beaucoup. Gilles BROCHARD. On le voyait à l'écran juste avant, mais c'est vrai que ces enjeux entrent en ligne de compte évidemment, dans ce premier temps de concertation sur les tracés parce qu'effectivement, plus on a de contraintes, plus ça peut faire pencher la balance. On aura l'occasion de revenir en détail sur ces aspects d'aménagement, de contraintes, d'insertion, etc. dans les temps de concertation qu'on aura en septembre.

Du coup, je me tourne à nouveau vers Philippe PAGENOT pour finalement enchaîner sur les variantes de tracé de Strasbourg, puisqu'hier les débats, comme cela a été dit, ont été très riches déjà, sur Schiltigheim et Bischheim avec beaucoup de questions déjà sur les variantes de tracé strasbourgeoises. Si vous pouvez Philippe PAGENOT nous dresser, comme vous l'avez fait remarquablement bien, les trois variantes de tracé strasbourgeoises

Philippe PAGENOT : Merci. Alors sur Strasbourg, on a trois variantes. C1, C2, C3 — « C » pour centre — À l'écran, vous allez voir en fait, les infrastructures qui sont proposées pour répondre à l'équation, raccorder la branche, l'artère Tram nord et renforcer le cœur du réseau. Puisque pour raccorder une artère supplémentaire, il faut renforcer le cœur. C'est une analogie facile, mais elle est assez compréhensible.

On ferait une infrastructure nouvelle sur le boulevard Wilson, sur la rue de Wissembourg et sur l'avenue des Vosges, dans cette variante, cela correspondrait à 1,8 km d'infrastructure nouvelle avec 5 nouvelles stations. Le secteur représente 33 450 personnes — c'est un chiffre très précis — desservies à l'horizon 2025, dont 5 800 personnes qui ne sont pas desservies aujourd'hui par les transports en commun. Le coût est de l'ordre de 40 à 50 millions d'euros hors taxes, hors acquisitions foncières. Mais là, il n'y a pas d'acquisition foncière.

On voit du côté de la place de Haguenau, dans ce secteur, un parking nouveau qui serait là pour relocaliser l'offre de stationnement qui sera perdue. Tout dépend de ce qui sera présenté en septembre, mais en tout cas, on sait que du stationnement sera perdu.

Les principaux secteurs et points d'intérêt desservis sont le secteur Vosges, la place de Haguenau bien sûr la rue de Wissembourg. Les principaux équipements sur ces parcours, le Palais des Fêtes notamment le centre des finances publiques. On a des contraintes qui sont en fait le cahier des charges de fonctionnement, c'est qu'on a des alignements latéraux d'arbres, avenue des Vosges, à conserver. Les alignements centraux et remarquables de la rue de Wissembourg, l'alignement boulevard Wilson et parc place de Haguenau et tous ces alignements sont à maintenir puisqu'on est dans le plan de protection du patrimoine (PSMV), dans un secteur UNESCO, donc relativement protégé et ce patrimoine doit être mis en valeur. C'est l'occasion en fait d'en profiter, de le réaménager dans ces trois variantes.

Un peu comme à Schiltigheim, rue de Wissembourg, on a finalement une emprise de façade à façade disponible aux arbres près, puisque les arbres sont un invariant qui va nous contraindre et c'est normal.

Une emprise de 30 mètres, avec là aussi une faible emprise réservée aux modes actifs, puisque c'est seulement 20 %. 60 % sont aujourd'hui utilisés par l'automobile avec l'utilisation de parkings, sur la partie centrale entre les arbres et 20 % pour les transports en commun (un couloir de bus). Il y a des alignements d'arbres remarquables, rue de Wissembourg donc, avec un passage de 15 000 à 20 000 véhicules par jour.

L'aménagement en termes d'insertion devra proposer des aménagements piétons et cyclables de qualité, préserver les arbres. Pour préserver les arbres sur la route de Wissembourg, il faudra s'éloigner du terre-plein central dans la mesure où si on s'en rapprochait trop, le tramway viendrait endommager les racines.
Sur l'avenue des Vosges, dans le secteur Clemenceau – Phalsbourg, on a là aussi, une emprise de 30 mètres : 30 % pour les modes doux, 70 % pour l'automobile deux alignements d'arbres et à peu près 20 000 véhicules par jour actuellement.

On a là aussi un caractère patrimonial, on a dit qui est lié à l'UNESCO, au PSMV en place. Il faudra réaliser des aménagements cyclables et piétons de qualité, c'est un besoin. Là aussi, la préservation des arbres et la préservation des racines, vont indiquer certainement, une installation du tramway sur l'avenue des Vosges, en axe central.

Sur la variante C2 — la variante Gare-République par les quais, on aurait 2,2 km d'infrastructure nouvelle, 5 nouvelles stations. Un potentiel de desserte de 45 200 personnes, dont 5 400 personnes non desservies par le tram aujourd'hui. Des coûts de construction hors acquisitions foncières, de 50-60 millions d'euros. Et là aussi, un nouveau parking pour relocaliser l'offre perdue sur voirie.

Les secteurs et points d'intérêts desservis sont le secteur des Halles, la place de Haguenau, la rue de Wissembourg et pour les équipements principaux, le tribunal, notamment.

Un patrimoine à préserver évidemment, on a encore un élément central, remarquable rue de Wissembourg, l'alignement central boulevard Wilson, le parc de Haguenau et une promenade à caractère patrimonial, le long des quais. Rue des Halles, on a une emprise de 23 mètres avec une répartition 40 % de modes doux, 35% d'automobiles et 20 % d'espaces verts, l'alignement latéral du côté du P3. La rue des Halles a aussi une fonction de voies d'accès au parking Halles, au parking de la grande Île et un accès à la gare routière à cet emplacement.

Sur les quais Finkmatt, on a préservé des aménagements cyclables existants, le maintien des alignements d'arbres et on sent que le tram serait plutôt en site partagé avec les voitures ou en piétonnisation complète avec une petite difficulté concernant l'absence de dépose minute à organiser et des livraisons le long de cet axe central sur le quai Finkmatt, dans cette variante.

La variante C3 — Gare — Place de Bordeaux et Gare-République, comporte 3 km d'infrastructure nouvelle, 7 nouvelles stations, 53 200 personnes potentiellement desservies en 2025, dont 5 700 non desservies par le tram aujourd'hui. Donc ce sont des chiffres très comparables en potentiels desservis. 65 à 75 M€ HT de coûts de travaux. Là aussi, un nouveau parking recherché pour relocaliser une offre perdue sur voirie.

Les secteurs et points d'intérêt desservis sont le secteur Poincaré, Clemenceau, place de Haguenau bien sûr, et le faubourg de Pierre. Les équipements principaux seraient le Tribunal, l'école militaire, le Palais des Fêtes et l'UGECAM. Là aussi, un patrimoine à préserver boulevard Poincaré, Clemenceau et Wilson ainsi que deux alignements d'arbres sur le terre-plein central, le parc place de Haguenau et aussi dans cette variante-là, une promenade à caractère patrimonial le long des quais.

Si on reprend un petit peu cette analyse de l'emprise disponible boulevard Poincaré, on a aussi une emprise disponible de 30 m aux arbres près, puisqu'ils vont contraindre l'aménagement. 20 % de modes actifs, 60 % pour l'automobiliste et 20 % de transports en commun, avec environ 8 000 véhicules par jour. Là aussi, sur le boulevard Clemenceau pour ne pas obérer les arbres, il faudrait s'écarter du terre-plein central pour insérer la plateforme tramway. Rue du faubourg de Pierre, on a une emprise disponible qui serait de l'ordre de 19 mètres, avec des modes actifs qui sont un peu mieux traités, on est à 40 % réservés à ce mode, l'automobile 60 % avec son stationnement, une rue très commerçante environ 9 500 véhicules par jour et de nombreux piétons et cyclistes qui utilisent ces aménagements. Là, le tram serait en espace partagé au moins sur une voie. C'est la piste qu'on privilégie et dont on parlera beaucoup plus en septembre. Voilà, très rapidement, les trois variantes strasbourgeoises décrites.

Ludovic SCHNEIDER : Merci pour cette présentation des trois variantes. Il y a déjà beaucoup de questions et évidemment ça s'impatiente derrière. Rassurez-vous, on a vraiment le temps pour aborder l'ensemble des questions. J'ai envie de commencer par une question en deux temps, finalement, posée par Laurent « j'ai eu la plaquette de présentation, mais il manque à la fois pour le secteur Nord et pour le secteur de Strasbourg, une synthèse permettant de bien comprendre les enjeux, les avantages et les inconvénients de chacun des tracés ».
Donc a eu effectivement une présentation des différents avantages et inconvénients, le tableau porte finalement sur un tableau comparatif. Une question aussi sur l'exploitation. Pour Laurent, il manque par ailleurs, une présentation des incidences sur l'exploitation du réseau tram, la conséquence de ses infrastructures sur l'exploitation du réseau, avec notamment les questions spécifiques, "est ce qu'il y a des changements d'origine destination, des temps de parcours qui s'améliorent ou le contraire ? On comprend bien l'enjeu de soulager le nœud Homme de Fer, mais quelles sont les incidences des propositions sur l'exploitation du réseau ? Est-ce qu'il y a différentes possibilités d'exploitation du réseau sur chacune des variantes ? Une question de Laura, qui va un petit peu dans le même sens, mais grâce à quelle ligne de tram pourrait-on rejoindre le nord avec ces variantes ? Dans la question posée, il est demandé si c'était la variante C — je ne sais pas si c'est pour dire si c'est la variante 3 –

Je me tourne peut-être d'abord vers Alain JUND, pour la question des avantages comparatifs et après je m'adresserais à la CTS pour les questions d'exploitation.

Alain JUND : Je pense que nous avons souhaité dans cette première partie de la concertation réglementaire, présenter l'ensemble des variantes, laissant ainsi le choix à la réflexion, au débat collectif, je dirais à la comparaison, pour que chacune et chacun puisse aussi se faire une idée de ce que pourrait être ces différents tracés. Je crois que volontairement, il n'y a pas eu ce travail, il sera fait au mois de septembre, à l'issue aussi, de cette phase du mois de juin et du mois de juillet pour avancer.

La deuxième chose — avant de passer la parole à la CTS — ce qu'il faut dire, c'est qu'après les différentes variantes ouvrent des perspectives d'exploitation très différentes. Je pense que c'est ça qu'il faudra bien voir, les gens qui viennent de Schiltigheim auront peut-être envie d'aller plus près du centre et de la gare. Les personnes qui viennent de la gare iront aux institutions européennes ou Wacken…
Je crois que de toutes les manières — Jeanne BARSEGHIAN utilisait le terme de révolution des mobilités — avec l'ensemble de ces évolutions-là, on aura les lignes structurantes, mais il y aura la mise à plat du réseau, à la fois du réseau tramway, mais aussi le réseau de bus, sachant qu'à l'horizon 2023-2024 arrivera le réseau express métropolitain au niveau des trains et donc, ce qui est la réalité aujourd'hui va se transformer, parce qu'il y aura une nouvelle donne sur l'exploitation.
Mais là, c'est aussi le temps, à chacune de chacun de voir les différentes variantes, d'avancer sur des tracés et des exploitations.

Ludovic SCHNEIDER : Avant de donner la parole à la CTS pour préciser ces enjeux d'exploitation dont on a bien compris qu'ils restent encore ouverts — Madame la Maire, Jeanne BARSEGHIAN ?

Jeanne BARSEGHIAN : Oui, rapidement pour aller dans le sens de ce que disait Alain JUND, on souhaite que cette concertation soit la plus ouverte possible. On souhaite justement que les acteurs, les habitants, les usagers s'emparent de la concertation pour faire les propositions. Faire un tableau comparatif ? Techniquement, on peut le faire, mais le fait de dire quels sont les avantages et les inconvénients, ça peut être subjectif en fonction du regard qu'on pose. Si on parle de la valorisation patrimoniale, si on parle de l'enjeu de la vitesse à laquelle on rejoint de part et d'autre l'agglomération… Si on parle de ce que ça va permettre en matière de transformation urbaine, les avantages et les inconvénients peuvent être différents. C'est la raison pour laquelle nous souhaitons que cette concertation soit longue, Alain JUND l'a dit, ce n'est pas une concertation courte, c'est une concertation qui va durer jusqu'à fin septembre, ce qui laisse le temps justement de s'approprier l'ensemble des enjeux dans leur globalité et de tâcher d'y répondre. Mais ça permet aussi aux habitants, aux usagers, aux différents acteurs d'apporter leur contribution et leur regard. C'est le croisement de ces regards qui in fine, nous permettrons, je pense, d'en faire une synthèse qui soit la plus fidèle possible. On est dans une concertation très ouverte.

Ludovic SCHNEIDER : Merci beaucoup Madame la Maire. Je me tourne à présent vers Monsieur CHENDEROWSKY, président de la CTS, pour peut-être quelques éléments quand même, même si on a bien compris que ça reste très ouvert…

Éric CHENDEROWSKY : Je pense qu'on essaiera de voir cette partie-là. Sur l'exploitation, Emmanuel AUNEAU est effectivement, au cœur du dispositif au quotidien et depuis longtemps et connaît bien effectivement tous ces paramètres-là.

C'est vrai que changer quelques tracés comme ça et rajouter des lignes, c'est redessiner l'Eurométropole. En réalité, c'est donner de nouvelles facilités, c'est pouvoir imaginer effectivement d'autres relations, d'autres systèmes de connexion. Imaginer qu'on puisse étendre effectivement le réseau de transport en commun de l'Eurométropole — je pense que ça, c'est vraiment important. Recréer de nouveaux liens — on n'a parlé beaucoup de liens et on voit bien que le tram, entre autres,

c'est un élément de lien fort, beaucoup plus que le bus. À chaque fois, qu'on a mis les lignes de tram quelque part, les habitudes ont changé. Donc rajouter des lignes, rajouter les possibilités, ça change les habitudes et ce qu'on peut projeter aujourd'hui est des fois, difficile à anticiper. Mais à chaque fois, on voit que la réaction de la population et les évolutions de la population qui s'empare de ces nouveaux systèmes de communication, de ces nouvelles possibilités, ça permet aussi d'évoluer grandement au niveau de l'Eurométropole et de recréer du lien. Et c'est vrai que ce besoin aujourd'hui qu'on a de relier le Nord vers l'Eurométropole vraiment à la ville centre, mais c'est aussi intégrer l'ensemble de l'Eurométropole du Nord, dans l'Eurométropole ça en fait partie et pour l'instant, c'est vraiment un chaînon manquant. Et ça va changer aussi le comportement de la population du nord par rapport à Strasbourg, qui est toujours une espèce de scission. 1 h 8 min 20 s on dit voilà, nous, on est comme on dit chez nous dans le Nord. La XXX. C'est un peu des gens à part, avec une culture… et on se méfie un petit peu de Strasbourg. Et les Strasbourgeois se méfient un petit peu des gens du Nord parce que traditionnellement il y avait un petit fossé. Et ce fossé-là, je pense qu'on pourra aussi le combler avec ce lien qui est vraiment fort dans l'Eurométropole. Cet esprit-là et ce changement-là, cet esprit d'appartenance à une collectivité qui s'appelle l'Eurométropole, c'est effectivement le tram qui va pouvoir le faire, car les discours ne suffiront pas pour faire ce lien.
Donc, l'Eurométropole a cet outil-là et on peut parler un petit peu des différentes possibilités qui existent sur les réseaux, d'aménagement sur comment de relier et quelles sont les variantes possibles.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Monsieur le Président. Du coup, monsieur le directeur Emmanuel AUNEAU.

Emmanuel AUNEAU : Bonjour. En matière de tracé de tramway, là encore, la concertation a une place très importante pour que ça nous aide, avec les services de l'Eurométropole avec qui on travaille énormément à la CTS, pour convenir, pour établir le schéma d'exploitation dite commerciale. Mais il y a quand même quelques points d'entrée importants à prendre en compte. C'est qu'une branche de tramway reliée au réseau n'a de sens que si elle dessert les grandes centralités. Les grandes centralités, c'est bien sûr la gare Centrale, qu'il faut envisager de façon éclatée, c'est-à-dire qu'arriver à la gare, ce n'est pas forcément arriver devant la place de la Gare. Mais quand on est faubourg de Saverne, quand on est Faubourg de Pierre, à une station qui est proche, on est finalement qu'à cinq minutes de la gare Centrale. Il est également indispensable que cette nouvelle branche soit reliée à proximité du centre-ville. Le centre-ville, c'est aussi la place des Halles et de relier aussi, l'université — on en a parlé également. Quand on a fait cela, il y a quelques hypothèses qui existent, bien sûr, ce serait de relier cette branche qui vient de Schiltigheim Bischheim à la ligne C, au niveau de Wodli pour qu'ensuite elle continue et rejoigne le Neuhof. Mais c'est une hypothèse, qui peut tout à fait être débattue et défendue avec d'autres hypothèses, hier soir, on a eu une autre proposition qui nous a été faite. Quant à la ligne qui reliera le Wacken et les institutions européens, aujourd'hui il y a la ligne E qui vient de la Robertsau, logiquement on pense forcément à cette ligne E qu'elle se transforme en ligne qui rejoindra la gare en empruntant les différentes variantes possibles, les différents tracés possibles.

Quand on a parlé du tramway, on a parlé d'une partie de l'itinéraire, Gilles BROCHARD l'a dit tout à l'heure, ce projet s'accompagne également d'une restructuration du réseau de bus et il faut aussi imaginer et penser à l'avenir de ce réseau de bus, avec ce nouveau réseau tramway et là, je pense aux

habitants de la 2e couronne, les habitants de Souffelweyersheim par exemple, qui ont aujourd'hui la ligne L6, et si c'est l'un des deux tracés qui est retenu, cette ligne L6, va être fortement perturbée, ou va devoir être revue. Il ne faut pas que pour les habitants de la deuxième couronne, il y ait une dégradation de la qualité de service. Donc, c'est vraiment un ensemble qu'il faut envisager et pour nous la concertation et les retours de la concertation sont extrêmement importants pour qu'on puisse en tenir compte.

Ludovic SCHNEIDER : Merci, beaucoup Monsieur AUNEAU pour ces quelques perspectives et sur l'intérêt de cette concertation, pour votre travail aussi sur la manière d'exploiter le réseau.

Plusieurs questions qui parlent évidemment, de la circulation automobile est notamment, une question de Nicolas, sur la variante 1, et l'Avenue des Vosges. La question de Nicolas est de savoir si la variante C1 est incompatible avec une circulation automobile dans les deux sens, avenue des Vosges et si un plan de circulation va devoir être travaillé dans le cas du choix de cette variante-là. Sans rentrer dans les détails des aménagements, mais est-ce un élément, cette circulation automobile avenue des Vosges, qui contraint finalement ce tracé ?

Gilles BROCHARD : Il n'y a pas d'incompatibilité. Après, la question relève plutôt d'un choix, un choix, un parti d'aménagements, de fonctionnement, des usages de cet axe aujourd'hui majoritairement dédié à la circulation. L'objet de la concertation, c'est aussi justement d'envisager quelles peuvent être les évolutions possibles sur ce secteur. Techniquement, il n'y a pas d'incompatibilité. Il y a certainement une perspective, des choix à envisager. Ce sera l'objet de la suite de la phase de la concertation.

Ludovic SCHNEIDER : Avant de donner la parole à Sophie DUPRESSOIR, juste une précision encore sur cette question-là, mais de Romain « Finalement, le report de la circulation automobile sur l'avenue des Vosges, vers le boulevard Clemenceau, en cas d'option 1, est-ce que ça a été calculé à ce stade-là ?

Gilles BROCHARD : Les études sont en cours et on sera en mesure de donner des éléments plus précis dans la deuxième phase de la concertation, en septembre.

Sophie DUPRESSOIR : (élue référente du quartier Tribunal) : Bonjour à toutes et à tous. Sur cette question de la circulation, on a dit tout à l'heure que ce projet de tramway était l'occasion d'imaginer la ville autrement. Des mots finalement, pour recoudre des espaces de la ville qui aujourd'hui, sont séparés, de développer les mobilités actives, de mettre en valeur le patrimoine. Je crois que cet axe dont il a été question est emblématique de ce point de vue, là, on est dans le secteur UNESCO. C'est un axe très densément peuplé et donc je dirais que c'est aux habitants aussi de proposer des solutions et d'exposer la manière dont ils voient leur quartier. Je crois que nous portons un projet qui est vraiment de requalifier ces espaces, de donner plus de place aux mobilités actives, mais aussi aux usages citoyens de l'espace public, des espaces de convivialité qui aujourd'hui ne sont pas là, sur cet axe qui a été conçu depuis des décennies comme un couloir à voitures. Donc je dirais que l'imagination est au pouvoir et nous ne XXX 01 : 15 : 10 sur cette variante 1. Merci.

Ludovic SCHNEIDER : Merci madame DUPRESSOIR. Ça fait aussi écho à une question de Nicolas sur le périmètre UNESCO et vous en avez parlé, mais la création d'une ligne tramway, avenue des Vosges

est-elle compatible avec un plan de sauvegarde et de mise en valeur avec le périmètre UNESCO, avec l'objectif de mieux intégrer la Neustadt au centre historique ? Vous avez donné de premiers éléments de réponses et je complète avec, du coup, un élément de questions qui concerne finalement le même secteur. J'imagine pour ces enjeux patrimoniaux, mais Pascal, qui est habitant de l'avenue des Vosges, amoureux de ce quartier, pose la question de l'implantation des lignes aériennes et qui souhaite savoir si techniquement il y a des possibilités pour qu'il n'y ait pas de lignes aériennes.

Éric CHENDEROWSKY : On est en train d'élaborer le PSMV, qui est l'outil de protection de ce périmètre UNESCO. L'UNESCO n'engage pas de protection particulière, mais nous avons décidé depuis maintenant une dizaine d'années, d'engager ce travail de construction avec l'État, puisque c'est une procédure pilotée par l'État, et nous travaillons depuis maintenant plusieurs mois avec l'architecte des Bâtiments de France pour travailler les différentes hypothèses d'insertion et pouvoir avoir son retour et de fabriquer finalement, le règlement futur du PSMV, qui sera approuvé à la fin de l'année 2022 pour rendre les choses possibles.
Je rappelais juste qu'il y a déjà aujourd'hui une ligne de tramway qui parcourt un des sites extraordinaires de l'UNESCO, c'est la place de la République et l'avenue de la Paix et on a vu que son insertion, qui avait fait à l'époque déjà grand débat sur la question des fils a été réglée place de la République. De ce côté-là, ça sera travaillé en étroite collaboration avec les services et les compétences de l'État et je n'ai pas de grandes inquiétudes sur la capacité d'intégrer ces éléments de fils dans le paysage urbain.

Ludovic SCHNEIDER : Merci beaucoup. Mais est-ce qu'il existe d'autres solutions que les lignes aériennes ? Même si, effectivement, on a vu que l'on a déjà des implantations comme ça à Strasbourg

Philippe PAGENOT : Bien sûr, il y a des solutions techniques qui ont été mises en œuvre à Bordeaux en premier, puis après dans d'autres villes comme Angers, avec des systèmes d'alimentation par le rail. Techniquement, il n'y a rien d'impossible dirait l'ingénieur que je suis. Mais on a un parc de tramways qui est de plus de 100 unités. À partir de là, il faudrait réaliser des aménagements au sol du parcours considéré et pour être en capacité en fait, de mettre des rames de tramways sur ce parcours qui serait équipé en aérien et en captation par le sol. Ceci n'est pas infaisable, mais coûterait une fortune. Donc c'est un peu compliqué, l'entretien serait démultiplié, donc on aurait de grands soucis, sans parler des aspects sécurité.

Ludovic SCHNEIDER : Emmanuel AUNEAU, quelques compléments ?

Emmanuel AUNEAU : Des solutions techniques existent effectivement, soit par l'alimentation par le sol, soit par des batteries permettant de rendre les tramways autonomes pendant quelques centaines de mètres. Mais comme le dit Philippe PAGENOT, il faut qu'il y ait suffisamment de tramways équipés de cette technologie-là, pour que les lignes soient exploitées, exploitables qu'on puisse remplacer le moment venu, dès qu'il y a un problème de tramway — ce qui nécessite un investissement colossal. Il faut savoir qu'une rame de tramway coûte plus de 3 M€, dans la version que nous avons à Strasbourg aujourd'hui, il faut rajouter quelques milliers de centaines d'euros par rame pour avoir un tramway qui puisse fonctionner sans caténaires.

Ludovic SCHNEIDER : Merci beaucoup, Monsieur AUNEAU, pour ce complément. Une question d'Aurore qui remarque que l'avenue des Vosges requalifiée comme la rue de la Paix serait une très bonne idée, si le patrimoine était conservé. Il n'y a pas de question, mais voilà.

On a parlé de 3 tracés, pourquoi pas 4, 5 ou 10 ? Et une question d'Arnaud qui demande s'il est envisageable d'avoir un mix dans les tracés dans le centre-ville ? Et il précise sa question en disant qu'il trouve que la version C3 pour la future ligne lui semble plus efficace. Par contre, pour la future ligne E, elle serait plus efficace avec une liaison avenue des Vosges… Bref, peut-on faire un mix entre les variantes C1, C2 et C3 ? peut-on imaginer d'autres solutions ?

Gilles BROCHARD : Plusieurs réflexions ont déjà été engagées par les services techniques. Il y a effectivement plusieurs solutions, plus que ce qui a été présenté ici à la concertation. Ce qu'on présente ici, à la concertation, ce sont celles qui nous semblent techniquement répondre le mieux aux objectifs qui nous ont été fixés. On les a rappelés tout à l'heure, desservir les communes Nord, leur permettant d'accéder facilement et directement au cœur de ville et à proximité de la gare et puis les deux autres objectifs fixés, à savoir des liaisons directes entre la gare et les universités et la gare et le Wacken, permettant de soulager le fonctionnement du nœud Homme de Fer. Partant de là, j'aurais presque envie de dire, les possibilités sont presque infinies, quand évidemment on cherche à regarder quelles sont les modalités d'exploitation. Donc à un moment donné, il faut bien se déterminer, évidemment il y a des grilles d'analyse qui sont préparées. Ce qui est proposé ici à la concertation, c'est ce qui nous semble, du fait de notre expertise, en partage avec la CTS, les solutions les plus intéressantes. Combiner une solution avec une autre, pourquoi pas ? Ça peut s'examiner.

Ludovic SCHNEIDER : Merci beaucoup Gilles BROCHARD. Hier, on avait également une proposition de mixer C1 et C3. J'entends en tous cas que vous pouvez encore proposer des choses, des ajustements, en plus des trois variantes proposées, ça ne veut pas dire que c'est strictement fixé.

Une question de Constance, un peu dans cette même veine, qui nous demande si la branche perpendiculaire faubourg de Pierre, de la V3 est vraiment nécessaire. Donc visiblement, elle voudrait enlever cette branche perpendiculaire. Quel est l'intérêt dans cette variante C3 de cette branche perpendiculaire, faubourg de Pierre ?

Gilles BROCHARD : En fait, dans cette solution-là, pourquoi une branche sur le secteur de la rue du faubourg de Pierre ? C'est parce que l'itinéraire qui emprunte le boulevard Clemenceau répond très bien à l'objectif Gare-Wacken, mais pas vraiment à l'objectif Gare-Universités. Donc il faut pouvoir proposer une autre branche d'infrastructure permettant d'avoir un trajet assez rapide, vers l'Université et qui ne passe pas par le cœur de ville. Voilà pourquoi cette proposition est faite.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Gilles BROCHARD. Je rappelle aussi que vous avez la possibilité d'intervenir en Visio, par Zoom, car là j'ai beaucoup de questions écrites, mais si les uns et les autres veulent intervenir en Visio, vous êtes les bienvenus par le canal Zoom.

Une question de Nicolas encore sur l'avenue des Vosges spécifiquement, on parlait tout à l'heure des enjeux de préservation des arbres et vous avez déjà précisé qu'il peut y avoir ici ou là, des arbres qui posent un problème et qui vont être remplacés, mais du coup, une question très spécifique sur l'option

C1, avenue des Vosges, est-ce qu'il y a forcément des arbres gênants sur cette variante-là ? Nicolas pointe notamment la question du passage des stations aussi où à cet endroit-là, il y a une contrainte particulière. Je me tourne vers Philippe PAGENOT peut-être ?

Philippe PAGENOT : Clairement, l'insertion des stations nécessite des quais d'une entreprise de 3x3 m supplémentaires et on envisage une station au niveau du Palais des Fêtes et là, il y aura une petite rupture dans l'alignement. Mais rien n'empêche, à cet endroit, de végétaliser confortablement l'espace qui est devant le Palais des Fêtes, rien n'empêche de reprendre un peu toutes ces choses-là, avec bien évidemment la préservation au maximum des arbres. Ce qui nous ait demandé aussi et là c'est l'architecte des Bâtiments de France, qui parle, c'est le respect des perspectives et il s'agit surtout de conserver ces perspectives soit depuis l'avenue de la Paix vers la place de Haguenau, soit l'inverse et du coup on pourrait très bien insérer des stations, tout en récupérant des petites fonctions de bosquets qui permettraient de conserver et de refaire une canopée.

Ludovic SCHNEIDER : Merci beaucoup, Monsieur PAGENOT. Alain JUND ?

Alain JUND : Juste apporter un petit complément sur les arbres. Il y a un mois, nous avions la concertation réglementaire sur le BHNS, Sud. Rappelons qu'il y avait un projet qui prévoyait l'abattage de 110 arbres et un projet qui conservait ces 110 arbres. C'est un peu plus compliqué, mais nous avons fait le choix de garder les 110 arbres et donc, c'est vrai que l'insertion du BHNS est un peu plus compliquée, mais je ne nous vois pas aujourd'hui, en 2021, nous dire « on fait un tram et on abat des arbres » — il peut y avoir l'un ou l'autre, mais je crois qu'il y a une ligne directrice qui est bien celle-là et que, je l'espère, nous tiendrons jusqu'au bout.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Monsieur le Vice-président. En parlant justement des stations. Une question d'Henriette, sur la station de la République, pourquoi inventer une station République nord, alors qu'il y a des quais de disponible place de la République ? Elle prolonge en disant que la C2 serait plus commode. Ceci pose la question des implantations des stations et en particulier, place de la République. Je me tourne peut-être vers Gilles BROCHARD

Gilles BROCHARD : Ce sont des questions de fonctionnalité permettant de répondre à des déplacements d'un point à un autre. C'est un peu tôt pour répondre précisément à cette question, l'implantation des stations, aujourd'hui c'est une perspective donnée qui méritera d'être précisée, affinée, notamment en lien avec l'aménagement urbain, les usages que l'on veut aussi avoir sur ces secteurs. Donc c'est un peu tôt pour pouvoir répondre précisément à cette question.

Ludovic SCHNEIDER : Une question d'Isabelle, qui habite à Strasbourg et qui s'interroge sur l'intérêt de faire passer la ligne de tram sur les boulevards Wilson et Clemenceau, sachant qu'il y a déjà des bus, déjà des pistes cyclables partout. Donc finalement est-ce qu'on a besoin d'une nouvelle ligne de tram ; ou est-ce que les modalités existantes ne suffiraient pas ? Je ne sais pas si je l'ai dit, mais elle précisait que les bus étaient souvent vides sur cette partie-là du trajet.

Philippe PAGENOT : Ceci a été dit en préambule, l'intérêt du tram par rapport au bus a un intérêt de transport parce que le tram massifie le transport. Un tramway quand il est plein peut transporter 350 personnes, un bus articulé de 18 m de long, pourrait emporter théoriquement 130 à

135 personnes et simplement pour ça, il faut que des gens poussent un peu dans les couloirs. C'est l'intérêt premier du tramway, on ne peut pas ajouter indéfiniment des bus, pour pouvoir emporter tout le monde — ça c'est la fonction de transport. Ensuite, on a les opportunités de réaménagement qui sont effectivement très liées à l'avantage de poser un tramway. Le plus simple, est qu'à un moment donné, on ne peut pas par des bus, régler et pas simplement à cet endroit-là, toutes les fonctions de transport en multipliant des bus.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Monsieur PAGENOT. Un complément de la Madame la Maire de Strasbourg…

Jeanne BARSEGHIAN : Rapidement pour dire qu'on a encore un travail qualitatif à faire sur ces boulevards. Aujourd'hui, ils concentrent un certain nombre de nuisances, c'est le moins qu'on puisse dire, ce ne sont pas des endroits que les habitants se sont appropriés comme des lieux apaisés ou avec des espaces de respiration. Et pour ce qui est des mobilités actives, j'entendais qu'il y a déjà tout ce qu'il faut, des pistes cyclables, etc. Je fais appel aux cyclistes qui prennent les boulevards, c'est quand même assez dangereux en termes de circulation. Par ailleurs, il y a un autre enjeu, que j'ai un peu évoqué tout à l'heure en introduction et évidemment qui me tient à cœur, c'est l'enjeu de Strasbourg, capitale européenne. En fait, nous nous sommes engagés aux côtés de l'État et aussi de la région Grand Est et de la collectivité européenne d'Alsace avec la présidente de l'Eurométropole, à ce qu'il y ait une connexion plus efficace entre la gare et les institutions européennes pour renforcer la vocation européenne de Strasbourg. On a aussi cet enjeu-là qu'il ne faut pas perdre de vue et qui demande un aménagement peut être plus efficace que ce qui peut exister aujourd'hui.

Ludovic SCHNEIDER : Merci beaucoup, Mme la maire. Vous parlez de nuisances et j'ai une question en Visio de Madame ACH AYACH, qui parle a priori de stationnement, mais aussi de nuisances. Est-ce vous nous entendez ?

ACH AYACH (Zoom) : Plusieurs questions. Nous on habite par exemple, avenue des Vosges au numéro 47. Évidemment, pour nous se pose la question de savoir si le tram devait passer devant chez nous, quelles seraient les solutions apportées pour le stationnement qui va être supprimé ? On a déjà des difficultés, effectivement, à se garer facilement. Comment allons-nous faire sachant qu'on travaille en extérieur de Strasbourg et qu'on est obligé d'avoir deux véhicules. On a déjà la problématique de garer le deuxième véhicule tous les jours. Alors, comment fait-on ?

Et la deuxième question liée effectivement à ce passage avenue des Vosges, serait de savoir est ce que les nuisances sonores du tram, les horaires de passage du tram, pour finalement garantir que ce ne soit pas plus bruyant que les voitures ? Alors ça se fait déjà avenue de la Paix, ça se passe plutôt bien, mais voilà il est vrai que pour nous c'est une angoisse qu'il peut y avoir, en plus de la question du stationnement. C'est ma deuxième.

Le troisième point. C'est vrai qu'avant d'habiter avenue des Vosges, on habitait avenue de la Forêt Noire, qui est le prolongement finalement de l'avenue d'Alsace et de l'avenue des Vosges, en fait, cette partie n'est desservie finalement par aucun bus, ni le 10, ni le 2. Ça veut dire que pour arriver de l'autre côté de l'avenue des Vosges à l'avenue de la Forêt Noire on n'a aucune possibilité d'y aller directement,

ni en tram ni en bus. On est obligé de faire des changements pour y arriver, sachant qu'au bout de l'avenue de la Forêt-Noire, on a quand même l'accès aux universités, à l'Esplanade. Aujourd'hui, il n'y a rien de prévu pour ça. C'était mes trois questions. Merci pour votre écoute et vos réponses.

Ludovic SCHNEIDER : Merci beaucoup pour ces trois questions. Je me tourne vers Sophie DUPRESSOIR dans un premier temps, probablement sur les deux premières questions, ou sur les trois, je ne sais pas.

Sophie DUPRESSOIR : Bonjour Madame, je vais vous répondre déjà sur la question du stationnement. C'est vrai que l'arrivée d'un tramway, c'est une plateforme, des stations. Donc il y a forcément un impact sur le stationnement et compte tenu aujourd'hui de la place importante qu'occupe le stationnement sur cette avenue, c'est clair qu'il aura un impact. On sait qu'en général cet impact est de l'ordre de 50 % à 60 %, selon le type d'aménagement qui est choisi.

Je crois qu'il faut regarder les alternatives et nous travaillons sur les alternatives au stationnement individuel sur voirie. Aujourd'hui, si on regarde les chiffres nationaux, on sait que les gens sont de plus en plus équipés de voitures, mais qu'ils l'utilisent de moins en moins. Qu'est-ce que ça veut dire ? Ça veut dire que les voitures sont stockées de plus en plus longtemps sur la voirie. Donc, il n'y a pas, je dirais, de raison que ça reste comme ça. Nous, nous avons imaginé plusieurs solutions pour répondre à ce besoin de stationnement qui est réel et à ce besoin aussi d'accès à tous les commerces et toutes les professions libérales de l'avenue des Vosges, qui sont nombreuses. D'abord, la question de la voiture partagée Citiz a aujourd'hui une station tous les 250 mètres dans ce secteur de la ville et on compte encore les développer. Ça veut dire qu'au lieu d'avoir sa propre voiture, on pourra prendre une voiture de temps en temps dans une station Citiz. Alors je sais que ça ne répond pas à tous les besoins de déplacements pendulaires, mais en tout cas, c'est une solution alternative importante. Nous avons aussi le projet d'étudier un parking de proximité celui qui est sur les cartes que vous voyez, un parking de proximité qui serait près de la place de Haguenau et qui permettrait aux gens de ranger leur voiture plutôt que de la laisser sur la voirie, parce que nous avons des projets qui sont encore plus en ligne avec les enjeux d'aujourd'hui pour la voirie, qui sont à la végétalisation, des espaces de convivialité, etc. Je vous rappelle que c'est un axe parmi les plus pollués de la ville, l'avenue des Vosges. Des mesures sont en cours — ce qui est une nouveauté, ce n'était pas le cas avant, donc on va voir comment cette pollution évolue avec les projets et il faut pouvoir laisser passer aussi les piétons et les cyclistes sur cet axe. Donc je dirais qu'il n'y aura pas de contrainte sans solution apportée à cette question de stationnement et de circulation.

Ludovic SCHNEIDER : Merci pour cet élément de réponse sur le stationnement. On a aussi Constance et Nicolas qui demandent où sera localisé le parking compensateur et par qui il pourra être utilisé et quel dispositif est prévu pour les résidents. Je pense que ça sera aussi un point d'attention, vous avez déjà donné des éléments de réponse et qui feront l'objet de développement dans un deuxième temps. Effectivement, ça reste très ouvert, mais il y a de premiers éléments de réponse sur la question des nuisances sonores ?

Philippe PAGENOT : On a un état de références qui n'est pas neutre puisqu'on a déclaré 15 000 à 20 000 véhicules par jour sur l'avenue des Vosges. Ça, ça génère des nuisances sonores fortes— on ne va pas faire des courbes de physique — mais ça passe par des logarithmes et ça ne s'additionne pas.

Pour faire une analogie, si le bruit aujourd'hui des voitures qui passent avenue des Vosges, représentent une montagne, le bruit émergeant d'une ligne de tramway, serait une colline derrière la montagne — et quand vous avez la montagne devant vous, vous ne voyez pas la colline. C'est simplement quand on va faire baisser le niveau de bruit, avec une réduction du trafic, avenue des Vosges, on aura finalement quelque chose qui va se confondre — ça ne sera pas exactement les mêmes, il y aura des signatures sonores, mais quand on fait les états de références sur les projets de tramways, on regarde toujours ce qui se passe et le bruit des voitures est plus important, est plus émergeant que les bruits du tramway.

Ludovic SCHNEIDER : Merci beaucoup pour ces éléments. Pour la troisième question posée portant sur cette logique d'exploitation et d'interconnexion entre des lignes et de nécessité de changements, ou de trajet direct ?

Gilles BROCHARD : De pratique constante, un projet tramway a toujours pour objet de s'accompagner d'une restructuration du réseau bus. Donc là, forcément, dans le cœur de ville, notamment cette partie Nord-Est, le fait qu'on introduise une plateforme tramway avec un régime d'exploitation de différentes lignes de tram, forcément, nous obligera à revoir les conditions d'exploitation du réseau bus associé. Ce que vous évoquez, c'est important. Nous en prenons note et nous examinerons en lien avec la CTS, comment nous pouvons répondre à votre préoccupation afin, dans la mesure du possible, de limiter effectivement les correspondances, car on sait que ça peut être un point de rétention pour certains usagers. Mais dans la mesure du possible, car on ne peut pas systématiquement offrir à tous les usagers des itinéraires directs pour leur destination, mais on intégrera ça dans la réflexion.

Emmanuel AUNEAU : Mon commentaire portait exactement sur le même sujet. Plus précisément, il y a la ligne 2 et la ligne 10 qui passent avenue des Vosges, qui passent également boulevard Wilson. Il est évident, quel que soit le tracé retenu, ces deux lignes, par exemple, qui desservent le quartier que vous citez, devront être revus. Et de l'autre côté, il y a également la ligne L6 qui, de ce côté-là de l'agglomération, dessert ce quartier, qui fera aussi l'objet d'une refonte. Donc, effectivement, c'est toujours l'occasion de revoir entièrement le réseau bus autour du nouveau réseau tramway.

Ludovic SCHNEIDER : Merci beaucoup pour ces éléments qui effectivement, laissent ouvertes les discussions futures sur cette question d'exploitation. On a trois questions assez précises finalement sur les questions de tracé — pourquoi ne pas prolonger un peu plus ? Une question d'Aurore, « pourquoi le tram qui irait jusqu'à la place de la Gare n'est pas prolongé jusqu'au boulevard du Nancy, c'est 200 m de plus ?

Philippe PAGENOT : C'est quelque chose qui pourrait être envisagée dans un prochain projet, dans un mandat futur… aujourd'hui ça ne fait pas partie de l'équation qui nous est demandée, mais ça peut s'envisager ultérieurement.

Ludovic SCHNEIDER : Merci, un complément ?

Alain JUND : Par rapport à ça. Je crois que ce qui était évident, je le disais déjà avant, il ne faut surtout pas que ce que nous allons faire puisse obérer l'avenir. Et donc, comme il est évident que pour la partie nord, nous pourrions dans un deuxième temps, ultérieurs, en fonction des évolutions en fonction du

voyage, etc. prolonger, il est évident que le passage place de la Gare devra être possible et donc, à terme, c'est une hypothèse qu'il faut garder. Ces 300 mètres au 400 mètres seront susceptibles de faire évoluer complètement le réseau. Mais j'ai envie de dire qu'à chaque étape suffit sa peine. Il y a cette avancée-là, il y a aussi d'autres perspectives qui ont été imaginées pour un certain nombre d'extensions. Il y a l'extension de la ligne F, qui actuellement s'arrête place d'Islande et qui à terme pourrait desservir les deux rives. Donc, c'est vrai qu'il y aura à l'avenir un certain nombre d'hypothèses de poursuite à la fois d'extension, qui vont nécessiter là aussi une restructuration du réseau. Donc, c'est aussi quelque chose qui est ouvert.

Ludovic SCHNEIDER : Encore une question d'Henriette, mais je pense que votre réponse correspond aussi un peu à cette question, "pourquoi ne pas continuer rue de la Nuée Bleue, vers la station Broglie depuis le faubourg de Pierre ? Je pense que du coup, ce que vous venez de dire répond à cette question s'il n'y a pas de complément. Mais du coup, une autre question, finalement encore aussi sur les tracés, sur l'interconnexion entre les tracés C de Strasbourg et le tracé des trois variantes vers le nord. C'est une question d'Olivier : "La C1 connecte à la ligne via la place de Haguenau. Pourquoi ne pas la faire commencer depuis Fischer et la connecter au tramway B, Wacken ? Concernant la N1, pourquoi ne pas aller en ligne droite sur Schiltigheim entre l'arrêt Prévert et la place de Haguenau ? Y a-t-il un problème technique, passage d'un pont ou autre ?

Gilles BROCHARD : Dans le projet tel qu'il est imaginé. Effectivement, l'objectif on l'adit tout à l'heure, un projet tramway, on va dire, c'est relier le plus possible les polarités, les zones de densité. C'est vrai que le secteur Fischer est un secteur à l'entrée de Schiltigheim vraiment en devenir, qui mérite d'être desservi. D'où, dans le projet, cette petite virgule qui permet effectivement de desservir au mieux à la fois l'entrée de Schiltigheim, côté route de Bischwiller, mais aussi tout ce secteur Fischer. C'est la raison principale de ce tracé qui est proposé.

Ludovic SCHNEIDER : Du coup, Éric CHENDEROWSKY précisait les enjeux de la place de Haguenau, mais on peut peut-être remontrer la diapo relative à la place de la Gare, les enjeux de la place de la Gare. Quelques précisions sur les aménagements liés à cette place de la Gare.

Gilles BROCHARD : Dans la continuité, effectivement, de ce qu'on a dit tout à l'heure sur le fait de ne pas obérer l'avenir et de préserver, on l'a dit tout à l'heure demain, la gare de Strasbourg sera un lieu d'arrivée massive d'usagers, d'échanges. Donc il est vraiment essentiel de préserver ses fonctionnalités et donc, évidemment, en majorité en faveur des transports en commun, des cyclistes, de tous les modes alternatifs à la voiture. C'est pour ça et on le voit un peu sur ce schéma ; que l'idée est de faire en sorte que demain, la gare soit un lieu non plus de transit pour la circulation des voitures particulières, mais un lieu de destination. C'est à dire si on vient avec sa voiture à la gare, c'est pour vraisemblablement, utiliser l'un des parkings qui se situent à proximité et prendre le train. Si on veut simplement traverser ce secteur, on utilisera d'autres itinéraires. Mais l'idée c'est effectivement, de préserver les fonctionnalités de la gare avec cet afflux massif, à venir d'usagers.

Ludovic SCHNEIDER : Merci. Éric CHENDEROWSKY, je reviens vers vous, car j'ai peut-être un peu anticipé sur la question suivante, puisqu'on parlait de la place de Haguenau, Monsieur BROCHARD vient de parler de stationnement, mais on a encore quelques interrogations là-dessus. Mais du coup,

on voit qu'il est question d'un parking, place de Haguenau et vous avez insisté, tout à l'heure sur les enjeux aussi patrimoniaux et le fait qu'il y a un parc. Donc finalement, comment s'intègre ce parc, ce nouvel usage de la place de Haguenau ?

Éric CHENDEROWSKY : La place de Haguenau dans la Neustadt c'est l'une des pièces maîtresses du plan de composition, c'est aussi une des grandes portes d'entrée dans la ville, qui à l'origine devait trouver son pendant à l'extrémité de l'avenue de la forêt noire, face au port, avec ce qui s'appelle la place de Kehl.
Donc, avec le temps, elle est devenue un véritable nœud routier et surtout renforcée par les accès à l'autoroute dans les années 70. En fait le tramway, c'est l'opportunité de recoller tous les lieux résidentiels du sud de la place et toutes les 00 : 16 de vie avec le jardin qui sera mis en valeur. Et surtout, la plus grande des caractéristiques sera qu'il sera relié naturellement sans avoir à traverser un barreau routier. Parce que la station de tramway nécessite de réviser finement le mode de fonctionnement de la place de Haguenau. Donc en fait, sans dévoiler, mais ça sera peut-être présenté en septembre, parce qu'on a encore des petites vérifications à faire ; la place de Haguenau peut être le grand projet de requalification et les solutions de stationnement ne seront pas sur la place, mais à proximité de la place de Haguenau, sur des terrains aujourd'hui disponibles.

Ludovic SCHNEIDER : Merci beaucoup. Du coup, Madame DUPRESSOIR, un complément ?

Sophie DUPRESSOIR : Oui, un complément sur cette place de Haguenau qui est très, très appréciée et très fréquentée par les habitants. On a fait une enquête d'usage il y a une semaine sur ce lieu et on a découvert que des groupes d'habitants viennent parfois de loin, pour promener leur chien — ce qui n'existe absolument pas dans le reste du quartier. Donc, rassurez-vous, il n'est pas question de faire un parking, ni sur, ni sous l'espace vert de la place de Haguenau, mais plus loin. Et cet espace vert pourrait encore être amélioré et agrandi pour le bienfait de tous les habitants.

Ludovic SCHNEIDER : Merci. On voit qu'il y a encore beaucoup d'enjeux de concertation à venir sur ces espaces verts, sur des demandes de prolongation des itinéraires.

On a aussi un certain nombre de remarques qui a été formulé. Du coup, je vous les livre un petit peu en vrac. Une question d'Audrey qui interroge sur les bus G et qui demande s'ils ne répondent pas déjà aux besoins des usagers. Et dans le même esprit… non pas dans le même esprit, pas du tout, d'ailleurs ! Mais par rapport aux questions de nuisances, Mélanie en remarque par rapport à ce que l'on disait jusqu'alors sur les nuisances. Mélanie qui remarque que les nuisances automobiles s'arrêtent au bout d'un certain temps, alors que le tram finalement, a des horaires un peu plus élargis. Des réactions par rapport à ces sujets même s'ils ont déjà été bien abordés ?

Pour revenir sur la question du stationnement, on en a aussi déjà parlé, mais le tarif de stationnement « résident » sera-t-il augmenté sur le secteur Vosges ? Au-delà des localisations, des déplacements, les places de stationnement, etc. est-ce qu'il y a une réflexion en cours sur les tarifications ?

Alain JUND : La réflexion est en cours, ce qui va se passer à la fois sur le tram à Strasbourg, à Schiltigheim, Wacken, BHNS, nécessitera à ce qu'on mette aussi à plat les éléments sur le stationnement. Quand il y a eu les débats publics sur le BHNS, donc boulevard de Lyon, cette question

a été posée à la fois sur le parking résident, sur la tarification du parking, sur le nombre de places qui allaient être supprimées… Ce qu'il faut tout de même dire et on l'a dit en introduction, l'objectif de cette démarche, c'est quel type d'alternative allons-nous trouver à l'usage de la voiture individuelle. ? que sur les questions d'occupation de l'espace public, sur la question de la qualité de l'air, etc. Nous le savons et on le voit, là où des lignes de tram ont été implantées, les interrogations, les crispations, les questionnements — mêmes légitimes — qu'il peut y avoir au préalable, ont progressivement trouvé leur cheminement. Effectivement, d'aucuns se souviennent des débats qu'il y a eu sur l'avenue de la Paix, parce qu'il y avait des fils, parce qu'il y avait le patrimoine, etc., et les craintes, y compris notamment sur le bruit, certes, à certaines heures, le tram passe, mais on se rend compte qu'aujourd'hui, la grande majorité des personnes qui habitent sur cette avenue on moins de bruit que ce qu'elles avaient à l'époque de la voiture à cet endroit.

C'est clair, qu'à un moment, y compris pendant la pandémie, tout s'est arrêté. Il y a eu beaucoup de bonheur à nos oreilles parce qu'on entendait à nouveau les oiseaux à Strasbourg. Il faut espérer que l'arrivée du tram, quel que soit l'itinéraire, mais aussi les évolutions du transport collectif, l'usage du vélo, nous permettent aussi d'atténuer cette souffrance qu'est celle du bruit dans nos villes, dans nos agglomérations, que ce soit au centre ou à proximité d'un certain nombre de lignes, c'est ça aussi l'objectif que nous avons et on aurait peut-être dû en parler aussi, à l'ouverture, au démarrage que c'est aussi de trouver des moments de sérénité parce que quand on veut vivre ensemble, on ne peut pas vivre de manière permanente dans le bruit.

Ludovic SCHNEIDER : Merci beaucoup, Monsieur le Vice-président pour ces éléments de réponse. On a une nouvelle question en Visio, d'Henriette à propos des variantes.

Henriette GIRARD depuis Zoom : J'ai déjà publié de longs commentaires sur le site de consultation de la Ville, mais je voulais juste réagir sur quelques points qui ont été soulevés ce soir et notamment le modérateur qui m'a répondu à propos de problèmes d'accès. Je parle surtout de la variante C2 et C3 qui passent sur les quais de Strasbourg, l'un des points principaux et la difficulté de dépose riverains, de desserte et d'accès des véhicules d'urgence justement, pompiers, ambulances, et je pense, vu aussi la largeur de l'emprise qui nous a été confirmée par les responsables de la CTS et du tramway et des responsables de la ville, je pense que ça va être un réel problème étant donné qu'il semblerait que les rails du tram passent très, très près des immeubles. Donc ça, c'est vraiment un problème capital.

Je développe juste quelques aspects. L'un des objectifs du projet était d'accéder au tribunal qui est un équipement principal, or du tribunal, il y a déjà trois stations qui sont à 100 mètres, à 150 mètres à 200 mètres du tribunal, Broglie, place de la République et place des Halles. Donc, faire une nouvelle voie parallèle à la place Broglie, c'est je pense faire un mauvais maillage pour l'ensemble de la population strasbourgeoise. La République est déjà un nœud comme précisé dans les commentaires à droite de l'écran. Et on va en faire une deuxième place de l'Homme de Fer, donc c'est inutile.

J'ai soulevé la possibilité par le faubourg de Pierre de rejoindre la place Broglie, ce qui éviterait une nouvelle voie vers la place de la République.

Enfin, je souligne quand même que nous sommes sur un tracé patrimoine classé à l'UNESCO, une promenade sur le quai Sturm et sur le quai Finkmatt qui est très, très apprécié de tous les Strasbourgeois. Je pense qu'il serait dommage de priver l'ensemble de la population de ça, ce qui serait le cas s'il y avait un tramway qui passe là parce qu'on sait très bien que sur les voies où passe le tram, ces voies-là deviennent un peu des zones mortes. Merci beaucoup de m'avoir donné la parole.

Ludovic SCHNEIDER : Merci beaucoup, Henriette. Ceci fait aussi écho à une question de Pierre qui posait vraiment la même question sur les variantes C2, C3, le Tribunal, les stations, etc. Je me tourne vers Gilles BROCHARD peut-être pour répondre

Gilles BROCHARD : Oui, effectivement, on l'a dit tout à l'heure, chaque variante de tracé a ses caractéristiques. Donc forcément, à un moment donné, on y trouve des avantages et des inconvénients. Ce que vous évoquez, oui, effectivement, doit être relevé et on vous remercie de le souligner. Donc, effectivement, ce sont des éléments à prendre en compte dans la comparaison des variantes.

Sur la question de pourquoi, par exemple, on ne pourrait pas prolonger l'infrastructure qui est envisagée sur la rue du Faubourg de Pierre, sur la rue de la Nuée Bleue, pour éviter de passer sur les quais. Pourquoi pas ? C'est effectivement une des hypothèses que nous avions regardées. Après, il faudra regarder en parallèle pour les conditions d'exploration, notamment sur l'arrivée sur le secteur de la place de la République, qui est aussi un nœud important de croisements de rames. L'ensemble de ces aspects, d'insertion, d'exploitation, d'aménagement urbain, d'ambiance urbaine qu'il faudra effectivement mettre en comparaison. Et puis voir quelles sont la ou les solutions qui sont les plus intéressantes.

Ludovic SCHNEIDER : Merci beaucoup. Alors en lien avec ces enjeux-là une remarque d'Arnaud qui dit qu'il ne faudrait pas que la station République devienne le futur point noir du réseau à la place de la station Homme de Fer. Il a également une question très technique et c'est pour cela que je me tourne vers la CTS, mais « est-il judicieux d'ajouter un appareil de voyage supplémentaire, station République, etc. Y a-t-il des aménagements nécessaires à la station République pour que ça ne devienne pas un point noir de la circulation voire un endroit bloquant pour la circulation ? »

Emmanuel AUNEAU : Effectivement, l'une des variantes qui proposent ce qu'on appelle la quatrième branche place de la République, on y attache une attention toute particulière. On ne dit pas que ce n'est pas possible, comme disait Philippe PAGENOT, les ingénieurs que nous sommes, trouvons des solutions à tout — sauf qu'il faut que le réseau soit fiable, qu'on puisse fonctionner pratiquement 24 heures sur 24 et l'appareil de voies, un aiguillage supplémentaire sur la place de la République, est clairement un élément extrêmement sensible.
Il faudra choisir les technologies et la fiabilité qui expliquent d'ailleurs, la raison pour laquelle on doit faire une station supplémentaire à la République pour ne pas concentrer tous les tramways sur quelques stations place République —c'est un point d'une extrême vigilance ; cette personne a raison.

Ludovic SCHNEIDER : On avait plusieurs interventions dans ce sens-là sur la question des difficultés actuelles, déjà et sur la station de la République…

Emmanuel AUNEAU : Si je peux rajouter un élément concernant l'arrêt de la Nuée bleue et la connexion éventuelle avec la place Broglie, nous sommes sur des sujets d'exploitation qui sont extrêmement sensibles. La distance entre Homme de Fer et République est très contrainte, très restreinte à cet endroit-là et tout problème technique, car malheureusement, la fiabilité des tramways à 100 % n'existe pas — mais toute panne de tramway à cet endroit-là serait quasi dramatique. Attention aux contraintes d'exploitation.

Ludovic SCHNEIDER : Merci. Je profite du fait que vous ayez le micro, pour une question, même si on a évoqué le sujet tout à l'heure — et qu'il ne s'agit pas de rentrer dans le détail de ces sujets-là. Mais Nicolas qui pose la question de comment sera compensé la perte du bus 10 sur le tracé avenue des Vosges — donc sans donner de réponse ferme, puisqu'on l'a bien compris tout à l'heure, que c'était ouvert — mais est-ce qu'il y a des possibilités de compensation de maillage, etc. qui permettent finalement aux utilisateurs actuels de la ligne 10, de retrouver leur possibilité de trajet ?

Emmanuel AUNEAU : Comme on l'a dit tout à l'heure, tout projet d'extension tramway s'accompagne obligatoirement d'une refonte du réseau bus tout autour. Il est évident que la ligne 10 sur son itinéraire qui part de la gare qui prend le boulevard Wilson et ensuite l'avenue des Vosges. Selon certaines variantes, le bus 10 ne peut pas circuler simultanément au tramway, ceci ferait un doublement de l'offre qui n'est pas nécessaire. Donc il faut revoir la partie de la ligne 10, sur notre itinéraire — et ça, ce sont des hypothèses que l'on envisagera quand dans un second temps, on saura exactement quelles sont les variantes qui auront été choisies.

Conclusion

Ludovic SCHNEIDER : Merci beaucoup Monsieur AUNEAU. On a encore différentes remarques, mais un peu en suspens, mais qui font écho finalement à des sujets déjà largement discutés et sur lesquels on pourra revenir aussi sur l'aménagement, sur les arbres, sur le stationnement, mais je pense qu'on a effectivement déjà bien épuisé le sujet dans ce premier temps de discussion.

Ça fait 2 heures de discussion et on a pu aborder beaucoup de sujets. Pour ceux qui n'ont pas encore trouvé complètement toutes les réponses, il y a des concertations, des temps à venir qui permettront d'y répondre. Je me tourne vers Alain JUND, peut-être pour un petit mot de conclusion sur ces débats, sur ces échanges, sur ce que vous en retirez.

Alain JUND : Je voudrais d'abord remercier les personnes qui sont ici, mais aussi l'ensemble des personnes qui nous ont rejoints, aux personnes qui ont posé des questions, qui sont intervenues sur le Tchat ou directement via Zoom. Donc, je veux les remercier.

Je voudrais aussi dire que l'exercice que nous avons fait ce soir, comme hier soir, c'est aussi une manière, ensemble de redessiner la ville. Ce n'est pas seulement de se dire, le tram va passer là ou là, c'est de se dire comment dans 5 ou 6 ans ou dans 7 ans, en tout cas dans 5 ans, comment va être la configuration de la ville et quelles vont être les transformations que nous aurons opérées ensemble. On a beaucoup parlé aujourd'hui, à la fois de l'avenue des Vosges, mais plus encore de la place de

Haguenau. Aujourd'hui la place de Haguenau est une frontière entre Strasbourg et Schiltigheim, entre Strasbourg et Cronenbourg, et donc le fait que le tram arrive place de Haguenau, parce qu'il arrivera place de Haguenau ne serait-ce que pour aller à Schiltigheim, va foncièrement transformer pas seulement la place de Haguenau, en tant que telle, mais tout le territoire qui est autour. Et le fait — et je m'arrêterai là — le fait que le débat soit fécond et ceux qui se poursuivent encore pendant trois mois, c'est aussi une manière pour tout à chacun de contribuer à cette manière de fabriquer des bouts de ville, de fabriquer la ville, de fabriquer son avenir, de se dire aussi que serons-nous dans cinq ans ou dans dix ans ? Quels seront à la fois l'état de notre planète et l'état de notre vie ? Et puis notre état à nous, comment les choses vont avancer… ? Donc, je tenais toutes et tous à vous remercier et vous dire aussi que vos contributions doivent absolument se poursuivre. Nous avons encore trois mois, il y a une prochaine réunion publique, dans cette configuration, qui aura lieu début septembre. D'ici là, il y aura des permanences, des présences, des déambulations, un certain nombre d'itinéraires… pour permettre à tout un chacun d'imaginer ce que ça pourrait être. Aujourd'hui, on a vu un certain nombre d'éléments techniques sur des choix, de l'ordre du possible. Mais le technique ne peut pas se concevoir sans l'imagination, la nôtre, pour enrichir et pour aussi quelque part — j'aime parler du désir de ville — ce n'est pas de dire que nous ne voulons plus de voitures dans cette ville, mais comment contribuer à ce que chacune et chacun d'entre nous puisse utiliser d'autres modes de déplacement, puisse utiliser des espaces publics, puisse utiliser la gare ou tel arrêt de tram, de bus, utiliser son vélo… Parce que la ville qu'on est en train de construire doit à la fois répondre à nos préoccupations d'aujourd'hui, mais doit surtout contribuer aussi à construire notre avenir commun. J'espère que ces trois prochains mois vont nous permettre ensemble aussi de construire cet avenir commun, que nous sommes un peu, en train de fabriquer à travers ce type de rencontre.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Alain JUND. Madame la maire de Strasbourg, a dû partir il y a quelques minutes, mais je me tourne vers Danielle DAMBACH, à la fois comme maire de Schiltigheim, mais aussi comme Présidente déléguée de l'Eurométropole, pour quelques mots, avant que je ne rappelle encore une fois, les éléments de concertations à venir.

Danielle DAMBACH : Oui, merci beaucoup. Merci à chacun et à chacune d'avoir été présents à la réunion de ce soir. Merci à l'ensemble du service mobilité de l'Eurométropole de Strasbourg, à la CTS, à mes collègues d'avoir été présents et nourri le débat.

J'ai envie de dire chers habitants chères habitantes, contribuez, nourrissez-nous de vos réflexions. C'est le moment, c'est maintenant. Il s'agit aussi de nous faire part, peut-être, de vos craintes et vos inquiétudes. En tout cas, nous allons essayer de construire la ville durable dont nous rêvons, dont nous avons besoin pour notre santé au vu aussi des enjeux climatiques et je le dis souvent je ne suis pas contre la voiture, mais contre l'exclusivité de la voiture. Elle a pris beaucoup trop de place dans notre espace public, nous devons rééquilibrer, partager cet espace public et donner de la place aux modes alternatifs. À bientôt.

Clôture

Ludovic SCHNEIDER : Merci Danielle DAMBACH, maire et présidente déléguée.

Alors effectivement, contribuez, continuez ; on n'est qu'au début de cette concertation.

Ce soir, vous avez été une soixantaine environ, connectée pour participer à ces débats. Hier, à Schiltigheim, on avait 60 personnes en présence et 160 personnes connectées. Donc, on voit qu'effectivement, il y a du monde qui s'intéresse à ces discussions.

Il a eu un flux très important de questions, merci aux techniciens qui ont répondu en direct sur les Tchats et on a essayé de répondre à la quasi-totalité des questions. Mais en tout cas, si vous estimez que certaines questions n'ont pas été suffisamment épuisées, vous le savez il y aura d'autres temps. En attendant, n'hésitez pas contribuer, à les poster sur les différents outils qui sont à votre disposition. On peut peut-être afficher les différentes manières des participer encore. On l'a dit, il y aura d'autres temps de concertations en septembre qui normalement, si les contraintes sanitaires ne l'empêchent pas, elles seront toutes dans un format mixte. Donc, ces rencontres, ces réunions publiques, seront à la fois en présentiel et à distance, pour permettre d'ouvrir très largement. Il y a également les permanences, les déambulations à venir et dont on a déjà parlé.

Donc, merci à toutes et à tous pour vos nombreuses contributions. Merci à tous les intervenants pour la qualité de vos réponses. Et cette vidéo, du coup, elle est accessible dès ce soir sur le site de la Participation. Et donc, pour ceux qui ne l'ont pas vue pourront la revoir.

Merci beaucoup à tous. Merci aux personnes qui assurent la traduction en langue des signes. Merci à la personne qui assure la vélotypie. J'espère que ça n'a pas été trop compliqué ce soir, malgré les échanges très nombreux et très, très riches. Merci beaucoup à tous et bonne soirée.

Fin de la séance à 22 h 15

Réunion publique du 8 septembre 2021 — le projet de tramway et les aménagements envisageables — en visioconférence et sur site —

Concertation publique réglementaire 15 juin au 30 septembre* http://stras.me/visio-bhns.

Ouverture de la séance à 18 h 30 à Bischheim

Accueil

Géraldine ROUSSELLE : Bonsoir à toutes et à tous. Merci de nous avoir rejoints pour ces nouveaux échanges qui vont concerner le développement du tram, donc Strasbourg, Schiltigheim, Bischheim. Cette soirée fait partie de la concertation concernant ce projet. Il y a déjà eu un préalable avec 6 permanences, deux réunions publiques, respectivement le 29 juin à Schiltigheim le 30 juin dernier à Strasbourg, qui vous ont déjà permis en fait de découvrir les tracés, de poser vos questions concernant aussi les tracés, les différentes variantes des tracés sur ce parcours. La concertation s'ouvre avec une nouvelle phase de réunions publiques, trois réunions publiques, qui vont nous permettre aujourd'hui de découvrir les solutions d'aménagement envisagées via ces tracés.

Alors ce soir, on va parler plus spécifiquement des aménagements qui vont concerner les variantes nord. Vous allez voir, le programme est déjà dense et vous aurez d'autres occasions, donc il y a une réunion qui est prévue le 13 septembre prochain à Schiltigheim et une autre prévue le 22 septembre à Strasbourg, qui vous permettra d'aborder les aménagements spécifiques à ces zones-là. L'aménagement de Strasbourg, ce sera plutôt le 22 septembre.

Alors, vous avez d'autres moyens pour vous exprimer, d'autres moyens pour découvrir aussi les projets dans le détail, avec des expositions, des permanences et dans deux jours, une première déambulation. Donc en fait, ça consiste à parcourir sur site, les différents parcours pour pouvoir vous projeter effectivement dans les aménagements qui seront proposés et de pouvoir échanger avec les équipes techniques aussi sur des questions particulières que vous pourriez avoir sur ces différents parcours. Vous pouvez aussi (re) découvrir les projets grâce aux différentes expositions et remonter toutes vos questions et vos remarques concernant les projets par le biais des registres.

Je voulais rappeler, avant qu'on ne commence les échanges, que dans cet espace de concertation on ne va pas vous demander de voter pour telle ou telle variante, non. Par contre, ce qu'on cherche à faire, c'est vous présenter le projet, répondre à toutes vos questions concernant les propositions qui vous sont faites et que vous puissiez aussi nous faire part de vos propositions, de vos remarques. Donc concrètement, qu'est-ce qui est important pour vous, qu'est-ce qu'on doit conserver ? Quels aménagements vont nous permettre d'offrir, d'améliorer notre quotidien — et ce, en tant que personnes impactées par ces projets-là. C'est important, ça veut dire en fait qu'on est tous dans une posture vraiment d'écoute et d'échange.

Le débat de ce soir est dans un format mixte. Vous êtes plus de 100 personnes dans la salle, mais il y a aussi des personnes en ce moment, présentes sur Zoom ou la plateforme de la Participation. Donc on va aussi prendre leurs questions et leur laisser la place aussi pour qu'elles puissent s'exprimer pendant la réunion. Donc on est sur les deux formats.

On va dérouler la séance en deux temps. Je vais vous demander d'être patient parce que la séance de questions-réponses débutera à 19 h 15. Dans un premier temps, on va vous présenter les projets. Les équipes techniques et les élus vont vous présenter et dérouler vraiment les différents aménagements prévus dans les différentes zones et on prendra toutes les questions et on prendra le temps de répondre à toutes vos questions à partir de 19 h 15.

Le temps est venu de vous présenter les intervenants, donc je vais commencer par notre hôte de ce soir, Monsieur le Maire de Bischheim, Jean Louis HOERLE. Je vous laisse en quelques mots d'introduction présenter cette soirée et les échanges que l'on va porter sur les aménagements.

Jean Louis HOERLE : Merci. Il ne faut jamais dire au maire de Bischheim « quelques mots » parce que ça l'incite à être très long — mais ce ne sera pas le cas, je voulais d'abord vous saluer toutes et tous, aujourd'hui dans cette salle.

Effectivement, dans un premier jet de réunion, Bischheim n'était pas concerné. Je me suis donc enquis auprès de la présidente de L'Eurométropole, du vice-président en charge du projet, de ma collègue… de dire que c'était une demande de beaucoup de Bischheimois et je vois certains dans la salle qui m'avaient interpellé « pourquoi M. le Maire nous n'avons pas le droit nous aussi, à la présentation de ce projet et de cette concertation… » qui concerne, il faut bien le dire pour l'instant, pour l'instant différents tracés et de savoir quel est le tracé qui pourrait être retenu et qui pourrait donc donner lieu à des études plus précises. Je parle comme ça, je pense que je ne me trompe pas.

C'est donc le but de la réunion de ce soir et je précise bien que c'est une réunion d'information et de réponse apportée. Ce n'est pas, je sais qu'il y a des gens qui sont pour ou contre, on n'est pas là ce soir dans un meeting « pro ou anti ». Je crois qu'aujourd'hui, cette réunion doit se passer dans la sérénité et c'est pour ça que nous avons souhaité que la présentation technique ne soit pas interrompue et puisse se dérouler de manière sereine.
Respect aussi au travail des techniciens qui ont fait cela et qui, qui ne sont pour rien dans le fait qu'on veuille mettre tram à Schiltigheim Bischheim. Ils sont là pour répondre aux questions et je pense que c'est ça leur mission et que nous avons à respecter. On aura l'occasion peut-être de reprendre la parole tout à l'heure, comme Madame a dit, les introductions doivent être les plus rapides possibles.

Géraldine ROUSSELLE : Merci Monsieur le Maire. Nous avons également avec nous Madame Danielle DAMBACH.

Intervention inaudible dans la salle. Monsieur, on va laisser les élus… Monsieur, vous aurez la parole. … Merci, Monsieur, merci.

Nous avons également avec nous Danielle DAMBACH, Présidente déléguée de l'Eurométropole et Maire de Schiltigheim. Quelques mots introductifs ?

Danielle DAMBACH : Oui merci, Bonsoir à toutes, bonsoir à tous, merci beaucoup au Maire de Bischheim d'avoir proposé cette rencontre. Je crois que c'est une rencontre importante pour dialoguer autour de la question du tram.

Il est vrai que c'est un peu mon équipe et moi, à Schiltigheim, qui avons réintroduit le sujet qui était un peu tombé dans les oubliettes, il faut bien le dire, je vous le rappelle, mais vous le savez, que notre équipe a été élue à deux reprises en 2018 et 2020 sur la question du tram.
C'est le projet PHARE de notre mandat parce que nous pensons que, avec l'arrivée du tram, nous pouvons non seulement apporter une alternative à l'automobile, mais nous pouvons également

redessiner, recomposer la ville parce que vous le savez, Schiltigheim est une ville très dense, densément bâtie, densément peuplée et nous avons besoin d'espace sur l'espace public. Il nous a semblé que ce tram était l'outil le plus intéressant au regard de nos besoins sur la commune et il permettait du coup de réintroduire et d'interconnecter le tram par rapport au réseau strasbourgeois, puisque si le tram vient au nord, c'est le Nord qui est relié aussi bien à Illkirch qu'à Kehl et il redessine la ville dans le sens du développement durable avec des mobilités alternatives. Mais c'est vrai que ce n'est pas le seul, il y a aussi les cheminements piétons, il y a aussi le doublement de la cadence du cadencement des trains, il y a aussi la recomposition des pistes cyclables. Voilà, tout ça est un package et Alain JUND en parlera ensuite.
Nous avons besoin de ça, pour le développement et pour emmener le nord de l'Eurométropole vers le 21e siècle, merci.

Géraldine ROUSSELLE : Merci Madame DAMBACH. Monsieur JUND, vice-président aux Mobilités.

Alain JUND : Oui, je voudrais à mon tour vous saluer, saluer votre présence nombreuse. Vous le savez aussi bien que moi que cela fait quand même 30 ans que le débat sur le tram sur le nord de l'agglomération est de mise.

Ce débat a toujours été intense, parfois un peu agité… Mais j'ose espérer effectivement que nous nous engageons maintenant dans la direction qui permet de le concrétiser. Le concrétiser, parce que c'est à la fois le souhait de l'Eurométropole, c'est le souhait de la Présidente d'Eurométropole, c'est naturellement mon souhait et le débat que nous avons engagé depuis le 1er juin dernier — et bien évidemment il est normal et légitime de tenir une réunion à Bischheim — nous entrons dans la phase de ce qu'on appelle la concertation réglementaire — et donc, nous franchissons une nouvelle étape dans cette évolution et de la place des mobilités et du tram dans l'agglomération.

Je voudrais, en tant que vice-président en charge des mobilités, de la politique cyclable et des déplacements, faire peut-être quelques remarques, *rappeler* quelques enjeux.

Le premier élément, est de dire que c'est un projet métropolitain. Nous avons sur l'agglomération depuis un an, engagé - même si c'est un peu prétentieux — le Big Bang des mobilités et que parce qu'il y a urgence climatique, parce qu'il y a urgence pour changer la donne — vous avez toutes et tous lu le rapport du GIEC cet été — si nous ne changeons pas nos politiques de déplacement notamment, nous allons droit dans le mur. Or, notre responsabilité en tant qu'élus est effectivement d'aller à l'encontre de cet « aller dans le mur » en travaillant sur le tram, le train, les bus, les cars interurbains, la mobilité en général, le vélo et la marche à pied. Donc c'est bien un projet métropolitain que nous engageons à travers cette politique de mobilité.

2e remarque que je voudrais faire. Aujourd'hui, je crois que c'est un constat, une évidence, le nord de l'agglomération, et notamment à Bischheim et Schiltigheim, ce qui s'y passe en termes de mobilité, n'est pas à la hauteur de ce que représentent Bischheim, Schiltigheim et le nord de l'agglomération dans ce domaine-là. Je ne veux pas dire que vous avez été laissés pour compte — je n'irai pas jusqu'à dire cela — mais aujourd'hui il y a du retard sur le nord de l'agglomération en termes de mobilité et nous devons reprendre de l'avance et donc la question qui se pose, ce n'est pas seulement où est-ce qu'on va de Schiltigheim à Schiltigheim à travers ce tram ? Où est-ce qu'on va de Bischheim à Schiltigheim à travers ce tram ? C'est effectivement quelle ambition avons-nous pour tous les habitants de l'Eurométropole ? Tout en sachant qu'aujourd'hui, le quartier des écrivains est le seul quartier de l'agglomération, « quartier difficile » entre guillemets, qui n'est pas aujourd'hui desservi par un tram, je crois qu'il faut le dire.

3e remarque. Je crois qu'en termes de mobilité, nous devons également parler et penser en termes de santé publique et de qualité de l'air. Je l'avais déjà dit lors de la première réunion, la quasi-totalité des habitants de Bischheim et de Schiltigheim, sont aujourd'hui dans des situations de qualité de l'air qui est déplorable et qui est largement au-dessus des normes de l'Organisation mondiale de la santé. Aujourd'hui, nous ne pouvons pas rester comme ça bras ballants, en disant bah effectivement, il y a la qualité de l'air, il y a tant et tant de morts, tant de personnes qui rencontrent des difficultés… Non ! notre responsabilité c'est d'aller et de nous demander comment nous répondons à la question de la santé de tous les habitants de l'Eurométropole et notamment à Bischheim, Schiltigheim ou effectivement la situation est difficile. Nous sommes, vous êtes toutes et tous exposés et c'est pourquoi, il faut transformer les choses.

La dernière chose que je voulais dire est que le tram ce n'est pas seulement de relier d'un bout à un autre un quartier, une ville d'un côté de l'agglomération… ou de faire de la mobilité. Le tram c'est également la transformation de l'espace public. Le tram c'est, et on l'a vu ailleurs, partout, une redynamisation de tous les commerces locaux. Le tram c'est aussi une valorisation du patrimoine et c'est aussi une réappropriation de l'espace public.

Alors j'espère que ce débat pourra être fructueux. Je voudrais également et je conclurais sur cela nous avons engagé il y a quelques jours, la gratuité des transports pour les moins de 18 ans et à ce jour, il y a 54 000 jeunes sur l'agglomération qui ont souscrit à cette gratuité. Mais, si nous voulons que cette gratuité puisse être effective, nous devons aussi développer le réseau, y compris et notamment sur le nord de l'agglomération.

Jean Louis HOERLE : Excusez-moi, j'ai été quelque peu naïf, mais je pensais que cette première prise de parole était simplement des mots de bienvenue, de « bonne soirée »… Je me rends compte que moi j'ai respecté cela, mais il y a eu une apologie d'un projet, enfin bref on est déjà à la conclusion de la réunion avant même que vous ayez pu vous exprimer. Alors moi je suis malheureusement obligé aussi de rentrer dans cela. Moi personnellement je suis tout à fait incrédule, par rapport à tout ce qui a été dit : je ne pense pas que le tram soit LA solution, LA meilleure pour Schiltigheim, mais aussi et surtout pour Bischheim. Je ne voulais pas démarrer par cela parce que je pense qu'on aurait pu avoir l'objectivité de présenter d'abord le projet — Vous m'y avez forcé. Je suis navré d'avoir dû polémiquer le débat. Voilà maintenant je vous propose de reprendre le fil comme on l'avait prévu avec une présentation objective par les techniciens. Et puis on remettra un peu d'ambiance après.

Géraldine ROUSSELLE : Je vous remercie pour l'introduction qui effectivement donne le ton de la réunion de ce soir.

Alors on va laisser les services nous présenter le projet. On n'a peut-être pas tous le même niveau de connaissance est la même le même avis, hein ? La concertation est faite pour ça, pour donner vos avis, faire remonter vos remarques. Ce qui est important, c'est qu'on puisse vous expliquer le projet. Ce soir, on a avec nous pour répondre à vos questions et pour vous expliquer le projet, sur le plateau — courageusement ils sont restés — Gilles BRICHARD, Responsable des services tramway et grands projets. Bonsoir, nous avons Philippe PAGENOT, Chef du département tramway et nous avons. Éric CHENDEROWSKY, Directeur de l'urbanisme et des territoires de l'Eurométropole. Nous avons également dans la salle des représentants de la CTS, le président et le directeur général notamment, qui seront là aussi pour répondre aux questions. Je vous propose de découvrir de nouvelles vues que vous n'avez pas vu encore jusqu'à maintenant qui concernent les aménagements, comment on peut

se projeter dans ces aménagements-là. Je laisse la parole tout de suite à Philippe PAGENOT, Chef du département tramway nous faire un rappel sur les caractéristiques du projet.

Philippe PAGENOT : Bonsoir. On va essayer de ne pas faire trop de redites parce que le temps qui m'est imparti fil assez vite. Donc on va se consacrer ce soir sur les variantes du Nord. Alors les caractéristiques du projet, c'est un projet.

Affichage illisible et mécontentements exprimés dans la salle : Attendez, je vais essayer de vous mettre une autre vue, on va aller un peu plus vite, voilà. Si la régie peut faire mieux, est-ce que la technique peut nous aider ?

Alors le temps que la technique essaie d'intervenir, on va essayer de commenter cette vue.
Le projet en fait, c'est bien un projet d'agglomération avec la flèche orange que vous voyez qui va vers le Nord, une desserte des communes Nord, une nouvelle ligne en direction du Wacken, des Institutions européennes et une nouvelle ligne depuis la gare en direction des universités.

Concernant le timing du projet : on est en concertation jusqu'au 30 septembre, mais évidemment ça ne s'arrête pas là. Fin 2021, on sera dans le bilan de la concertation, il y aura une délibération qui sera produite au niveau du Conseil de l'Eurométropole, pour lancer dès 2022, un retour vers les habitants et poursuivre cette concertation sur des projets intéressants, comme la place de Haguenau, que je vais essayer de montrer, mais ça va être compliqué avec la vue qu'on a. en 2023, on sera en enquête publique, en ayant réalisé entre-temps les études approfondies qu'on appelle avant-projet et de fin 2023 à fin 2025, début 2026, en travaux pour une livraison estimée fin 2025 ou début 2026.
Donc ça, c'est le grand timing de ces projets qui sont assez intéressants.

La diapositive d'après que je voulais montrer s'inscrit en fait dans l'opportunité de développer un projet de territoire et le tram est un bon outil parce qu'il permet d'améliorer le cadre de vie, l'élargir le centre-ville et de requalifier les espaces. Et je vais laisser Éric CHENDEROWSKY, directeur de l'urbanisme, expliquer un peu ce qui se cache derrière un projet de territoire.

Éric CHENDEROWSKY : Bonsoir, donc, vous le savez depuis 30 ans, le tram a redessiné de manière assez considérable l'agglomération, à la fois dans ses mobilités, mais également dans la manière dont ça a permis de faire porter l'espace public un certain nombre de projets.

Notre territoire connaît des transformations depuis maintenant toute cette période et le nord de l'agglomération n'y échappe pas. Quel que soit le tracé, finalement, cette carte-là montre un peu les grandes tendances à l'œuvre dans le territoire et ce que les extensions du tramway permettraient d'accompagner ou d'accentuer dans ces transformations. Qu'est-ce qu'on constate aujourd'hui ? D'abord, Strasbourg/Schiltigheim c'est la première couronne, c'est le cœur d'une métropole de 500 000 habitants et d'une aire urbaine de près d'un 100 000 000 d'habitants. En fait, en termes d'organisation, d'accessibilité, avec tous les gros équipements qui sont accueillis — et ici on est vraiment concerné par le Wacken, le secteur de la place de la République… et même les flancs Est et Ouest de Schiltigheim et de Bischheim ; on a vraiment ici une très forte attractivité en matière économique et de grands équipements. Et d'une certaine manière, ce qui se joue c'est finement, la taille de nos centres-villes et comment peut se structurer le cœur de la métropole. Ça se joue pour le centre de Strasbourg à partir de son centre historique, on a vu comment vers le Sud depuis que le tramway se déploie du côté de la Place de l'Étoile, ça a permis de recomposer des espaces importants. Vers le Nord aujourd'hui on bute sur de grandes infrastructures autoroutières, mais également l'avenue des Vosges qui est une véritable coupure dans la Neustadt, qui est un élément patrimonial

exceptionnel. Et puis à chaque échelle, à Schiltigheim, à Bischheim, on va retrouver ces coupures à l'intérieur du territoire. Finalement, le tramway sera toujours l'occasion de re fabriquer de la cohésion et à partir des espaces publics. Depuis le centre de Strasbourg jusqu'au centre de Schiltigheim qui est aujourd'hui bien marqué par son centre ancien et qui connaît des développements vers Fisher, avec l'arrivée prochaine d'un complexe cinématographique. Également, le centre de Bischheim, qui connaît des recompositions autour de ces axes historiques, mais également à l'Ouest avec le quartier des écrivains et ce qui va se recomposer autour de La friche Istra et du centre commercial Leclerc, on voit que beaucoup de choses sont à l'œuvre et pourraient être accompagnées par l'arrivée du tramway.

C'est véritablement un élément direct que pourrait venir accompagner le tramway ; il pourrait être au service de ces transformations. Dans ce grand territoire, il y a également des éléments patrimoniaux comme un patrimoine végétal extraordinaire, qu'on appelle chez nous la ceinture verte de Strasbourg. Cette grande coupure historique qui, accompagnée du glacis militaire, jusqu'au début du 20e siècle pourrait faire aussi l'objet d'une vraie reconquête, pour se fédérer au cœur de l'agglomération. Un grand parc urbain qui permettra de relier beaucoup mieux le centre de Strasbourg avec le nord de l'agglomération. Donc, en fait, à travers ces grands éléments de paysage et finalement de transformation urbaine, voici comment le tramway, quel que soit son tracé, pourrait venir au service de ce projet de territoire qui, aujourd'hui est en gestation, en esquisse, qui est plus un regard sur le territoire qu'un plan à dérouler.
Voilà comment aujourd'hui la Direction de l'urbanisme pose un regard sur le nord de l'agglomération.

Donc ici, voilà un zoom sur le centre de Strasbourg puis, les schémas suivants, voilà un endroit stratégique pour Strasbourg et Schiltigheim ; c'est la place de Haguenau, qui est probablement le nœud gordien, comme l'a été pendant un temps la Place de l'étoile pour le Sud de Strasbourg et qui pourrait être l'occasion d'un projet de recomposition urbaine qui fera une large place aux espaces verts et qui permettra de retisser des liens forts entre le Nord de l'agglomération et son centre historique.

Philippe PAGENOT : La place de Haguenau est actuellement extrêmement routière, comme les deux photos vous le montrent. C'est une place très dévolue à l'automobile, un usage très routier. Le parc central est coupé des riverains, les circulations fonctionnent en giratoire, ça, ce sont des éléments qui sont connus et les riverains subissent des nuisances sonores et la qualité de l'air, on peut quand même relever, qu'elle est assez mauvaise.

La place de Haguenau de demain ? On peut, au niveau du Sud, là c'est plus le côté Strasbourg, mais on peut en fait piétonniser ***interruption***

Géraldine ROUSSELLE : *Face aux mécontentements dans la salle, rappelle que des plaquettes sont à disposition dans la salle.*
Monsieur, s'il vous plaît, je vous invite à prendre les plaquettes à l'entrée de la salle.

(Intervention inaudible)

M. PAGENOT : sur la place de Haguenau, donc on peut faire deux choses. D'une part, améliorer les espaces publics côté strasbourgeois, mais on peut aussi en fait revoir totalement le fonctionnement circulatoire de cette place, en insérant un barrot au Nord du parc et en évitant d'avoir à circuler de manière giratoire, en affectant côté Ouest à la direction gare de Strasbourg et le côté Est, la direction centre. C'est ce qu'on peut faire sur cette place de Haguenau.

Géraldine ROUSSELLE : Nous sommes en train de régler les problèmes techniques. En attendant, je me permets de vous rappeler que vous avez plaquettes à disposition à l'entrée de la salle… ***Il n'y en a***

ELIANE SCHMITT
RÉDACTRICE DES DÉBATS

plus ! Peut-on faire du réassort à l'entrée de salle ? On tente de régler au plus vite, mais on poursuit toutefois sur les variantes, sur le projet dans ses grandes lignes.

M. PAGENOT : La variante N° 1, qui est bien connue, c'est la variante qui passe par la route du général de Gaulle.

Les trois variantes finalement ont un point commun, elles empruntent l'entrée de la rue de Bischwiller et il y aurait une station Fisher. Alors je vais essayer de vous la montrer.
Donc ici on aurait les bus et les trams qui circuleraient sur la plateforme au niveau de la station Fisher — et là vous avez une vue crayonnée volontairement, ce n'est pas un photomontage de manière à ne pas figer un peu l'expression, rien n'est décidé aujourd'hui, mais qui donne à voir ce qui pourrait être réalisé à l'entrée de Schiltigheim Sud. Cette station en fait serait comme je l'ai dit, reprise pour les trois variantes : c'est l'entrée.

La variante N1 continue par le barrot Fischer et remonte la rue du Général de Gaulle. Là, deux solutions sont possibles. Le tramway serait en voie unique, c'est-à-dire qu'il circule dans les deux sens sur une seule voie. Premier cas, l'aménagement en zone 30 ou un vélo rue avec des voitures en sens unique. Les cyclistes sur la chaussée et les stationnements possibles sur le trottoir.
Le 2e cas possible, un aménagement en zone de rencontre avec les voitures, toujours le tramway en voie unique, les voitures d'un seul côté dans cette solution et les piétons et les cyclistes et les voitures partagent le même espace dans la zone de rencontre. Ceci permettrait d'aménager une rive de 7 M de large et de transformer totalement en fait, l'ambiance de la route du général de Gaulle. Donc, ces deux variantes-là sont assez contrastées, sont des possibilités qui peuvent être déployées sur cette variante.

Au niveau du pont Saint-Charles, comment ça peut fonctionner ? Là, on aurait un tramway avec deux voies, un passage en site propre, c'est-à-dire que le tram est tout seul sur sa voie — ça serait éventuellement du Nord vers le Sud. Dans le sens remontant, on aurait un tramway qui partagerait sa voie avec les véhicules. Les voitures descendraient sur une voie réservée, en parallèle au tram.

Donc, il y aura un petit passage de fonctionnement, c'est-à-dire que le tram sera prioritaire, il y aura des feux pour réguler le système comme aujourd'hui, mais on arrive à passer dans cette largeur. Dans cette vue-là, les cyclistes et les piétons sont plutôt sur le côté et on verra si on est en capacité en fait d'améliorer ce tablier de manière à avoir une largeur légèrement plus grande ou du moins, occuper un peu mieux l'espace.

La route du général de Gaulle, au Nord du pont Saint-Charles. Là, on conserverait les alignements d'arbres puisqu'ils existent et qu'ils sont de bonne qualité ce serait vraiment dommage de les couper, ce qui impose un aménagement avec un tram de chaque côté de ces alignements d'arbres. Alors dans le sens descendant, nord vers le Sud, on aurait là encore ce qu'on appelle un site banal. Dans le sens remontant, on aurait un site propre pour le tramway qui serait sur sa voie et en parallèle un site réservé aux voitures qui permettra de remonter et de chaque côté, une distribution en trottoirs et pistes cyclables de bonne qualité.
La vue d'à côté montre ce que ça peut donner en termes d'ambiance au niveau de la Cité des écrivains, donc, au Nord du Leclerc. Un tram en site partagé avec le bus — on n'a pas beaucoup de lignes de bus, donc ça ne pose pas de problème de fonctionnement — on aurait aussi des pistes cyclables unidirectionnelles dans la continuité de la section d'avant et pour toutes ces choses-là, il faut acquérir du terrain non bâti. Non pas de démolir, mais à acheter des terrains collectifs.

Alors je passe à la variante N° 2. La variante N° 2 est bien connue aussi. Elle prend la route de Bischwiller et elle rejoint en fait le Centre Leclerc, pour remonter au même terminus — je ferai un zoom sur les terminus après, je sais que c'est une question très attendue. Alors sur la route de Bischwiller, donc, toujours au Sud de la rue Saint-Charles, là, finalement, on a besoin de conserver les bus L.6 dans cette variante et les bus L.3. On est en train de regarder si on pourrait dévier les bus L.3, mais en première approche il faut faire passer sur le même système les trams, les bus et les voitures — c'est ce qui est représenté sur la vue à gauche –
On pourrait y installer des pistes cyclables unidirectionnelles et des trottoirs. La conséquence, c'est qu'on est sur des espaces pour les modes actifs qui sont assez contraints finalement — réglementaires, mais mes contraints — et pour le coup, le stationnement ne serait pas possible dans cette rue-là, donc les livraisons et autres, tout ça, s'effectuerait par des artères perpendiculaires, par les voies perpendiculaires. On ne serait pas en capacité d'aménager ça dans cette solution-là.

L'autre possibilité — la vue de droite — le tramway est encore en site banal avec la circulation générale… Euh, non excusez-moi, je me prends les pieds dans le tapis, je vous montre la rue de Lauterbourg.

Sur la rue de Lauterbourg, il n'y aurait plus les bus, on aurait le tramway en double voie et les véhicules mélangés avec. La difficulté dans cette rue qui est très étroite, c'est qu'on aurait les aménagements cyclables et avec une piste bidirectionnelle, la suppression du stationnement sur voirie et l'acquisition des jardins à l'Anglaise qui sont entre les façades et la chaussée. C'est la difficulté de faire passer…

(Intervention inaudible)

C'est une variante, ça ne veut pas dire que c'est ce qui va être retenu. La contrainte de la rue de Lauterbourg, c'est qu'il faut continuer à faire passer des bus, donc on ne peut pas passer en voie unique. C'est la contrainte technique en fait…

(Intervention inaudible)

Au niveau du bout de la rue de Lauterbourg, pour rejoindre le secteur Leclerc, le pont existant ne fonctionne pas en termes de tirant d'air et en termes de largeur, donc il faut construire un pont. Ce pont serait situé au sud du pont routier existant. Pour le visualiser, il faut penser au pont Gallia. En termes de largeur ce pont serait deux fois plus long puisqu'à cet endroit-là, on a une friche ferroviaire à couvrir qui fait un peu plus de 100 m de long. Donc Gallia fait 50 m. donc voilà un petit peu l'ouvrage et voilà ce qui dimensionne son coût. Mais ce pont permettrait d'avoir une approche un peu meilleure sur la gare de Schiltigheim — Bischheim. On pourrait l'organiser différemment de ce qui est fait aujourd'hui.

(*Intervention inaudible)* **Géraldine ROUSSELLE :** On garde les questions pour la séance suivante, s'il vous plaît, Monsieur.

Philippe PAGENOT : La variante N° 3, c'est celle qui emprunte la route de Bischwiller et qui vient quasiment jusqu'ici. Donc là on pourrait effectivement économiser le bus L.3 puisqu'on aurait le tramway à la place. Ce qui peut être donné à voir, au Sud de la rue Saint-Charles, là, on pourrait installer une zone de rencontre qui ferait circuler sur un même espace, les piétons, les cyclistes, les automobiles.
Le tramway pourrait être en voie unique parce qu'on n'a pas besoin de réserver la place en double sens pour les bus. Pour cet aménagement-là, on aurait du stationnement ponctuellement possible.

Au nord de la rue Saint-Charles, on a une autre façon possible, c'est l'alternative zone 30 ou vélo-rue, là aussi, le tram continuerait en voie unique, les voitures seraient en sens unique aussi — puisqu'il faut se partager l'espace qui est très contraint — les cyclistes seraient sur chaussée d'un côté et sur une piste cyclable unidirectionnelle, de l'autre.

Dans cette variante, on aurait du stationnement et des plantations possibles en alternance, on a dégagé de l'espace public qui le permettrait. La grande difficulté de cette variante, c'est son terminus.

Le terminus serait réimplanté le long de la rue du Souvenir, donc à angle droit par rapport à la route de Bischwiller. Ce terminus impacterait le parc Wodli puissamment puisqu'il faut sur près de 100 mètres de long, impacter à peu près 15 mètres de large, sachant qu'il y a des arbres, qu'il faudrait déplacer le kiosque, se retrouver très près du monument aux Morts… ce qui rendrait très compliqué les cérémonies.
Mais il fallait que l'on étudie cette variante. Si on ne l'avait pas étudiée, on aurait pu nous reprocher de ne pas regarder toutes les solutions. C'est faisable, mais à un prix social quand même très élevé.

L'intermodalité est le prolongement (*Intervention inaudible)* s'il vous plaît, Monsieur, je voudrais pouvoir travailler.

Géraldine ROUSSELLE : (*Intervention inaudible)* Monsieur, on a le temps des débats à 19 h 15. Il est 9 h 10, vraiment ! vous pourrez poser vos questions !

Philippe PAGENOT : Maintenant, je viens sur le secteur du terminus N1 et N2, parce que je pense que N1 et N2 donc les deux variantes auraient un terminus en fait que l'on a situé sur ce qu'on appelle nous le triangle Burgers.

Il y a deux fonctions à réaliser : il y a une fonction terminus tramway bien sûr, avec une caractéristique technique particulière qui est qu'on a besoin de voies derrière la station pour que le tram puisse se retourner. On a fait d'autres solutions par le passé, mais aujourd'hui on est la limite de ce type de solution et donc il faut impérativement, sur cette nouvelle longueur, qu'on ait ça. Première chose. La deuxième chose est l'intermodalité des bus, puisqu'on a les bus L.6 et les bus de la « famille 70 » qui passent par là et il est impératif que ce terminus fonctionne bien et qui n'y est pas forcément du rabattement, mais qu'il y est en tout cas, des possibilités de passer d'un quai à l'autre assez facilement. La Ligne G qui est de l'autre côté et qui s'arrête, on voit le P+ R qui pourrait être prolongé — ça peut s'étudier — donc on essaierait par le coup de réduire un peu cette coupure urbaine qui est l'autoroute et les voies SNCF. La deuxième fonction qui pourrait être installée à cet endroit, c'est la notion de parking relais pour capter en fait les voyageurs pendulaires qui ne viennent pas forcément de la dernière couronne puisqu'il y a le REM (le Réseau Express Métropolitain) qui va être mis en place, des communes avoisinantes.

Alors évidemment, il faut regarder les aspects fonctionnels. On va parler des choses qui fâchent.
Il faut regarder les échangeurs, peut être modifiés un peu les changeurs de Vendenheim pour donner un accès à l'autoroute depuis Hœnheim vers le centre, de manière à décharger la route qui arrive sur le terminus. Ensuite, on est en train de regarder des variantes pour voir, car il y a 8 maisons bifamilles qui sont concernées — comment en sauver quatre. (Huées dans la salle) — on travaille dessus. Et on travaille aussi avec le bailleur social dès maintenant pour envisager toutes les solutions possibles de relogement acceptable. (*Intervention inaudible),* Mais nous l'avons contacté.

Je termine la présentation et j'essaierai de vous répondre plus tard. Vous voyez très mal, mais c'est un tableau qui présente les caractéristiques des différentes variantes.

Très rapidement, au niveau du temps de parcours. La variante N1 est plus rapide que les autres puisqu'elle mettrait 10 min pour rejoindre la place de Haguenau, la N2 ; 15 min et la N3, 12 min le nombre de stations est plus élevé sur la variante N2 et le potentiel de desserte est bien plus grand sur la variante N2. C'est normal, elle a été construite comme ça et pour ça. Donc c'est tout à fait logique qu'elle ait ce résultat-là. Les impacts sur les arbres seraient assez neutres sur la N1 et on pourrait faire quelques plantations de plus sur les N2 et N3.

L'intermodalité est relativement forte, si on arrive à faire effectivement ce terminus avec ces fonctions-là sur la N1. Sur la N2, elle est forte avec une connexion supplémentaire à la gare SNCF, ce n'est pas forcément très fort, mais il y a bien cette variante-là qui permet de se connecter à cette gare.

Sur la N3, l'intermodalité est relativement faible puisqu'on arrive dans un cul-de-sac et qu'on ne voit pas comment développer.

L'impact sur le stationnement est important sur la variante N1, plus important sur la variante N2 et pire sur la variante N3, où là, vous avez bien vu dans les vues que finalement on est obligé de supprimer du stationnement sur la voie montante.

Enfin, la fourchette haute de l'investissement est de 70 M€ pour la variante 1, 90 M€ pour la variante 2 et 50 M€ pour la variante 3. La variante 3 est beaucoup moins chère, car beaucoup plus droite, mais elle reste compliquée à réaliser et à exploiter.

J'en ai terminé pour cette présentation très rapide pour la partie Nord. On est quand même à 19 h 15. Pour la partie centre, il y a deux réunions publiques, la première le 22 septembre et la deuxième le 15 septembre, soit mercredi prochain, à Schiltigheim.

Je vous remercie malgré les conditions difficiles que je reconnais, mais que je ne maîtrise pas.

Géraldine ROUSSELLE : Merci Monsieur PAGENOT ce n'était vraiment pas un exercice facile, d'autant plus que vous aussi, vous avez un problème avec l'ordinateur qui est juste devant vous et donc vous, vous ne voyez pas non plus la présentation.

Ouverture des questions-Réponses

Géraldine ROUSSELLE : Nous allons commencer comme promis la séance de questions-réponses. Je laisse les élus nous rejoindre sur l'estrade. Pour cadrer un petit peu la séance, vous pourrez poser vos questions, pas d'inquiétude. Alors juste pour vous dire, vous êtes aujourd'hui 132 personnes dans la salle, il y a 24 personnes qui suivent les échanges via zoom ou la plateforme Strasbourg.

On prendra aussi les questions venant par Zoom. Pour les personnes présentes en ligne, vous avez le chat pour poser vos questions. Pour les personnes présentes dans la salle, il y a deux personnes qui circulent avec des micros qui vont vous donner la parole.

Au niveau du fonctionnement, on va prendre 2 ou 3 questions et on répondra et après on reprendra 2-3 questions et on répondra… Je vais vous demander, dans la mesure du possible, si vous le voulez bien, de nous donner votre prénom et votre lieu de résidence pour qu'on puisse aussi pour le suivi et

pour éventuellement parce qu'on ne pourra peut-être pas répondre — ou essayer de regrouper certaines questions en fonction des sujets. Essayez aussi si on parle d'un sujet de faire le tour du sujet… On va essayer de pas trop se disperser. Vous êtes nombreux ; donc des interventions courtes dans la mesure du possible — ce qui ne vous empêche pas de vous exprimer, je ne suis pas en train de vous dire qu'il ne faut pas vous exprimer ; il faut vous exprimer en laissant à tout le monde, la possibilité de le faire. Voilà jusqu'à épuisement des questions — on va essayer de ne pas épuiser ni les intervenants, ni le public, ni… d'accord ? Donc on essaie de se tenir à ces règles-là. Je vous rappellerai à l'ordre — je suis désolée c'est mon rôle — si jamais on s'écartait. On est bien dans l'écoute.

Merci encore. L'objectif était vraiment de parler de ces aménagements, d'essayer de vous vous rendre compte un petit peu des ambiances que l'on pourrait à travers ces projets créer, recréer, c'est important. On l'a dit en introduction, on l'a entendu, ce n'est pas que d'un projet de tram dont on est en train de parler, ce n'est pas des rails avec des stations, c'est bien plus que ça. Et dans les croquis qui ont été présentés, certes on retrouve le tram, bien évidemment c'est le sujet, mais on a retrouvé systématiquement dans les croquis présentés, la place du piéton, la place du cycliste, la place de la voiture et de son stationnement. Ça, c'est dans chaque croquis, on retrouvait ces éléments-là et la place aussi de la végétation et de l'arbre. Est ce qu'on ne peut pas aujourd'hui effectivement ou ce qui sort peu du croquis, mais M. JUND l'a rappelé en introduction, c'était aussi ce qu'apporte l'arbre dans ces aménagements-là…

… **Jean Louis HOERLE :** j'interviens parce que sinon… Si tout le monde est en train de faire l'apologie d'un projet, ça ne sert à rien de faire une réunion.

Géraldine ROUSSELLE : Alors, si vous voulez prendre la parole, poser des questions, je vous demanderai de lever la main pour que les personnes présentes dans la salle avec le micro puissent vous repérer et s'approcher de vous avec la règle de, s'il vous plaît, votre prénom et votre lieu de résidence. Merci.

Robert de Bischheim : Salut. Mesdames, Messieurs, il y a des projets qui nous ont été présentés, il y en a d'autres qui ont été projetés aussi par d'autres personnes, mais jusqu'à présent, on n'en a pas tenu compte. Je vois encore une fois ce soir qu'on ne tient pas compte des remarques qui ont été faites déjà depuis trois séances, qu'on a déjà suivies aussi bien à Schiltigheim qu'à Bischheim d'ailleurs, donc le projet ce n'était pas trop neuf.

Il y a d'autres solutions et il faut les étudier ! Si vous ne voulez pas les étudier, ce n'est même pas la peine de convoquer des réunions, même si elles sont obligatoires. Merci.

Léa de Bischheim, route de Bischwiller. C'est quand même par rapport à ce que vous avez dit Monsieur JUND sur la qualité de l'air. Moi je me demandais si des aménagements étaient prévus si la variante N3 n'était pas choisie en termes de réaménagement, pour la place de la circulation dans la route de Bischwiller puisque s'il y a moins de voitures qui passent dans l'un des axes, il y a un risque de report. Qu'est-ce qui est prévu pour limiter ce report ? Merci.

Christelle, élue de la ville de Bischheim : Bonsoir. Avant de poser ma question, j'ai un propos liminaire. Je voulais juste dire que Madame Pia IMBS, lors de l'inauguration de la Foire européenne, dans son discours inaugural, par ses mots, m'a un petit refroidi en parlant de Bischheim, qui était « sous développée au niveau des transports ». Donc je tenais quand même juste à le dire ; « non Bischheim n'est pas sous-développée en matière de transport. Il y a toujours des choses à améliorer — mais ce n'est pas le cas.

Moi, je voulais savoir, alors pour être très clair je suis contre le tram à Bischheim — en tous les cas sur les arrêts qui sont proposés et sur les terminus. J'estime — alors j'entends Danielle, il n'y a pas de souci c'était dans le programme, donc y a pas de souci sur Schiltigheim — Mais nous, la ville de Bischheim enfin, les gens ont voté pour un maire qui est contre le tram. Donc je pense qu'à un moment donné, il faut aussi entendre le Maire de Bischheim ainsi que ses administrés, même s'il y en a qui sont pour le tram.

Ma question va à Gérard SCHANN. Gérard, je voulais savoir, en tant qu'élu de Bischheim, et je ne parle pas en tant qu'élu communautaire, puisque ça je peux entendre sur le fait qu'on est solidaire avec son groupe. Ma question est donc en tant qu'élu de Bischheim, quel est ton point de vue sur les différents tracés. Et moi je soutiens vraiment les personnes qui vont être franchement expulsées, je trouve ça inadmissible. On a déjà la sortie de tram, enfin, la sortie de l'autoroute, je veux dire Bischheim ce n'est pas une ville à rebuts, ce n'est pas une ville où on fait toutes les choses négatives. Voilà merci.

Il y a une question en direct pour vous, je vous laisse oui, puisque oui Christelle, tu m'as interpellé.

Gérard SCHANN : En tant qu'élu bischheimois et euro métropolitain, je suis aussi élu régional et c'est presque en tant qu'élu régional que j'ai envie de te répondre. Ce n'est pas évidemment la position du Conseil Régional, mais ma position en tant qu'élu qui regarde un peu plus loin, la question du tram Nord.
Alors il a été dit que nous sommes dans une aire métropolitaine entre 500 000 et 1 000 000 d'habitants. Nos prédécesseurs, à la Métropole ont développé des axes de tram vers l'Est à Kehl, vers le sud : Neuhof et Illkirch, vers l'ouest : Hautepierre et maintenant Koenigshoffen, jusqu'à Wolfisheim. Vers le sud-ouest, vers Lingolsheim vers le Nord jusqu'à Hœnheim-Gare… Il y a une partie du quadrant qui n'est pas couverte, c'est le nord-ouest. Parce que ce qui se pose derrière la question du tram, c'est l'accessibilité de la métropole, l'accessibilité de l'agglomération.

On est bien placé ici — alors Bischheim n'est peut-être pas sous-équipée, on a peut-être un avis différent là-dessus, quand même, je vais donner 2-3 éléments — on est bien placé ici pour subir la question des nuisances, de l'accessibilité de l'aire métropolitaine puisqu'on est à la porte d'entrée nord-ouest, Hochfelden, Haguenau, Brumath, qui arrive sur l'Eurométropole. Et il y a un véritable enjeu, pour moi dans l'accessibilité à la métropole et c'est pour ça qu'il nous faut des transports publics performants qui aillent sur le quadrant Nord-Ouest.

On nous a promis il y a quatre ans, on nous avait dit « un réaménagement inédit » du quadrant Nord-ouest, qui avait été fait à l'époque, qui a amélioré un peu les bus. Moi, j'avais fait une tribune dans les DNA à l'époque pour dire que ça ne serait pas suffisant. Est-ce que disent certains maintenant en disant Il faut améliorer les bus me donnent raison. J'avais dit à l'époque que ça ne suffirait pas. Et il nous faut quelque chose de performant. Si l'option bus, développer les bus, un bus pour être performant, il doit être en site propre, sinon ceux qui le prennent sont punis doublement. D'une, parce qu'ils font l'effort de prendre les transports en commun, mais si en même temps ils se retrouvent punis dans les bouchons parce que les bus sont pris dans les bouchons… (`intervention inaudible`) ce n'est pas ceux qui parlent fort, Monsieur qui a raison dans les concertations. Donc permettez-moi de finir, vous pourrez me répondre après…
Donc si on veut sanctionner les gens qui ont des comportements vertueux, laissons les bus tels qu'ils sont. J'estime qu'il faut favoriser les comportements vertueux. Donc si vous voulez que du bus il faille le faire en site propre et à ce moment-là, évidemment, c'est comme le tram, comme tu le dis, il faut faire des choix. Si on fait du site propre, on réduira la place de la voiture effectivement, mais c'est pour

favoriser des comportements vertueux. Voilà c'est mon avis. C'est le quadrant Nord-Ouest qui est concerné, c'est cette accessibilité de l'agglomération qu'il nous faut améliorer, parce qu'alors je comprends, il y a des questions très pointues sur des endroits de Bischheim, pourquoi tel endroit, etc. ? Mais c'est un projet, je vous le dis qui va au-delà et qu'il faut voir au-delà, voir l'avenir derrière. C'est un bout de projet, imaginé par des prédécesseurs il y a une vingtaine d'années, qui a vocation à aller beaucoup plus loin, à desservir encore plus loin pour évidemment désengorger l'entrée de Strasbourg et l'entrée de l'Eurométropole au niveau des routes. Voilà pour moi l'enjeu de ce projet, l'enjeu de ce projet. Alors je connais bien un quartier comme le port du Rhin où on a fait passer le tram jusqu'à Kehl. Évidemment ce n'est pas pour aller au port du Rhin qu'on a fait le tram, c'est parce qu'il y'avait l'enjeu Kehl, etc. Mais le quartier en a profité et donc les quartiers — Oui, pardon, excuse-moi Jean-Louis, je vais m'arrêter là, mais donc voilà — pour moi c'est cet arc Nord-ouest qui est concerné et c'est la question de l'accessibilité et d'un transport performant et donc d'un tram.

Géraldine ROUSSELLE : merci, Monsieur SCHANN. Alors Monsieur SCHANN, on va répondre aux questions préalablement posées. Vous avez parlé effectivement de solutions pour répondre à des nuisances, on va peut-être répondre à la question du coup de **Léa** qui se posait la question sur la qualité de l'air, amélioration de la qualité de l'air si la variante effectivement n'est pas retenue. Quelle solution proposer ou qu'est-ce qu'il advient effectivement des solutions proposées dans ces projets et qui in fine, n'arriveraient pas à terme.

Alain JUND : Avant de passer la parole à Philippe PAGENOT ou à Gilles BROCHARD, je vais revenir quand même sur la question de la qualité de l'air, je voudrais rebondir sur ça.
Je disais avant, tous les habitants de Bischheim et tous les habitants de Schiltigheim font face aujourd'hui à des difficultés de santé évidentes. Alors est ce qu'on peut se dire on va bricoler un peu à la marge ? Je crois qu'il est vraiment important effectivement de marquer un changement de cap important. Cette situation est indispensable et elle trouvera une réponse dans quoi ?

Dans le tram, mais aussi dans le réseau express métropolitain, c'est à dire la démultiplication du nombre de trains qui vont s'arrêter en gare de Bischheim-Schiltigheim, en gare de de Hœnheim, à la fois pour aller plus loin, vers Lauterbourg, mais aussi pour aller en gare de Strasbourg — il faut, je crois, 4 minutes entre la gare de Bischheim-Schiltigheim, pour aller à la gare de Strasbourg. C'est ça, mais c'est aussi le réseau cyclable et c'est aussi la transformation de la M35. Ou de la A35 — je ne sais pas comment il faut dire — où effectivement je dirais on a prévu, nous avons prévu dès que le GCO sera ouvert, on ne va pas ouvrir le chantier du GCO maintenant — qu'il y ait des voies dédiées pour les bus, pour les cars interurbains qui viennent de beaucoup plus loin et qui ont aussi besoin — je dirais — de trouver de la performance — c'est ce que disait Gérard SCHANN. Parallèlement à cela, il est évident que la route de Bischwiller, si la solution N1 était retenue, changerait aussi de fait de nature. Je crois que l'objectif global c'est d'augmenter le nombre de personnes qui vont utiliser les trams, les bus et le vélo et de baisser la circulation et les flux automobiles, aujourd'hui, c'est extrêmement important. Donc la nature même de la route de Bischwiller va également changer pour une diminution du flux automobile parce qu'on espère et c'est l'objectif recherché.

Quand on voit sur un certain nombre de secteurs où le tram a été mis en place, vers Neudorf, Port du Rhin, ou aussi à terme vers Koenigshoffen, cela change les enjeux en termes de qualité de l'air, mais aussi des habitants qui habitent à proximité. Je ne parle même pas des commerces qui sont tout à proximité. Alors je ne sais pas si on peut peut-être ajouter des éléments si la variante N1 était retenue sur l'évolution de la route de Bischwiller, je ne sais pas si on peut préciser quelques éléments sur ça…

Interruption dans le public.

Géraldine ROUSSELLE : Alors sur la remarque de Léa, qui concernait peut-être effectivement le périmètre de Schiltigheim peut-être que Madame DAMBACH voulait rajouter des éléments ?

Danielle DAMBACH : J'entends beaucoup d'émotions dans la salle, je le comprends. Je le comprends — Monsieur, laissez-moi finir — je respecte votre point de vue, respectez mon expression s'il vous plaît.

Monsieur du public : J'ai honte, j'ai honte pour vous ! Je n'aurais jamais cru que vous seriez capables…

Jean-Louis HOERLE : S'il vous plaît. Bon. Bon, on a compris. Je peux parler plus fort encore ! Vous prenez la parole après, mais ne coupez pas ; ça n'a pas de sens. Je sais, moi, j'ai aussi envie de dire beaucoup de choses, parce que j'écoute, j'écoute… Et je ne suis pas du tout d'accord avec tout ce qui est dit et je prendrais aussi la parole tout à l'heure. Alors, laissons d'abord Madame DAMBACH parler de la route de Bischwiller parce que ce sera la double peine pour nous

Danielle DAMBACH : ce que je voulais dire, c'est que ce débat doit se faire de manière respectueuse. On écoute les points de vue des uns et des autres. Je ne suis pas là pour imposer des choses aux Bischheimois.

Huées, *chahut dans la* salle

Par contre… par contre, je ne suis pas là pour imposer des choses aux Bischheimois — je le redis.
J'ai une responsabilité. Les Schilikois m'ont fait confiance ainsi qu'à mon équipe, pour transformer Schiltigheim. Aujourd'hui, le constat, il est où ? Laissez-moi finir ! On a une ville engorgée, on a une ville en proie aux pollutions — je vous signale, vous le savez peut-être que dans le cadre de la loi LOM, nous sommes obligés de payer une pénalité parce que nos seuils de qualité de l'air sont trop hauts dans les pollutions. Nous les dépassons.
Moi, ce que je constate, c'est que les habitants me disent : « on a des rues trop encombrées, on ne peut pas circuler à pied, on ne peut pas circuler à vélo… Madame la Maire, faites quelque chose pour que tous ceux qui n'ont pas la voiture puissent également se déplacer. » Alors, venons-en à l'histoire de la voiture.
On en a beaucoup débattu avec le Maire de Bischheim. On est d'accord sur plein de choses, on n'est pas d'accord là-dessus. Écoutez-moi jusqu'au bout !
Je ne suis pas contre, la voiture, mais aujourd'hui, je pense que nos rues ont été laissées de manière toute simple à la voiture en quasi-exclusivité. Je suis contre l'exclusivité de la voiture dans nos rues parce que ce sont les habitants qui ont besoin de se déplacer de manière apaisée. Or, on constate que 50 % des déplacements font moins de 3 km. On voit aussi qu'il y a de plus en plus de vélos, même des vélos cargo, des trottinettes, toutes sortes de choses. Donc on voit bien que quand on a un autre mode de transport, on se déplace peut-être plus vite et plus facilement.
Je suis venue tout à l'heure de l'Eurométropole à vélo, j'ai mis 25 minutes. Si j'avais pris l'autoroute, je n'aurais peut-être pas été là à l'heure à la réunion. Cela étant dit, je sais bien que la voiture, certains d'entre vous en ont besoin et je ne le conteste pas, mais moi j'ai des habitants dans ma commune qui me disent, Madame la Maire, il faut faire quelque chose parce que les aménagements sont des aménagements d'une autre époque, malheureusement, et j'ai promis et je veux tenir mes promesses et je ferai tout ce que je pourrai, pour transformer et apaiser la ville.
Comme je l'ai déjà exprimé dans notre journal quotidien, si c'est la première variante qui est retenue, évidemment que la variante 3, je ne peux pas être d'accord et je me mets à la place du maire de

Bischheim — je ne voudrais pas non plus qu'on démolisse un kiosque, qu'on démolisse un monument aux morts et un espace qui vient d'être aménagé. Je me mets à sa place et je le comprends…
Chahut dans la salle.
C'est quelque chose que je comprends. Aujourd'hui, ma préférence va pour la V1, parce que c'est celle qui dessert le quartier des Écrivains, c'est celle qui permet de redessiner l'ensemble de la route du général de Gaulle…
Regardez, regardez en 1994, quand Catherine TRAUTMANN a décidé de faire ce tram. Lors de sa décision, elle a eu un tollé. On avait 40 000 véhicules par jour qui tournaient autour de la place Kléber. Plus personne ne s'en souvient de cela. Aujourd'hui, on a une place Kléber apaisée et moi je veux faire de ma ville quelque chose d'apaisé.

Le même Monsieur l'interpelle sur le terminus à Bischheim.

On en arrive au terminus, on en arrive au terminus. Ce que je veux dire par rapport à ce terminus, c'est que c'est l'Eurométropole qui étudie les possibilités de ce terminus. Il n'y en a pas qu'une.
Effectivement, il y en a une qui impacte les immeubles, mais il y en a deux autres qui n'impactent peut-être pas les immeubles et c'est ça qu'il faut discuter. Et moi je souhaite être dans le dialogue et je ne veux en aucun cas imposer des choses à Bischheim, mais j'ai besoin d'évoluer et de transformer Schiltigheim au regard des demandes et au regard de nos besoins en santé publique. Parce que la crise sanitaire et climatique, on peut toujours faire semblant de ne pas les voir. Mais moi, je prends le taureau par les cornes et c'est la raison pour laquelle je veux des solutions adaptées. : le tram, en est une. Merci.

Huées + applaudissements dans la salle.

Jean-Louis HOERLE : Permettez-moi également d'intervenir. Faut vraiment bon — *Monsieur l'interpelle à nouveau sur le terminus à Bischheim* — on parlera, je pense du terminus après. Je souhaiterais simplement intervenir sur le problème qui a été posé sur un plan de circulation.
Je peux comprendre la Maire de Schiltigheim qui à travers un tram rue du général de Gaulle, empêchera quasiment toute circulation et on l'a vu, ça rentre au chausse-pied, mais il fait un grand chausse-pied pour rentrer tout ça. Et comme il faudra éviter — et je comprends aussi — le report sur la route de Bischwiller, celle-ci sera aussi réaménagée en zone piétonne, au moins partielle, etc.

Quelle est la conséquence pour Bischheim ? Et bien c'est que tout le trafic, tout le trafic sera reporté sur l'axe, l'épine dorsale de Bischheim. Vous savez tous que Bischheim, c'est en largeur et c'est l'Avenue de Périgueux, l'avenue Périgueux, la rue Leclerc et la rue de la Robertsau. Toutes les voitures qui viennent de Souffelweyersheim, de Hœnheim ou de plus loin, ne pourront plus accéder vers la place de Haguenau, mais seront obligées de prendre l'avenue de Périgueux, pour aller soit sur la l'autoroute actuelle, soit la rue de la Robertsau, pour aller sur le Marais. Voilà.
Donc moi je comprends, mais Danielle, la pollution qui sera évitée à Schiltigheim ne peut en aucun cas et je ne l'admettrai jamais et je pense que Gérard sera obligé de m'aider là-dessus — ne peut pas être transférée à Bischheim ! Parce que non ! on ne peut pas réduire la voiture, il faut arrêter, il y a aussi des personnes handicapées, des personnes âgées, des personnes qui sont obligées de faire les courses, des personnes qui ont besoin d'avoir une infirmière qui leur donne une piqûre le matin, vous ne pouvez pas demander à ces personnes qui ont 7 € ou 8 € pour donner une piqûre de laisser leur voiture dans un parking Relais, de prendre ensuite deux arrêts de tram… Il faut arrêter.

Il faut arrêter aussi de nous donner de fausses informations. Je suis navré, « le 10 minutes » et de la folie, ça ne peut pas exister ! Aujourd'hui, il n'y a aucun tram sur 5 arrêts qui fait 10 minutes et en plus avec un immense couloir en mono. Si e n'est pas « mono », c'est que les voitures pourront rouler sur le même site. Moi, je me souviens simplement à Neudorf quand le 2e tram a été fait, entre la rue de Ribeauvillé et la rue d'Altkirch. Sur 200 mètres, on avait souhaité permettre aux voitures de passer pour éviter qu'elles ne passent par la rue des Scieries (1 h 4 min 30 s), 2 km de détour. Et le commissaire enquêteur a mis ça comme condition en disant, « si vous voulez un tram, il faut qu'il soit en site propre et même pas sur 200 mètres, en site mixte ». Aujourd'hui, ça n'existe toujours pas.

Maintenant, qu'on commence à présenter le tram plus, la voiture, plus le stationnement, plus la desserte, plus les échafaudages qu'on met sur les trottoirs, plus le vélo, plus la mobylette, plus la trottinette, plus le vélo-cargo… tout ça sur 14 mètres ! Je dis que c'est très, très, très compliqué. Non, je dis c'est impossible ! et pour ça il faut avoir la franchise de le dire.

Alors oui, si le tram est fait, il empêchera les voitures de passer, mais je ne tolérerai pas que Bischheim soit la poubelle et ait tous les inconvénients de ce transport

Géraldine ROUSSELLE : Il y a beaucoup d'émotions ce soir autour du sujet. Évidemment, on est là pour échanger et écouter. On sent bien qu'il n'y a pas « pour » ou « contre ». Il y a une question que **Robert** a posée tout à l'heure à laquelle on va apporter une réponse aussi, « comment sont prises en compte, c'est bien ça ? Comment sont prises en compte vos remarques dans cette phase de concertation et comment les remarques précédentes ont été prises en compte dans les propositions qui vous ont été faites ce soir ? », question qui a été posée tout à l'heure par **Robert**, donc dans les 3 questions posées.

Gilles BROCHARD : Je crois que sur cette concertation qui a été organisée depuis le mois de juin dernier, on rappelle que cette concertation, elle s'étend effectivement sur 3 mois et demi, ce n'est pas rien pour une concertation, cela veut dire qu'il y a une volonté de l'Eurométropole d'être à l'écoute des uns et des autres. La réunion de ce soir en est la preuve, chacun à l'occasion de s'exprimer.

Les services techniques, nous sommes aussi à la disposition de ceux qui souhaitent avoir plus de précisions pour rentrer plus dans le détail sur ces projets, répondre aussi à certaines propositions qui ont été faites. On a déjà eu l'occasion de rencontrer certaines associations qui sont motrices dans les réflexions qui ont proposé certaines alternatives. Bien entendu, ces éléments-là sont enregistrés, analysés. Il y aura à l'issue de cette concertation un bilan qui sera fait la concertation. Il sera suffisamment détaillé pour aborder l'ensemble des propositions qui ont été faites et permettre effectivement d'arriver à aboutir au choix, puisque c'est bien l'objectif de cette concertation, d'un tracé qui permettra ensuite de poursuivre ce projet. Donc l'ensemble des contributions même si elles n'apparaissent pas ce soir dans la présentation sont bien entendu enregistrées et feront partie de l'analyse complète qui sera faite sur ce sujet.

Géraldine ROUSSELLE : Une nouvelle série de questions.

Jean-Claude, j'habite route de Bischwiller **à Bischheim**. Moi je voudrais juste répondre à Monsieur SCHANN. Vous avez dit, l'axe Nord-ouest ou le sens Nord-Sud vers Strasbourg a été oublié. Vous oubliez simplement qu'il y a quelque chose qui existe et qui n'attend que de servir — et je crois que vous, comme conseiller régional, vous êtes chargé entre autres aussi du rail — c'est la gare.

Monsieur SCHANN, mettre une passerelle piétonne entre la cité des Écrivains et la gare de Bischheim coûtera certainement moins que 70 000 000 d'euros. Et je dirai aussi que si nous étions de l'autre côté de la frontière, cette question ne se poserait pas. En Allemagne, on utilise le rail et quand c'est nécessaire, on fait une interconnexion entre le rail — je rappelle juste qu'à Karlsruhe, le train et le transport sur rail se développent sur une cinquantaine de kilomètres de Karlsruhe. Donc pourquoi cela n'est pas possible à Bischheim ou à l'Eurométropole de Strasbourg ? On nous annonce qu'il va y avoir plus de cadencement des trains, etc. Mais un train tous les quarts d'heure irait très bien.

Jean-Luc de Bischheim : Voilà j'ai analysé les trois solutions, 1, 2 et 3. Les trois solutions qui sont proposées sont des axes, c'est-à-dire qu'on part de la place de Haguenau, on va au bout et on revient ; est-ce qu'une des solutions ne serait pas de faire une boucle ? Une boucle qui partirait route de Bischwiller, passerait rue de Lauterbourg, la gare, reviendrait sur Leclerc et redescendrait Route du général de Gaulle ? Cette boucle pourrait être sur une seule voie. Ça permettrait de gagner de la place en largeur dans chacune des routes, celle de Bischwiller et du général de Gaulle. Voilà, c'est une solution. A-t-elle été étudiée ? Voilà, c'était ma question.

Géraldine ROUSSELLE : Merci. Question du coup-là, juste derrière vous vous

Jacques du collectif « Mon tram, j'y tiens », bonsoir. J'habite **à Schiltigheim,** mais je suis aussi par notre collectif présent sur Bischheim. Je voudrais préciser plusieurs choses.

La première des choses est que la question de la pollution et la question de la qualité de l'air, c'est quelque chose d'important. C'est quelque chose qui s'impose à nous aujourd'hui, à vos enfants et vos petits-enfants. Il suffit de regarder les statistiques, n'oubliez pas. On peut toujours dire qu'on va continuer à faire comme ce qu'on faisait jusqu'à présent. Ce n'est pas vrai, ça ne marchera pas ! ça, il faut bien l'entendre.

2e chose. À Bischheim, il n'y a pas que des personnes en situation de handicap et des personnes âgées qui utilisent la voiture. Sinon monsieur le Maire, quand j'utilise ma voiture, je ne vois pas très bien. Par contre, j'ai des questions. Les questions sont les suivantes : je ne comprends pas pourquoi l'Eurométropole n'a pas utilisé les propositions qui lui ont été faites à plusieurs reprises sur les parkings pour le terminus au Nord ? Terminus provisoire. Je ne comprends pas comment vous venez avec une hypothèse de destruction de huit maisons devant les habitants, alors qu'on vous a déjà proposé d'autres choses.
Lisez nos mails, on vous envoie des trucs, ça sert à quoi ? Il faut attendre la fin de la concertation pour vous que vous en teniez compte ? Vous avez besoin de quoi ? Que les gens montent sur les chaises pour vous dire qu'ils ne veulent pas être expulsés ? Je ne comprends pas ça ! Je ne comprends pas, vous devriez au moins réfléchir et lire ce qu'on vous envoie. Il y a trois solutions possibles.

La première des solutions possibles et vous me laissez terminer — c'est une solution au Nord des jardins ouvriers et au Sud de l'Auto City, le long de la route de Brumath. C'est vrai que maintenant, il y a un parking qui s'est construit là-dessus, mais il n'y a pas très longtemps, il n'y avait pas de parking, c'était un terrain vague au Nord des jardins ouvriers. Et il ne s'agit pas d'utiliser les jardins ouvriers, c'est évident.
Ceci permettait de rejoindre la M35 très facilement et ne posait pas réellement de problème, peut-être qu'il y avait une destruction de maison, mais ça, ce n'est pas sûr — en tous les cas ce n'est pas huit.

Deuxièmement, si on poursuit le tram un peu plus au Nord, parce qu'on a bien dit que c'était un réseau, le tram ce n'est pas juste, Bischheim n'en veut pas, ce n'est pas jute un village de Gaulois irréductibles Bischheim, il ne faut pas exagérer. Tout le monde va bien soit au Nord soit à l'Est soit à l'Ouest et il faut réfléchir à l'avenir. Et l'avenir est là, on ne peut pas avoir de plus en plus de voitures donc ça il faudra bien se le mettre dans notre tête — moi compris.

On nord, on a une possibilité si on fait monter le tram jusqu'à la rue de la Fontaine, on s'aperçoit que quand on tourne à gauche vers l'autoroute — déjà, j'ai bien apprécié que dans le document, il y a une bretelle qu'on voit arriver depuis le Nord sur l'autoroute qui descend vers Strasbourg, une nouvelle bretelle qui est prévue, c'est bien, ça permet de répartir les flux des voitures et des camions entre la rue Burger et la rue de la Fontaine. Ça soulagera les habitants de la rue Burger, ça, je crois que c'est quelque chose d'important – A cet endroit-là, il y a également une station de lavage-auto. On a besoin de lavage auto c'est certain, mais on pourrait supprimer cette station de lavage pour y mettre un parking relais de 60 places et faire monter la voie de tram jusque-là. Je crois que ça, c'est aussi une solution.

La 3e solution est à droite de la route de Brumath. Alors je suis moins bon sur celle-ci…

Intervention de **Jean-Louis HOERLE** *partiellement audible* *1 h 14 min 1 s*… là ; où une merveilleuse école va être construite avec un grand projet et les enfants ont besoin aussi de pouvoir s'exprimer. C'est un projet qui existe donc, on ne peut pas non plus tout… voilà donc… Ce n'est pas une bonne solution.

Jacques du collectif « mon tram, j'y tiens », **Schiltigheim** : Donc ce n'est pas une bonne solution. Mais au moins, il y a trois hypothèses de solutions proposées pour éviter la destruction des maisons et éviter que les gens soient obligés de partir. Je comprends les gens qui n'ont pas envie d'être expulsés. Voilà, un dernier point.

Je voudrais savoir comment vous prenez en compte les camions de Heineken qui vont à la rue Saint-Charles. Je n'en ai pas entendu parler. Savoir aussi, comment les services de l'Eurométropole ont pris cette question des camions, qui est quand même importante puisqu'il y'a des camions qui viennent du Nord et qui repartent sur le sur l'autoroute ou la future M35 ? Voilà merci.

Géraldine ROUSSELLE : merci pour cette nouvelle série de questions qui concernent en fait, toutes des propositions et des solutions. Sur la question de la passerelle, peut être Monsieur JUND ?

Alain JUND : Peut-être quelques éléments, après Gilles BROCHARD ou Danielle DAMBACH sur la question de Heineken.

La première chose concerne le rail. Depuis un an, nous négocions avec la région Grand Est, je rappelle que nous avons signé avec la région Grand Est au mois d'avril dernier, un accord pour effectivement amener dans les différentes gares de l'Eurométropole, dont celle de Bischheim-Schiltigheim, vers un cadencement général, au minimum d'une demi-heure de 5 h 30 du matin à 22 h 30 le soir. C'est quelque chose qui est aujourd'hui en cours et dont nous engageons la 2e phase de négociations, pour nous, l'objectif de la mise en œuvre de ce qu'on appelle — alors c'est vrai que c'est un jargon — le Réseau express Métropolitain, le REM. C'est comment effectivement augmenter fortement ça. Mais donc ça concerne la gare de Bischheim-Schiltigheim, ça concerne la garde de Fegersheim…

Parce que, comme le disait Gérard SCHANN, il faut élargir la focale et effectivement, non seulement s'est engagé, on l'a signé avec la région et ça va se mettre en œuvre dans les prochaines années ; dès que les négociations auront avancé.
Mais ça ne va pas tout régler, c'est à dire, ce n'est pas parce que demain il va y avoir un tram, que tous les problèmes de circulation vont se régler. Ce n'est pas demain, parce qu'il y aura un train toutes les 30 minutes, toutes les 20 minutes à Bischheim-Schiltigheim, que tout va se régler. C'est l'ensemble qui va nous permettre, notamment par rapport aux questions de qualité de l'air et de mobilité, d'avancer. Donc ça, c'est un engagement, on en a déjà parlé à plusieurs reprises, y compris à l'Eurométropole.

La 2e chose. Il y a le « avant » Bischheim et le « après », le « avant » Schiltigheim, et le « après ». Et je voudrais essayer de sortir un peu de cette espèce d'antinomie que vous voulez donner, entre d'un côté Bischheim qui veut le tram et de l'autre côté, Schiltigheim qui ne veut pas du tram…

Chahut dans la salle…

C'est l'inverse ! pardon, pardon, pardon !

Il y a à la fois, la question quotidienne de ceux qui subissent la voiture, de ceux qui subissent la pollution, de ceux qui ont du mal à se déplace, parce qu'effectivement quand on veut faire 3 km, il vaut mieux peut-être prendre le tram, le bus, etc. Pour avoir une vision qui concerne l'ensemble de l'agglomération, l'ensemble du Nord de l'agglomération, on sait qu'on ne peut pas uniquement se contenter de petits pas à la fois pour des questions climatiques et pour des questions de la qualité de l'air.

Par rapport au terminus. C'est vrai qu'il y a eu de premières réflexions, il est évident pour nous, que l'émotion suscitée par cette hypothèse qui a été avancée ne peut laisser insensibles. On n'y est pas insensible, ça me semble normal. Il y a des études, des analyses en cours, pour effectivement avancer sur un certain nombre d'hypothèses qui sont aujourd'hui à l'ordre du jour, mais qui vont aussi s'enrichir progressivement pour qu'on ne réduise pas l'enjeu du tram sur le Nord de l'agglomération à son terminus. Parce que ce que je voudrais dire, et après je passerai la parole à Philippe ou à Gilles, il faut ne pas obérer l'avenir et que ce terminus peut-être qu'un jour, il ne sera que passant par rapport à dans 5 ans, dans 10 ans, dans 15 ans, dans quelque chose qui va se poursuivre. Je crois que nous avons aussi comme responsabilité de penser à notre avenir. Quand il y a 15 ans, la première ligne s'est arrêtée au Baggersee… Pourquoi elle s'est arrêtée au Baggersee ? Parce que le Maire d'Illkirch a dit, « jamais, je n'en voudrais ». Et donc pendant cinq ou six ans, il n'y a pas eu le tram à Illkirch au détriment des habitants d'Illkirch.

Donc il faut aussi ne pas obérer l'avenir et se dire que ce qui sera peut-être dans quelques années, le terminus sera dans 10 ans ou dans 15 ans, quelque chose qui permettra d'aller plus loin et d'aller jusqu'à Vendenheim. Je crois que ce n'est pas seulement un rêve, c'est quelque chose qui est de notre responsabilité, notamment pour nos enfants et tous les autres de créer un tissu.
Revenons peut-être sur la question du terminus et des réflexions en cours sur le terminus.

Gilles BROCHARD : Deux mots puis mon collègue Philippe pourra compléter.
En fait sur la question du terminus. Sur le plan technique de l'instruction du projet — c'est sûr que la préoccupation que nous avons est de bien articuler le déplacement intermodal. Intermodal, ça veut dire passer d'un mode de transport à un autre. Par exemple, quelqu'un qui voudrait passer du bus au tram ou inversement, pour pouvoir le faire dans les conditions possibles. C'est ce qu'on appelle dans notre jargon technique le « quai à quai ». Vous descendez du bus et de ce même quai, vous pouvez

ensuite prendre le tram. C'est sûr, qu'en termes de déplacement intermodal, c'est-à-dire donc passer d'un transport en commun à un autre, c'est ce qu'il y a de plus efficace et ce qui permet d'être effectivement intéressant pour l'usager. On est bien conscients que ce n'est pas ce seul critère qui doit intervenir. On entend bien les préoccupations des uns et des autres et c'est bien pour cela qu'on va techniquement, continuer de réfléchir sur ce sujet, pour faire en sorte qu'à la fois la préoccupation technique, évidemment, puisse être intégrée à la réflexion, mais pas seulement, également les conditions de vie, l'insertion urbaine des habitants qui sont dans ce secteur et qui doivent aussi profiter de leur environnement. Voilà quelques éléments de précision que je voulais donner.

Différentes interpellations du public – inaudibles 1 : 20 (environ)

Gérard SCHANN : Monsieur, vraiment, il faut qu'on puisse échanger Monsieur… C'est toujours ceux qui parlent le plus fort, qui pensent avoir raison. Mais ce n'est malheureusement pas le cas, Monsieur.

Je voulais juste vous donner un chiffre qui est un chiffre à méditer. *C'est bien de penser aux personnes malades, aux personnes âgées et elles aussi peuvent avoir* besoin de se déplacer en voiture, des gens qui ont besoin, comme le disait Monsieur le Maire, que des infirmières passent, etc. etc.

Mais un chiffre. Sur l'agglomération, 40 % des ménages n'ont pas de voiture.
J'aimerais aussi qu'on pense aux 40 % de ménages qui n'ont pas de voitures et qui ont besoin de transports publics performants.

Philippe PAGENOT : Je peux essayer de vous montrer sur la vue qui est là… Bien sûr qu'on a regardé des solutions alternatives. Les solutions alternatives qui ont été décrites tout à l'heure par la personne du collectif « Mon tram, j'y tiens ». L'une est illustrée ici sur cette vue, vous avez en fait les jardins familiaux sur lesquels on pourrait implanter un P+R et le terminus. Il y aurait une station de terminus à cet endroit-là, ça pourrait se faire, néanmoins, il faudrait quand même la station, celle en face des huit maisons, de manière à assurer cette intermodalité. On est en a capacité d'étudier ça et on regarde ça, et c'est pour cela qu'on élargit le champ des possibles.

Ce que je vous disais tout à l'heure sur la capacité à regarder comment on peut aménager ou pas… Sur le secteur Georges Burger, en fait, il y a deux possibilités. La possibilité qui consiste à mettre la station terminus, dirigée vers le Nord avec une intermodalité, quai à quai bus-tram et on ferait le rebroussement sur la rue Burger. L'autre possibilité c'est de se mettre en angle droit, et de faire le rebroussement de l'autre côté. Ce sont des solutions alternatives, qui seraient moins invasives notamment au niveau des maisons.

Il y a une autre solution qu'on n'a pas forcément dessinée, mais qu'on peut peut-être regarder. C'est celle d'après, excusez-moi, j'ai vraiment un problème d'affichage.
C'est celle, rue de Mundolsheim. Elle permettrait en fait de faire une station terminus qui serait beaucoup moins intéressante en termes d'intermodalité, mais le rebroussement pourrait se faire non pas sur l'école, mais sur la rue.
Ce sont des choses qu'on regarde, mais il faut qu'il y ait un consensus au niveau de l'Eurométropole, un consensus politique pour le faire. Le technicien dit qu'on peut faire des choses.

Danielle DAMBACH : Merci pour cette présentation. Tout ça pour vous dire que l'Eurométropole n'exclut aucune solution possible. Merci au collectif *mon tram, j'y tiens* d'avoir évoqué les autres alternatives pour le terminus. Il n'y en n'a pas qu'une, il y en a plusieurs et elles méritent d'être toutes regardées dans le détail, au regard aussi du tout nouveau statut de la M35, l'ancienne A35 devient

maintenant la M35, donc, on pourra monter et descendre de manière fréquente sur cette ancienne autoroute et il y aura de nouvelles bretelles d'accès.
Parce qu'il y aura une nouvelle bretelle d'accès de cette M35, on pourra très facilement relier par exemple Hœnheim à Strasbourg-centre, sans forcément passer comme on le fait malheureusement beaucoup aujourd'hui, sur la route du général de Gaulle ou sur la route de Bischwiller.

Je voudrais aussi répondre sur la question de Heineken, évidemment c'est 100 à 150 camions, jour. C'est vrai c'est un outil de travail, des emplois et puis je sais qu'il y a aussi des Bischheimois qui travaillent sur Heineken et évidemment que ces camions doivent pouvoir continuer à circuler. Mais aujourd'hui, ils montent la rue Saint-Charles, ils passent le pont des Trois Épis et ils vont sur l'autoroute à Bischheim, là, où c'est le plus court pour eux. Et ils font toujours ce trajet-là et à l'aller, et au retour, parce que c'est ce qu'il y a de plus court et de plus efficace pour eux.

Ensuite, pour la question du train, je peux vous dire que j'ai déjà rencontré la SNCF qui est venue me voir pour étudier ce centre de maintenance et l'emplacement qu'il pourrait avoir ? Ils avaient repéré un endroit sur Schiltigheim, au bout de Caddie, sur un bout de friche SNCF, de manière à pouvoir construire ce technicentre. À quoi servirait ce technicentre ? C'est justement pour moderniser la ligne, moderniser la ligne, très rapidement de manière, comme le disait Alain JUND, à pouvoir passer de 30 à 70 arrêts/jour. C'est l'accord avec la Région, ça a été fait.
Maintenant l'accord c'est une chose ; il faut pouvoir le décliner sur le plan opérationnel.
Donc en même temps le train, le tram, le vélo, l'autopartage — je le redis, je passe que la solution aujourd'hui ne passe pas par une solution ; elle passe par un bouquet de solutions qui nous permettra de nous déplacer de manière peut-être beaucoup plus rapide, mais de manière plus apaisée.
Je le dis encore aller à pied, à vélo, c'est aussi une possibilité. Je suis venue hier en mairie de Bischheim, il se trouve que je n'avais pas mon vélo, je suis venue à pied de la mairie de Schilick, j'ai mis 15 minutes. Je n'ai pas utilisé de voiture et c'était possible. 50 % des trajets sont de moins de 3 km. Je le redis, il faut simplement intégrer ça dans notre réflexion, et je pense que par rapport aux questions climatiques, on peut chacun prendre notre part pour diminuer la pollution. C'est tout ! Je me tais, merci de m'avoir écoutée.

Géraldine ROUSSELLE : Par rapport aux questions qui ont été posées, donc peut-être Philippe PAGENOT ou Gilles BROCHARD, sur la question « *est-ce que les tracés, les aménagements peuvent encore évoluer* ? *D'autres solutions qui sont-elles encore à l'étude* » - Question qui a été posée

Gilles BROCHARD : Il y a une question qui a été posée notamment sur la possibilité d'imaginer une boucle en sens unique qui serait éventuellement en monovoie, permettant effectivement de desservir plus de secteurs. Alors l'idée est intéressante en tant que telle. Cela étant, elle présente quand même deux inconvénients majeurs, qu'on peut rappeler. Le premier, c'est que si cette boucle se fait de cette manière, en mono voie, ça veut dire qu'en fait, quand l'usager prend ce tram, il ne peut aller que dans un sens, c'est-à-dire que s'il va dans une destination, OK très bien il pourra aller d'un point A à un point B, mais quand il voudra faire demi-tour, pour ensuite peut-être rentrer chez lui, ce sera plus compliqué, ce ne sera malheureusement pas le même itinéraire. Ça, c'est la première chose.

La 2e chose, on perd en général — c'est l'expérience qui le prouve — on perd en lisibilité pour les usagers du tram. C'est-à-dire que quelqu'un qui n'est pas très habitué au réseau il va dire « oui, mais alors là j'ai pris le tram, je vais dans ce sens-là, mais alors pour rentrer chez moi je fais comment ? » Ce

n'est pas très lisible et en général c'est moins performant pour ceux qui utilisent ces moyens de transport. Donc pour ces raisons, cette solution qui certes peut paraître intéressante comme ça à première vue n'est pas si évidente que cela à mettre en œuvre et en particulier pour les usagers.

Géraldine ROUSSELLE : On reprend une série de trois questions. Vous vouliez le micro ? Il arrive à vous.

Pascal de Bischheim : Bonsoir alors j'ai entendu qu'il y avait le train, il y a le tram. Je sais d'ailleurs, j'ai travaillé aussi sur ces projets-là, peut-être que le service technique, il y a 10 ans, a travaillé sur le tram-train.

La place d'Haguenau, on peut y arriver par le rail. Du rail, on peut aller vers la gare de Strasbourg, on peut aller vers l'Eurométropole, enfin vers Strasbourg. Vous avez parlé d'un technicentre, s'il y de la place pourquoi pas. On peut même imaginer que les collègues de Hœnheim qui soient partie prenante, et après sortir pour aller vers Souffelweyersheim, ou alors carrément faire le tram-train, vers Gambsheim — parce que là aussi, il y a des gens qui se déplacent.
Après, il y a des parkings, ça, les aménagements… Je pense que… Mais Tram-train — regardez sur Mulhouse, ça fonctionne — bon, effectivement, il y a eu un petit peu à s'entendre avec la SNCF — mais bon, je pense que c'était un sujet qu'ils ont réussi à maîtriser.
Le tram-train, qui était prévu pour Piémont des Vosges, il a été complètement… je ne sais pas où il est d'ailleurs ; il est dans des cartons. Mais c'était quand même quelque chose… Voilà j'y ai participé, donc voilà, je voulais dire que…

Jean-Louis HOERLE : Sans vouloir interrompre, mais je crois qu'il y a encore tellement de questions. Il y aurait peut-être intérêt à être un peu concis et venir vraiment à la question.

Nicolas de Strasbourg : Bonjour, moi j'ai une question sur le coût. Quel est le coût en termes de matières premières qui vont être utilisées, en termes d'énergie, qui va être consommée pour fabriquer un tram ? Est-ce qu'il y a une comparaison de faite avec des bus à haut niveau de service puisque c'est écarté. J'aurais bien aimé avoir une comparaison en termes de coûts, que ce soit d'installation, d'exploitation, de recyclage après. Aussi, qui va payer la facture ? Et enfin de compte, quelle est la modularité lorsque le tram est fait, que les générations futures n'en veulent plus… comment fait-on ? Avec un bus, on peut moduler. C'est très structurant un tram et on parle bien ici de rails et de stations. Parce que là où passe un tram, je pense qu'on peut faire passer des bus, donc on peut aussi aménager des voies pour les piétons et des voies réservées pour les vélos.

Je connais un peu la Robertsau, est-ce que vous allez faire la même erreur ? Contre l'avis du quartier, pousser des infrastructures lourdes et coûteuses ?

Aurélie de Strasbourg : Bonsoir donc également proche de la Robertsau.
J'ai bien étudié les trois variantes et contrairement à ce que vous prétendiez Madame la Maire de Schiltigheim, ce sont deux variantes qui impliquent la démolition des maisons du carré Burger et non pas une seule.
Vous parliez d'un point négatif dans la variante numéro 2, dans laquelle il faudrait supprimer des jardins, avec un nouveau pont qui serait très onéreux. Est-ce qu'il ne serait pas moins cher de mettre des bus électriques, d'augmenter les fréquences, tout simplement — comme l'a dit mon voisin de droite, de remettre le train en route comme le dit mon voisin de gauche, de trouver des solutions avec le tram-train ? Tous les riverains se mettent ensemble pour éviter, justement… Moi je parle avec le

cœur, je viens de Strasbourg, je n'ai rien, je pourrais très bien dire « bon courage à vous tous » Non ! J'ai vécu dans ce quartier, je sais ce que vivent les gens en ce moment, qui m'appellent et qui n'en peuvent plus d'être prochainement expulsés.
Alors, juste une question : est-ce que vous êtes prêts à étudier un autre projet pour éviter la destruction et l'implantation d'un relais Tram sur Bischheim ? Merci.

Géraldine ROUSSELLE : Merci. Cette dernière question était particulièrement claire et explicite, qui souhaite répondre à Aurélie ?

Alain JUND : Je vais répondre partiellement. La présentation qui vient d'être faite par Philippe PAGENOT, c'est bien de se dire qu'il y a sur le terminus, plusieurs hypothèses qui sont en train d'être travaillées et donc ce qui était l'émotion légitime dont je parlais elle est prise en compte, naturellement ! Donc ça, c'est clair.

La 2e chose, je souhaite juste parler du tram de la Robertsau. Aujourd'hui, en termes de fréquentation et d'usage, le tram de la Robertsau a beaucoup de succès. Qu'est-ce qui était compliqué sur le tram de la Robertsau, c'est qu'il y avait effectivement 3 variantes à prendre en compte et qu'aujourd'hui, un des choix qui a été fait… Donc c'est vrai que les choix sont toujours difficiles à prendre. Mais aujourd'hui la pire des choses est de se dire on n'aurait pas dû faire le tram de la Robertsau. Je pense que pour la Robertsau, pour les habitants de la Robertsau, y compris au-delà de la Robertsau, c'est un élément positif aujourd'hui, plus personne quasiment à la Robertsau ne remettrait en cause le tram à la Robertsau.

Jean-Louis HOERLE : Euh, tu as oublié une des réponses à l'une des questions que moi-même j'ai posé dès le début et que mon excellent collègue… tu prends la parole ?

Alors si vous le permettez avec Pierre et d'autres, nous avons proposé qu'il y ait une 4e solution, une variante qu'on peut appeler 0, c'est-à-dire sans tram à mettre par forceps dans les rues… on compare la Robertsau. Le tram de la Robertsau passe à travers la verdure, je veux dire, il n'y a pas de…
Donc est-ce que la question est très judicieuse, pourquoi n'a-t-on pas, au niveau des coûts, etc. pourquoi n'attend-on pas étudier la possibilité du zéro tram ? Si vous le permettez, mais Pierre, c'est important qu'il puisse prendre la parole.

Pierre PERRIN, Maire de Souffelweyersheim : Pas sur la tribune, je n'ai rien à faire là-haut.
On ne milite pas contre le tram. On dit et s'interroge. Quelle est la meilleure solution pour que vous preniez un transport en commun et pour que vous alliez d'un point à un autre ? Quelle est la meilleure solution, quel est le meilleur coût ? Quelqu'un a parlé d'argent. 22 000 000 d'euros du kilomètre ! 22 millions du kilomètre, il faut le dire aussi ! Oui, c'est vrai que c'est que 10 fois moins pour un bus à peu près.
On parle de pollution, c'est vrai. Mais j'étais à un moment vice-président de la CTS, j'y suis plus. J'étais président de la CO, j'y suis plus, mais on a acheté des bus électriques. Cinquante ! Et on va encore en acheter. 40…, allez ! C'est bon le président a raison. On a acheté 40 bus électriques et même de doubles bus électriques, donc c'est possible.
Voilà le problème. On nous parle de tram, oui, mais est-ce que le tram est encore la bonne solution du transport en commun actuellement ? Alors ça fait un an et demi qu'on n'est plus à la majorité — c'est vrai, Jean Louis — et on nous traite d'hommes du passé — entièrement d'accord avec eux.

Mais est-ce que le tram est encore la solution actuelle ? Est-ce que l'agilité d'un bus n'est pas meilleure ? Est-ce que des petits bus ou des navettes, comme j'ai entendu, à certains endroits n'est pas encore mieux que le tram ?

Alors vous avez parlé de structures. C'est vrai que le maire de Schiltigheim a promis à sa population, aux frais de la communauté, puisque c'est la Métropole qui va payer, un tram. Je voulais une piscine, mais la métropole ne me la fera pas et pourtant je l'ai promise.
Elle a raison, il y a trop de voitures. La volonté — et je peux comprendre cette majorité — supprimons les voitures ! Nous avons trop de voitures. J'en ai deux dont une pour travailler, mais elle est électrique. Donc manque de pot, elle pollue moins.
Mais ce que je veux dire par là, c'est que ce n'est pas forcément — il faut le dire ici — la ZFE va arriver et le grand débat de la ZFE, « c'est comment supprimer vos voitures ? » Vous aurez des vignettes 4, des vignettes 5 ? Dehors ! Vous ne voulez plus aller à Schiltigheim ? Mais les voitures vont aller ailleurs !

Moi, je que je me pose la question, on parle de terminus. Mais elles vont aller où les voitures ? Elles vont s'arrêter à Souffelweyersheim ? Aujourd'hui, j'ai entendu que c'est peut-être transitoire, que dans 5, 10 ou 15 ans, il va peut-être traverser la route de Brumath, à Souffel… Pourquoi pas ?
Il va falloir expliquer aux populations qui ne pourront pas se garer devant chez elles, qui ne pourront pas y aller en voiture et que Strasbourg n'a qu'à 7 km, mais que c'est parfois compliqué d'y aller en tram. Même en tram, c'est compliqué !
Donc c'est exactement la réponse pourquoi ils n'en veulent pas ? Parce que nous sommes du passé et on pense que voilà, il faut peut-être avancer et que le tram maintenant c'est la solution qu'il faut mettre partout… Non ce n'est pas la seule…
C'est vrai qu'il y avait un différend avec Monsieur RIES. M. RIES avait toujours cette parole en parlant — et pourtant il a toujours été un fervent défenseur du tram — « ce n'est peut-être plus la seule solution, il faut y voir d'autres solutions » il a dit « ce n'est pas forcément la solution actuelle » et bien oui, l'agilité, elle est là, peut-être avec des bus plus petits. On a la route de Bischwiller à la route de Brumath, on a la rue de la Fontaine, la rue de Périgueux, des bus peuvent être plus petits, électriques, capables de transporter de l'un à l'autre.
Qu'est-ce que vous voulez de votre transport commun ? Posez-vous la question, comment vous allez prendre et pourquoi vous prenez un transport en commun ? C'est pour aller au plus vite ! On parle de 10 min… ce n'est pas beau de mentir. J'en connais même qui disent « je suis catholique et je ne mens pas ».
Franchement, c'est quand même compliqué de me dire qu'on met 10 min, quand on fait presque 1 km en voie unique —… Monsieur SCHANN ? Plus tard ! mais franchement non, à chaque fois j'ai le droit à des leçons, ça commence à me fatiguer…

Géraldine ROUSSELLE : … La CTS est présente, peut-être qu'elle pourra répondre sur cette question.

Gérard SCHANN : Monsieur Perrin, je peux vous inviter à prendre le tram avec moi, je le prends quotidiennement. C'est 2 min entre deux arrêts, quelle que soit la ligne, sauf en hyper centre où le tram roule un peu plus doucement. Sinon jusqu'à Illkirch jusqu'à Kehl, n'importe où, c'est 2 min d'une station à l'autre.

Deux, trois éléments par rapport à votre question : c'est exactement le discours que vous nous avez tenu il y a 4 ans pour la refonte du quadrant Nord. C'est exactement le discours que vous nous avez tenu et aujourd'hui, vous me donnez raison. Vous avez dépensé des centaines de milliers d'euros pour

la refonte de ce quadrant Nord — combien ? 7 000 000 d'euros qui aujourd'hui ne répond pas — et vous le dites vous-même — c'est insuffisant.
C'est exactement le même discours, je peux vous le sortir, je peux vous sortir la délibération d'à l'époque que j'ai ici. Je peux vous sortir la réponse que je vous ai faite dans la presse, c'était pour des raisons financières. Monsieur PERRIN, je vous parle de votre majorité dans laquelle vous étiez, dans l'exécutif dans lequel vous étiez, quand vous avez renoncé au projet de tram Nord pour des raisons exclusivement financières, c'était dit dans la délibération. (*Faisant lecture)* il était dit « la plus grande restructuration depuis une 15e d'années… Aussi voilà pour des raisons de coût… principe de réalité financière » voilà ! C'était marqué.
Et ça devait régler les problèmes de transport public sur le quadrant Nord et aujourd'hui, vous dites que ce n'est pas suffisant. C'est exactement ce que j'avais dit à l'époque ! Voilà

Une dernière chose, quand je parle de ce fameux quart Nord-Ouest, vous êtes élus à l'Eurométropole et se pose quand même, la question d'équité territoriale. Qu'est-ce qu'on refuse à ce secteur qu'on a depuis des années, faut dans tous les secteurs de l'Eurométropole ? On refuserait un élément aussi structurant dont ce territoire a tant besoin ? On le refuserait ?
On a tout à l'heure, parlé du seul quartier prioritaire de la politique de la ville qui n'est pas desservi en tram, c'est le seul, c'est le quartier des Écrivains. Voilà vous avez tenu le discours d'il y a 4 ans ; on a vu ce que ça a donné…

Géraldine ROUSSELLE : Alors on peut-être revenir sur la question des coûts qui a été posée : est-ce que le comparatif des coûts entre différentes solutions a été étudié ?

Alain JUND : Moi, je voudrais juste amener quelques précisions parce que c'est vrai qu'on entend beaucoup de choses.
La solution « zéro tram » a été étudiée : la preuve, c'est celle qui est actuellement en cours ! Et nous savons toutes et tous, avec un peu de lucidité, que ça ne suffit pas ! Si on veut changer la donne, on ne peut pas se dire, on va mettre un bus électrique en plus, on va augmenter un peu cette ligne…
Nous savons que structurellement, ça ne suffit pas ! On a déjà essayé il y a 4 ans, mais on sait que ça ne marche pas. Première chose.
La 2e chose. Avec l'arrivée du tram, le réseau de bus va être restructuré pour effectivement le rendre plus dense et le rendre plus structurant pour qu'on n'ait plus envie de le prendre. Mais il faut qu'il y ait une interconnexion entre l'ensemble.
3e chose, pour être à Strasbourg depuis assez longtemps, j'ai quand même parfois l'impression, que les débats qu'on a ici aujourd'hui me rappellent des débats que nous avions il y a 30 ans à Strasbourg sur ce qui se passait dans le centre-ville. C'était : est-ce qu'on ne peut pas un peu améliorer la ligne 10 ? Est-ce que le 15, on ne peut pas l'augmenter ? etc. Jusqu'à ce qu'un moment il faut effectivement des éléments structurants, quand on veut changer la donne. Ça me fait penser à ça, comme il y a 30 ans, donc pensons aussi un peu aux générations…

Intervention inaudible

La dernière chose. … Je voudrais… Aujourd'hui, qui de ceux qui grimpaient au rideau il y a 30 ans pourraient encore dire que le tram a été une erreur pour les générations futures ?
Je voudrais aussi, qu'on parle aussi peut être un peu plus des personnes qui ont des maladies cardiovasculaires, des enfants qui ont de l'asthme, des personnes qui ont des difficultés respiratoires et dont on sait pertinemment que leur nombre va augmenter structurellement si nous ne changeons

pas la donne. Qui est-ce qui nous le dit ? Les Institutions européennes, l'Organisation mondiale de la santé… Et même le gouvernement nous dit qu'il faut effectivement assumer, assurer, développer des changements structurels en termes de mobilités — je dis bien des mobilités, en général pas seulement du tram — parce que c'est la seule manière d'avancer sur la question des qualités de l'air et je crois que l'enjeu, il est aussi de ce côté-là.

Géraldine ROUSSELLE : Je vous remercie, on reprend la question **Nicolas**, sur les coûts ? Merci.

Gilles BROCHARD : Quelques éléments pour répondre à la question qui a été posée, notamment sur les coûts en matières premières, le coût en énergie aussi, donc ces éléments-là seront étudiés finement au moment notamment de l'enquête publique, puisqu'on a besoin effectivement que le projet soit plus resserré qui soit bien défini, pour aller plus dans le détail. Sur des projets de cette envergure, il est normal, c'est même demandé par la loi et donc c'est ce à quoi nous allons répondre, de faire ce qu'on appelle une analyse socio-économique permettant de vérifier qu'effectivement cette opération et bien alors je mesure mes mots, faut le prendre entre guillemets « rentable » dans le sens où effectivement elle rend service à la population et elle a des incidences positives, à la fois économiquement sur le plan social et sur le plan de l'environnement.

Géraldine ROUSSELLE : Merci. Profitons aussi de la présence de la CTS aujourd'hui. Peut-être que Monsieur MACIEJEWSKI, vous avez peut-être aussi un regard sur le sujet.

Patrick MACIEJEWSKI : Bonsoir à tous, je vois que le débat est très passionné et passionnant apparemment — donc ça, c'est très bien. Et si, comme le dit Alain JUND, il y a 30 ans c'était tout aussi passionné à Strasbourg et qui avait autant d'oppositions à Strasbourg et qu'on voit aujourd'hui le résultat ? Je vois qu'il y a de l'espoir pour Bischheim ; vous allez adhérer fortement, tôt ou tard, à ce projet-là ! je suis tout à fait confiant.
Bravo aussi, pour vos investissements, vos participations et de laisser courir aussi, un peu vos émotions et vos inquiétudes ; c'est normal.

Donc je suis président de la CTS et Emmanuel AUNEAU, Directeur général qui m'accompagne, nous aurons quelques éléments techniques aussi, à vous proposer.

Effectivement, on a acheté plus de 50 bus électriques, certains n'ont pas été très fonctionnels, donc on a été obligé de les renvoyer. Mais oui, le bus électrique a certains avantages : ça pollue moins. Mais les bus électriques sont beaucoup plus lourds, c'est très lourd et ça use beaucoup plus les routes — ça, c'est un autre problème — et ils sont plus larges. Donc c'est sûr que c'est plus compliqué à mettre sur des routes, sur les rues.
Alors que le tram, comme il est sur des rails, évidemment, c'est beaucoup plus facile d'avoir des emprises beaucoup plus étroites et beaucoup plus sécurisées, et on peut beaucoup mieux automatiser les rotations. Vous voyez bien, un tram permet beaucoup de rotations : toutes les 7 minutes. C'est quand même confortable. On a calculé que rien que les extensions prévues là, par année, ça fait 1 200 000 km — donc ça veut dire la desserte que ça fait.

Vous avez parlé du train. Le tram-train a été étudié dès le début des années 90 et d'ailleurs la largeur des rails de tram sur l'Eurométropole est de la même largeur que pour les rails du chemin de fer.

L'idée était de faire du tram-train. Mais ça n'a pas fonctionné. La société qui devait travailler là-dessus a été dissoute récemment, parce que ça n'a pas pu aboutir. C'est en effet, très complexe et en France, en tous les cas, peut-être qu'en Allemagne c'est moins cher, mais en France, utiliser le réseau ferroviaire, coûte 800 % plus cher que le tram. Donc ce qui peut paraître beaucoup plus simple, peut s'avérer finalement assez complexe et ce n'est pas facile à gérer : c'est d'autres réglementations, c'est d'autres compétences de conduite, ces d'autres formations… et ce n'est pas facile d'ajouter des arrêts. En effet, une ligne de train c'est pour faire de grandes distances, entre autres ici, à Bischheim, c'est de Lauterbourg à Strasbourg. En ajoutant des arrêts supplémentaires comme ça, on ralentit tout le système. Et les gens qui viennent de Lauterbourg qui veulent travailler à Strasbourg, ou Bischheim, ce n'est pas très intéressant de ralentir le système.

Donc voilà c'est aussi assez complexe. Les bus électriques vont circuler, sur la ligne 50 par exemple, il est prévu des bus électriques. Pour le moment, ils ne peuvent pas passer parce qu'ils sont trop larges, donc il faut trouver d'autres systèmes de voirie pour pouvoir passer.
Donc c'est effectivement une solution. Mais là régularité du tram et les millions de kilomètres que l'on peut faire avec le tram n'a rien à voir, et les automatismes qu'on peut installer, la sécurisation des temps de trajet… Parce que je ne sais pas, on dit les 10 min, ce n'est pas possible ; mais si c'est possible 10 min sur une ligne directe. C'est peut-être trop, même ! C'est possible évidemment, surtout qu'il n'y a pas tant d'arrêts que cela. De plus, les temps d'arrêt d'un tram à une station sont beaucoup plus courts que ceux du train par exemple. C'est plus long.
Donc il y a un certain nombre d'avantages et ça fonctionne beaucoup mieux et je ne vois pas pourquoi on veut garder quelque chose qui existe déjà. Il est vrai que le discours des anciens est de dire que le bus est plus modulable ».

Ça a été le discours des années 60. Avant les années 60, il y avait déjà des trams partout et on s'est dit, mais finalement, le bus, c'est beaucoup plus modulable, on peut le faire partout. Mais ce qui s'est passé, c'est que la modularité et la souplesse créent de la congestion partout, et ça n'a pas amélioré le. Le fonctionnement des villes. Aujourd'hui on est revenu en arrière en disant non, finalement, et même à l'époque où on a renoncé au tram, on s'est très vite rendu-compte à Strasbourg que c'était une erreur. Ne commettons pas la même erreur, aujourd'hui.

Géraldine ROUSSELLE : La réponse est qu'effectivement plusieurs solutions ont été étudiées. Je vous propose de passer à une autre série de questions. Est-ce qu'il y a encore des questions sur des sujets que nous n'aurions pas encore abordés ce soir ?

Jean-Louis HOERLE : J'aurai peut-être une demande de faire des questions très rapides parce qu'on avait prévu 2 h. Bon on n'est pas à 5, 10 min près, mais les gens commencent petit à petit à partir et je n'aime jamais quand une réunion se termine ainsi…

Géraldine ROUSSELLE : Y a-t-il encore des questions que vous voulez aborder dans le cadre de ces échanges, sachant que vous avez aussi d'autres modes pour vous exprimer, qui sont les registres présents sur les différents sites, dans les expositions. Vous avez également…

Bonjour, je m'appelle **Éliane**, mais j'habite rue Ampère à **Bischheim**. Tout près de l'avenue Périgueux. L'avenue Périgueux, où nous avons un bus toutes les 20 min, quand il n'oublie pas de s'arrêter à la station des Écrivains. Il m'est déjà arrivé d'être à la station et qu'il passe en me faisant « coucou », sans s'arrêter — ce n'est pas très gentil de sa part ! Alors moi, qui ne suis plus très jeune, mon vélo, il en est plus question. 78 ans, je ne prends plus le vélo ! et je vois beaucoup de personnes à vélo, dangereuses quand je suis moi en voiture et pourtant je fais très attention.

Pour ce qui est de la pollution. On a l'autoroute pas très loin de chez nous. Quand on sort de la rue et qu'on veut monter sur cette autoroute, c'est impossible. Il m'arrive de faire quelquefois, demi-tour et de passer par l'intérieur du village, parce qu'on ne peut pas monter sur l'autoroute. Vous avez des fois 30 camions qui se suivent ; c'est eux qui polluent, ce n'est pas nous qui polluons.

Autre chose. Quand on a fait l'Eurométropole là derrière, on a fait de beaux tracés pour des bus. Pourquoi n'a-t-on pas mis des trams à cet endroit-là ? Après on aurait pu faire un tracé qui reliait ce tram, parce que ces bus en zone protégée ; il n'y a pas grand monde dedans ! On aurait pu mettre au moins un tram, il va jusqu'à la gare, on aurait pu faire par-là, quelque chose.

Autre chose, vous parler d'un relais tram-train, pourquoi ne pas arrêter votre projet à la gare de Bischheim et de l'autre côté, faire une passerelle pour les piétons ? Ça suffirait !
Moi, de chez moi, je peux éventuellement prendre le train, et vous arrêtez le tram à la station de la gare SNCF.

Géraldine ROUSSELLE : Alors merci pour ces propositions. D'autres questions ? Monsieur, depuis tout à l'heure effectivement demande la parole… juste derrière.

Oui, Bonjour. **Jean-Louis, j'habite à Schiltigheim**. J'ai une remarque sur l'aspect ferroviaire puisqu'on a beaucoup parlé de l'aspect ferroviaire. Juste pour le tram-train, je ne suis pas du tout d'accord avec Monsieur MACIEJEWSKI, mais on pourra en discuter, je pense que ce n'est pas le propos ce soir. On peut très facilement le réaliser, par contre effectivement, on irait plus à Vendenheim-gare. Personnellement je n'en vois pas l'intérêt, mais bon voilà, on irait plutôt sur Gambsheim et Herrlisheim.

On a parlé du ferroviaire, aussi, pour la qualité. C'est sûr que ça ne réglera pas tout, mais on peut très facilement et très rapidement améliorer le cadencement aujourd'hui du train sur la gare de Bischheim-Schiltigheim… Si, si, on peut ! Avec les moyens existants, on n'a pas besoin d'attendre la 4e voie en 2023 comme on le dit, et pas besoin d'attendre le réseau Express métropolitain — qui a priori ne viendra pas en ce qui nous concerne, avant 2030 — on est bien. La qualité de l'air c'est bien, mais il faut aussi en attendant l'arrivée d'un tram qui n'arrivera pas avant 5 ans. 4 à 5 ans ; qu'est-ce qu'on fait dans l'intervalle ?
Donc l'intervalle c'est peut-être le ferroviaire, mais c'est aussi peut-être améliorer l'existant et notamment les bus.

Moi aujourd'hui, pour me prononcer sur la concertation du tram, j'ai besoin de savoir quel est l'avantage, quel est l'intérêt de ce tram. Je dis bien ce tram, parce que je ne suis pas opposé au tram, mais j'ai besoin de connaître l'intérêt de ce tram par rapport à la situation actuelle.

Aujourd'hui, je crois qu'on a des bus qui circulent aux heures de pointe — la Ligne 6, car la Ligne 3, je connais moins — je crois que c'est aux alentours de toutes les 6 - 7 min aux heures de pointe.
Si j'ai bien compris, vous voulez aussi améliorer la circulation automobile sur la route du général de Gaulle, en l'évacuant sur la M35 — si j'ai bien lu votre article — ça veut dire qu'on aura plus de « sillons » entre guillemets, pour faire circuler les bus.

Quand il circulera, quelle sera la fréquence du tram ? Combien y aura-t-il de trams sur 1 h ? Aujourd'hui, à raison de 6 min par bus, il y a huit à neuf bus par heure. Donc voilà, je ne sais pas le calibrage, un bus, ça doit être à peu près 1/2 tram je pense, je ne vais pas m'avancer, mais je pense que c'est ça.

Et la dernière question, c'était par rapport à la ligne 6. Si j'ai bien compris, elle va s'arrêter à l'entrée de Schiltigheim, enfin plutôt à la fin de Bischheim, il va y avoir une rupture de charge…

Intervention inaudible dans la salle

… J'ai besoin de comprendre comment ça fonctionne. Aujourd'hui, il y a deux lignes 6 : une qui vient de Vendenheim-gare, l'autre de Hœnheim et qui se rejoignent au niveau de Souffel. Si ces gens qui arrivent en bus, ligne 6, si j'ai bien tout compris — il y a une rupture de charge, ils vont arriver à l'entrée et prendre le tram, ou est-ce que les bus vont continuer à circuler en parallèle du tram ?

Pour Heineken, il y a des solutions ferroviaires qui existent, il ne faut pas oublier que Heineken a des voies ferrées, donc voilà.

Géraldine ROUSSELLE : Merci pour votre question. On va prendre une question qui était devant quelqu'un a priori ? Une autre question, alors, il y a une question derrière.

Jean-Paul HEURTEL de la Robertsau : Oui, Bonsoir je m'intéresse beaucoup au tram à Schiltigheim, étant ancien un habitant de Schiltigheim et participant au collectif, « *Mon tram j'y tiens*. »

J'ai une question concernant le plan de circulation, il y a beaucoup de personnes effectivement qui se sont inquiétées ce soir sur les problèmes de report de circulation. À juste titre, je pense.
Alors, on ne comprend pas parce que ça fait quand même plus d'un an qu'on alerte et la ville de Schiltigheim et l'Eurométropole, de la nécessité d'élaborer un plan de circulation sur l'ensemble des trois communes du Nord. Donc, on ne comprend pas non plus, pourquoi les maires de Schiltigheim et Bischheim n'arrivent pas et de Hœnheim, bien sûr, accessoirement le maire de Souffelweyersheim — n'arrivent pas à se mettre autour d'une table pour discuter de plans de circulation ?

On ne comprend d'autant pas. Si la Maire de Schiltigheim veut apaiser la circulation sur la route de Bischwiller : c'est très bien. Mais pourquoi, le Maire de Bischheim ne veut pas apaiser sa circulation sur sa route de Bischwiller. ? Ce serait pour le bien de ses habitants.

Donc s'ils se mettaient un jour autour d'une table, au lieu de s'envoyer — je ne vais pas dire des quolibets — mais presque — je pense que cela ferait avancer le schmilblick et je pense que l'Eurométropole et M. JUND, du service mobilité pourrait jouer le rôle de médiateur dans ce domaine.

Géraldine ROUSSELLE : Alors est-ce que sur cette question des plants circulation qui est posée aux élus est-ce que ce tour de table…

Jean-Paul HEURTEL de la Robertsau : Une 2e question. L'Eurométropole, ça fait des mois maintenant qu'il y'a une étude de circulation établie par le cabinet TTK. Pourquoi, cette étude reste sous le coude depuis des mois ? Que les habitants n'en sont pas informés ? On s'écharpe un peu sur des sujets alors que cette étude pourrait apporter des réponses à un certain nombre de questions qui sont posées ici. Donc pourquoi cette étude reste sous le coude notamment ? Pourquoi est-ce qu'il n'y a pas de plan de comparaison des 3 lignes qui sont proposées et qui apparemment ont été établies par cette étude TTK. Pourquoi ce tableau de comparaison des lignes n'est-il pas public ?

Géraldine ROUSSELLE : Merci pour vos questions. Alors sur la question du plan de circulation, sur l'avancement des discussions, l'avancement des études. Est-ce que sur ce sujet-là quelqu'un souhaite s'exprimer ?

Alain JUND : Je peux rapidement répondre sur ce sujet-là. On avance étape par étape et notamment par rapport à ça, effectivement, aujourd'hui la priorité que nous avons donnée, va au train, tram et

vélo et dès que nous aurons avancé sur les éléments de variantes, qui auront été définies, il y aura naturellement un travail qui sera fait parce qu'entre le tram passant route de Bischwiller et le tram, passant rue du général de Gaulle, en termes de circulation globale, ce n'est pas la même chose. Donc le travail va être fait dès que cette variante aura été choisie et ce sera aussi le cas sur le réseau des bus. Voilà ce que je voulais dire par rapport à ça.

Et naturellement, moi je dirais que le rôle de l'Eurométropole, ce n'est pas de jouer les Casques bleus entre deux communes. Je parlais avant en introduction, des éléments métropolitains. Nous sommes dans une agglomération où, effectivement, et c'est normal qu'il puisse y avoir des points de vue différents d'une commune à une autre — c'est aussi ça la démocratie. C'est aussi c'est ça.

Mais je pense que l'enjeu ou la responsabilité qui est la nôtre, c'est de se dire comment on essaie d'avancer collectivement et de trouver un juste équilibre qui permette d'avancer à la fois sur les questions de la mobilité et de trouver à ce que les habitants de Bischheim, de Schiltigheim, de Souffelweyersheim, d'Hœnheim et de Strasbourg s'y retrouvent. Je crois que c'est ça.

Et puis juste encore un dernier élément avant de passer la parole à Gilles BROCHARD, sur l'étude TTK. Je crois que le modèle sur lequel nous souhaitons avancer n'est pas encore plus de voitures. Aujourd'hui, nous devons diminuer la place de la voiture dans l'espace public parce que ça nous étouffe tous. 40 % des habitants de l'agglomération n'ont pas de voiture. Et on a l'impression que c'est plus ce que disait Danielle DAMBACH — ce n'est pas 50 % de nos déplacements qui font moins 3 km — mais 66 % de nos déplacements de moins de 3 km se font en voiture.

Donc ça veut dire que nos marges de progression sont tout à fait importantes, en dehors de la voiture. Ce qui à la fois, permet de regagner l'espace public pour nous, pour nos enfants, pour les commerces, pour les habitants, et permet aussi d'avancer sur les enjeux de qualité de l'air. Gilles BROCHARD sur l'étude TTK.

Gilles BROCHARD : Oui, pardon oui. Effectivement, il y a actuellement bien sûr un bureau d'études qui nous accompagne pour élaborer ce projet de desserte en tramway. Donc vous l'avez clairement dit, il s'agit du bureau d'études TTK.

L'organisation de la concertation fait que c'est à la fois les études qui nous permettent effectivement d'organiser cette concertation, d'aller au-devant des uns et des autres, permettant à chacun de s'exprimer ; mais c'est aussi un système qui est réversible. C'est aussi la concertation qui vient alimenter les réflexions de ce bureau d'études que nous partageons avec lui, permettant effectivement d'aboutir à un projet qui, on l'espère — sera le plus abouti possible, le plus consensuel et qui réponde au mieux aux attentes des uns et des autres. C'est dans cette logique, effectivement. Cette étude est en cours, elle n'est pas terminée. Donc aujourd'hui, on a quelques morceaux de cette étude, mais qui ne sont pas complets donc elle ne peut pas être comme cela mise sur la table, au risque de ne pas être complètement comprise. Aujourd'hui, cette étude, bien entendu, existe, nous avons besoin de spécialistes. Ils nous accompagnent, mais ils s'enrichissent de vos contributions.

Géraldine ROUSSELLE : Merci. Est-ce qu'il y a une analyse comparative des différentes variantes ? Question qui a été posée.

Alain JUND : L'analyse comparative des 3 variantes est dans les documents qui sont là et vous avez aussi sur le site de l'Eurométropole, des éléments de comparaison entre les différentes variantes. Il y a notamment ce qui est résumé là, c'est un résumé sommaire, mais il y a dans les documents

consultables, d'autres éléments, y compris ceux qui ont déjà été présentés au mois de juin, entre à la fois la question du coût, la question de du temps de parcours, etc. Cela fait partie de ces éléments de comparaison entre les différentes variantes qui sont actuellement en cours.

Pour le document qui a été diffusé ce soir — alors il y a eu tout un travail cet été pour le finaliser — et qui est sur le site depuis hier ou avant-hier, est disponible depuis ce soir, mais permet aussi d'enrichir ce débat sur les différentes variantes et sur les différentes hypothèses.

Géraldine ROUSSELLE : Oui, dans le document complémentaire, vous avez effectivement, page 39, la synthèse et les tableaux qui sont présentés là.

SCHANN : Je voudrais très rapidement, donner un élément parce qu'il y a eu beaucoup de choses de dites, notamment sur les lignes de chemin de fer. C'est vrai. Il y a des gens qui parlaient du train, du tram… Je crois qu'il faut une complémentarité et ne pas opposer l'un à l'autre. La meilleure preuve pour les Bischheimois, les gens du Nord le savent, ceux qui prennent le tram à Hœnheim-gare, qui est une vraie réussite d'intermodalité. Et je suis d'ailleurs très surpris du nombre de gens qui descendent à Hœnheim-gare pour prendre le tram, plutôt que de rester dans le train jusqu'à Strasbourg. Je veux dire, c'est un vrai plébiscite pour le tram, que font les usagers du train quand ils arrivent à Hœnheim-gare.

Voilà donc je pense que les deux ont leur place et qu'il faut développer les deux, avec un cadencement plus important du train. Mais l'un ne remplacera pas l'autre. Les usagers le prouvent dans leurs usages sur cette ligne.

Jean-Louis HOERLE : Voilà, je crois qu'on va aller sur la fin. J'ai une question aussi, j'ai une question,

Chahut dans la salle.

J'ai d'abord une question. Je crois que tout le monde a en mémoire, comment est-ce que ça continue ? Alors il y a effectivement eu un planning, mais en pratique ?

Aujourd'hui, il y a trois variantes puisque la quatrième on l'a écartée…

Alain JUND : Elle est dedans !

Jean-Louis HOERLE : Ah, c'est une bonne nouvelle ! Vous avez entendu ? C'est une bonne nouvelle ! donc si les 3 variantes de tram ne fonctionnent pas, on aura la variante sans tram, mais améliorer nettement nos transports en commun.

(Alain JUND conteste)

Non, je ne voulais pas de polémique. Le Conseil de l'Eurométropole, fin de l'année, va prendre une délibération pour retenir un tronçon. Probablement le 1 puisque ça a été annoncé. (Rires)

À partir de ce moment-là, il y a donc une étude plus fine sur ce tracé. C'est-à-dire qu'au lieu d'avoir de beaux crayonnages, on aura des mesures aux centimètres près et on saura si le tram peut rouler en double sens en un sens, est-ce que les voitures sont dessus, etc. ? Et comme je répète, et je suis comme mon collègue, je ne suis pas contre le tram. Je suis même pour le tram, à condition que le tram s'intègre dans la voirie et que ce ne soit pas l'inverse. Enfin, bon c'est mon avis.

Mais de toutes les façons ce soir… Je l'ai toujours dit, c'est la raison pour laquelle nous nous sommes bagarrés en 1989, pour que le tram soit *Rue Mendès France* et pas route de Bischwiller et pas route du

Polygone… Et personne ne le regrette aujourd'hui. (Commentaires inaudibles) — alors vous n'avez pas les mêmes relations que moi, c'est mon quartier, c'est mon quartier, je le revendique. Bon, non.

Simplement est-ce qu'on pourrait dire clairement combien de temps cette étude va faire ? Est-ce qu'elle sera alors en discussion ou est-ce qu'elle et quand est-ce que l'Eurométropole va prendre une délibération ? Je pense que c'est nécessaire pour lancer la DUP, non ?

(Affichage des prochaines étapes) Donc, voilà on peut le lire. L'enquête d'utilité publique va se faire à quel moment ? Puisque 2023, c'est là le moment où vous pourrez vous exprimer, dans tous les sens, auprès du commissaire-enquêteur et pas seulement pour donner un avis qui sera plus ou moins pris en compte, puisque c'est une consultation — une concertation réglementaire. Mais le règlement ne précise pas, comment on est obligé de prendre en compte les réponses qui ont été données, mais voilà bon, enfin bref…
Je crois que c'est ce qui est le plus important pour les uns ou les autres, parce qu'aujourd'hui effectivement il y a 2, 3, 4 solutions pour le terminus. Vous aurez compris que c'est le terminus à Bischheim qui pose le plus de problèmes. À Schiltigheim, ils se frottent les mains, mais à Bischheim… Voilà donc bon… On aimerait bien savoir à quel moment effectivement ce terminus sera là ou pas. Pour avoir cette contribution ? Et quand est-ce que l'enquête publique sera clôturée. Voilà, je crois que c'est un petit peu la question qui est posée.

Philippe PAGENOT. Quelques éléments de réponse sur le calendrier, sur la suite de l'instruction de ce projet. Donc effectivement, d'ici la fin de cette année, on va aboutir au bilan de cette concertation, qui fera l'objet d'une décision politique au sein du Conseil de l'Eurométropole. À partir de là, évidemment, un choix de tracé devra être retenu et c'est sur cette base que des études plus approfondies seront conduites par l'Eurométropole, sur à peu près, une durée d'une année, sur l'ensemble de l'année 2022, année durant laquelle le processus de concertation va se poursuivre — peut-être sur des éléments plus précis, plus fins, notamment sur des questions d'insertion, des logiques de stationnement… Des questions qui ont été posées, tous ces éléments-là pourront être vus plus précisément tout au long de cette année 2022 — mais la concertation se poursuit.
Ce n'est pas parce que la concertation réglementaire à un moment donné doit trouver un temps d'arrêt, pour prendre des décisions structurantes majeures — que la concertation ne se poursuit pas, bien au contraire.
Ce temps d'étude va nous conduire fin 2022, à l'organisation d'une enquête publique. Cette enquête publique a vocation à présenter le projet définitif dans ses contours précis et il sera effectivement encore une fois soumis à la consultation publique, sous l'égide d'un commissaire-enquêteur.
Un commissaire-enquêteur indépendant, désigné par le Tribunal administratif qui sera donc bien sûr à votre écoute durant cette période, cette nouvelle période de consultation.

À l'issue de cette enquête publique, le commissaire-enquêteur rédigera un rapport permettant donc d'établir le caractère public — ou pas — de cette opération.
Après quoi, une nouvelle décision de l'Eurométropole sera prise pour pouvoir engager les travaux.

Jean-Louis HOERLE : Merci. Alors oui, d'abord le Maire. Micro, micro, micro…

Pierre PERRIN : Excusez-moi, c'est important. Je voulais savoir, quand les élus vont voter au Conseil de l'Eurométropole, fin de l'année, on aura le parcours exact avec le terminus placé exactement, ou pas ?

Gilles BROCHARD : Non, on ne sera pas encore à ce niveau de détail du projet.

Alain JUND : Je m'adresse à Pierre PERRIN, mais aux autres aussi, pour rappeler qu'on est sur le même principe que ce qui a été voté il y a quelques mois sur le tram Ouest, donc vers Wolfisheim, où, à l'issue de la concertation réglementaire, le choix qui a été fait sur une des variantes, mais ce n'est pas parce que le choix est fait sur une de variantes, que tout est emballé-pesé — que ce soit sur le parking relais, que ce soit sur l'emplacement d'une station, que ce soit sur les réaménagements de l'espace public, que ce soit sur le plan de circulation ou que ce soit sur la réorganisation des transports collectifs… Voilà.

Jean-Louis HOERLE : Bon, deux minutes, je chronomètre. Monsieur STUTZMANN, la vedette de la soirée…

Monsieur STUTZMANN *:* Je reprendrai les propos de notre cher maire. On n'a pas toujours été, mais cette fois-ci, on est dans le même camp. Voilà. Vous l'avez rassuré, mais pourquoi vous ne rassurez pas les Bischheimois, sur les suppressions ou sur les expulsions ? Dites donc qu'il y aura zéro expulsion ! Monsieur le Maire, dîtes-le, on veut être rassuré sur ce qui va se passer pour les expulsions et les machins… Dites-le, ayez le courage de le dire ! J'ai toujours été écologiste, mais maintenant j'ai honte ! J'ai honte d'être écologiste et d'être de votre parti. On a mené des batailles ensemble avec Madame DAMBACH… avec lui, contre le CGO…

Quand on m'a dit « ils veulent détruire, supprimer des maisons » — j'ai dit « ce n'est pas possible, ce ne sont pas nos camarades qui font ça ! » et pourtant vous le faites ! C'est une honte ! C'est une honte ! C'est une honte ! C'est une honte ! Est-ce que vous avez au moins honte ? Est-ce que vous avez honte ? Est-ce que vous avez honte ? Est-ce que vous avez honte ? Moi j'ai honte !!!!

Jean-Louis HOERLE : Les deux minutes sont « *finies* ». La réponse a été apportée tout à l'heure, c'est qu'il y aura d'abord, un des tracés de retenu. Ce tracé sera étudié en détail et on verra quel est ce détail et il sera toujours temps d'avoir honte si jamais.

Géraldine ROUSSELLE : Voilà, le temps de la conclusion semble effectivement être arrivé. Il va y avoir, encore deux réunions publiques ; le 15 septembre prochain à Schiltigheim. Il y en a une le 22 septembre prochain à Strasbourg, vous aurez l'occasion, encore de poser vos questions.

Je laisse, est-ce que, Monsieur, Madame, les élus ? Un mot rapidement, de conclusion ?

Jean-Louis HOERLE : Oui. Alors moi, je fais rapidement la conclusion, comme j'ai fait l'introduction en disant simplement, merci à toutes et à tous d'avoir été là. Alors, si les élus qui étaient ici — les cinq que nous sommes — donnons parfois l'impression d'avoir certaines divergences, je dirais aussi, qu'en ce qui concerne notamment la ville de Schiltigheim et la ville de Bischheim, nous avons beaucoup plus de points qui sont convergeant sur la sécurité, sur l'éducation, etc., et l'ANRU notamment.
Mais voilà, parfois, il y a des choses qui ne sont pas tout à fait similaires et qui génèrent des débats.

Alors des débats, il y en aura encore, puisque bien entendu, lorsque l'étude sera terminée vers 2022, on sera, *grâce à l'étude*, exactement si une ou huit maisons seront démolies… On le saura à ce moment-là.

Interpellation de la salle

Mais avant, non, personne n'en saura rien. Dites-le maintenant ! Maintenant ! Non, tu ne le sauras pas… J'ai honte ! tu ne le sauras pas... J'ai honte ! tu ne le sauras pas, même si tu es mon bon copain, maintenant ... J'ai honte ! je ne pourrais pas te le dire. Voilà écoutez… J'ai honte ! J'ai honte ! Bon voilà… Je voudrais… J'ai honte ! J'ai honte ! Bâillonnez-le ! (Rires)

Clôture

Jean-Louis HOERLE : Je voudrais aussi remercier les techniciens qui ont présenté cela, la présentatrice, les personnes qui ont, pour nos malentendants, traduit aussi. Et puis toute la technique qui était derrière, qui a installé ça.
On était heureux de vous recevoir dans cette salle du Cheval blanc. On aurait peut-être pu avoir un truc plus grand (*en montrant l'écran*), mais on fera peut-être mieux la prochaine fois.
Merci, Mesdames, merci Messieurs.

Danielle DAMBACH : Alors déjà merci d'avoir dit tout ce que vous aviez sur le cœur. J'ai bien vu qu'il y avait beaucoup, beaucoup d'émotions. Je voudrais vous rassurer, nous dialoguons avec le maire de Bischheim et je peux même vous donner un petit scoop : nous avons déjà discuté, plan de circulation, voilà le maire de Bischheim et de Hœnheim, ne sont pas fermés à une refonte de la circulation.

Et quant à la question du bus, évidemment qu'elle n'est pas abandonnée, il y a une amélioration continue. Mais aujourd'hui, un tram en site propre est beaucoup plus performant, beaucoup plus confortable et nous permet de revoir et de redessiner entièrement la ville de Schiltigheim et de l'apaiser davantage — et là-dessus, je n'y renoncerai pas.
Quant à cette concertation, elle sera versée à l'enquête publique qui sera soumise elle aussi, à vos avis.
Voilà, merci à tous et à toutes.

Géraldine ROUSSELLE : Une dernière information. Une déambulation, donc une visite urbaine qui est organisée vendredi 10 septembre, donc dans deux jours, à Schiltigheim, pour ceux qui veulent découvrir sur site, les parcours ? Vous aurez toutes les informations sur le site de la Participation pour pouvoir vous inscrire. Donc il y en a une vendredi, il y en a également une, samedi 11 septembre.

Je vous remercie tous pour votre présence, votre mobilisation, votre dynamisme, et je vous souhaite une bonne fin de soirée.

Fin de la séance à 21 h.

ELIANESCHMITT RÉDACTRICE DES DÉBATS

Concertation publique réglementaire 15 juin au 30 septembre* http://stras.me/visio-bhns.

À Schiltigheim, 15 septembre 2021

Ouverture de la séance à 18 h 30.

Accueil

Ludovic SCHNEIDER : Bonsoir à toutes, bonsoir à tous, merci de nous rejoindre dans cette très belle salle à Schiltigheim, mais aussi à distance, puisque comme ces derniers mois, cette réunion, ce soir, cette réunion publique se fait à la fois en présentiel et à distance avec des personnes qui nous suivent via zoom et via la plateforme de la Participation.

Donc ce soir, c'est une réunion publique consacrée à l'extension du tram vers le Nord, Schiltigheim Bischheim qui fait suite à tout un dispositif de concertations qui a démarré en juin de cette année et qui va se poursuivre jusqu'à la fin du mois de septembre avec différentes modalités.

Des réunions publiques dont vous avez déjà pu voir soit en étant présent à Schiltigheim, à Strasbourg, à Bischheim, la semaine dernière, soit les replays, disponibles sur les plateformes de la Participation. Nous avons aussi des déambulations, des expositions, des permanences, tout un dispositif de concertation qui permet à la fois de vous informer, de vous exprimer, de poser des questions, d'exprimer votre avis… Donc ce dispositif se poursuit jusqu'à la fin du mois pour la partie réglementaire et on verra que la concertation se poursuivra par la suite, dans des modalités qui seront explicitées.

Donc ce soir, nous nous retrouvons à Schiltigheim pour parler des trois variantes de tracé du Nord. La semaine prochaine, nous avons une dernière réunion publique qui se passera à Strasbourg et où on rentrera plus dans le détail des variantes de Strasbourg.

L'idée de ce soir, après les réunions publiques qui ont eu lieu en juin dernier où on se focalisait sur les tracés, sur les impacts de ces tracés, c'est de rentrer un peu plus dans le détail des aménagements possibles. La soirée va se dérouler en deux temps, un premier temps de de présentation finalement, en une seule fois, sur les différentes possibilités d'aménagement, etc. Et après, vers 19 h 15 environ, un temps de questions-réponses donc, avec des questions en salle, des questions aussi à distance, qui seront relayées par mon intermédiaire… pour vous permettre effectivement de vous exprimer, de poser vos questions, d'exprimer votre opinion.

L'idée de cette soirée, c'est un premier temps de présentation avec différentes personnes qui vont nous présenter des éléments — donc à la fois des techniciens de l'Eurométropole, à la fois des élus de la ville de Schiltigheim et de l'Eurométropole, et un deuxième temps de questions-réponses où vous aurez largement le temps, effectivement de poser toutes les questions, de vous exprimer.

Alors Madame DAMBACH, j'ai envie de me tourner vers vous, merci de nous accueillir dans cette salle, donc vous êtes à la fois la maire de Schiltigheim et Présidente déléguée de de l'Eurométropole, donc merci de nous accueillir et je vous laisse le mot d'introduction.

Danielle DAMBACH : Merci beaucoup. Bonjour à toutes, bonjour à tous. Bienvenue dans la salle du Brassin. J'interviens ce soir, comme vous le disiez, à double titre, d'abord en tant que maire de Schiltigheim et en tant que maire de Schiltigheim, je pars d'un constat très clair, c'est qu'aujourd'hui, vu la situation de la commune la plus densément bâtie, la plus densément peuplée, nous avons un besoin urgent au regard encore des 2 000 logements qui vont être livrés dans les trois ans… Nous avons

ELIANE SCHMITT
RÉDACTRICE DES DÉBATS

un besoin urgent de réguler, d'organiser au mieux, les mobilités et nous nous rendons compte que le tout voiture ne peut plus durer au regard de l'espace qui est disponible et puis aussi, des enjeux évidemment climatiques et de santé.

J'ai aussi, une grosse responsabilité en tant que Présidente déléguée en charge de la planification urbaine et du plan climat. Alors, la question du plan climat, ça nous concerne tous, parce que nos modes de vie sont impactés aujourd'hui par des crises : crises sanitaires, crises climatiques, crises sociales ou encore écologiques. On parle beaucoup de la COVID, mais il y a autre chose qui nous menace, qui est beaucoup plus silencieux et plus sournois, c'est la question de la qualité de l'air.

Or, le transport en automobile et l'activité humaine sont responsables en grande partie de cette question de qualité de l'air. À Schiltigheim, nous avons 4 500 habitants au kilomètre carré, c'est la commune la plus dense. 100 % de notre population est impactée régulièrement par les seuils de dépassement de la pollution. Or, nous avons le devoir de régler ça, de diminuer cette pollution au regard de la santé et de la qualité de vie de nos habitants, mais aussi parce que nous sommes soumis à la loi, la fameuse loi sur l'Organisation des mobilités qui nous met sous le coup d'une pénalité si nous ne rentrons pas dans les clous — et ça, c'est aussi en rapport du coup, avec la question de la zone à faibles émissions.

Un enjeu de mobilité. Le Nord de l'Eurométropole a besoin de s'ouvrir aux mobilités alternatives pour donner un ton différent au « tout voiture », mais également pour Schiltigheim, c'est un enjeu urbain important. Nous sommes une ville très engorgée par les flux convergents, nous sommes une ville un peu entonnoir, surtout à l'approche de la place de Haguenau et tous ces flux convergents nous créent des problèmes de bouchons, de saturation, de manque de places… Le tram, à ce titre, est un morceau du puzzle de notre plan de déplacements qui ouvrira le Nord de l'Eurométropole et le reliera au reste de l'agglomération ; que ce soit Kehl, Illkirch ou les Institutions européennes, mais fera en sorte à ce que Schiltigheim trouve un apaisement du côté de ses mobilités. Un apaisement indispensable. Merci beaucoup.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Madame la Maire. Alors, Alain JUND vous êtes vice-président de l'Eurométropole en charge des mobilités. Et donc ce soir, on parle de tram, mais on parle de mobilité dans un sens plus général, de l'aménagement aussi de l'espace pour ces mobilités, un petit mot d'introduction sur le contexte finalement de ce projet ?

Alain JUND : Oui, je voudrais à mon tour vous saluer toutes et tous et aussi vous saluer au nom de la Présidence de l'Eurométropole, Pia IMBS.

Nous avons engagé depuis le premier juin un certain nombre de débats publics, de rencontres et la réunion publique de ce soir est une des étapes de ce débat. Je voudrais en tant que vice-président de l'Eurométropole juste faire quelques remarques pour resituer un peu les choses.

La première c'est que même si le débat sur le tram au Nord de l'agglomération a aujourd'hui presque un quart de siècle à Bischheim, il est évident que nous n'avons jamais été aussi près d'aboutir dans cette démarche et il est vrai qu'à Strasbourg, à Schiltigheim, à Bischheim ou ailleurs, quand on débat sur le tram, c'est toujours un peu agité. Ce qui est normal, parce qu'on est sur des éléments de transformation de nos villes et de notre agglomération.

Un certain nombre d'entre vous se souviennent peut-être des débats à Strasbourg, début des années 90, où on était aussi sur des débats un peu compliqués. Aujourd'hui, plus personne ne remet en cause les décisions qui ont été prises à ce moment-là. Aussi, on peut souhaiter qu'un débat fructueux se poursuive.

Deuxième chose, Danielle DAMBACH en parlait avant, il me semble nécessaire et indispensable de parler aussi de qualité de l'air et de santé publique. Aujourd'hui à Bischheim — après, je reviendrai sur Schiltigheim, mais je commence par Bischheim - 14 200 habitants sont exposés en termes de mauvaise qualité de l'air au regard des normes de l'Organisation mondiale de la santé. 14 200 sur à peu près 17 000 habitants.
À Schiltigheim, 31 000 habitants sont exposés en termes de mauvaise qualité de l'air quand il s'agit des normes de l'Organisation mondiale de la santé. Donc je ne vais pas revenir sur ce qui s'est passé dans le Gard hier, mais en prenant ces deux chiffres-là pour Strasbourg — je vois le Maire de Vendenheim — sur Vendenheim, la part est un peu moins importante — mais nous avons collectivement une responsabilité en termes de santé publique, de qualité de l'air. Certes, la qualité de l'air, on ne la voit pas ou la mauvaise qualité de l'air on ne la voit pas, mais quand on discute avec des parents d'élèves, quand on discute avec des cardiologues, un certain nombre de professions médicales, ils nous disent, et d'ailleurs l'Europe le dit aussi, que nous sommes en situation de difficulté et notre responsabilité c'est d'avancer sur cela.

Troisième point. Le tram sur le Nord de l'agglomération est un projet métropolitain. On ne peut pas réduire ce débat à « comment allons-nous aller de l'Est à l'ouest de Schiltigheim ? » Ce qui ne veut pas dire que ce n'est pas important. Mais dans ce tram au Nord de l'agglomération, il y a ce qui est avant la place de Haguenau, le quartier de la gare, Illkirch. Et il y a ce qui est après. J'en parle d'autant plus facilement avec la présence du maire de Vendenheim, il ne faut pas obérer l'avenir.

Peut-être que dans 10 ans, 15 ans ou 20 ans, quand le tram aura fait son temps, qu'il aura trouvé son utilité à Schiltigheim, à Bischheim, on pourra peut-être se dire qu'il pourra aller plus loin, vers Vendenheim, etc. — je crois que c'est important de rappeler cela et dans ce débat il y a aussi ce qui tourne autour de l'Espace Européen de l'Entreprise, du BHNS, etc. parce que l'évolution du tram sur le Nord de l'agglomération, c'est à la fois comment les habitants de Schiltigheim vont-ils se relier à la gare de Strasbourg, mais aussi à Vendenheim, vont-ils pouvoir aller plus facilement à Molsheim ou à Sélestat ? Et c'est pour ça qu'il faut avoir cette focale-là dans ce débat.

Et puis la dernière chose dans ce projet de tram pour le Nord de l'agglomération est que nous avons engagé une politique beaucoup plus globale et qui ne peut pas se réduire au tram même si le tram est un élément essentiel. Que ce soit le train avec la gare de Bischheim, Schiltigheim, Hœnheim, que ce soit le bus ou effectivement l'arrivée du tram va aussi retransformer l'évolution et le réseau des bus actuel…. C'est aussi l'évolution de la A35 avec je dirais, la priorité qui sera donnée au transport collectif… C'est aussi la politique ambitieuse sur le vélo, et je ne le dis pas seulement pour dire que Schiltigheim ne sera pas oubliée, mais à Schiltigheim et sur le Nord de l'agglomération, il y aura des investissements importants sur le réseau cyclable.

Enfin, et j'arrêterai sur ça, mais pour changer la donne, il faut effectivement prendre en compte l'ensemble de ces politiques-là. Mais c'est vrai qu'aujourd'hui, pour nous, pour l'Eurométropole, l'évolution et l'arrivée du tram sur le Nord de l'agglomération est un élément structurant qui non seulement va changer la politique de mobilité, mais va aussi changer l'espace urbain, la question de la santé publique, de la qualité de l'air et donc aussi la réappropriation de votre ville par les habitantes et les habitants que vous êtes.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Monsieur le Vice-président. Au-delà de Madame la Maire et de Monsieur le Vice-président, vous voyez qu'il y a un certain nombre d'intervenants qui pourront vous présenter des éléments, répondre à vos questions.

ELIANE SCHMITT
RÉDACTRICE DES DÉBATS

Patrick MACIEJEWSKI, premier adjoint de Schiltigheim, mais qui est aussi président de la CTS, donc il est là avec ses deux casquettes. Sophie MASCARELL Cheffe de projet tram, Gilles BROCHARD, responsable du service Tramway et grand projet, Éric CHENDEROWSKY, Directeur de l'urbanisme et des territoires de l'Eurométropole.
Et donc ça fait bien le lien avec l'introduction, finalement qu'on a eu sur les enjeux de territoires.

Je vous rappelle aussi que vous pourrez poser tout à l'heure à partir de 19 h 15 environ, toutes vos questions. Il y a aussi des personnes à distance. Vous êtes un peu plus d'une centaine sur place. Il y a une quarantaine de personnes à distance et donc pour les personnes à distance, vous pouvez vous exprimer soit par le biais des chats de la plateforme de la Participation soit, si vous voulez poser une question à l'oral, par le biais du canal Zoom. J'ai déjà de premières interventions qui arrivent et donc on les garde pour tout à l'heure.

J'ai envie de me tourner vers Gilles BROCHARD pour peut-être un petit rappel des objectifs et des caractéristiques du projet, avant de parler avec Éric CHENDEROWSKY des enjeux de territoire, abordés notamment par Alain JUND et Mme la Maire.
Gilles BROCHARD une petite mise en perspective des objectifs et des caractéristiques du projet qui nous occupe ce soir ?

Gilles BROCHARD : Quelques mots d'abord sur la participation à cette concertation. À ce jour, on enregistre entre 600 et 700 contributions écrites. Évidemment, cette contribution écrite est possible soit par emails, soit sur le site participer.strasbourg.eu. Elle vient évidemment enrichir toutes les discussions, toutes les contributions ou réflexions, questions que vous avez, aussi n'hésitez pas évidemment à venir les alimenter.
C'est l'occasion aussi de dire que, à l'occasion des réunions publiques qui se sont tenues en juin, bien sûr, il y a eu des personnes qui étaient présentes comme ici ce soir, à peu près 200 personnes, mais ensuite, puisque cette réunion publique et retransmise en visionnage, et bien ce n'est pas moins de 5 000 visionnages qui ont été enregistrés. Ce qui montre l'intérêt évidemment de chacun d'entre vous pour ce projet.
Peut-être que nous pouvons dans un premier temps rappeler quels sont les objectifs qui conduisent à proposer aujourd'hui ce projet d'extension tramway.

Vous le voyez apparaître à l'écran, il s'agit ici de cinq objectifs. Trois sont décrits au travers de ses flèches. Tout d'abord, c'est la desserte en tramway des communes du Nord et en particulier de Schiltigheim. Mais cet objectif s'accompagne d'une réflexion sur une restructuration du réseau, notamment dans sa partie centrale puisque la structure du réseau à partir du moment où elle se développe dans sa partie centrale, doit être renforcée, restructurée pour permettre de desservir l'ensemble des destinations de ce réseau. Ce sera notamment le cas pour renforcer deux liaisons majeures vers des pôles d'activité qui sont importants pour l'agglomération : une liaison entre la gare et les Institutions européennes, le secteur du Wacken, qui est un secteur en plein développement et puis, un lien direct aussi entre la gare et les universités avec de très nombreux étudiants qui aujourd'hui prennent les transports en commun, en particulier le train pour se rendre à l'université et qui passent par la gare. Voilà donc trois objectifs qui sont décrits au travers de ces trois lignes directrices. Donc c'est sur ces objectifs que le projet va venir se construire et s'appuyer à la fois pour la desserte de Schiltigheim et Bischheim, mais aussi sur la structure centrale au centre-ville de Strasbourg. D'où, un projet qui concerne non seulement les communes Nord, mais aussi bien sûr Strasbourg.
Et puis deux autres objectifs, évoqués tout à l'heure en introduction, le développement des mobilités et en particulier des infrastructures qui l'accompagnent. C'est aussi le développement de l'offre

ELIANESCHMITT
RÉDACTRICE DES DÉBATS

ferroviaire. Cette offre ferroviaire qui va sensiblement augmenter dans les années qui viennent, va faire en sorte que la gare de Strasbourg devra avoir une capacité d'accueil beaucoup plus importante et donc, une capacité en écho à cela sur le réseau tramway qui devra pouvoir y répondre. Donc c'est aussi dans cet objectif que ce projet tramway vient se construire.
Et puis un dernier objectif très important également, c'est celui d'accompagner les transformations urbaines. Le tramway, c'est aussi un vecteur d'aménagement, de transformation urbaine. Il y a des objectifs sur lesquels nous voulons répondre aussi dans ce cadre-là et je crois qu'Éric CHENDEROWSKY a prévu d'en parler davantage.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Monsieur BROCHARD et donc effectivement on va rebondir sur ce dernier point qui a bien été rappelé aussi par les élus, le tram, c'est un projet de mobilité, mais c'est aussi l'occasion de transformer le territoire. Monsieur CHENDEROWSKY est ce que vous pouvez nous dire quelques mots de la philosophie de ce territoire et du projet comme occasion de faire des transformations du territoire.

Éric CHENDEROWSKY : Bonsoir. D'abord peut-être en introduction, rappeler que depuis maintenant 40 ans, on est passé de la notion d'un cœur d'agglomération de 400 000 habitants au cœur d'une aire urbaine de plus d'un million d'habitants. Il ne faut pas perdre de vue qu'aujourd'hui, l'aire de vie qui s'organise autour du cœur métropolitain de Strasbourg a complètement changé d'échelle et d'une certaine manière, en même temps que l'aire urbaine s'étend, ce cœur métropolitain va accueillir de nouvelles fonctions et doit se renforcer pour pouvoir les accueillir.

Donc ce qui se joue aujourd'hui pour l'ensemble du cœur métropolitain, qu'on appelle finalement Strasbourg et puis les communes qui la ceinturent, constituent la première couronne. Le tout est comment le renforcer et lui permettre de fonctionner ?

Pour d'écrire d'abord la partie Nord du cœur métropolitain, je dirais qu'il est caractérisé par cette notion de porte d'entrée dans l'agglomération. Cette fonction, elle est historique. C'est à partir de là que tous les grands axes de qui traversaient les faubourgs et les communes convergeaient vers la ville centre par ce qui était un temps la porte de Pierre, puis la place de Haguenau. Avec le chemin de fer à la fin du XIXe siècle, puis l'autoroute dans les années 70, cette fonction a changé de forme, s'est à la fois confortée et en même temps est devenue aussi un véritable problème pour la vie quotidienne des riverains. Donc un vrai sujet de porte d'entrée et la gare dans le dispositif joue un rôle fondamental dans le fonctionnement de cette métropole.

Deuxième élément fondamental, c'est que ce cœur métropolitain Nord rassemble des fonctions, des activités majeures de la métropole. D'abord, des fonctions tertiaires supérieures qu'on va retrouver du côté de la Place des Halles. Historiquement au Wacken, qui a débordé dans les années 60 sur le Sud de Schiltigheim et qui se renforce aujourd'hui avec le quartier Archipel.
C'est également un secteur qui accueille des fonctions administratives et culturelles de niveau régional, autour de la place de la République avec la préfecture, le TNS, la BNU ou le Wacken, avec encore récemment, la consolidation et l'ouverture du théâtre du Maillon et puis la région Grand Est.
On rappellera également la présence du quartier européen et de grands équipements d'agglomération, comme le lycée Kléber, le CMCO, le lycée Matisse, lycée Marc Bloch qui se situent plutôt sur le flanc Est des communes de Bischheim, Schiltigheim. Sans oublier, à l'entrée d'agglomération, des fonctions de logistique urbaine et de négoce, comme le marché d'intérêt national qui joue un rôle important dans le fonctionnement de l'agglomération également et qui impacte le fonctionnement du Nord de ce territoire.

ELIANESCHMITT
RÉDACTRICE DES DÉBATS

Élément également caractéristique fort de ce territoire, c'est un héritage patrimonial exceptionnel. D'abord pour Strasbourg, la Neustadt, mais depuis également de nombreuses années, la mise en valeur de ces centres anciens villageois historiques à Schiltigheim et à Bischheim. On connaît l'histoire des luttes urbaines pour préserver le « Vieux Schilick » dans les années 70. Et aujourd'hui, cette question patrimoniale est au cœur également des questions de mise en valeur de ce territoire et constitue des éléments d'identité forte de chacune des communes.
Et puis pour finir sur le diagnostic, je dirais que là — Pardon ? Et bien évidemment, toujours bon, c'est mon travers d'architecte urbaniste — j'oubliais en termes de patrimoine, ce que nous a légué l'enceinte militaire, c'est-à-dire la ceinture verte qui sépare aujourd'hui Strasbourg et Schiltigheim en passant du Wacken jusque derrière la gare et qui aujourd'hui est un potentiel végétal extraordinaire un peu entamé par les infrastructures, mais qui doit également être considéré comme un élément de patrimoine.

Les transformations aujourd'hui en cours sont aussi le résultat d'une mutation de tout le tissu urbain où on connaît des mutations industrielles ; les friches laissent place aujourd'hui à de nouveaux quartiers. Depuis maintenant une dizaine d'années, on voit à Schiltigheim, des vraies transformations autour des friches Schutzenberger — non pardon, Hadelshoffen ! Fisher, Caddie, Istra. Également le renouvellement urbain du quartier des Écrivains et du quartier des Généraux, avec ces réaménagements. Et peut-être, probablement un jour Schutzenberger !

Alors, à partir de ce constat-là, que sont les axes d'un projet de territoire ? D'abord pour faire pôle, il faut que les ruptures entre les différents éléments qui le constituent, et on a de beaux morceaux entre Strasbourg et Schiltigheim, soient un peu moins coupés les uns des autres. Donc en fait le travail de à la fois d'élargissement propre de chacun des centres, celui de Strasbourg vers la place de Haguenau, celui de Schiltigheim qui a besoin de fédérer un ensemble de polarités qui sont aujourd'hui un peu éparpillées et donc tout ça doit aussi se réunir peut-être à travers des espaces publics un peu mieux structurants et derrière ça, je pense en particulier à ce qui pourrait se passer autour de la ceinture verte qui constitue un potentiel de liens forts, paysagés entre Strasbourg et Schiltigheim. Il y a également autour de ces vraies démarches qui s'engagent maintenant à Strasbourg, depuis un petit peu un petit peu plus longtemps qu'à Schiltigheim, mais le PSMV, donc le secteur sauvegardé qui reconnaît la qualité patrimoniale de la Neustadt qui va, à partir de 2023, établir des règles de préservation. Et puis une étude qui se lance sur Schiltigheim pour également mettre en place des préservations de ce patrimoine exceptionnel souvent pas assez reconnu, mais qui en tout cas, qui balaye depuis l'histoire du noyau villageois et jusqu'à la ville industrielle, une part importante de l'histoire urbaine.

Donc j'ai évoqué ce lien paysager entre Strasbourg et Schiltigheim, entre la place de Haguenau et le cimetière Sainte-Hélène, et qu'il faudra probablement pousser jusqu'à l'entrée du Wacken, du côté du quartier Archipel, puisque là on a un magnifique triangle d'espace vert qui peut faire l'objet d'un véritable travail de de recomposition sur les franges à travers pour en faire un véritable parc urbain d'échelle métropolitaine, ou les infrastructures seraient gommées par le réaménagement.
Je pense également à tout ce qui peut se passer autour les renforcements des centralités autour des axes de déplacement. Les axes historiques que sont la rue du général de Gaulle et la route de Bischwiller, mais également autour des sites historiques. Donc en fait, on voit bien ce qui se passe aujourd'hui en termes de centralité autour de la Brasserie Ficher. La route de Brumath également qui constitue un axe fort de transformation urbaine et de centralité avec le quartier des Écrivains, ce qui va se passer autour du Leclerc, c'est important. Et puis la gare de Bischheim aussi, qui constitue un pôle d'attractivité important aujourd'hui, peut-être pas assez mis en valeur et constituant plus une rupture entre l'Est à l'Ouest, qu'un véritable lien.

On pense également à la mise en valeur du patrimoine urbain du centre de Schiltigheim avec l'instauration de ce périmètre du secteur de patrimoine remarquable. Et puis le long, pour Bischheim, c'était tout ce qui se joue aujourd'hui autour de la rue du Maréchal, la rue du Général Leclerc, autour de la mairie. Voilà donc en fait ici, on a à la fois une vision générale d'échelle métropolitaine qui rencontre et qui vient s'appuyer sur les dynamiques locales engagées par les communes et qui vise finalement à fabriquer ce morceau de territoire qui finalement, jouera son plein rôle dans le projet métropolitain.
J'espère que je n'ai pas été trop confus

Ludovic SCHNEIDER : C'est parfait. Merci beaucoup Monsieur **CHENDEROWSKY** pour cette prise de hauteur sur les enjeux urbains et d'aménagement sur lesquels on va justement pouvoir revenir à la fois sur ce secteur Nord Schiltigheim Bischheim un petit peu sur le secteur strasbourgeois sur lequel on aura l'occasion de revenir lors de la réunion publique de la semaine prochaine, qui concernera plus spécifiquement les enjeux strasbourgeois et les aménagements associés. Mais là, ce soir, du coup, on va parler justement des aménagements qui peuvent être associés à cette nouvelle ligne de tram qui, qui va arriver à Schiltigheim, Bischheim. Avec Sophie MASCARELL, cheffe de projet tram, si vous pouvez nous présenter les possibilités d'aménagement qui sont associés à ces différentes variantes du Nord, sachant qu'on reviendra la semaine prochaine sur les variantes strasbourgeoises

Je vous laisse la parole Sophie MASCARELL, une présentation un petit peu dense, mais pour poser finalement tous les enjeux et après, on prendra toutes les questions que vous vous posez. Donc voilà, vous avez, vous avez une vingtaine de minutes pour nous présenter un petit peu tout ça.

Sophie MASCARELL : Bonjour. Donc on voulait d'abord aussi faire un petit rappel sur ce qui est vraiment soumis à la concertation ; donc trois variantes au Nord, trois variantes au centre comme l'a dit Gilles BROCHARD tout à l'heure, il y a également un parking de proximité du côté de Strasbourg et deux réaménagements vraiment emblématiques, donc notamment la recomposition de la place de Haguenau liée à l'arrivée du tramway et puis aussi, l'adaptation de la place de la gare qui sera plutôt vue la semaine prochaine, sur la partie strasbourgeoise.

Le projet quant à lui, est aujourd'hui en étape de concertation jusqu'au 30 septembre. Vous pouvez donner votre avis. Le bilan de cette concertation sera tiré à la fin de l'année 2021 donc, c'est là que sera opéré le choix définitif des tracés qui seront ensuite approfondis durant les études. Études qui vont durer toute l'année 2022. En début 2022, donc là concertation en fait, elle ne va pas s'arrêter à la partie réglementaire, elle va ensuite se poursuivre avec vous sur les points singuliers qui seront identifiés par vos contributions, par exemple des réaménagements locaux de places ou des questions vraiment de fonctionnement liées à la vie de quartier. Enfin, en 2023, nous allons procéder à l'enquête publique, donc là c'est une nouvelle étape de concertation réglementaire où on vous invitera à participer donc avec le même type de communication que ce que vous avez ici. Les travaux démarreront à partir de la mi 2023 pour s'achever fin 2025 début 2026.

Voilà donc je vais maintenant rentrer dans le détail des aménagements, en commençant par la place de Haguenau. La place de Haguenau comme l'a dit Éric CHENDEROWSKY, est un important donc d'accès à Strasbourg, mais aussi de lieu de transition entre Schiltigheim et Strasbourg. Aujourd'hui, c'est un espace qui fonctionne sur un mode, on va dire giratoire au niveau de la circulation automobile. En fait, les voitures passent tout autour des façades, provoquant des nuisances qui font que le parc n'est pas mis en valeur par ce fonctionnement.

L'arrivée du tramway, c'est l'occasion de repenser ce fonctionnement ; les espaces, la circulation automobile seraient re positionner en amont de la place, donc vous voyez, en lien avec les bretelles d'accès d'autoroute. Le choix des destinations pour se rendre vers l'une ou l'autre avenue s'opérera

ELIANESCHMITT
RÉDACTRICE DES DÉBATS

en amont, par cette nouvelle liaison. Comme les voitures ne font plus le tour de la place, la partie Sud de la place est ainsi libérée pour une recomposition au profit des piétons, des cyclistes, d'une revégétalisation et nous permettra d'intégrer la station de tramway. Voilà donc évidemment, il y aura aussi un travail qui sera fait sur les liaisons vélos importantes dans ce secteur.

Allons un peu dans le détail des variantes de tracé. Vous les connaissez déjà, il y a donc cette variante 1 qui passe d'abord par la route de Bischwiller pour ensuite tourner au niveau du nouveau quartier Fischer et ensuite remonter par la rue du général de Gaulle jusqu'au secteur des échangeurs de Bischheim. Donc une première station Fischer avant le virage au niveau du garage Citroën, une 2de au niveau du parking Prévert, une 3e qui sera positionnée juste après le franchissement du pont Saint-Charles. Une 4e qui sera positionnée vraisemblablement devant le centre commercial Leclerc et enfin une dernière station qui doit encore être étudiée et qu'on va présenter plus distinctement tout à l'heure.

Dans le cas de cette première variante, un point d'aménagement qui est commun en fait à l'ensemble des trois variantes : c'est la première station Fisher. Dans cette dans partie là d'aménagement, la station de tram et le tram circulera sur la partie Est de la route de Bischwiller. La circulation pourra être à double sens avec des aménagements piétons-vélos aussi, comme aujourd'hui. Des arbres pourraient être plantés dans la station. Voilà, un petit croquis de ce que ça pourrait représenter qui était déjà présent dans les documents que vous connaissez.

On traverse ensuite la liaison Fischer et on arrive dans la partie sud de la route du général de Gaulle, donc à cet endroit-là en fait, comme le disait Danièle DAMBACH, l'objectif c'est d'être en cohérence avec le projet de la ville, donc qui est vraiment d'apaiser les circulations automobiles en traversée de Schiltigheim. Donc en fait on a des solutions qui sont contrastées.
Une première solution que vous avez sur la gauche, qui est en fait la zone 30. Alors dans tous les cas, le tramway dans les emprises contraintes de cet espace, on est à 14 M environ, le tramway circulerait sur une voie unique, c'est-à-dire que le même rail ferait passer les deux sens de circulation pour le tramway et ensuite, au niveau de la station Prévert, là, on pourra réguler pour du coup l'attente possible sur cette plateforme unique.
Donc, du coup, partant de ce principe, on a une première solution en zone 30, où dans le sens de la circulation automobile, le cycliste est en mixité avec les voitures, du stationnement qui peut être repositionné, ainsi que des plantations d'arbres, les trottoirs et donc c'est un choix qui serait fort, puisqu'on aurait qu'une seule voie. Il faudra alors mettre en place un sens unique. C'est important parce qu'en fait ce plan de circulation là, fera l'objet d'études approfondies à l'issue du choix du tracé.

Donc dans la 2e solution, on est plus ambitieux encore. C'est une zone de rencontre donc c'est vraiment l'ensemble des modes qui sont mis ensemble sur un même espace, avec différentes options, soit à sens unique soit à double sens pour les voitures et ce qui dégagerait plus ou moins d'espace pour justement requalifier les rives. Par exemple, laisser de la place pour les terrasses et pour les commerces. En poursuivant, on arrive sur le pont Saint-Charles, donc aujourd'hui, il est proposé de faire circuler le tram dans un sens, sur sa plateforme, dans l'autre sens, en mixité avec les voitures. On arrive à réguler en fait la bonne vitesse commerciale du tramway puisqu'on arrive en amont à avoir une voie de circulation dédiée aux voitures, avec les feux, c'est possible d'avoir un bon niveau de service pour le transport. Aujourd'hui, les études sont en cours pour bien s'assurer de la structure du pont, il serait possible qu'il y ait des travaux sur ce pont et donc dans le cadre des études, on ne s'interdit pas non plus, la reprise éventuelle du tablier qui permettrait aussi d'élargir les emprises pour les modes actifs.

ELIANESCHMITT
RÉDACTRICE DES DÉBATS

Plus au Nord, après avoir franchi le pont, on arrive sur une partie qui est assez sensible à Schiltigheim où on a un bel alignement d'arbres, c'est au niveau du cimetière. Ça a posé des questions quand les profils ont été établis. Là on a une possibilité de préserver cet alignement encore une fois, avec un sens du tramway qui serait en mixité, donc avec la circulation automobile. À chaque fois des aménagements piétons et cyclables sont prévus.
Encore plus au Nord, donc on passe la station au niveau du centre commercial Leclerc. Donc évidemment il y aura une reprise du parvis et une cohérence de l'aménagement avec le projet aussi du centre commercial qui doit être étudié. Là, nous arrivons au niveau du quartier des Écrivains. Un quartier qui, aujourd'hui, subit de fortes mutations. On intègre donc dans cet endroit-là, le tramway en site central et vraisemblablement en mixité avec les bus qui circuleront encore sur cet espace. Voilà, ça ne pose pas de problème de fonctionnement particulier. Il y aura également des pistes cyclables et puis possibilité de stationnement, de plantation d'arbres entre les cases de stationnement.

On passe à la variante 2. La variante 2, quant à elle emprunte un itinéraire plus long sur la route de Bischwiller. Elle a la particularité d'aller chercher vraiment la centralité historique de Schiltigheim pour ensuite bifurquer sur la gauche, faire un point de contact avec la gare de Bischheim, puis ensuite remonter sur le même secteur de terminus que la variante 1. Les zooms présentés sont notamment la partie Sud de la route de Bischwiller. C'est la partie la plus commerçante, avec le plus de piétons qui circulent. Nous avons aujourd'hui un point important, qui limite tout de même les possibilités d'aménagement, c'est en fait la préservation du bus L3. Ce bus est nécessaire en fait, aux gens qui habitent plus au Nord de l'agglomération, donc notamment les communes de Hœnheim, Reichstett qui empruntent cette ligne directe vers le centre-ville. Il sera peut-être possible de regarder sa déviation, mais dans l'immédiat, on ne se voit pas de la supprimer de la route de Bischwiller.
Donc, l'aménagement serait une mixité avec le tram, les bus et les automobiles, mais dans un contexte vraiment de circulation très réduite, c'est-à-dire que le plan de circulation devra faire en sorte que seule vraiment la desserte de ce secteur serait possible.
Les aménagements cyclables, et ça, on l'a vu au moment de l'enquête Mobilité, sont vraiment nécessaires sur cet axe qui est dangereux. Donc on privilégie sur la coupe les aménagements vélos. Les stationnements de livraison, quant à eux, devront s'établir sur les rues transversales.
On poursuit le tracé, on emprunte ensuite devant la médiathèque, on traverse le passage du cimetière, on remonte la rue de Vendenheim et ensuite la rue de Lauterbourg, sur la section qui est en fait à double sens aujourd'hui. Dans cette section, c'est un aménagement en mixité qui est aussi proposé. En mixité avec les voitures, tout simplement parce que la rue de Lauterbourg est aujourd'hui un axe important de traversée est-ouest de la commune de Schiltigheim. Et il n'est pas prévu de de supprimer cette circulation automobile, les aménagements vélo ne pouvant pas être sur la plateforme sont positionnés sur une piste cyclable. Cet aménagement implique l'acquisition des petits jardins du côté Sud, des jardins de devant des bâtiments.
Sorti de la rue de Lauterbourg le projet, le tramway va franchir les voies ferrées. Le pont existant n'étant pas suffisamment dimensionné pour permettre le tramway, la station, les modes actifs… il est prévu la construction d'un nouveau pont d'une centaine de mètres qui accueillera ces nouveaux modes. La, donc la station permettra notamment l'intermodalité avec la gare de Bischheim.

On passe maintenant à la variante 3, donc là variante 3, elle emprunte sur tout son parcours la route de Bischwiller. On a une première station donc je l'ai dit, Fischer, ensuite une station au niveau de la rie Perle, comme la variante 2, une 3e station à la mairie exactement aussi comme la variante 2. Puis, on poursuit avec une station Hadelshoffen et enfin une station au niveau de l'église Saint-Laurent et le terminus parc Wodli.

ELIANESCHMITT
RÉDACTRICE DES DÉBATS

Sur la route de Bischwiller, la possibilité est donnée cette fois d'enlever le bus puisqu'on est quasiment sur l'ensemble de la ligne L3. Il faudra évidemment réfléchir à la recomposition pour que les usagers de la ligne, notamment ceux qui habitent tout au bout de la ligne, ne soient pas impactés en termes de services. Néanmoins, c'est possible de travailler plutôt sur une zone de rencontre, sur la partie Sud de la route de Bischwiller. C'est un profil qui a été réfléchi aussi vis-à-vis du nombre de flux qu'on a piétons et de vie de quartier et tout ça fonctionnera évidemment, avec encore une fois des études circulatoires approfondies et je tiens à le dire, menées sur les deux axes en même temps, Route du général de Gaulle et Route de Bischwiller. L'idée n'étant pas d'avoir les reports sur l'autre axe. Lorsqu'on va plus au Nord de la rue Saint-Charles, donc vous connaissez la route de Bischwiller, c'est un axe qui est quand même plus contraint en termes d'emprise que la route du général de Gaulle.
On est sur un aménagement qui serait assez similaire à l'une des deux options présentées tout à l'heure sur la route du général de Gaulle, avec une voie de circulation automobile, en zone 30. Un travail de boucle de circulation pour éviter trop de véhicules. Le tramway serait en voie unique dans les deux sens. Un aménagement cyclable dans le sens opposé à la circulation automobile. Du stationnement et des parkings sur un des côtés.
La zone de terminus sur la N3 s'implanterait le long de la rue du Souvenir. Vous voyez sur le petit schéma, le tram tournerait en fait le long de la rue du Souvenir et s'implanterait sur une profondeur d'environ 100 mètres et d'une largeur d'environ 15 mètres sur le parc. C'est là qu'on a les impacts paysagers évidemment les plus importants des 3 variantes.

Un petit zoom sur le secteur de terminus sur les variantes N1 et N2, qui ont le même secteur de terminus. Il est prévu de gérer correctement l'intermodalité entre le bus qui viendra de plus haut, donc notamment la ligne L6, mais également des lignes qui pourraient être express, pour ensuite monter sur l'autoroute. Le secteur Burger a été identifié comme étant le point ou l'intermodalité bus tram était vraiment la plus intéressante. Dans tous les cas afin justement de donner un peu d'air à cette zone de terminus et d'intermodalité, il est prévu de retravailler les accès autoroutes. Il est prévu notamment de créer une nouvelle bretelle d'accès à M35, plus au Nord, au niveau de la rue de la Fontaine, qui permettrait de délester une partie du trafic qui se situe sur la route de Brumath, également la rue du Triage, pour monter un peu plus tôt sur l'autoroute et donc libérer les conditions nécessaires à l'implantation de l'intermodalité des terminus.
Cette solution et ce positionnement ont soulevé de nombreux débats, notamment lors de la réunion de la semaine dernière et on souhaite vous présenter les alternatives, notamment à la destruction des maisons qui sont sur ce site. Vous dire aussi que ces alternatives doivent continuer à être étudiées — ce ne sont pas des solutions encore figées, mais néanmoins on souhaite vous les présenter.
Il faut savoir qu'elles sont toutes moins bonnes au niveau du service tram-bus, puisqu'on travaillerait sur des emprises plus contraintes évidemment.

Une station qui serait toujours positionnée sur la route de Brumath, c'est une première solution avec un retournement qui pourrait soit être sur la rue Burger soit sur la route de Brumath, soit sur la rue de Mundolsheim. Une 2e solution qui serait de poursuivre en fait d'une station, le projet tramway pour ensuite rentrer dans une surface qui est aménagée donc récemment par la commune de Bischheim avec des jardins familiaux, mais qui serait quand même moins impactant en termes d'effet que les maisons et donc dans ce cadre-là, il serait possible d'avoir un P+R.
Les accès à ce P+R seraient proposés soit par un percement de la rue Émile Mathis, soit par une reprise de l'échangeur de Bischheim, au niveau de l'affectation des files.
Une 3e option est possible avec une station dans la rue de Mundolsheim, avec un retournement qui se prolongerait un peu plus loin. Cette solution-là doit être encore étudiée en profondeur vis-à-vis de

ELIANESCHMITT
RÉDACTRICE DES DÉBATS

sa compatibilité, la ville de Bischheim a un projet d'extension de groupes scolaires et donc toutes les études doivent encore être menées.
On a intégré aussi les contributions que vous avez apportées pour ces problèmes.

Très rapidement ensuite, mais ça, vous l'avez également dans la plaquette, la synthèse des trois variantes.
En termes de temps de parcours, en termes de nombre de stations potentielles de desserte, donc là variante 2 et celle qui dessert le plus de personnes, mais c'est aussi, peut-être, celle qui ramène le moins vite en centre-ville à Strasbourg, donc voilà, c'est après, ce sont vraiment des caractéristiques très variées et donc un choix.
Sur l'impact de la végétalisation, c'est plutôt la N3, on l'a vu, qui a le plus d'impact avec le parc Wodli.
Une intermodalité qui est intéressante du point de vue métropolitain pour la N1, avec notamment un prolongement à terme vers le Nord qui serait vraiment compétitif et attractif.
Sur la N2, on a aussi une possibilité de prolongement et une intermodalité possible aussi avec la gare SNCF de Bischheim tandis que sur la N3, on n'a pas de possibilité intéressante de prolongement à terme du tramway et on ne voit pas aujourd'hui de liens vraiment possibles pour les bus, de bonne recomposition.
Au niveau des impacts stationnement : ils sont vraiment liés à l'aménagement qui sera décidé, comme vous voyez les solutions ont été très contrastées et on pense qu'il y aura quand même un impact plus fort sur la N3 que sur les deux autres solutions.
En termes de coûts, donc, on est à 70 000 000 pour le N1, 90 000 000 pour la N2 et 50 000 000 pour la N3. Voilà donc je vais laisser la parole à vous…

Ouverture des questions-Réponses

Ludovic SCHNEIDER : Merci Sophie MASCARELL pour cette présentation rapide, on a dit une vingtaine de minutes, vous avez réussi à vous y tenir, qui montre le champ des possibles et donc évidemment qui ne rentre pas dans tous les détails, mais c'est l'objet justement des débats qu'on va avoir tous ensemble. C'est que vous puissiez justement vous poser des questions, etc.

Alors, il y a près d'une cinquantaine de personnes qui sont en ligne, à distance, vous êtes 120 sur place. Aussi, on va prendre le temps de prendre les questions, de répondre à ces différentes questions et ce que je vous propose du coup pour permettre l'expression d'un maximum de personnes, pour essayer de répondre à toutes les questions, c'est de regrouper les questions par 3 ou 4. Du coup, vous avez Élise et Pascal qui sont dans la salle avec des micros, les personnes qui sont à distance, qui veulent intervenir, vous avez le Chat, vous avez la possibilité d'intervenir en audio ou Visio par Zoom.
Mais donc voilà, on va essayer de regrouper les questions par trois, ou quatre, pour avoir une perspective un peu globale et essayer de répondre à un maximum de questions.
Est ce qu'il y a dans la salle des premières questions ? Devant Élise ? Madame ? Et si vous voulez bien dire du coup votre prénom et si vous êtes de Schiltigheim ou de Bischheim ou de Strasbourg.

Yolande, je suis de **Bischheim**. J'étais déjà là, à plusieurs reprises, et j'ai plusieurs choses à dire. Déjà, je vous remercie de m'avoir donné la parole parce qu'elle m'a été refusée la semaine dernière.
Pourquoi avoir choisi Bischheim pour le terminus alors que nous n'avons qu'une centaine de mètres de tram et quand le trajet se poursuivra jusqu'à Vendenheim, ce terminus deviendra caduc, mais les maisons arrachées ne ressusciteront plus ? Ma proposition serait le carrefour Leclerc, sur la friche Istra ou aux Écrivains-gendarmerie. Les avantages ? Il y a une grande concentration de population, vous

avez le supermarché, vous avez la gare à 5 min. De l'autre côté, vous avez la salle des Fêtes, la piscine, le terrain de foot et le terrain de tennis. Voilà, je pense que c'est l'idéal.
*(*Ludovic SCHNEIDER *: OK merci Madame)* Je suis désolée, je n'ai pas fini.
Mme la Maire, je m'adresse à vous. Vous m'avez rétorqué la dernière fois, avoir signé pour des logements. Je me permets quand même de vous dire que si vous avez le pouvoir de détruire des maisons dans une commune voisine, vous avez certainement aussi la possibilité de faire marche arrière en ce qui concerne les signatures des logements. Je vous signale quand même que même le gouvernement a fait marche arrière pour certains projets. D'un autre côté, vous vous êtes plainte juste avant que vous ayez 4 000 logements, que vous avez énormément de personnes qui vont venir… mais arrêtez de bétonner à tout va ! Je suis arrivée ici pour assister à cette réunion, j'ai été choqué en voyant sur la friche Caddie, ces immeubles, je suis choquée.
Nous avons également un cadre de vie, donc chez nous, dans la rue, je précise bien, qui a été nettement amélioré vu les travaux qui ont été faits et maintenant vous voulez venir, excusez l'expression avec vos « gros sabots » et vous voulez tout nous détruire. Nous avons de jolies maisons, nous avons, nous avons un quartier qui est nettement plus calme. Ce n'est qu'une bonne chose.

Ensuite M. JUND je m'adresse à vous, parce que la semaine dernière, vous nous avez traités pratiquement de « réacs » et d'arriérés, parce que nous refusons le modernisme.
Nous ne refusons pas le modernisme, nous ne sommes pas contre le tram, nous sommes contre la destruction et l'invasion de ce parking, de ce silo qui va nous pourrir la vie et qui, à mon avis, engendrera tellement de nuisances, aussi bien sonores qu'olfactives. Notre cadre de vie en sera bien impacté. Voilà, ça c'est mon point de vue.
Ensuite, je voulais quand même vous dire que ça fait quelques années que je suis à la retraite, mais pendant toute ma carrière professionnelle, soit 42 ans, j'ai fait du vélo tous les jours. Donc je pense être quand même assez écolo, mais vraiment écolo, ce qu'on appelle « écolo » et pas ce que vous voulez nous faire entendre, voulez nous faire comprendre en détruisant tout, à tort et à travers.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Madame. Il y a déjà pas mal de questions, mais on va prendre encore deux autres questions, et après on va essayer de répondre à toutes ces interpellations. Oui Monsieur ?

Laurent, j'habite à **Schiltigheim** et je voudrais réagir par rapport à la présentation plutôt technique concernant les trois tracés et notamment le tracé N2. Le tracé N2 que vous proposez n'a quasiment aucune voie unique alors que sur le tracé N3 nous avons presque 2 km de voie unique et sur le tracé N1, nous en avons 600 - 700 mètres.
Donc du coup cette solution N2 est fortement défavorisée puisqu'évidemment on a une emprise beaucoup plus large, donc ce qui entraîne de démolitions, des acquisitions de terrains… J'ai encore eu un petit tract en arrivant, où on parle de démolition route de Lauterbourg, etc., etc.
Il y a d'autres solutions N2 et justement, ça m'amènera une autre question — qui comportent 1500 mètres de voie unique, donc où nous n'avons pas du tout toutes ces démolitions. Il n'y a aucune démolition et aucune préemption de jardins, etc. C'est quand même un point très important.
Là, je rebondis sur autre chose, qui est le fait que nous entendons parler depuis le début de vos trois solutions. Je pensais qu'à l'occasion de la remise à jour de votre document, on aurait pu ouvrir un peu le débat et parler d'un peu autres choses, puisqu'il y a d'autres choses qui existent aussi, où les personnes auraient pu réagir. Mais on ne réagit que sur vos trois solutions.
Le troisième point concerne la fameuse vitesse commerciale. Quand je vois les propositions faites, notamment les nombreuses propositions de mixité où le tram partage l'espace de mobilité avec des voitures, avec des bus voire des camions… je m'interroge quand même beaucoup sur la vitesse commerciale qu'on nous annonce et notamment sur la version V1. Je ne comprends pas très bien

comment un tram circulera à 50 km à l'heure alors qu'il est au milieu d'un environnement qui lui circule à 30 km à l'heure — c'est un point que j'aimerais bien qu'on m'explique, puisque cette vitesse commerciale est mise en avant, notamment par les gens qui favorisent la version N1. Je m'arrêterai là.
Ludovic SCHNEIDER : Merci beaucoup. On va terminer cette première salve de questions par l'intervention de Monsieur aux premiers rangs. Ensuite, on va essayer d'aborder toutes les réponses avant de faire une nouvelle salve de questions.

Monsieur habitant **route du Général de Gaulle** : Actuellement, circule sur la Ligne Général de Gaulle, dans la zone prévue pour le tram, le bus N° 6. Alors, il existe des bus électriques, il existe des bus à l'hydrogène, donc on pourrait très bien avoir une circulation sans pollution des bus. Ce bus actuellement, il permet sans descendre du bus, d'aller à l'embranchement du quartier Fischer, on peut aller au centre-ville, on peut aller à l'université, on peut aller jusqu'à l'Orangerie. Et ça, il le fait assez rapidement parce qu'il a des priorités quand on arrive aux feux tricolores et des espaces dédiés pour circuler. Il va assez vite et permet en plus, la circulation à double sens de tous les autres véhicules. En particulier, peut continuer la circulation des livreurs, des artisans de. Toutes les personnes qui sont obligées de prendre leur automobile pour aller au travail parce qu'il y a des endroits où on ne peut pas accéder sans avoir d'automobile.
Et donc je me posais la question, en quoi ce tram qui finalement s'arrête place de Haguenau est plus efficace que cette ligne de bus ? Voilà surtout qu'il va coûter cher, en plus.
Donc dans cette zone-là, franchement, ça ne sera pas un avantage, ce sera un inconvénient pour les gens qui habitent là, en particulier dans toutes les petites rues transversales. Les gens qui habitent là, faut bien qu'ils puissent s'échapper de leur petite rue pour aller circuler vers la ville ou vers le Nord.

Ludovic SCHNEIDER : Merci beaucoup Monsieur. Je rebondis sur des éléments qui ont été dits par Laurent notamment, ou Corinne, donc deux personnes à distance, qui font remarquer que beaucoup d'espaces à Strasbourg, les piétons ont de moins en moins d'espace, donc c'est l'enjeu de cette mixité, etc. Xavier aussi s'interroge sur cette mixité, en disant qu'il y a eu un article dans les DNA qui signale que les zones mixtes de Strasbourg ne sont pas respectées par les voitures. Donc voilà, ça prolonge un petit peu l'intervention de Laurent par rapport à cette question de la mixité, trop de mixité peut-être, etc.
Mais j'ai envie de me tourner vers vous, Madame DAMBACH, d'abord peut-être pour l'interpellation de Yolande, à la fois sur cette question des logements, de cadre de vie, etc.

Danielle DAMBACH : Oui alors, j'entends Madame, ça fait trois fois que je vous vois et c'est très bien que vous puissiez vous exprimer. Encore une fois, la constructibilité, je crois que je l'avais dit au mois de juin lors de la première réunion publique, elle a été donnée par mon prédécesseur. C'est-à-dire que lorsque vous planifiez un terrain à construire, ça se décide en général, trois ou cinq ans avant même que les immeubles ne sortent de terre. Donc c'est quelque chose qui a été donné. C'est l'Eurométropole qui s'occupe de ce fameux plan local d'urbanisme et qui dit dans quel secteur on peut construire et dans quel secteur on ne peut pas construire. Donc la constructibilité avait été ouverte et sur Caddie et sur Istra et à partir du moment où elle est ouverte, vous ne pouvez pas, au risque d'avoir des contentieux pendant des années qui coûtent très cher, vous ne pouvez pas la refermer. C'est ça un peu la difficulté. Alors j'entends votre proposition de mettre le terminus à Schiltigheim. Évidemment que c'est une solution et évidemment que nous ne l'avons pas écartée.
Vous parlez de Leclerc. Leclerc c'est son parking, sa propriété privée et on ne peut pas, comme ça rentrer sur la propriété privée et spolier quelqu'un. Après, il y a le terrain de la gendarmerie sur lequel il va y avoir une école des arts ; Schiltigheim a besoin de cette école. Voilà non, mais l'école des arts de Schiltigheim, au regard des nombreux logements et des habitants qui vont encore arriver, elle est trop

ELIANESCHMITT
RÉDACTRICE DES DÉBATS

petite. C'est la raison pour laquelle nous construisons aussi beaucoup d'écoles. Une Maison de l'enfance, en plus de l'école des arts. Donc, c'était calé comme ça et du coup, ce n'était pas possible. Bien sûr que Istra vous me direz, ça aurait été possible, mais c'est le même cas que Caddie. Constructibilité ouverte pour du logement donc évidemment, ce n'est pas possible.
Moi encore une fois, et j'en reviens à la question du terminus — et je comprends que ça vous émeuve bien sûr, moi je réagirai comme vous, je n'aurais pas envie qu'on touche à ma propriété ou à l'endroit où je vis… La chose est qu'il y a deux autres endroits, ça vous a été expliqué — à Bischheim, où on peut faire le terminus parce que c'est là qu'il y a de la place. Seulement, jusqu'à présent ces endroits-là n'avaient pas été souhaités par votre maire. Vous pouvez peut-être lui poser la question, pourquoi ? Pourquoi a-t-il fait le choix de retenir le lieu où les maisons sont impactées ? Voilà alors c'est quelque chose qui se discute, c'est quelque chose qu'on pourra évidemment, je suis ouverte — mais ce soir on est aussi à Schiltigheim pour aborder les problématiques schilikoises — je vois un Monsieur qui me fait « oui » de la tête… Je suis bien consciente que cette question du terminus et Alain JUND et moi-même avons demandé au service de réétudier spécifiquement cette question du terminus pour épargner les démolitions. Voilà, nous y travaillons.
Voilà ce que je voulais répondre pour ma part.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Madame DAMBACH. Alors je me tourne vers Alain JUND, puisque vous avez été interpellé aussi par Yolande, mais aussi du coup sur la question de la place de Haguenau et la dernière question, je n'ai pas votre nom, pardon, mais voilà sur ces deux enjeux.

Alain JUND : Oui, je ne voudrais pas revenir sur un certain nombre d'expressions que vous avez eues parce que je pense que je n'ai jamais traité personne de « réac ». Mais bon.
Bâle est pour beaucoup d'entre vous, d'entre nous, une des références en matière de transports collectifs, notamment sur le tram. À Bâle, il y a un certain nombre d'endroits, peut-être même parfois un peu beaucoup, où effectivement il y a la mixité entre le tram et la voiture t je crois que l'endroit où ça se fait à Bâle ne génère pas de diminution de la vitesse commerciale, donc je crois que c'est quelque chose qu'il faut envisager, notamment sur des secteurs comme Bischheim, Schiltigheim, puisque, comme le disait Danielle DAMBACH, Schiltigheim est l'une des communes ou la commune la plus dense, non seulement de l'Eurométropole, mais du département. Donc, je crois que la question de la mixité est tout à fait possible.
Ensuite, je crois que je l'ai déjà dit, l'arrivée du tram va être aussi l'occasion de revisiter, si je peux utiliser ce terme-là, l'ensemble du réseau de bus, y compris les cars qui viennent de plus au Nord, pour qu'effectivement personne ne soit pénalisé par l'arrivée, par la mise en place de ce tram. Et je crois que ça a été dit avant, y compris un certain nombre de bus qui viennent aujourd'hui de Lampertheim, de Vendenheim, et qui à un moment donné, pourront repartir sur l'autoroute pour utiliser ce terme-là pour arriver encore plus rapidement parce que plus on vient de loin, plus il faut aussi qu'il y a une vitesse commerciale importante.
Dernière chose, le tram ne va pas s'arrêter place de Haguenau. Il y a effectivement un certain nombre d'hypothèses, mais l'objectif que nous avons et je crois que dans la présentation globale, l'atterrissage du tram du Nord de Schiltigheim, ce sera entre la gare et le centre-ville. Mais il se poursuivra. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, quand on prendra le tram à Schiltigheim, on pourra aller soit à la gare, soit au centre-ville. On pourra poursuivre éventuellement jusqu'à l'Esplanade jusqu'à Illkirch, en direct. D'autres directions encore, en changeant juste de quai.
Donc, surtout pour nous, et je pense que Danielle DAMBACH partage cette opinion, ce qui va se faire place de Haguenau, c'est de relier Strasbourg et Schiltigheim et Strasbourg et le tram va être ce vecteur de réunion, de symbiose entre les deux. Parce qu'aujourd'hui, c'est quand même une grande coupure, pas seulement dans le paysage, mais dans notre capacité à se déplacer à vélo, à pied et puis même

dans les bus… Donc surtout pas, ce n'est pas l'arrêt place de Haguenau, c'est l'arrêt, le flux et on parlait avant à la fois de vitesse commerciale et de différentes variantes. Il va se poursuivre et ne surtout pas s'arrêter place de Haguenau.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Monsieur le Vice-président. Je me tourne peut-être aussi vers Gilles BROCHARD pour peut-être prolonger la réponse sur le terminus parce que vous avez beaucoup insisté dans la présentation sur les enjeux d'intermodalité et ça me permet de rebondir aussi sur une remarque **d'André** de l'Association ***Astuce*** qu'il avait faite au tout début sur l'intermodalité et sur le lien aussi avec le réseau express métropolitain. Il parlait du tram à Schiltigheim, mais pour aller de Schiltigheim, Illkirch ou Kehl, comme l'évoquait Madame la Maire, ce sera le réseau express métropolitain. Mais donc sur ces enjeux d'intermodalité et du coup de positionnement aussi du terminus.

Gilles BROCHARD : Il est vrai que le positionnement ou le choix du positionnement du terminus évidemment, sur le plan technique, est essentiel pour qu'effectivement l'ensemble des usagers, que ce soit ceux qui utilisent directement le tram parce qu'ils habitent à proximité ou ceux qui viennent de secteurs qui sont plus au Nord, évidemment, on a tout intérêt à faire en sorte que le lien intermodal, c'est-à-dire passer d'un mode de transport à un autre, par exemple passer du bus au tramway, puisse faire le plus facilement possible ou de la voiture vers le tramway, par exemple. Donc évidemment ce choix, il est déterminant pour nous. Bien sûr, dans la solution idéale, c'est celle qui a été présentée initialement cela étant évidemment, la réalisation d'un projet c'est tenir compte d'un ensemble de paramètres et pas que les paramètres techniques. Il y a aussi les paramètres d'environnement urbain. Cela a été rappelé par Madame DAMBACH et Monsieur JUND. Effectivement, il nous a été demandé d'approfondir nos analyses, notamment sur la façon dont on peut insérer ce terminus, garder une qualité intermodale peut-être un peu moins bonne, mais préservant notamment les maisons dont on parle sur le secteur du terminus. C'est effectivement ce que nous étudions.
Plusieurs solutions seront finalement présentées. Certaines d'entre elles permettront d'éviter la destruction de maisons. Mais tout cela est encore en train d'être analysé.

Ludovic SCHNEIDER : Merci, Monsieur BROCHARD. On a parlé de mixité. **Corinne** à distance prolongeait cette question sur la mixité, mais avec la question de la sécurité : comment est-ce qu'on assure la sécurité sur ces zones mixtes tram-voiture-vélo ?
Peut-être le point de vue de la CTS ? M. MACIEJEWSKI, cette contrainte de la mixité qui a été évoquée par Laurent notamment et par Corinne. *

Patrick MACIEJEWSKI : Bonsoir, tout le monde, je ne suis pas le plus grand spécialiste de l'organisation et de la construction, mais je peux demander à notre directeur, Emmanuel AUNEAU, qui est directeur général de la CTS et qui a aussi maintenant l'habitude de la construction, parce que je vous rappelle que c'est quand même la CTS qui a toujours eu la mission de construire toutes les lignes de tram sur l'Eurométropole.
Donc il y a une connaissance, une connaissance depuis longtemps de ces trafics et des contraintes aussi par rapport à ces installations. C'est vrai que c'est un petit peu complexe sur certains endroits, mais il y a toujours des solutions techniques pour favoriser et faire passer les trains.
Tout à l'heure, juste avant de donner la parole, j'étais, j'étais à Hautepierre, qui fête ses 50 ans.
50 ans du quartier de Hautepierre, mais aussi fête des 25 ans du tram. C'est quand même important et donc à l'occasion, avec la CTS on a mis à disposition un tram au couleur des 50 ans de Hautepierre. Et quand on pose la question aux gens du Hautepierre, ils ne peuvent pas s'imaginer leur quartier sans tram. Tout est organisé autour du tram. Ça fait partie de la vie ; tous les jeunes prennent le tram, pour

ELIANESCHMITT
RÉDACTRICE DES DÉBATS

aller au lycée, pour aller au collège, etc. Enfin voilà pour tout déplacement et pour tout le monde ça fait partie et c'est ça qu'il faut bien comprendre, un tram ce n'est pas un bus.
Un tram, ça change complètement la ville, ça change effectivement notre façon de vivre, notre façon de se déplacer, la façon d'appréhender notre environnement. Et on ne s'imagine pas la force de ce tram par rapport à un bus. Un bus ? Non ça n'a pas du tout cette fonction là et partout où il y a un tram, les gens changent, les quartiers changent, les habitudes changent, la convivialité change… Et un des éléments que je suis obligé de dire — on en a encore parlé ce matin parce qu'on était à la CTS et qu'on a rencontré les gens de Kehl, justement, pour des réunions techniques du tram à Kehl — où il y avait le train, où il y avait des bus… Mais c'est incroyable aujourd'hui, la facilité avec laquelle on a triplé le trafic entre Strasbourg métropole et Kehl, uniquement parce qu'on a mis un tram.
Pourquoi ? Parce que c'est plus confortable, parce que ça fait symboliquement, psychologiquement, ça donne un autre confort, un autre aspect de déplacement. Ça donne du liaisonnent entre les personnes, entre les quartiers et même entre les villes. Je laisse Emmanuel expliquer éventuellement sur ces questions très techniques de vitesse commerciale, un peu un peu compliquée.

Ludovic SCHNEIDER : Donc Emmanuel AUNEAU, qui est directeur de la CTS.

Emmanuel AUNEAU : Oui, bonsoir à tous. Bonsoir à toutes. Sans entrer dans un débat qui serait trop technique sur cette mixité entre la voiture, le tramway, les bus… Évidemment, comme Sophie MASCARELL nous l'expliquait, c'est possible, c'est techniquement possible, ça existe à Bâle, vous le disiez Monsieur le Vice-président, ça existe aussi à Nantes, dans une ville française.
Ça fonctionne pour autant, que ce soit limité sur de courtes distances, ce sont les voies uniques pour éviter justement que le tramway soit coincé d'un côté ou de l'autre. Les voix mixtes peuvent fonctionner comme le disait Sophie MASCARELL, si on organise des retenues de voitures en amont pour que cette portion de voie mixte soit toujours fluide, alors ça n'existe pas encore à Strasbourg, ça n'existe pas loin de Strasbourg, ça existe sur le transport en site propre Ouest, la fameuse ligne 230, qui relie Wasselonne à Strasbourg. Quand cette ligne traverse les villages de Furdenheim ou d'Ittenheim, il n'y a pas de site propre et pour autant, il y a tout un système de feux qui permet de retenir les véhicules en dehors des villages, qui fait que quand vous traversez Ittenheim ou Furdenheim, c'est toujours fluide. En termes de vitesse commerciale, la ligne 230 est une des plus performantes du réseau 67. Ces solutions techniques existent, il faut qu'elles soient parfaitement étudiées et bien insérées.

Si vous permettez, j'aimerais revenir sur une question qui concerne le bus et répondre à des idées reçues sur le bus. On imagine toujours que le bus est un plus petit véhicule. Oui. Certes, en termes de capacité, un bus articulé peut accueillir près de 150 personnes, alors qu'un tramway, c'est le double. En revanche, un bus est plus large qu'un tramway : il fait 2,55 mètres alors qu'un tramway fait de 2,40 mètres. Deux bus pour se croiser, nécessitent une plateforme qui fait entre 6 min 50 s et 7 m. Rue de Hochfelden par exemple, là où passe la ligne G, la plateforme fait 7 mètres. Une plateforme tramway ne fait que 5 min 50 s.
Donc en termes d'espace, on est beaucoup plus intrusif avec une plateforme de BHNS, de bus à Haut Niveau de Services qu'avec une plateforme de tramway. Voilà, très simplement quelques données que je voulais apporter.

Ludovic SCHNEIDER : Merci M. AUNEAU. Je voulais juste rebondir encore sur une question, Sophie MASCARELL l'avait déjà un petit peu abordé, mais c'était la question de **Laurent**, sur les trois solutions, pourquoi ne pas déjà ouvrir le débat ? Vous avez commencé à y répondre quand vous avez présenté

justement le fait qu'il y a des études alternatives à pousser sur le terminus, mais peut-être un petit rappel des éléments de réponse sur le pourquoi des trois solutions été présentées ?

Sophie MASCARELL : Les solutions sont mises à la concertation. Maintenant, vous avez proposé des apports de cette concertation. Évidemment, elles seront regardées, analysées et ensuite décrites avec une réponse de l'Eurométropole qui sera inscrite dans le bilan de la concertation. On ne peut pas les rajouter, on en a reçu d'autres, il y a au moins trois ou quatre solutions alternatives de tracé donc c'est plutôt une analyse qui sera faite au moment du bilan.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Sophie MASCARELL ? Alors, on va prendre une 2e salve de questions et d'interventions — donc il y en a une première là devant, il y en a une 2e là derrière une 3e, là et après j'ai vu trois autres mains levées, ça sera pour la 3e salve de questions Monsieur ?

Gérard SCHANN, je suis élu de **Bischheim**, élu Euro métropolitain et en tant qu'élu bischheimois, je revendique le tram. Je le revendique auprès de L'Eurométropole pour deux raisons.
La première, c'est l'équité territoriale. Si vous prenez Strasbourg, on a à l'Est vers Kehl, on a Sud-est vers le Neuhof, Sud vers Illkirch on a Sud — Ouest, Ostwald Lingolsheim. On va avoir maintenant Wolfisheim. On a au Nord-Est, la Robertsau et Nord, Hœnheim. Il y a que ce cadran Nord-ouest qui n'est pas desservi par le tram. Quand l'Eurométropole y avait renoncé à un moment, ils ont investi des centaines de milliers d'euros dans la refonte du cadran Nord des transports des bus et les mêmes qui l'avaient défendu à l'époque, qui avaient défendu l'abandon du tram pour la refonte du Cadran nord, reconnaissent aujourd'hui que cette refonte ne répond pas aux besoins en transport.
La 2e raison. Il y a sur l'Eurométropole, 40 % des ménages qui n'ont pas de voiture, 40 % ! Et je revendique le droit à la mobilité pour ces personnes aussi et le droit à une mobilité efficace, une mobilité douce, il y en aura de plus en plus parce que les choses évoluent.
Voilà les deux raisons, il y en aurait plein d'autres. Je pourrais en développer plein d'autres, des raisons. Mais je m'arrêterai à ces deux-là.
Quant à la variante, je reviens à ce qui a été dit un peu en entrée. Ce tram a deux fonctions, d'une part desservir localement des quartiers et relier Schiltigheim, Bischheim à Strasbourg, etc. Mais aussi une fonction d'accès de la métropole. Je ne reviens pas à ce que j'ai dit tout à l'heure des différentes directions dans lesquelles il y a un tram qui permet à des gens extérieurs, il y va aussi de la question de l'accessibilité de la métropole venant de l'extérieur. Ça a été dit, ce cadran Nord-ouest, c'est l'arrivée de Haguenau, de Brumath, de Hochfelden, de Saverne. C'est par là que ça rentre dans la métropole. Alors aujourd'hui, on permet aux voitures de rentrer. Il faut aussi permettre à des gens de rentrer autrement et à terme ce tram doit se prolonger.
Par rapport à la semaine dernière, moi, je suis content d'entendre ce que j'ai entendu, c'est qu'il y a d'autres variantes. Effectivement, la question des maisons en tant que Bischheimois, pour moi me touche et je demande qu'on étudie de manière plus approfondie les variantes qui épargnent évidemment les destructions de maisons — c'est une évidence pour tout le monde que si on peut éviter de toucher à des maisons, il faut éviter de toucher à des maisons. Voilà, je m'arrêterai là, mais je demande qu'on n'oublie pas les gens qui renoncent à la voiture ou qui n'en ont pas pour des raisons financières et plus la question d'égalité de traitement de l'ensemble des territoires de l'Eurométropole. Merci.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Gérard SCHANN. Alors, il y avait une question en haut à droite, Élise ? Le Monsieur qui a encore la main levée… Il y aura une 2e question-là devant effectivement et les autres questions, ce sera pour la salve suivante, désolé, on essaie de de faire au mieux. Il y aura une intervention en vidéo d'une dernière personne, Monsieur.

ELIANE SCHMITT
RÉDACTRICE DES DÉBATS

Bonjour **Guy MARCOT**, ancien adjoint chargé des déplacements de la ville de **Schiltigheim**. Pour le tram, il faut effectivement juste savoir quels objectifs on veut atteindre. Est-ce qu'on veut un tram pour amener une partie des Schilikois plus vite à Strasbourg au détriment du commerce local ? Ou bien est-ce qu'on veut relier efficacement les quartiers, comme c'est repris dans la communication officielle, sur les sites de l'Eurométropole et de la ville ? Vous l'aurez compris, pour recoudre la cité, qui est coupée à Schiltigheim par le triage de Hausbergen, l'autoroute et huit voies ferroviaires, dont six voies de garage, qui sont inutilisées depuis des décennies sur la ligne de Strasbourg Lauterbourg, la réponse est évidente.

Seul le tracé 2 du tram servira à la fois les quartiers sud, le centre-ville, la mairie, la médiathèque, les lieux de culte, la gare SNCF — qui est un point névralgique s'il en est, à 4 min de la gare de Strasbourg, à 2 h de la gare de l'Est à Paris. Il desservira également le quartier des Écrivains et l'hypermarché, la Briqueterie, les installations sportives et le centre nautique métropolitain.

Mais je voudrais en revenir rapidement à la gare. Comme vous le savez, la ligne Strasbourg Lauterbourg, ça a été dit d'ailleurs est amenée à être cadencée de façon conséquente à court terme d'ici trois ans environ, la question est de savoir si nous allons profiter de cette opportunité incroyable d'amélioration de la liaison ferroviaire avec des trains qui s'arrêtent, ou juste subir les nuisances sonores pour les riverains ? En d'autres termes, et vous le savez bien, il faut que la gare soit attractive et devienne véritablement un nœud entre les différents modes de déplacement pour faire bénéficier les Schilikois, mais également les Bischheimois de ces opportunités : il faut être au rendez-vous de l'histoire. Merci.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Monsieur. Et du coup, une 3e question ici, et il y aura une question en Visio, et qui fait d'ailleurs le lien avec la question que vous posiez sur la gare de Bischheim, Monsieur ?

Vincent, j'habite à **Schiltigheim**. J'aimerais bien qu'on parle un peu plus de notre ville. Voilà et moi c'est de ça dont je voudrais parler. Le tram route du Général de Gaulle, il devrait exister. Nous parlons actuellement d'un projet qui a été annulé il y a 7 ou 8 ans, je ne sais plus, mais nous devrions maintenant être capables de prendre ce tram. Alors bon, on a pris du retard. Bon. Mais en avant, maintenant, cessons ces retards.
Personnellement, cette ligne de tram, route du général de Gaulle, vu où j'habite, elle ne me sera d'à peu près aucune utilité. Mais c'est la seule possible. C'est celle qui permet de desservir la zone commerciale au Nord et surtout une fois qu'elle sera aménagée, on pourra aménager le cœur de notre ville, c'est-à-dire la route de Bischwiller.
Je suis cycliste. La dernière fois qu'on a failli me renverser, c'était avant-hier. Voilà. Bon, donc l'enjeu, c'est ça, c'est-à-dire que bien sûr, le tram, c'est une liaison, mais comme vous l'avez dit très justement l'enjeu, c'est de réaménager notre ville qui en a bien besoin. Donc dépêchons-nous, faisons le tram là où ça va le plus vite, là où c'est le plus pratique pour les usagers parce que moi je veux bien qu'il passe à côté de chez moi, enfin pas très loin, je pourrais le prendre moi, mais les gens qui veulent aller vite de la ville vers la banlieue que nous sommes, ils ont besoin de quelque chose qui fonctionne vite. On a aussi besoin de se projeter, il faut qu'on ait un axe qu'on puisse l'aménager plus tard vers les communes plus au Nord. Et il faut que nous, nous puissions réaménager notre cœur de ville, là où nous vivons. Le tram ça sert aussi à ça.

Ludovic SCHNEIDER : Merci. Merci, Monsieur, pour cette expression. On fera une nouvelle salve de questions tout à l'heure.
Hervé est sur Zoom et a deux questions, l'une très spécifique sur la fréquentation des bus, est-ce que Hervé nous entend ? On vous entend correctement.

ELIANESCHMITT
RÉDACTRICE DES DÉBATS

HERVE sur Zoom : Moi je suis le projet tram depuis près de 10 ans. Alors je vais un peu rebondir sur tout ce que certains ont dit. J'ai entendu aussi tout ce qui s'est dit sur le bus et ce que les partisans d'un retour du projet bus ont dit. Alors moi j'ai lu plaquettes : voilà, en 2010 on parlait déjà d'imaginer les transports de demain avec un schéma de transport collectif. En 2017, on titrait « un tram sur pneus ? » Si on prend 2013, il y avait déjà une concertation par rapport à une ligne de tram…
Suite à tout ça, les décisionnaires ont systématiquement retenu le bus qui n'est pas forcément efficace. À titre personnel, je me suis équipé d'un vélo justement parce que l'ex-ligne 6 m'a régulièrement fait rater des trains en gare de Strasbourg pour aller sur mon lieu de travail dans le Nord de l'Alsace. C'est ce qui a fait que je suis passé au vélo.
Donc effectivement là, on a perdu du temps et on recommence sans cesse. On voit que ce n'est pas efficace et on revient à la question, faut-il une ligne de tram ? Bon cette fois-ci, heureusement c'est bien enclenché
suite à tout ce qui s'est dit lors des différents débats, suite au dossier complémentaire qui a été mis en ligne dernièrement et suite à la tribune de Madame la Maire dans les DNA et son projet sur la route de Bischwiller — j'étais d'abord partisan de la N2, mais au fur à mesure, je commence à favoriser la N1. Par contre, j'avais une question par rapport à la L3. La ligne de bus L 3 est ce qu'un report de passagers sera fait et déchargera la L3, notamment en heure de pointe ? Et finalement la L3 et la N1 n'auront-elles pas un tronçon commun très long ? Donc est ce qu'on peut espérer un report quand même et une baisse de fréquentation de la L 3 même si je sais aussi que le tracé tram pour l'instant n'est pas encore clairement défini ou est-ce qu'il ira au-delà de Schiltigheim ? Mais la L3 en heures de pointe est assez congestionnée.
Ensuite, je rebondis aussi sur un point qui a été évoqué par un autre intervenant, ce qui me plaisait dans la N2, c'était justement cette capacité de relier l'Est à l'Ouest et notamment le centre historique de Schiltigheim, la future médiathèque qui est censée justement desservir le Nord de l'agglomération, si j'ai bien compris — et puis le passage à la gare de Bischheim, la garde Bischheim étant éloignée des lignes de bus et il ne présente que peu d'intérêt ? Donc est-ce qu'il y aura quelque chose de prévu pour la mettre en avant et pour un petit peu relier tout ça ? Quelqu'un évoquait la semaine dernière par exemple des bus électriques, les petits bus électriques, pourquoi pas effectivement des petites navettes à cadencement assez rapide qui permettraient de faire le lien entre tout ça, sans que la rupture de charge ne soit trop importante, mais de permettre aux habitants de l'Ouest, du Nord de l'Eurométropole d'accéder à ces différents services assez facilement. Voilà, je vous remercie beaucoup pour votre attention et pour vos réponses.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Hervé et je prolonge par une dernière question à distance de **Nicolas**, qui parle là aussi d'intermodalité. Une circulation du tram à double sens sur l'un des axes, route du général de Gaulle ou Route de Bischwiller avec neutralisation de la circulation automobile sur cet axe a-t-elle été étudiée ? Ainsi que les conséquences en termes de report modal sur la circulation automobile ? Mais donc des questions de report modal associées aux aménagements de la ligne.
Alors, beaucoup de questions encore une fois, et je vois qu'il y en a encore quelques-unes, mais j'ai peut-être envie de commencer par Madame DAMBACH, sur les premières interpellations, sur la notion de qu'est-ce qu'on veut faire de ce tram, est-ce qu'on veut relier Strasbourg ou est-ce qu'on veut relier les quartiers, etc. Et la 2e intervention qui parlait de notre ville, alors il n'y avait pas de question directe, mais l'intervention de Monsieur qui parlait des enjeux de notre ville, de réaménagements dont on a besoin, etc.

Danielle DAMBACH : Le but même d'un tram, c'est de relier. C'est d'aller d'un quartier à l'autre, mais aussi d'aller là où le reste du réseau nous connecte. Patrick l'a dit, Kehl a eu beaucoup de succès, mais il y a aussi Illkirch, il y aura les Institutions européennes. Voilà, c'est un mode de déplacement

ELIANESCHMITT
RÉDACTRICE DES DÉBATS

extrêmement facile et l'intermodalité nous permettra de relier l'ensemble du territoire de l'Eurométropole à terme. Et ça a été dit aussi par Gérard SCHANN, et je compare souvent le réseau tram à une grande araignée, il n'y a qu'une patte qui manque à cette araignée, c'est du côté du Nord-Ouest. Évidemment qu'un jour et je le souhaite et je crois que le maire de Vendenheim sera d'accord avec moi, on ira encore plus vers le Nord. Évidemment qu'un jour peut-être, même on ira à partir de Bischheim, vers l'Ouest vers le Kochersberg, où il y avait déjà le tram auparavant.
Mais revenons à Schiltigheim. Le tram n'est pas la solution à lui tout seul. C'est un bouquet d'alternatives qu'il faut pour transformer notre ville. On l'a déjà dit, on a peu de place, il faut trouver de la place, un tram. Je le dis souvent, c'est 177 voitures, voilà ce qui n'est pas rien. C'est voilà, ça ne permet que les habitants se réapproprient l'espace public. Ça permet des aménagements autour, avec aussi des zones piétonnes beaucoup plus confortables, de plain-pied. Ça permet des aménagements, des voies cyclables. Ça permet peut-être de de rajouter des arbres, de mettre des bancs, bref d'en faire une ville à vivre une ville où on est bien, où on a envie de rester or, actuellement, Schilick on la traverse beaucoup, mais on ne reste peut-être pas autant que nous le souhaiterions, notamment pour nos commerces et nos commerces de proximité.
Donc il est clair que si c'est la version 1 qui est retenue, l'aménagement de la route de Bischwiller dans le sens d'un apaisement se fera. Si c'est la 2 qui est retenue, évidemment qu'on verra comment faire le pendant de l'autre côté route du général de Gaulle pour un apaisement, alors l'apaisement ? Il peut avoir différentes formes. Éric CHENDEROWSKY a beaucoup travaillé avec nous sur notre vision urbaine et maintenant ça va se traduire sur la 2e partie du mandat de manière plus concrète — ça ne veut pas dire faire forcément du piéton partout, tout le temps. Les bus doivent continuer à pouvoir passer, les livraisons doivent pouvoir se faire, les riverains doivent pouvoir rentrer chez eux, mais il s'agit d'organiser de manière que les cyclistes, les personnes âgées, les fauteuils roulants… ne se sentent pas tout le temps embêtés parce qu'il y a l'omniprésence routière et l'omniprésence du véhicule à moteur, c'est simplement ça, c'est de rééquilibrer notre espace urbain — et merci beaucoup monsieur de l'avoir compris et de l'avoir retraduit. C'est ça notre ambition, c'est une double ambition, amener les mobilités alternatives vers le Nord, mais aussi, transformer sur le plan de l'urbanisme, notre ville de Schiltigheim.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Mme DAMBACH. Alain JUND, on l'a dit, vous êtes vice-président des mobilités, pas seulement du tram et donc sur les enjeux associés à la gare de Bischheim…

Alain JUND : Ouais ce que je voudrais d'abord dire, c'est que partout sur l'agglomération strasbourgeoise, mais aussi ailleurs où le tram a été amené, cela a redynamisé les commerces locaux. Partout ! il n'y a pas une seule exception. Je ne parle même pas du centre-ville de Strasbourg, mais quand on prend la route de Colmar, quand on prend le Port du Rhin, quand on prend maintenant l'entrée de Koenigshoffen, ça change radicalement la viabilité des commerces et partout où le tram est arrivé, les commerces — alors peut-être pas toujours les mêmes — mais le tissu commercial a repris de la dynamique pour le bienfait des commerçants et des habitants, y compris des personnes qui pouvaient venir d'un peu plus loin pour aller dans ces commerces, donc ça c'est quelque chose qu'il faut dire et redire parce que parfois on oublie, on oublie cela, y compris la manière dont, à un moment ou un autre, a été décrié le tram par rapport aux craintes qui avaient les commerces. Donc je crois que c'est vraiment une avancée.
Deuxième chose, concernant la gare de Bischheim Schiltigheim. Hier soir a eu lieu une réunion entre l'Eurométropole et la région où a été réaffirmé, ce qui a déjà été dit, c'est à dire, nous nous engageons au niveau de l'Eurométropole avec la région Grand Est à ce qu'on appelle le réseau express métropolitain. Alors c'est vrai qu'il y aura un certain nombre de lignes de trains qui n'ont pas été refaites depuis un bout de temps qui demanderont un peu de travail, notamment celle de Lauterbourg

et qui passe vers Bischheim, Schiltigheim. Mais l'objectif qui est le nôtre et d'ailleurs, ça a été écrit dans une convention qui a été signée entre la région et l'Eurométropole : la gare de Schiltigheim/Bischheim, Bischheim/Schiltigheim, comme beaucoup, comme toutes les autres gares de l'Eurométropole, va à la fois changer de rythme, de configuration, de desserte et d'amplitude pour effectivement arriver à l'horizon 2023, sur un rythme au minimum de toutes les demi-heures en heures creuses, de 6 h du matin ou 6 h 30 le matin jusqu'à à 22 h ou 22 h 30. Donc on est en négociation sur ça, mais en tout cas c'est quelque chose qui est aujourd'hui — quand je dis finalisé, il faut quand même un peu de temps parce que parfois la SNCF a un peu de manque de réactivité donc on est en train de le mettre en œuvre. Mais en tous les cas, pour cette gare comme pour d'autres gares de l'Eurométropole, la desserte va quasiment doubler. Effectivement l'intérêt pour Bischheim Schiltigheim, est que vous serez à 4 minutes de la gare de Strasbourg, mais vous serez aussi à 2 minutes de la gare d'Hœnheim, de la gare de la Wantzenau et jusqu'au Nord de la région, parce qu'il y a la fois les gens qui viennent du Nord du département, puis aussi des gens qui y vont — et je pense qu'aujourd'hui cet élément-là, sur les gares de l'Eurométropole, je dirais ce n'est pas seulement une assurance qu'on vous donne et Danielle DAMBACH sait l'énergie qu'on y met — mais, en tout cas, la gare Bischheim/Schiltigheim va trouver assez rapidement, un rythme de croisière pour permettre au plus grand nombre de l'utiliser.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Monsieur le Vice-président. Je me tourne vers Sophie MASCARELL sur les enjeux de report de la ligne 3 et des compléments aux différentes réponses apportées.

Sophie MASCARELL : Oui donc c'est Hervé qui avait posé la question « est-ce que finalement le tramway s'il est sur la route du Général de Gaulle, va délester une partie des voyageurs qui sont aujourd'hui sur la L3 ? » A priori très peu, puisqu'en fait, ce sont deux liaisons qui sont vraiment radiales et qui ramènent les gens principalement vers le cœur de Strasbourg. Aussi, cette ligne L3 en fonction de la demande va encore un petit peu augmenter de voyageurs et va devoir aussi être renforcée en même temps que le tramway.
Il y avait également une question sur la capacité de relier l'Est à l'Ouest, qu'est ce qui peut être fait en complémentarité ? Finalement, si on est sur la route du général de Gaulle ?
Il y a un projet aussi de renforcement de la ligne 50, qui est important à noter puisqu'aujourd'hui, cette ligne mérite encore d'être améliorée. Les arrêts doivent être aussi améliorés et donc un passage un peu à la gamme supérieure de types « L » en fait, comme ce que vous avez aujourd'hui avec la L3, la L6, bien la L50 pourrait aussi être améliorée, voire passer à l'électrique.
Puis sur l'accès à la gare de Bischheim peut-être pour compléter. Si, la variante 2 donc, qui intègre vraiment cette liaison mode actif Est-Ouest pour traverser les voies ferrées, puis désenclaver quand même les deux parties, notamment le quartier des Écrivains… Si ce pont ne peut pas se faire, il y aura un projet de franchissement pour permettre l'amélioration des modes actifs et le désenclavement, à la fois du quartier des Écrivains, mais aussi de la gare en tant que telle, qui manque de lisibilité aujourd'hui, qui n'est pas adéquate à ses futurs nouveaux services,

Ludovic SCHNEIDER : Merci pour ces éléments de réponse. Il y a beaucoup de questions, y compris aussi sur Internet. Rassurez-vous, si vous n'êtes pas dans la salle, j'ai bien vu vos questions.
Il y a différentes questions. J'ai vu Monsieur là-haut, j'ai vu Monsieur là, un petit peu plus bas, et monsieur tout devant. On va commencer par tout en haut à droite.

Bonsoir **Nicolas de Bischheim**. Je suis un peu déçu, j'avoue par les 3 versions, moi j'aurais préféré encore mieux, mais bon, on attendra. Je trouve que c'est un peu dommage, parce qu'à part M. SCHANN qui avance en disant que c'est la version 1 qu'il préfère et qu'il défendra et qu'il défend. Je préfère ça,

ELIANESCHMITT
RÉDACTRICE DES DÉBATS

plutôt qu'on me dise qu'on étudie les trois versions, en présentant une 2e « avec une jambe en moins. Si on vous présente quelqu'un avec une jambe en moins — la version 2 me plaisait au départ, mais avec ce que j'entends ce soir, je comprends qu'elle ne pourra pas se faire pour l'instant comme ça en tout cas. Et donc ça, je suis un peu déçu par rapport à ça.
Deuxième chose qui m'inquiète, moi, en tant que cycliste, c'est la place des vélos. Si j'entends bien que la version 1, pourrait permettre d'apaiser la route de Bischwiller — j'attends de voir, mais pour l'instant en tout cas, dans toutes les versions V1, V2, V3, je trouve que les vélos sont un peu oubliés et même ce soir, souvent, on n'en parlait pas.
Il faudrait dire aux gens peut-être, moi j'habite au cœur de Bischheim et en 10 minutes j'arrive place Kléber par des chemins détournés. Je ne prends pas la route de Bischwiller parce qu'elle est vraiment trop dangereuse. On peut y arriver assez vite et le vélo est un peu l'oublié ce soir, quand j'entends les choses. Je suis déçu, même si j'entends bien Madame DAMBACH qui va me dire que la version 1 permettra d'apaiser la version 2 qui n'est pas étudiée finalement.

Ludovic SCHNEIDER : Merci, Monsieur. Pendant que le micro arrive à la 2e personne juste pour prolonger, une question **d'Hélène** sur Internet, enfin deux questions d'ailleurs, mais qui font un peu le lien : "si la version N1 est retenue, il y aura des reports de circulation sur la route de Bischwiller alors qu'il est question de créer une zone apaisée sur cette route. Or, il y passe un bus toutes les 3 minutes, dans un sens ou dans l'autre. Comment créer une zone de rencontre avec une ligne de bus aussi régulière, donc vous avez parlé de vélo ? Là on parle beaucoup d'apaisement et on revient sur ces questions aussi de mixité,

Guillaume, habitant de Schiltigheim. Je voulais déjà remercier tout le monde, il y a beaucoup de sujets intéressants qui sont évoqués et du coup, je pense qu'il serait bien que vous rappeliez peut-être les premiers objectifs d'un tram.
Je pense que le premier objectif d'un tram, est desservir un maximum de personnes, un maximum d'équipements publics et du coup notamment, on en parle depuis tout à l'heure, c'est les liaisons à grande mobilité à grande échelle. En vue du futur réseau express métropolitain (REM), je pense que la liaison vers la gare de Bischheim est presque indispensable, ou du moins, il y a forcément des solutions à réfléchir par rapport à cela.
Ma 2de question est, on parle aussi beaucoup d'apaiser Schiltigheim, mais du coup c'est pour cela que je suis pour le projet de tram. Je pense que, quelle que soit la variante, justement, il y a une vraie réflexion à porter. Si on favorise notamment la variante 1, ça implique des aménagements à créer route de Bischwiller pour que le trafic ne se reporte pas forcément route de Bischwiller. Aussi, justement, la solution qui trouverait le meilleur compromis, ne serait-ce pas la V2, qui justement passe à la fois, route de Bischwiller et avenue du général de Gaulle et permettrait justement d'apaiser la globalité de Schiltigheim et reporter un trafic — comme cela a pu être évoqué — sur la M35 justement, pour éviter que tout le trafic qui rentre sur les artères principales de Schiltigheim ? Donc, est-ce que la solution N2 ne serait pas le meilleur compromis qui répondrait à la fois, aux principaux objectifs d'un tram et à apaiser la ville de Schiltigheim dans sa globalité.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Monsieur et je vois des mains levées, mais il y a une 3e question-là, et après Monsieur — Monsieur levait déjà la main depuis un bon petit moment. Donc on prendra encore sa question et après on fera une salve de réponses Monsieur devant. Je ne sais pas s'il faut dire Monsieur le Maire, je ne sais pas sous quelle casquette vous allez vous exprimer…

Merci beaucoup. **Philippe PFRIMMER, je suis maire de Vendenheim** alors vu du Nord, deux ou trois petites remarques, pardon, mais pas de question. Avant ça, je voudrais tout d'abord vous remercier,

vous féliciter pour la qualité des présentations et du débat. J'entends les uns et les autres qui ne sont pas toujours d'accord, pas toujours contents, mais c'est bien de pouvoir en parler, de le poser et rien que ça franchement, c'est plutôt très bien.

Alors ce que je voulais dire alors, au risque de de surprendre ou de choquer, je pense que ça serait une erreur de faire la variante 2 qui me paraît cher d'une part compliquée techniquement et qui pour moi est une demi-mesure, et je dis souvent les demi-mesures ne sont pas des mesures. L'ambition pour Schiltigheim, pour moi ce n'est pas de faire la V1 ou la V3.
L'ambition de demain ça doit faire et la V1 et la V3.
Après dans quel ordre ? Vous vous doutez bien que le maire de Vendenheim préférerait d'abord la V1, mais si le choix des Schilikois et de faire d'abord la V3, ça voudra dire qu'il faudra… je ne serai pas forcément heureux, mais ce n'est pas très grave — mais je suis convaincu qu'il faut faire les deux lignes et aller le plus vite possible le plus au Nord possible de l'agglomération.

Alors on sait qu'à Souffelweyersheim et à Bischheim, ça grince un petit peu des dents, mais sincèrement, il faut se projeter 10 ou 15 ans en avant, et je me dis quand je vous parle là maintenant 'que de temps perdu ! En 2010 ou en 2011, mon prédécesseur rêvait d'avoir un tram Vendenheim Wolfisheim. Il me disait parfois « on me l'a promis ».

10 années se sont passées et il ne s'est pas passé grand-chose. On est en retard sur les événements, on est en retard sur la ZFE, on est en retard sur la qualité de l'air. Il faut qu'on aille beaucoup plus vite. Le plan tram qu'Alain JUND est en train de mettre en place et ambitieux, mais il faut qu'on soit encore plus ambitieux et il faut absolument, Alain qu'on se bagarre, toi et moi et quelques autres, pour qu'on fasse ces deux lignes sur Schiltigheim, le plus rapidement possible.

Ludovic SCHNEIDER : Merci. Monsieur le Maire et la dernière question de cette salve de questions, puis on abordera les réponses, Monsieur ?

Homme dans le public : Ma remarque rejoint tout à fait ce que vient de dire Monsieur, c'est ce que je voulais signifier. Je veux dire, si on veut véritablement apaiser Schiltigheim, il faut absolument faire ces deux lignes.
En termes de coûts, effectivement, sur le papier, ça paraît énorme. Mais si derrière le choix entre les différentes variantes est de prendre la moins chère des trois, celle qui passe par l'avenue des Vosges, à 5 000 000 près, on est dans le budget.
C'est ce qu'il faut faire. Ça va améliorer la qualité de vie pour tout le monde. Les commerces vont fleurir, on pourra mettre des petits espaces verts… Les vélos seront privilégiés aussi parce que de fait, il y aura forcément moins de voitures. Voilà.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Monsieur et on prendra les une nouvelle salve de questions tout à l'heure. On a beaucoup parlé de ville apaisée, de territoire apaisé, etc. Peut-être commencer par Madame DAMBACH, sur ces questions d'apaisement avant de me tourner vers les services techniques aussi sur des réponses un peu plus spécifiques.

Danielle DAMBACH : Je ne l'avais même pas rêvé de pouvoir en faire 2, je vous le dis très clairement, déjà une c'est bien. Après des années de renoncement, je prends enfin espoir que concrètement les choses vont se passer. Je le disais encore récemment au service de l'Eurométropole, à Alain JUND et à mes collègues, je ne suis pas un fan des inaugurations. J'ai été traumatisée par le passé suite à plusieurs renoncements, je me suis donné comme objectif d'aller au bout, de faire venir le tram par Schiltigheim vers le Nord pour que ça desserve l'ensemble du Nord.

Ce que je souhaite, je vous le dis, c'est rendre ce tram irréversible. C'est qu'il aille suffisamment loin dans son opérationnalité, de manière qu'on ne puisse plus revenir en arrière, quel que soit le tracé choisi. Je m'en arrêterai là.

Ludovic SCHNEIDER : Merci. Merci Madame la Maire.

Alain JUND : Évidement que je partage tout à fait l'avis de Philippe PFRIMMER sur le fait de dire qu'on a pris 10 ans de retard. 10 ans de retard sur Schiltigheim et sur Bischheim pour des raisons, ce n'est pas la peine d'y revenir. Aujourd'hui. Il faut effectivement accélérer les choses et quand je disais avant, qu'on n'a jamais été aussi près du but, c'est de concrétiser ce tram sur le Nord de l'agglomération le plus rapidement possible. Après, il y aura une suite, il y aura des étapes ultérieures sur le Nord, sur l'Est, sur le sud, etc. Et en tout cas, effectivement, cela doit devenir irréversible.

Sur la question du report — on pourra peut-être amener un certain nombre d'éléments — mais l'objectif qui est le nôtre est de diminuer la place de la voiture dans l'espace public. C'est de permettre aux habitants de vivre sur les rues, dans les quartiers et sur les places. Et donc l'objectif et le rêve que l'on peut avoir, c'est de se dire effectivement que l'arrivée du tram et la reconfiguration des autres modes de déplacement, vont diminuer la place de la voiture et les flux de la voiture, parce que c'est ça qui crée la pollution, c'est ça qui crée le fait qu'il ait peu d'espace dans Schiltigheim. Donc ce n'est pas de se dire qu'on va faire un report mécanique.

Puis la 3e réflexion sur le vélo. Ça fait un an et j'ai quand même un peu houspillé un certain nombre de collègues. Il y a eu une délibération au moins de juin pour consacrer 100 000 000 d'euros au réseau cyclable ! Là aussi, je le dis souvent à Danielle DAMBACH, à Schiltigheim, il y a un retard en matière de réseau cyclable et c'est bien ce retard que nous devons rattraper et cela se fera.

Ludovic SCHNEIDER : Merci, Monsieur le Vice-président, et donc je me tourne vers Gilles BROCHARD, on a entendu sur les ambitions, la volonté, etc. Et du coup, sur les aspects plus techniques ; est-ce que la V2 c'est celle qui permet d'apaiser le plus ? est-ce que le vélo est oublié ? Est-ce que la fréquence des bus… contredit cette volonté d'apaisement ? Voilà sur ces aspects un peu plus techniques.

Gilles BROCHARD : Oui et puis pour répondre notamment à la question qui a été posée ; mais finalement c'est quoi l'objectif d'un tramway ? Alors c'est vrai, l'objectif d'un tramway, c'est un mode de transport fortement capacitaire qui peut emporter beaucoup de personnes, un maximum on est d'accord, mais qui a vocation aussi à proposer un trajet le plus rapide possible qui effectivement vient concurrencer un trajet par exemple en automobile. Ça veut dire quoi ?
Ça veut dire que ce réseau ou le trajet en tramway, doit se penser bien sûr à l'échelle de notre environnement urbain, de la commune dans laquelle on est, mais en réalité, cette ligne de tramway dont on parle ce soir, fait partie d'un tout. Elle fait partie d'un réseau, d'un réseau qui doit effectivement se penser non seulement à l'échelle de la commune, mais également à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération.
Tout à l'heure, ça a été dit, cette ligne, évidemment, ne va pas s'arrêter place de Haguenau. Elle va arriver vers le cœur de ville, certainement aller de l'autre côté de l'agglomération. Dans cette logique de réseau de lignes radiales, qui permettent de rejoindre le cœur de la ville, mais également d'autres lignes transversales qui permettent effectivement de compléter ce réseau et de pouvoir se déplacer d'un point à un autre. C'est ce qui a été évoqué tout à l'heure, au-delà de lignes radiales, qui permettent effectivement rapidement de se diriger vers le cœur de l'agglomération, évidemment que ce projet tramway n'est pas seul ; il est accompagné d'une restructuration, d'un accompagnement du

ELIANESCHMITT
RÉDACTRICE DES DÉBATS

réseau bus. On a parlé tout à l'heure d'une ligne transversale Bus 50 par exemple, qui effectivement a vocation à monter en gamme pour apporter les réponses à l'ensemble des usagers.

Peut-être un 2e élément sur la question de la compatibilité entre une ligne de bus régulière, comme la L3 et la question de l'apaisement. C'est sûr, on peut s'interroger, mais la question de l'aménagement urbain vise effectivement à travailler sur une ambiance urbaine. Bien entendu, cette ambiance urbaine, il ne s'agit pas d'enlever ou de supprimer complètement les mobilités, et en particulier par exemple une ligne de bus si elle doit passer. Mais il y a certainement une différence à faire entre une ligne de bus, qui va passer toutes les 5 voire 4 minutes et puis un flux ininterrompu de voitures. Ce n'est pas tout à fait la même chose et c'est en prenant en compte l'ensemble de ces dispositions et en particulier de ces modes de déplacement, en intégrant bien entendu la place du vélo, qu'on pourra créer une nouvelle ambiance urbaine.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Gilles BROCHARD. Alors j'ai vu effectivement le collectif, *Mon Tram J'y tiens* et qui souhaiter poser une question. Je vois beaucoup de mains levées. Monsieur ? S'il vous plaît. Il y a plusieurs questions, donc pour commencer le collectif *Mon Tram J'y Tiens*.

Oui, bonjour **Jacques Bresson**, j'habite à l'Ouest **de Schiltigheim**, et je fais partie d'un collectif de citoyens qui s'appelle *Mon Tram J'y Tiens.* Je voulais juste revenir sur plusieurs points.

C'est clair qu'avec un tram qui s'inscrit dans un bouquet de transports, devant alimenter tout un programme et un plan de transport pour les prochaines années, on ne raisonne pas simplement avec les flux de circulation actuels et les besoins de déplacements des habitants d'aujourd'hui. On parle bien entendu des besoins qui vont se développer pour les 10, 20, 30 prochaines années. Ça, je crois que c'est quelque chose qui est important, donc on ne peut pas laisser les choses telles qu'elles sont.

Deuxièmement, la question de la pollution, ce n'est pas juste comme ça, ça peut toucher tout le monde. On le voit bien quand on habite à Schiltigheim Ouest, la pollution est particulièrement dense. Et ça, ça vient bien entendu des voitures. Il faut aussi dire que quand on veut réformer les moyens de transport et mettre un réseau de trams qui est structurant bien entendu, oui, on va diminuer la place de la voiture et il va falloir que chacun d'entre nous fournisse des efforts pour laisser sa voiture de côté ou l'utiliser juste quand on en aura vraiment besoin. Peut-être qu'on réagira quand on sera touché par des maladies liées à la pollution atmosphérique, vos enfants, votre famille, etc. Voilà, mais là, ça sera peut-être trop tard.

Moi ce que j'ai aussi envie de dire, c'est que, au sein d'un plan de développement, le tram est un élément structurant des mobilités, mais pas seulement. On a dit aussi que ça transformait l'espace urbain. Eh bien oui ! Schiltigheim Ouest, a largement besoin de transformation de l'espace urbain. Je crois que ça, c'est quelque chose d'important. Si vous y habitez, il suffit d'ouvrir les yeux. C'est quelque chose qui est vraiment nécessaire aujourd'hui. Je trouve aujourd'hui, que la route de Brumath et la route du général de Gaulle sont à l'abandon, pas beaucoup de commerces et ce n'est pas très agréables de s'y promener. Donc je crois que le tram permettra bien entendu de circuler, mais permettra d'améliorer tout cet environnement-là. Ça ne se fera pas au détriment de la route de Bischwiller puisque la route de Bischwiller, quand on y a réfléchi, très vite on s'est dit oui s'il y a le tram route du général de Gaulle et route de Brumath, il faut bien entend penser à la route de Bischwiller, il faut bien entendu penser au report de circulation, à la diminution de la circulation, mais au report sur la M35 et aussi au report sur l'avenue Pierre Mendès-France. Donc les deux, c'est gagnant-gagnant

avec la V1, on est gagnant parce que, à la fois la route de Bischwiller sera apaisée et d'autre part la route du général de Gaulle, aura donc un tram et des moyens de transport rapides.

Une autre précision, je suis tout à fait content d'entendre ce qu'a dit Monsieur PFRIMMER. Alors, Monsieur JUND, n'attendons pas 10 ans ou 20 ans pour prolonger le tram jusqu'à Vendenheim. Prolongeons-le dès le début de la seconde mandature et comme ça avançons. Il ne s'agit pas que nos enfants et nos petits-enfants, dans 10 ans, continuent de se dire « Oh, ça fait déjà 10 ans, qu'on en parle », etc.

Par ailleurs, je voudrais citer des exemples de quartiers de Strasbourg où on construit d'abord les bâtiments avant les moyens de transport en commun. Je pense que ça il faut changer de paradigme et construire les moyens de transport en commun avant les bâtiments. Ça, je crois que c'est quelque chose d'important et comme on le voit le long de la route de Brumath, elle se développe, il y a déjà aujourd'hui des permis de construire et des bâtiments, alors n'attendons pas que ça soit tout plein ! On peut se poser plein de questions, sur est-ce qu'on préférerait qu'il y ait moins d'habitants ou pas, ça, c'est certain. Mais néanmoins, ce qu'on voit, c'est que ça se développe et que les constructions avancent, donc n'attendons pas prolonger le tram vers le Nord.

Dernier point. On dit que route du général de Gaulle, il y a moins de monde, c'est vrai, mais en tout état de cause, et aussi des gens qui viennent travailler dans Schiltigheim ou qui vont travailler en dehors de Schiltigheim. Il y a un endroit qu'on a un peu oublié, c'est l'aspect social du tram, ce n'est pas simplement un geste politique que de vouloir desservir la cité des Écrivains, c'est un geste humain, je crois que c'est important que les gens puissent se déplacer, surtout s'ils n'ont pas de véhicule. Et ce sont souvent les gens les plus pauvres qui n'ont pas les moyens de se déplacer et d'avoir des véhicules. Bien sûr, on me dira, il y a de grosses Mercedes qui circulent, etc., mais ce n'est pas la majorité des habitants.

Enfin, rue Saint-Charles, je voudrais souligner qu'il y a un pôle social d'hébergement et de logements important avec un EHPAD de 160 places pour des personnes âgées. Mais également, des structures pour les enfants et bientôt une structure d'accueil pour les populations migrantes.
Y aurait-il deux Schiltigheim ? un Schiltigheim qui avec sa variante V2, desservirait les gens aisés à l'intérieur de la ville, est-ce qu'il y aurait à gauche, à l'Ouest plus exactement, un Schiltigheim pauvre qui ne mériterait pas un tram ? Mais qui mériterait, comme certains présents dans la salle pensent « juste une version low cost avec un bus, serait suffisante » — ça a été écrit très récemment sur le site de l'Eurométropole.
Je pense que Schiltigheim est multiple. Schiltigheim a la chance d'être diverse, mais Schiltigheim a besoin d'équité, d'équité territoriale et sociale. Merci à vous.

Ludovic SCHNEIDER : Ceci me permet de rebondir sur une question de Xavier, parce que vous avez pas mal parlé des enjeux de qualité de l'air, avec une question de **Xavier via Zoom** qui demande s'il y a des études récentes et des mises à jour des pollutions tant au niveau des particules chimiques que sonores et des études sur le nombre de véhicules sur les deux axes, route de Bischwiller et du Général de Gaulle. Une question qui prolonge les observations que vous avez faites ?
Deux question aussi qui se recoupent — l'une sur **Zoom**, de **Tomeï** et l'une de **Claire** sur la plateforme de la **Participation**, qui parlent du terminus. On revient au terminus. Mais sur la question des conditions et des modalités pratiques en cas d'expropriation. **Claire**, qui dit dans l'hypothèse d'une démolition d'immeubles, de maisons qu'envisagez-vous pour les personnes expropriées ? Comment allez-vous les aider ? Pardon et **Tomeï** qui parle aussi de destruction d'immeubles. Qu'envisagez-vous qu'est ce qui est prévu pour ces personnes-là ?

Alors on va encore prendre deux questions en en salle, il y a Monsieur là-bas en plein milieu en fait, et Madame devant. Et une question très rapide de Monsieur, après, oui.

Oui, Bonjour **François**, habitant **de Schiltigheim** et représentant d'une association d'usagers des transports qui s'appelle *ASTUCE* qui existe depuis 1994, 1995, ça vous rappellera quelque chose ; c'est le premier tram à Strasbourg qui est revenu. Je fais également partie de la *FNAUT*, Fédération nationale des Associations d'Usagers des Transports, une association déclarée, inscrite, reconnue, qui a une expertise d'usage et qui n'est pas quelque chose qui est née comme ça, en se revendiquant cabinet d'études.
Pour les questions qu'on peut se poser, pour quelqu'un qui est convaincu de la nécessité des transports en commun qui soient fiables et pour le développement des mobilités actives, notamment à vélo et tram — j'ai plusieurs questions. Grâce aux personnes qui sont intervenues avant moi, certaines ont déjà eu des réponses, notamment sur les aspects techniques. J'en viendrai donc directement au but.

Quel itinéraire à Schiltigheim et vers le Nord ? Pour un usager qui veut aller d'un point à un autre, la demande d'y aller le plus vite et le plus simplement possible. 10 min au lieu de 15 min, ce n'est pas anecdotique. Ne serait-ce qu'à l'échelle de la semaine : 2 fois par jour, 5 fois dans la semaine — je vous laisse calculer. 50 Minutes. Si vous revenez 4 fois dans la journée. 1 h 40 ! Quel temps gagné au lieu de passer son temps dans un transport en commun ?
Autres critères à prendre en compte ; les coûts d'exploitation d'un tram. Il ne s'agit pas d'obérer toute amélioration ultérieure du réseau de tram, du réseau de bus, notamment Est-Ouest, dont je parlerai tout à l'heure. Mais il faut savoir quand même que la V2 amènerait des coûts supplémentaires en matière de rechargement en métal des voies dans les huit virages qui sont prévus entre la médiathèque et la route du général de Gaulle. Des changements plus fréquents des roues que si l'exploitation se fait en droite comme sur la route du général de Gaulle. Nécessité de rames supplémentaires, puisque le temps de trajet est plus long et que pour garder la fréquence de 7 min, qui est usuelle sur le réseau, il faudra évidemment plus de rames.
Nécessité ensuite, si on adopte cette solution qui va de la route de Bischwiller à la route de Brumath, de maintenir les deux lignes de bus L3 et L6 pour desservir sans rupture de charge les deux axes, route de Bischwiller au Nord, rue du général de Gaulle au Sud. Sinon, ces personnes sont complètement abandonnées comme l'a expliqué tout à l'heure M. BRESSON.
Des coûts qui sont plus importants dans la V2 que dans la V1. Alors, quel effet sur les liaisons Est-Ouest ? Puisqu'il n'y a pas que les liaisons Nord-Sud, il a également les liaisons Est-ouest. La liaison Est-Ouest, ce n'est pas uniquement comme les tenants de la V2 disent 1 : 58 Écrivains — Mairie, non ! Vous avez une ligne 50 et si on veut continuer à l'exploiter pour les gens qui viennent de la Montagne verte, de Kronenbourg, de l'Ouest de Schiltigheim notamment des quartiers dits « Far Ouest du quartier des généraux… Pour aller vers le Marais, de l'autre côté, à l'Est, il faut y installer rue de Lauterbourg, une double voie de tram pour pouvoir accueillir la ligne 50 en mixité. Ligne 50, qui tout à l'heure nous a-t-on expliqué, qu'elle serait développée et deviendrait une ligne N5. — Elle ne peut circuler en voie unique, Monsieur AUNEAU pourrait vous l'expliquer mieux que moi.
Ce choix nécessitera des expropriations de jardinets devant les immeubles de la rue de Lauterbourg — sachant que rue de Lauterbourg déjà, les riverains n'étaient pas très chauds pour des pistes cyclables ; il n'y aura pas de piste cyclable, sans doute, mais il n'y aura pas non plus de jardinets devant chez eux. Si on ne veut pas exproprier, ce à quoi je suis favorable ça voudrait dire qu'il faudrait supprimer le bus 50, entre les Écrivains et la médiathèque. La conséquence pour les usagers qui veulent aller d'Ouest en Est ou d'Est en Ouest, serait deux ruptures de charge. Une de venir avec le L50 jusqu'aux Écrivains, de descendre, de prendre le tram, d'aller ensuite à médiathèque, de descendre et prendre un futur bus qui relierait le Marais. De quoi vous dissuader assurément de prendre les transports en

commun. Le dernier point, est la question de l'intermodalité tram-TER à la gare de Bischheim. D'abord, vous dire que le tram et le TER ne répondent pas aux mêmes besoins. Desserte de proximité, pour le tram destination plus lointaine pour le TER. À Strasbourg vers les autres gares de l'EMS et, au-delà, par l'étoile ferroviaire existante, vers toutes les communes qui entourent plus ou moins loin, Strasbourg, y compris jusqu'à à Paris ou Marseille. Au Nord de Bischheim, on pourra en 2024 rejoindre Karlsruhe avec des trains beaucoup plus fréquents. Donc ce n'est pas du tout le même besoin auquel on répond avec un tram.
Pour les habitants des Écrivains, le choix des 2 modes sera facile, plus facile vers le tram si son domicile et à l'Ouest du quartier, plus facile vers le train, si le domicile et à l'Est du quartier. Mais jamais à des distances à pied qui sont dissuasives.
L'intermodalité à la gare, se fera aussi et surtout par les liaisons de bus Est-Ouest dont j'ai parlé tout à l'heure : Ligne 50, ligne 60, ligne 70, plus au Nord, en améliorant le cheminement des derniers 400 mètres vers la gare.
La ligne 60, qui est actuellement en doublon entre la rue de la gare et le quartier des Écrivains, pourrait être améliorée, si elle desservait avec des navettes plus petites que les bus actuels, la mairie, le nouveau quartier d'habitations ex-Caddie dont on a parlé tout à l'heure, le Brassin, la gare, le technicentre SNCF et la cité des Écrivains, par un itinéraire qui passerait en son centre, comme dans d'autres quartiers de Strasbourg, pour rejoindre la station de tram Écrivains, puis la Briqueterie, la piscine, les équipements qui ont été évoqués tout à l'heure et l'Espace Européen de l'Entreprise.
Pour les cyclistes et les piétons qu'il ne faut pas oublier, il peut être envisagé un sous-terrain, accueillant reliant la rue d'Erstein à la rue Delattre de Tassigny, lumineux, large, beau et sécurisé qui permettrait sans montée excessive d'accéder à la gare et facilement sans dépendre d'ascenseurs trop souvent en panne. Encore aujourd'hui, les ascenseurs à la gare sont en panne comme régulièrement et comme ils l'étaient régulièrement ***à 2 : 02.
Et pour conclure, je voudrais dire que le tram, c'est une pièce d'un réseau d'ensemble cohérent : bus, TER, TAD, vélo, marche à pied, autopartage. Cette pièce manque actuellement. *ASTUCE* pense qu'il faut la construire, là où, elle est utile, c'est à dire route du général de Gaulle, Route de Brumath, merci.

Ludovic SCHNEIDER : Monsieur. Alors je rebondis sur l'une de vos propositions avec une question **d'Hélène**, qui parle du temps de trajet dont vous avez parlé et **Hélène** a une vision un petit peu différente de la vôtre, en évoquant le temps de trajet 5 min de différence entre V1 et V2, pour quelqu'un qui part de du terminus, elle estime que c'est une différence finalement négligeable pour des personnes qui rentrent en cours de route. Et donc voilà, elle pose cette question-là finalement, est-ce que cette différence de temps est-elle aussi significative que ça ?
Je vois l'heure qui avance et ce que je propose ce sont des réponses rapides. On a eu beaucoup de propositions là il n'y a pas forcément beaucoup de réponses à apporter. Pour qu'on puisse prendre une dernière salve de questions et histoire de pouvoir boucler dans un temps un peu correct et donc pour la dernière salve de questions, il faudra des questions rapides, s'il vous plaît. Peut-être des réactions rapides, Gilles BROCHARD sur les différentes propositions ?

Gilles BROCHARD : Alors, il y a eu une question notamment, sur les trafics de circulation et puis également l'examen de la qualité de l'air.
Dans la première plaquette qui a été distribuée par l'Eurométropole, les trafics sont indiqués notamment par exemple sur la route du général de Gaulle, notamment dans la partie Sud, on est à peu près aujourd'hui à 11 000 véhicules/jour. Sur la route de Bischwiller 13 000 véhicules. Voilà c'est juste pour donner un ordre de grandeur donc évidemment la perspective d'un apaisement viserait à réduire sensiblement ce trafic de circulation.

Concernant la qualité de l'air ; des analyses sont faites régulièrement par *ATMO Grand Est* d'ailleurs qui diffuse et rend publique ses analyses. Dans le cas plus particulier de notre projet, tout à l'heure, a été évoqué un temps de concertation complémentaire, à l'occasion de l'enquête publique.
Une enquête publique, c'est l'occasion de venir découvrir un dossier beaucoup plus abouti, beaucoup plus précis sur la base d'un choix de tracé qui aura été retenu et sur la base duquel évidemment, des analyses très précises seront faites sur beaucoup de thématiques, dont la qualité de l'air où là évidemment l'incidence du projet sur la qualité de l'air, sera décrite très précisément.

Ludovic SCHNEIDER : Merci, Gilles BROCHARD. Alors j'allais me tourner vers Alain JUND pour la qualité de l'air, mais Gilles BROCHARD a répondu. Sur le prolongement de la ligne 50 ?

Alain JUND : Oui donc sur la qualité de l'air. Effectivement. En complément de ce qu'il vient de dire Gilles BROCHARD, j'ai donné les chiffres en ouverture tout à l'heure. Schiltigheim et Bischheim sont les communes de l'Eurométropole, où la qualité de l'air est la plus mauvaise. Et donc si nous, nous ne réalisons pas ça, bah je dirais, je crois que c'est aussi notre responsabilité. Donc, si nous ne réalisons pas cela, c'est pourtant de notre responsabilité. Donc, je dis bien ce sont les deux communes les plus impactées.
Concernant la ligne 50, nous avons inscrit dans une délibération, qui a été prise, je crois, au mois de décembre dernier, le passage de la ligne 50 en « L50 » voire si possible en BHLS. Et elle a été inscrite, y compris en termes de demande de financement au niveau de l'État, parce qu'effectivement le Nord-Sud ne suffit pas, et il faut absolument du structurant d'Est en Ouest. Alors c'est vrai qu'on en parle beaucoup moins, parce que je rebondis sur ce que disait Jacques Bresson, elle dessert les quartiers d'habitats sociaux et les zones d'activité. Mais je pense que notre priorité, ça doit être effectivement de mettre en œuvre cette perspective de la ligne 50.
Dernière chose, mais je crois qu'on l'a déjà dit. L'arrivée du tram qui est effectivement un élément indispensable, va être l'occasion de mettre à plat, l'ensemble du réseau de bus, mais aussi effectivement de l'ajuster avec le TER et avec le réseau express métropolitain. Mais il est évident qu'avec une ligne de tram qui va arriver à la hauteur de Burger, alors au-delà sur une des hypothèses qui ont été présentées, va nécessiter, y compris, l'arrivée à terme de la ligne G, à cet endroit-là parce qu'il y a une aussi une partie de Schiltigheim dont on n'a pas parlé du tout aujourd'hui, c'est l'Espace Européen de l'Entreprise. On ne peut pas l'oublier parce qu'elle génère beaucoup de flux automobiles et donc nous devons aussi répondre à la fois à ce qui se passe dans l'Espace Européen de l'Entreprise et aussi au liaisonnent entre l'Espace Européen de l'Entreprise donc, la partie Ouest de Schiltigheim et le centre de Schiltigheim.

Ludovic SCHNEIDER : Merci, Alain JUND. Vu l'heure, je propose une dernière salve de questions parce qu'il y a un certain nombre de réactions. Alors il y a une question ici, une question là-haut et je suis désolé en fait on ne va pas réussir à avoir toutes les questions. Ici. Une question très brève, vous avez dit tout à l'heure, allez-y.

Monsieur dans le public : J'habite là depuis des années et des années et ce n'est pas forcément mon intérêt que je défends, mais aussi. Cette affaire de tram va durer encore quelques années si j'ai bien compris. Mais moi j'ai trouvé des choses très intéressantes et je suis assez d'accord pour la ligne 1, pour raccrocher Bischheim, qui est un quartier populaire et à Schiltigheim, qui est aussi un quartier populaire. Pour la suite, je pourrais être d'accord, je l'étais déjà à une élection précédente, pour la ligne 2, parce qu'elle rattachait les deux parties de Schiltigheim, mais aussi de Bischheim, puisque Bischheim en fait aussi partie. Je crois qu'on peut toujours le faire, en utilisant peut-être des moyens

plus souples. Par exemple, des petits bus électriques qui passeraient sur des plus petites passerelles, voire moins gros, ne pas vouloir dépenser de l'argent parce qu'il y a des subventions qui viennent de Paris et qu'il faut à tout prix…
je suis pour plus de souplesse. Nous sommes 20 ans après la création du tram, et l'eau a coulé dans le Rhin et ailleurs. Il faut aller avec le progrès qui nous apporte beaucoup de choses intéressantes. Un dernier point. Toute de Bischwiller, la question de la circulation des vélos, des piétons et des voitures et des trams peut se faire sans argent tout de suite puisqu'on a déjà dépensé de l'argent avec des panneaux 30 km/h, qui ne sont jamais utilisés. Il n'y a aucune volonté de la Municipalité, de régler cette circulation, parce que les vélos à 30 à l'heure, peuvent coexister avec le déplacement automobile, et pas sur les trottoirs, évidemment, parce que là vous ne voyez jamais aucun képi et nos enfants sont en danger. Sur les trottoirs actuellement, lorsqu'on habite sur la route de Bischwiller, que l'on sort de son domicile…

Ludovic SCHNEIDER : Merci Monsieur nous avons bien compris. L'heure avance et il faut faire circuler la parole. Il y a quelqu'un juste à côté de vous qui voulait s'exprimer. Après y aura une question là-haut, une question-là en bas et on sera obligé de s'arrêter.

J'habite à **Schiltigheim**, je m'appelle **Jamila CHRIGUI** et je suis par ailleurs, conseillère déléguée au handicap auprès de la municipalité. Je tenais à vous remercier pour la qualité de la présentation et j'avais une question sur l'ensemble des programmations que vous avez envisagées. Est-ce que vous avez également pensé à tout ce qui est location de vélos, donc en libre accès déjà d'une part, et si oui à quels endroits vous les envisagez, sur le tracé N° 1, que je privilégie ? Et sur les questions des vélos, est-ce que vous avez pensé aux tricycles ? Pourquoi ? Parce que les tricycles, pour les personnes en situation de handicap, ce sont des choses qui coûtent très, très cher, que nous avons sur la route du général de Gaulle, une institution, comme l'a rappelé Monsieur de l'association « *Mon tram, j'y tiens* », une institution à destination des personnes en situation de handicap, des enfants et qui va accueillir une maison de retraite et beaucoup plus haut, un établissement, un ESAT ainsi que le quartier des Écrivains, avec une situation de population vieillissante, il conviendrait aussi de leur permettre de pouvoir accéder au vélo en toute sécurité.
Pour finir, simplement en retour d'expérience, si on regarde le secteur du Neudorf, sa centralité est apaisée et le tram circule des deux côtés et en réalité, les vélos circulent vraiment bien et quand on regarde, c'est très fluide.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Madame. Une question en haut à droite, puis il y aura Madame.

Monsieur dans le public : Oui merci. Donc je voulais d'abord vous remercier pour la qualité des débats et puis l'organisation de cette réunion publique. On voit qu'il y a énormément de questions, énormément de débats et qu'il n'y a rien de figé. Mais moi, j'aimerais bien être sûr qu'il n'y a rien de figé, en fait.
Je pense que pour que le débat fonctionne, il faut qu'il y ait une garantie de transparence et alors j'ai regardé un peu les plaquettes et quand on regarde un peu les critères qui vont permettre de choisir entre les différentes versions, je trouve que les arguments sont très simplistes, sont vraiment résumés à des chiffres très simples. J'aimerais bien avoir des critères un peu plus précis sur ce qui va permettre de faire le choix entre les différentes versions ; des éléments un peu plus tangibles sur les études qui sont menées pour qu'on puisse être rassurés sur le fait que le choix entre les différents parcours soit fait en totale transparence. Merci.

Ludovic SCHNEIDER : Merci. Juste pour rebondir, il y a une question exactement identique sur la plateforme de la Participation, qui est la question de la transparence. Différentes versions ont été proposées à travers des débats, on sent qu'aucune solution ne répond à tous les enjeux, de quelle manière, sur quels critères de choix entre les versions, le choix sera fait ? Il y aura-t-il une transparence ? Du coup, ça méritera une réponse technique et politique.
Prenons la dernière question de Madame.

Oui, **Marie Josée MORAND**, j'habite rue de l'école. Je suis essentiellement cycliste, mais il m'arrive une fois par mois d'utiliser ma voiture pour faire des courses. Donc, je voudrais savoir comment vous envisagez la sortie des petites rues, dans le secteur de la rue de l'École, si la solution 1 était retenue ? Comment envisagez-vous la sortie des voitures de ses petites rues, le long, donc en parallèle à l'école Jean MERMOZ ?

Ludovic SCHNEIDER : Merci beaucoup. Je suis malheureusement désolé de dire qu'on s'arrête là pour la séance de questions. Je propose de garder la question de la transparence des critères de choix pour la fin, mais d'aborder les enjeux plus techniques. Gilles BROCHARD peut être sûr, sur cette dernière question des accès aux riverains avec la voiture et puis peut-être aussi sur les éléments liés à la location vélo, les enjeux d'accessibilité aux personnes âgées, avec handicaps, etc. ?

Gilles BROCHARD : Alors, pour répondre à votre question comment vont s'organiser les sorties, notamment si le tram était sur l'axe de la route du général de Gaulle. On ne va pas pouvoir vous répondre là directement, voilà qu'elle sera demain le plan de circulation. Il mérite d'être étudié, mais bien sûr qu'une ligne de tramway vient structurer un axe et que pour faciliter le trajet du tramway, toutes les rues perpendiculaires ne pourront pas forcément être traversantes. Certaines rues le seront, pour permettre effectivement de prendre l'une ou l'autre des directions, mais pas forcément toutes. Donc ça veut dire qu'on sera certainement dans des logiques de boucles de circulation, mais qui reste encore à étudier. Tout n'est pas encore évidemment défini. Bien sûr. Ça nécessitera d'être adapté en fonction de l'arrivée du tramway. On peut difficilement répondre très précisément à votre question, mais évidemment, elle est pertinente et on la prendra en compte.

Sur la question des locations de vélos. Il y a une réflexion en cours actuellement au sein de l'Eurométropole pour effectivement développer ce dispositif et voir comment répondre au mieux aux besoins des différents usagers en fonction de leur handicap, par exemple. **Ludovic SCHNEIDER** : On le voit les discussions ne sont pas finies ; la soirée est chargée.
J'ai l'impression qu'on pourrait rester encore 1 h, 2 h… Mais je crois que voilà, il faut avancer aussi pas à pas. Est-ce que du coup Alain JUND peut être sur ces enjeux, du comment les choix sont faits ? Et puis finalement, est-ce que dans deux mois tout sera décidé et fini, il n'y a plus de discussion, il y a plus de…

Alain JUND : Je pense que ce ne sera pas du tout de cette manière-là.
Je voudrais juste dire que j'ai vu la directrice de *Vélhop* hier, et ils ont depuis quelques jours un certain nombre de tricycles qui répondent à la préoccupation que vous avez, notamment pour les personnes plus âgées ou les personnes qui ont un handicap. Donc c'est en train de se faire.
Concernant la suite et la transparence. Il y a six mois à peu près, il y a eu le même type de débats sur le tram à l'Ouest, sur Koenigshoffen, Wolfisheim. Il y avait de la même manière trois variantes qui avaient été présentées, débattues, parfois aussi avec vigueur, ce qui est tout à fait normal. Et il y a eu la période de concertation réglementaire, sur une période beaucoup plus courte qu'ici, qui a permis d'entendre les propos, ils sont les interrogations, les préconisations, les protestations, etc. Et donc,

ELIANESCHMITT
RÉDACTRICE DES DÉBATS

c'est avec l'ensemble de ça, qu'à l'issue de la concertation réglementaire, il y a eu un bilan de cette concertation réglementaire et le Conseil de l'Eurométropole a décidé de choisir un des trois tracés sur Koenigshoffen en direction de Wolfisheim.
Et le débat va se passer de la même manière sur l'évolution de ces 2 lignes de tram sur le Nord de l'agglomération, avec 3 variantes sur le secteur Bischheim-Schiltigheim. Il y a trois variantes sur Strasbourg.
Je dirais que ce sont les contributions, les débats publics, les interrogations, les réunions comme ce soir… Un certain nombre de balades qui vont se faire pour qu'on voie aussi physiquement comment ça va se faire… Il y aura le bilan de cette concertation qui sera fait et avant la fin de l'année, effectivement, le Conseil de l'Eurométropole actera cette concertation réglementaire et choisira une des variantes qui ont été proposées.
À l'issue de ce choix, s'enclenchera une nouvelle étape du débat public, parce qu'on a parlé avant des lieux où on va y avoir les stations de location de vélos.
En effet, il faut d'abord choisir la variante et à partir de cela, on fera ce type de choses. Il y aura aussi à ce moment-là si c'est la rue du général de Gaulle, le travail qui sera fait sur la route de Bischwiller.
La question que vous avez posée sur les modalités de circulation, à partir de cette variante et on aboutira — alors je ne sais pas si c'est fin 2022 — à une enquête publique qui à partir de la variante proposée et de ce qui va, je dirais être intégré à l'issue de la suite de la concertation, mais qui va arriver effectivement à l'horizon 2025 – 2026, à sa mise en place.

C'est un travail, j'ai envie de dire en toute transparence. Voyez, on aurait très bien pu dire : la version 3, on ne la soumet pas au débat public, parce qu'effectivement, elle a un certain nombre de difficultés majeures, notamment sur deux choses : son lieu d'atterrissage, quand on écoute le maire de Bischheim, qui dit : « c » n'est pas possible qu'au parc Wodli, à la fois pour la question du monument aux morts, etc. que ça puisse arriver là ». Mais qu'auriez-vous dit si on avait dit que cette variante-là, on ne la soumet même pas au débat ? C'est aussi ça la vertu du dialogue et la vertu de la transparence, de se dire qu'on soumet au débat un certain nombre de variantes, même si elles semblent extrêmement difficiles et où, soit pour des considérations techniques, soit pour des considérations de comment est-ce qu'on poursuit après ? Bah si on ne les avait pas présentés, c'est aussi ça le fruit du débat public. C'est aussi ça l'élément de transparence, et c'est aussi ça qui va nous permettre, je l'espère, de continuer cette belle aventure sur le tram, sur le Nord de l'agglomération.

Clôture

Ludovic SCHNEIDER : Merci, Monsieur le Vice-président. Ça ressemble à un mot de la fin, alors que ce n'était pas tout à fait prévu comme ça, mais du coup, merci d'afficher à nouveau à l'écran les grandes étapes.

Vous avez encore la possibilité de vous exprimer dans le cadre de cette concertation réglementaire jusqu'au 30 juin, 30 septembre, avec encore une réunion publique. Pardon. Pardon, jusqu'à la fin du mois de septembre, la concertation réglementaire est encore ouverte donc avec encore une réunion publique, avec encore deux déambulations : l'une, ce vendredi, l'autre, ce samedi. Avec encore des permanences et après de toutes les façons effectivement, le processus se poursuit.

On a répondu à beaucoup de questions, peut-être pas toutes, donc n'hésitez pas encore à les exprimer par tous les moyens qui sont à votre disposition lors des permanences, dans les registres qui sont aux différents endroits, sur le site internet de la Participation.

J'ai entendu deux fois ce soir et lors de différentes autres rencontres, j'avais un avis au départ et les discussions, les différentes réunions publiques m'ont fait changer d'avis et c'est bien ça l'intérêt de la concertation. C'est à la fois d'expliquer un projet ; à la fois d'entendre pour les services de la Métropole, pour les élus, d'écouter les différentes contraintes et les différentes opportunités à intégrer. Et c'est tout ça qui se poursuit encore jusqu'à la fin du mois pour la partie réglementaire et qui se construit au-delà.

Vous étiez près de 170, donc à la fois ici et à distance. Donc désolé pour les quelques questions qu'on n'a pas pu aborder, mais merci pour la sérénité des débats et j'ai envie de me tourner vers Danielle DAMBACH pour un mot de la fin sur cette soirée, ici à Schiltigheim.

Danielle DAMBACH : Merci beaucoup déjà de votre patience, de votre écoute, des questions… D'avoir gardé la sérénité, de ne pas nous être coupé la parole les uns les autres, donc pour la tenue du débat. Déjà je vous remercie.

Je remercie les services, Sophie MASCARELL, Gilles BROCHARD, Éric CHENDEROWSKY, Alain JUND et tous mes collègues aussi, qui travaillent sur la question de l'arrivée du tram Nord. C'est quelque chose d'extrêmement important, donc nous ne voulons pas, nous n'avons pas épuisé le sujet, mais ce sujet est vaste, il nous passionne et je pense que j'ai bon espoir à ce que cette fois le tram arrive, vraiment sur le Nord de l'agglomération. Merci à tous et à toutes. Merci à notre animateur.

Ludovic SCHNEIDER : Merci à tous, merci à toutes vous. Vous retrouverez le replay sur le site de la Participation. Bonne soirée à tous. Merci. Au revoir.

Fin de la séance à 21 h

ELIANE SCHMITT
RÉDACTRICE DES DÉBATS

Réunion publique du 22 septembre 2021 — le projet de tramway et les aménagements envisageables — en visioconférence et sur site —

Concertation publique réglementaire 15 juin au 30 septembre* http://stras.me/visio-bhns.

À Strasbourg. Ouverture de la séance à 18 h 30

Accueil

Ludovic SCHNEIDER : Bonsoir à toutes et à tous. Merci de nous retrouver ici, au Centre Administratif et à distance sur la plateforme de la Participation et sur Zoom pour participer à cette 5e et dernière réunion publique, dédiée au développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim, Bischheim. Donc cette 5e soirée de réunion publique, qui se conjugue avec d'autres modalités de participation, avec des déambulations, des permanences, des expositions, la possibilité de s'exprimer sur Internet sur le site de la Participation, et qui permet effectivement d'avoir déjà plus de 500 contributions sur Internet, d'avoir quatre déambulations qui se sont déroulées sur les différents secteurs du tracé, pour échanger et discuter autour du projet.

Nous sommes là ce soir, dans le cadre de cette concertation réglementaire qui a démarré en juin et qui va se terminer à la fin du mois de septembre. Tout à l'heure, les personnes de l'Eurométropole pourront vous rappeler le calendrier global de cette concertation réglementaire.
Nous sommes là du coup ce soir à Strasbourg pour parler plus spécifiquement des aménagements liés aux différentes variantes de tracé strasbourgeois.
Les réunions publiques en juin qui étaient plutôt dédiées au tracé, des réunions publiques en en septembre qui se sont déroulés à Bischheim, Schiltigheim et aujourd'hui à Strasbourg et qui sont plus orientés sur les différentes possibilités d'aménagements associés à ces différents tracés.
Donc nous avons, un certain nombre de personnes, présentes sur place et actuellement plus d'une trentaine de personnes qui sont aussi à distance. L'idée est de pouvoir présenter un certain nombre d'éléments et de pouvoir échanger. La soirée va se dérouler en deux temps, un premier temps vraiment d'explication, puis un deuxième temps où on aura vraiment les débats, les discussions. Vous pourrez poser vos questions, on prendra des questions à la fois en salle et les questions qui sont posées par le biais des différentes modalités en ligne.
Je me tourne vers Madame la Maire qui nous accueille, Jeanne BARSEGHIAN. Merci de nous accueillir ici et je vous laisse le mot d'introduction de cette soirée.

Jeanne BARSEGHIAN : Merci beaucoup, je vais retirer mon masque juste pour l'introduction.
Je voudrais vous saluer toutes et tous chaleureusement, vous remercier d'être présents aujourd'hui, d'être également connectés pour les personnes qui nous suivent à distance. Je salue particulièrement Alain JUND, vice-président de L'Eurométropole en charge des mobilités, mes collègues Danielle DAMBACH, présidente déléguée de l'Eurométropole Maire de Schiltigheim est Jean Louis HOERLE, Maire de Bischheim, le Président de la CTS, Patrick MACIEJEWSKI est également présent.
Et je vous salue encore une fois très, très chaleureusement et je dois dire que ça fait plaisir de pouvoir avoir des réunions qui restent, certes en mode hybride, mais qui nous permettent aussi de nous voir

et d'échanger en direct — ce qui évidemment, a été assez peu le cas depuis le début de notre mandat, en tout cas dans des formats plus pléniers qui étaient souvent très contraints par les règles sanitaires. Aujourd'hui, bien que la crise soit encore là et bien je me réjouis que les échanges puissent avoir lieu davantage de visu et en direct.
Je me réjouis aussi que nous puissions ce soir ensemble, évoquer un des projets majeurs du mandat à venir, un des projets majeurs pour Strasbourg bien sûr, et j'en dirais quelques mots, mais plus largement, un projet majeur pour tout le bassin eurométropolitain, donc les communes de L'Eurométropole, les 33 communes de l'Eurométropole, mais aussi les territoires qui sont au-delà et qui entourent l'Eurométropole.
Je crois qu'on doit remettre, quand on parle de mobilité, systématiquement cela en perspective et penser évidemment le micro, c'est ce qu'on va faire aujourd'hui en parlant déjà de différents tracés possibles, sans jamais perdre de vue la macro. La macro à l'échelle, je le disais du bassin eurométropolitain, à l'échelle régionale, mais aussi, évidemment, plus largement. C'est important puisqu'il s'agit d'un des projets qui va permettre d'accompagner une transformation urbaine en profondeur sur un certain nombre de secteurs clés de L'Eurométropole et dans certains secteurs clés de Strasbourg, en que telle.

Il s'agit d'un projet, je le disais, d'un projet de mobilité qui va permettre de desservir des secteurs très densément peuplés, notamment à Schiltigheim et Bischheim, mais qui va aussi permettre de retravailler et de remettre à plat un certain nombre de quartiers emblématiques de Strasbourg, qu'il s'agisse de la Neustadt et de la gare qu'il s'agisse de ces secteurs, justement à haute qualité patrimoniale, mais aussi le secteur des Halles et la place de Haguenau, sur laquelle on sera amené à s'appesantir un petit peu et qui aujourd'hui se résume, si je caricature à un vaste nœud routier et qui demain peut devenir vraiment ce secteur charnière qui recrée une couture entre Strasbourg — Schiltigheim et le reste de l'Eurométropole, qui permet de reconquérir la ceinture verte dans laquelle il s'inscrit, qui va permettre d'apaiser et de mieux partager les espaces publics qui, aujourd'hui sont largement dévolus à la circulation automobile et notamment à la circulation automobile de transit, et donc de permettre évidemment à la fois de reconquérir ces espaces publics, mais aussi de faire plus de place au tram — c'est le sujet de de ce soir — mais aussi à la marche, au vélo, aux espaces de convivialité, aux jeux pour les enfants, aux commerces de ces secteurs… Et donc globalement pour Strasbourg, c'est un enjeu aussi, de venir élargir le centre-ville au-delà de la Grande-Île et pour lui permettre de rayonner plus largement et plus aisément au-delà de la Grande-Île.

Donc l'intégration du tram dans ce secteur de la place de Haguenau, on y reviendra largement ce soir, va vraiment constituer le déclencheur d'un projet urbain et paysager beaucoup plus vaste, vous l'avez compris, qui, à terme, peut nous permettre vraiment de recoudre ce que ces voies autoroutières ont morcelé. Donc ça va être vraiment cet enjeu de réinventer ces espaces. Et puis je parlais de la place de Haguenau, mais je vous ai aussi cité le secteur clé, un autre secteur clé qui est la gare et dont le rôle va être très largement renforcé dans les prochaines années et qui va devenir — Alain JUND en dira sûrement un mot, une porte d'entrée ferroviaire majeure avec le développement du réseau express métropolitain notamment, et donc qui va devoir, là aussi, être retravaillé afin de permettre aussi, de mieux connecter d'autres quartiers. C'est dans cette logique que les liaisons entre la gare, le campus

de l'Esplanade, mais aussi le quartier européen, le quartier ou siège les Institutions européennes, mais aussi le parc des Expositions, ça va être vraiment cet objectif — et c'est d'ailleurs inscrit dans le contrat triennal Strasbourg capitale européenne — d'assurer une liaison directe entre la gare et les institutions européennes. C'est aussi cet enjeu, vous le savez, de permettre de contourner le point saturé de l'Homme de Fer qui, aujourd'hui, est un élément de blocage pour nous permettre de à développer notre le réseau.
Peut être juste pour finir, il reste aussi le secteur des Halles qui accueille aujourd'hui la gare routière interurbaine, des parkings, les quais et des boulevards de ceinture largement routiers, dont là aussi l'environnement urbain peut être vraiment retravaillé, apaisé, remodelé. C'est la raison pour laquelle les tracés qui vont vous être présentés ce soir, vont nous permettre de retravailler sur ces secteurs clés qui aujourd'hui sont assez peu qualitatifs, qui souvent concentrent un certain nombre de nuisances pour les riverains comme pour les visiteurs, comme pour les professionnels qui concentrent aussi, il faut le dire, un certain nombre de pollutions. Et donc, c'est cet enjeu, évidemment, qui s'inscrit dans le projet plus large que je porte avec mon équipe, à la ville de Strasbourg, comme à L'Eurométropole, d'amélioration de la qualité de l'air et aussi bien évidemment de lutte contre le réchauffement climatique et d'adaptation de notre ville au changement climatique, à un moment où l'urgence est de plus en plus forte. Le dernier rapport du GIEC de cet été nous le rappelle.
Donc c'est un impératif de transformer, de continuer à transformer la ville. C'est bien dans cette perspective que s'inscrit cette concertation qui prendra fin à la fin du mois qui déjà se déroule depuis plusieurs mois.
Je sais mon cher Jean-Louis, ma chère Danielle que les débats ont été riches, parfois vifs, mais c'est, c'est justement toute tout le dynamisme démocratique autour de la partie Nord de ce tram, je vais dire la partie qui est au Nord de la place de Haguenau, et aujourd'hui l'objectif, même si bien évidemment on pourra évoquer le secteur Nord, c'est davantage de se concentrer sur les enjeux strasbourgeois qui jusque-là ont peut-être été moins présents dans le débat public, peut être aussi tout simplement parce que, je ne dis pas qu'il n'y a pas de questionnement, mais il y a peut-être moins en tout cas de questionnement. C'est l'occasion d'ouvrir ce débat et de partager ce soir ensemble.
Je m'en réjouis et je nous souhaite à toutes et tous, de de fructueux échanges. Merci beaucoup et bienvenue.

Ludovic SCHNEIDER : Merci, Madame la Maire, d'avoir introduit ces sujets de mobilités, mais plus généralement aussi, d'aménagement de l'espace. Vous l'avez dit, le sujet est très vaste. C'est pour ça qu'on a organisé tout un ensemble de réunion publique et l'idée aujourd'hui, c'est effectivement plutôt de se concentrer sur les parties strasbourgeoises du tracé, ce qui n'empêche pas évidemment d'ouvrir le débat — je vois, Monsieur HOERLE qui en a très envie… Non ? OK. Réponse de M. HOERLE inaudible.
Ces réunions publiques ont toujours été filmées et ça me permet de dire aussi qu'il y a eu pour les quatre premières réunions publiques, 8 500 visionnages sur la plateforme de la Participation. Donc, au-delà des participants qui étaient nombreux en salle et en direct pendant les différentes soirées, il y a eu aussi de nombreux visionnages en replay.

Du coup, à côté de vous Madame le Maire, Alain JUND, vice-président aux Mobilités. La Maire a déjà introduit finalement ce sujet de mobilités au pluriel, mais est-ce que vous pouvez nous en dire un peu plus à la fois ce projet tram et plus globalement ce projet de mobilité ?

Alain JUND : Je voudrais à mon tour vous remercier, vous saluer et remercier les plusieurs centaines de personnes qui, depuis maintenant quelques semaines, quelques mois, contribuent, interpellent, protestent, proposent dans le cadre de cette démarche. Je pense que c'est extrêmement important parce que nous engageons une étape extrêmement importante pour l'agglomération.

Je voudrais, en tant que vice-président de L'Eurométropole, en en charge des mobilités, juste ramener quelques remarques.
La première, c'est que nous avons souhaité engager ce débat public pendant trois mois et demi. Pas un mois, comme nous l'avions fait ou comme cela avait été fait sur d'autres extensions du tram ou d'autres mises en place du tram, mais sur trois mois et demi parce que c'est un projet majeur pour l'agglomération qui doit nous permettre à tout un chacun d'identifier les enjeux, de contribuer, de participer, d'interpeller… C'est vrai que ce débat pendant 3 mois a été serein et houleux à la fois, mais je pense qu'il est légitime et tout à fait normal que quand on a ce type d'enjeux qu'il y ait débat, qu'il y ait débat public y compris qu'il y ait, quand je dis confrontation de points de vue et de visions, c'est quelque chose qui est normal et c'est le processus démocratique qui veut cela. Et le fait de le faire pendant trois mois et demi, c'est aussi pour permettre à tout un chacun d'y contribuer.
Le 2e élément, la Maire de Strasbourg, en parlait. Il y a certes le débat sur : qu'allons-nous faire entre la gare et le Wacken ? Mais nous sommes à un débat qui est beaucoup plus large, qui effectivement concerne l'Eurométropole, concerne l'ensemble du territoire, y compris franco-allemand, parce que c'est : comment allons-nous aller de Kehl à l'Elsau ? Comment allons-nous à aller du quartier des Écrivains à Illkirch ? C'est tout cela qu'il faut prendre en compte dans la dimension de ce projet, du local au global. Hier, nous avons rencontré le président de la Communauté des communes du Kochersberg, pour parler de mobilité.
Parce qui se passe aujourd'hui à Strasbourg, demain sur l'Eurométropole, mais concernent directement, je prends notamment le Kochersberg, parce qu'il y a beaucoup d'habitants du Kochersberg qui travaillent à Strasbourg. Les enjeux de mobilité nous concernent tous, collectivement et donc dans ce rapport de coopération que nous faisons avec les territoires qui sont autour de l'Eurométropole, mais aussi au niveau de l'euro district, c'est un élément tout à fait capital.
Ensuite, dire que ce débat public se place sous un triptyque : la mobilité, la santé et l'urbanisme. La mobilité parce qu'on se déplace, c'est quelque chose qui semble plus naturel dans nos débats. Mais il y a aussi les questions de la santé et de santé publique. Je le rappelle toujours, j'ai rappelé les chiffres à Bischheim et Schiltigheim et je vais aussi rappeler les chiffres à Strasbourg.
Aujourd'hui, dans notre ville, 164 000 personnes sont soumises à une mauvaise qualité de l'air, si nous prenons en référence les normes de l'Organisation mondiale de la santé. 164 000 sur 250 000 personnes. Donc nous ne pouvons pas uniquement prendre en compte la manière de nous déplacer, mais nous avons aussi cette responsabilité de santé publique.
Et enfin, les enjeux urbains de transformation de notre territoire, qui ne se limitent pas, même s'il faut le faire aussi, à poser les rails d'un endroit à un autre.

La dernière réflexion, c'est que ce débat et la question du tram se situent dans une politique globale en matière de mobilité. Je parle du réseau express métropolitain et des 13 gares de l'Eurométropole. Dans 3 ans, le nombre de personnes qui va utiliser la gare de Strasbourg va augmenter de 30 à 40 %. Il en est de même pour les gares de Bischheim, Schiltigheim, peut-être même un peu plus, de Vendenheim, de Fegersheim, d'Entzheim et d'ailleurs.
Un autre réseau est celui du réseau cyclable. Le fait de « consacrer », entre guillemets, 100 000 000 d'euros au réseau cyclable est un changement fondamental dans notre agglomération.
Il y a aussi la marche, un plan piéton a été adopté à Strasbourg. Je rappelle toujours ce chiffre, 66 % de nos déplacements de moins de 3 km se font encore en voiture.
Aujourd'hui, ce n'est pas de dire : tout le monde à pied, tout le monde à vélo ou tout le monde dans le tram, mais nous voyons que face aux enjeux climatiques et face aux enjeux de qualité de l'air que les marges de progression existent. Il y a tout ce qui concerne l'interurbain, il y a la gare routière, les personnes qui viennent de Scharrachbergheim, qui viennent de Willgottheim, du Kochersberg, mais aussi du Sud de l'agglomération… C'est aussi eux et la manière dont ils se déplacent qu'il fait notre qualité de l'air et nos manières de se déplacer. Je ne parle pas du transport à la demande, ni même des évolutions qui va y avoir sur la A 35 — parce que ça va aussi être un élément, notamment par rapport à la place de Haguenau, un élément de transformation. Quand demain, la vitesse sera limitée à 35 km/h, quand les camions seront interdits en matière de transit et surtout quand il y aura des voies réservées pour les cars et pour les bus, ça changera la donne.

Voilà ce que je voulais rappeler en donnant juste un chiffre ; aujourd'hui à 12 h, 58 541 jeunes de moins de 18 ans se sont inscrits à la CTS pour bénéficier de la gratuité des transports. 58 541, c'est un chiffre extrêmement important et la responsabilité qui est la nôtre aujourd'hui, c'est que ces jeunes, dans les prochaines semaines, les prochains mois, mais aussi dans les prochaines années, puissent comme les autres usagers des transports en commun, les futurs usagers des transports en commun, bénéficier d'un réseau de transports collectifs efficace, performant, et le plus ouvert possible — C'est aussi un des objets de la réunion de ce soir.

Ludovic SCHNEIDER : Merci beaucoup, Monsieur le Vice-président, pour cette mise en contexte sur les enjeux de mobilité. Alors, Madame la Maire, vous avez introduit finalement vos collègues, Maire de Schiltigheim, Maire de Bischheim. Autour de la table, il n'y a pas mal d'élus et donc on ne va peut-être pas faire le tour des présentations de tout le monde, mais n'hésitez pas tout à l'heure dans les débats à vous présenter si vous êtes représentant d'une association, que vous êtes élu, etc.
Ce soir, on l'a dit, on va avoir des éléments de présentation par les services de L'Eurométropole, avec 3 personnes des services, avec Gilles BROCHARD, Chef du service Tramway et Grands Projets, Éric CHENDEROWSKY, Directeur Urbanisme et Territoires, et Philippe PAGENOT, Chef du département Tramway.
La présentation se tiendra jusqu'à, environ 19 h 15, 19 h 20 et après effectivement vous pourrez tous vous exprimer si vous êtes dans l'hémicycle, vous aurez les micros à votre disposition, donc veillez simplement à ne pas les laisser allumer. Si vous êtes en haut, un micro pourra circuler.

Pour les personnes qui nous suivent en ligne, vous pouvez vous exprimer par le biais du Chat ou en Visio sur Zoom. Un certain nombre de techniciens de l'Eurométropole peuvent répondre directement à vos questions ou nous relayer en salle vos questions.

Alors, Éric CHENDEROWSKY, Mme la Maire a posé quelques éléments de contexte sur le projet de territoire et Gilles BROCHARD vous, en tant que Chef du service Tramway et Grands Projets, j'aimerais bien que vous puissiez nous rappeler un petit peu les grandes perspectives du calendrier global, les grands éléments avant de de rentrer plus dans le détail sur la présentation des éléments de projet de territoire.

Gilles BROCHARD : Oui, alors peut-être pour démarrer cette présentation, rappeler quelques éléments fondateurs notamment, qui permettent la construction de ce projet. Alors ça a été un peu dit dans l'introduction, mais au travers de la première image qu'on peut présenter, simplement rappeler que bien sûr le point de départ de ce projet, c'est la desserte des communes Nord et plus particulièrement de Schiltigheim et de Bischheim en tramway. Pour pouvoir desservir ces communes avec le mode tramway, il faut pouvoir le raccorder sur un réseau existant, réseau dont la structure s'est progressivement construite sur Strasbourg et notamment en son cœur.
Pour pouvoir construire ce projet, il est nécessaire aujourd'hui, de revoir la structure centrale du réseau. C'est pour cette raison que ce projet a un double aspect.
Premièrement, évidemment, il s'agit de desservir les communes Nord — on vient de le dire, mais également de voir ce projet concerné sur Strasbourg.
En fait le réseau tramway strasbourgeois que vous connaissez, que vous pratiquez, a été progressivement au fur et à mesure des années construit selon une logique radiale, c'est-à-dire avec un certain nombre de lignes qui viennent se croiser en un nœud central que nous connaissons tous : il s'agit du nœud Homme de Fer.
Aujourd'hui, c'est 5 des 6 lignes de tramway qui viennent s'y croiser. La fréquentation de ce nœud central, dit Homme de fer, est particulièrement importante puisqu'elle vient rassembler à peu près des 2/3 des correspondances. Aujourd'hui, le fonctionnement de réseau arrive à saturation. Il fonctionne, mais il arrive aux limites de ses possibilités et donc l'arrivée d'une nouvelle ligne de desserte vers le cœur du réseau strasbourgeois nécessite de revoir la structure, l'articulation de ce réseau.
C'est pour cette raison qu'à la desserte en tramway des communes de Schiltigheim et de Bischheim vient s'ajouter une réflexion sur la façon dont on peut ré articuler certains trajets qui permettront de soulager le nœud Homme de Fer, notamment dans sa fréquentation, permettant de laisser on pourrait dire — de la place à tous les usagers qui viennent des communes Nord et qui ont eux aussi besoin de retrouver le centre de l'agglomération.
Pour se faire, deux itinéraires ont été identifiés. Des itinéraires qui partent notamment de la gare, un de la Gare vers le secteur du WACKEN et un autre de la Gare vers le secteur des Universités. Ces trajets-là ont été *retenus*, parce qu'ils sont fortement sollicités. Aujourd'hui, ils passent par le nœud Homme de Fer. Demain, ils ont plutôt vocation à être sur une logique de trajets directs qui ne viennent pas forcément alourdir le mode de fonctionnement du nœud central qui, bien entendu, permet de multiplier les possibilités de correspondances.

C'est ce que vous voyez au travers de ces quelques flèches qui sont proposées à l'écran.
Le premier objectif, on le rappelle, est de desservir via une nouvelle ligne de tramway, les communes de Schiltigheim, Bischheim, mais également au travers de la restructuration du réseau tramway, deux nouvelles liaisons.
Une directe, de la Gare vers le Wacken. Secteur en devenir, puisqu'il va faire appel à beaucoup de voyageurs qui utilisent justement cet itinéraire, ce trajet ; depuis la Gare vers le secteur du WACKEN et des institutions européennes.
Deuxième trajet très important, fortement sollicité depuis la Gare vers les Universités. Aujourd'hui, il faut savoir que ce sont à peu près 60 000 étudiants qui viennent sur Strasbourg, dont un bon quart utilise le réseau ferroviaire. Il arrive en gare de Strasbourg et repart ensuite vers la gare de Strasbourg. Ce capital d'usagers — pourrait-on dire — peut utilement utiliser un autre itinéraire permettant de soulager le nœud Homme de Fer.

Donc voilà, 3 objectifs. Tout à l'heure, a été rappelé que ce projet tramway s'inscrit dans un ensemble de projets de mobilité, y compris sur une augmentation à venir massive de l'offre ferroviaire. Ça veut dire que davantage d'usagers vont arriver en gare de Strasbourg — tout à l'heure, on a cité le chiffre de 30 à 40 % de voyageurs supplémentaires — aujourd'hui, il faut avoir en tête que c'est à peu près 60 000 voyageurs par jour, qui fréquentent la gare de Strasbourg. Donc, imaginez 30 à 40 % de voyageurs supplémentaires. Ça veut dire que face à cette offre supplémentaire ferroviaire, il faut que l'Eurométropole soit en capacité d'offrir un correspondant à un équivalent en offre urbaine, notamment au travers du trajet tramway.
Enfin, ce projet tramway vient finalement participer à la structuration d'une transformation urbaine que nous allons décrire.
Je laisse mon collègue Éric CHENDEROWSKY, en dire un peu plus sur ce sujet justement.

Éric CHENDEROWSKY : Bonsoir. Ce projet de territoire que nous esquissons en même temps que le projet de tramway se déploie sur les sites, pose la question du cœur métropolitain.
J'aimerais rappeler que depuis une trentaine d'années, cette aire métropolitaine dont Strasbourg est le cœur n'a cessé de s'étendre. On peut parler, il y a une quarantaine d'années, d'une agglomération de 450 000 habitants qui progressivement, par des jeux d'interdépendances résidentielles et activités, s'étend pratiquement jusqu'aux limites du département de la Moselle et aujourd'hui constitue une aire de près d'un million d'habitants. Si on rajoute la partie allemande, on est largement une aire métropolitaine d'un million d'habitants.
À ce titre-là, le cœur de l'agglomération tel qu'il a été dessiné, pensé et fonctionnel jusque dans les années 70, 80, ne peut plus être celui que nous connaissons. Finalement, on voit que maintenant, avec l'évolution du réseau tramway, la redéfinition des grands équipements publics et le desserrement général de l'activité, ce cœur métropolitain a largement débordé le centre de Strasbourg et cherche aussi à s'étendre sur les communes les plus proches.
Ce cœur métropolitain concerne Schiltigheim, Bischheim, Illkirch. Il s'agit maintenant de raconter ce que le projet peut être.
Concernant le Nord, bien évidemment, c'est un territoire stratégique — mais on peut dire ça de toutes les parties dont on parle — mais qu'est-ce qui va le caractériser fondamentalement ?

D'abord historiquement, c'est une porte de l'agglomération fondamentale. C'est par là que transitent, arrivent toutes les voies historiques qui sillonnaient Schiltigheim et Bischheim et qui convergeaient vers la porte des Schiltigheim. Aujourd'hui la place de Haguenau.
Au 19e siècle arrive le train en gare de Strasbourg. Aujourd'hui, la gare de Strasbourg constitue la porte principale d'accès, métropolitaine dans la ville.
On rappelle également, dans une moindre mesure là, le rôle de la gare routière, place des Halles. Donc en fait, on voit bien qu'ici, convergent à des endroits très particuliers, tous ces grands réseaux, et on n'oubliera pas l'autoroute qui a fortement marqué le paysage de ses entrées de ville entre Strasbourg et Schiltigheim.
2e élément important, c'est un secteur qui concentre des pôles d'activité majeurs de la métropole, notamment les fonctions tertiaires supérieures qui se sont installées dès les années 70 dans le secteur du Wacken, avec le pôle bancaire, mais également renforcé avec le pôle directionnel de la place des Halles, à la fin des années 70, début 80. Les choses se sont structurées, renforcées progressivement.
On n'oubliera pas également tout le secteur de la place de la République avec la préfecture, les grands équipements culturels puis également le Wacken, avec progressivement aussi, l'installation de la région et du théâtre du Maillon, qui constituent finalement un élément fort des grands équipements métropolitains, mais auxquels se rajoutent aussi de grands équipements d'agglomération. Tous les lycées du Nord de l'agglomération, le lycée Kléber, lycée Matisse, lycée Marc Bloch. Et puis des grands équipements comme le CMCO à Schiltigheim.
Au quartier européen qui a été cité et qui est en lui, un objet d'attention particulière au sein de ce territoire, s'ajoute tout ce qui fait fonctionner l'économie de la ville et notamment en matière de fonction logistique urbaine et de négoce, comme le marché d'intérêt national et la gare de Kronenbourg à l'Ouest de notre territoire.
Et puis ça a été évoqué, c'est un territoire aux grandes qualités patrimoniales. L'extension allemande se fait au nord de la ville et dessine cet ensemble extraordinaire de la Neustadt, classé patrimoine mondial par l'UNESCO depuis 2017, mais également au-delà. Les cœurs des communes de Schiltigheim et de Bischheim, autour de leur noyau villageois, ont fait l'objet de grandes luttes urbaines dans les années 70, pour protéger ce qui faisait leur charme et qui notamment pour Schiltigheim, fait l'objet aussi d'une étude pour un secteur patrimonial remarquable.

De son côté, Strasbourg a engagé, en accompagnant la reconnaissance du patrimoine mondial UNESCO, l'extension de son secteur sauvegardé au-delà de la Grande-Île, jusque sur l'axe de l'avenue des Vosges.
Tous ces éléments sont très importants en matière de caractère et de qualité de vie de ce territoire, mais ce sont également, et j'en finirai là, des territoires qui connaissent de grandes mutations et qui vont continuer à les connaître autour de projets de renouvellement urbain et de transformation de friches. On a vu tout ce qui s'est engagée autour de la Foire exposition au Wacken avec la transformation du quartier Archipel. Les choses se jouent également de manière très intense à Schiltigheim, autour de du quartier Fischer ; un peu plus récemment autour du quartier Hadelshoffen et puis également la friche Istra. Le quartier des Écrivains fait lui aussi, l'objet d'un projet de rénovation urbaine qui va le transformer profondément.

J'aurais peut-être dû les citer, il y a dans ce secteur-là de grands équipements d'agglomération tels que le centre nautique qui est un grand générateur de flux.
Pour vous décrire rapidement les éléments de contexte — et j'ai encore une fois oublié ce qui fait également un élément fort de l'histoire de ce territoire, c'est ce que nous a légué l'histoire militaire de Strasbourg, c'est cette ceinture verte qui est l'ancien glacis militaire qui a été protégé plus ou moins bien au cours des décennies, qui a été très entamée par l'installation de l'autoroute dans les années 60, que ce soit sur le flanc Ouest derrière le rempart, mais aussi au Wacken. Aujourd'hui, elle constitue encore une magnifique réserve et un poumon vert potentiel qui finalement, doit passer du statut de limite et de coupure entre ces différentes entités, que nous avons cœur à réunir dans ce grand projet. Vont peut-être défiler un certain nombre d'images qui sont une première, puisque nous avons un nouvel outil de vue 3D qui nous permet de naviguer à différentes échelles et selon différents points de vue dans le territoire. Sur ces cartes-là et vous verrez les différentes hypothèses de tramway et c'est peut-être là que je vais laisser la parole à Philippe PAGENOT ou Gilles BROCHARD pour les commenter donc.

Gilles BROCHARD : Oui donc effectivement, on voit apparaître sur cette image les 3 hypothèses de tracé, de la restructuration ou du maillage tramway au cœur de ville.
Donc on va revenir un petit peu plus après un sur ces différentes hypothèses, elles vont se décliner — c'est ce que vous voyez apparaître en rouge. Alors juste pour vous permettre de bien vous repérer, alors je ne sais pas si vous le voyez assez facilement sur l'image ci, donc en couleur violette c'est plutôt le réseau existant, sur lequel vient s'ajouter le réseau à venir, projeté. Voilà ce qu'on peut dire sur l'insertion du réseau.

Philippe PAGENOT : Ce sont des couches qui montrent les éléments déterminants que j'ai évoqués rapidement. Donc vous avez aussi le liseré bleu qui correspond aux limites du futur secteur sauvegardé étendu du Sud de la Grande Île à toute la Grande Île et à l'axe majeur de la Neustadt, axe impérial et avenue des Vosges. Et nous avons repéré également dessus, tous les espaces publics et paysagers majeurs qui sont la place de la Gare, la place des Halles, la place de Haguenau, la place de la République et puis la place de Bordeaux. Donc ici, ce sont des sujets de ré interrogation sur le rôle de ces espaces qui aujourd'hui sont plus des portes de ville pour certains et peut être largement dédiés à la voiture et qui sont de véritables enjeux de reconquête urbaine et d'animation de l'espace public dans la ville.

Juste pour commenter ces vues, ici dans la même cartographie finalement, on vous a représenté la variante N 1 qui passe par le boulevard Wilson et l'avenue des Vosges. Ceci permet de visualiser un petit peu l'irrigation que pourrait créer cette variante avec la descente en rouge par la place de Haguenau et l'installation, qu'on ne voit pas, mais d'une station au Sud de la place de Haguenau.
On peut vous proposer aussi la même typologie de cartes, mais ce coup-ci c'est la variante N 2 avec toujours la façon de relier la place de Haguenau au centre-ville et puis finalement les fonctions de transport pour aller vers le Wacken et les Universités, passeraient plutôt par les quais et longeraient les Halles.

La variante N 3 s'inscrit dans le même patrimoine avec là, une variante qui descendrait de la place de Haguenau, qui rejoindrait Poincaré Wilson, où éventuellement qui pourrait rester place de Haguenau et passer par Wissembourg et faire un petit crochet. Et puis la fonction desserte du Wacken serait en direct par Clémenceau sur le tracé de l'actuelle ligne H et la fonction desserte de l'Université, sans passer par l'homme de fer, passerait par la rue du Faubourg de Pierre et par les quais.
Ici, c'est un peu le contexte des rues qui pourrait être apaisé : dans ce projet le tramway est un vecteur de requalification urbaine. Donc on regarde un petit peu tout ce qui pourrait être traité alors en orange, donc on a effectivement une requalification urbaine qui pourrait se passer — on va en parler plus loin — sur la couture entre Schiltigheim et Bischheim par la place de Haguenau et le no man's land actuel entre les deux. Wilson bien sûr, Clémenceau, Vosges. Ce que l'un ne fera pas l'autre le fera donc c'est un ensemble, un ensemble général.
Passons ensuite aux grandes étapes du projet.

Gilles BROCHARD : Voilà c'étaient quelques images permettant de donner à voir comment le tramway peut venir s'inscrire dans la mise en valeur patrimoniale qu'on vient de décrire et donc dans la transformation du territoire.

Alors peut-être quelques éléments avant de rentrer dans le détail du projet sur le calendrier.
Aujourd'hui on est bien en phase de concertation réglementaire. Cette concertation réglementaire va durer jusqu'au 30 septembre prochain. À l'issue de ce temps de concertation, qui a duré trois mois et demi — un bilan de concertation va être tiré. Qu'est-ce qu'un bilan de concertation ? C'est tirer les enseignements de l'ensemble de ce temps d'échange, de prendre en compte les contributions qui, donc ont alimenté, enrichi cette concertation et de pouvoir ensuite, tirer quelques décisions qui seront soumises au Conseil de l'Eurométropole, permettant notamment de cibler plus précisément les axes majeurs de ce projet et plus particulièrement notamment le tracé. Donc, permettre de choisir un tracé sur lequel les études vont davantage venir se concentrer.

Donc ce bilan de concertation et la décision qui sera prise, soumise au Conseil de l'Eurométropole interviendra à la fin de cette année. À la suite de cette décision s'engagera une nouvelle période d'instruction et de concertations. Toute l'année 2022 sera consacrée à venir approfondir le tracé qui aura été retenu et donc toutes ses composantes, y compris urbaines, on vient de le dire, et évidemment ce temps d'instruction sera aussi jalonné de temps de concertations complémentaires permettant de renter un peu plus dans le détail de ce projet.
C'est un projet qui certes fait l'objet aujourd'hui parce que nous sommes dans l'application des textes, d'une concertation réglementaire qui nécessite de formaliser quelques éléments de décision. Mais la concertation va se poursuivre jusqu'à la fin de l'année 2022, à l'issue de laquelle, lorsque le projet sera davantage instruit dans le détail, fera l'objet d'une nouvelle consultation, réglementaire aussi celle-là, qu'on appelle l'enquête publique ou là encore les uns et les autres pourront s'exprimer sur ce projet. Évidemment, à ce moment-là, le projet sera davantage détaillé, il sera plus précis et permettra effectivement de faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique permettant ensuite d'engager la suite des études et des travaux qui devraient démarrer à partir du second semestre ou l'été 2023 et

s'échelonner jusqu'à la fin de l'année 2025 début 2026, pour voir donc la mise en œuvre et en particulier la mise en service de ce projet tramway.

Ludovic SCHNEIDER : Merci, Gilles BROCHARD, pour cette mise en perspective et cette présentation à trois voix. Ce que je vous propose effectivement, c'est d'entrer un petit peu plus dans le détail des trois variantes et d'expliquer un petit peu les aménagements associés en allant assez vite pour qu'on ait le temps des échanges. Mais voilà, merci, M. BROCHARD, pour la présentation des trois variantes strasbourgeoises, comme on l'a fait finalement à Bischheim et Schiltigheim sur les trois variantes du Nord,

Gilles BROCHARD : Ces 3 variantes qu'on va rapidement décrire sont celles que vous avez dans les plaquettes de présentation.
Vous voyez la première qui s'intitule la variante C1, qui va notamment permettre de donner, on va dire un effet de maillage assez élargi sur le centre-Nord de Strasbourg puisqu'il va permettre de prolonger une infrastructure qui existe aujourd'hui sur le boulevard Wilson jusqu'à la rue de Wissembourg, venir toucher la place de Haguenau, pour ensuite redescendre sur l'avenue des Vosges, pour se raccorder notamment à la place de la République sur le réseau existant. Donc on a ici, un effet de maillage, de boucles permettant de relier d'un côté la place de la Gare et de l'autre, la place de la République.

Alors, quelles sont les hypothèses d'aménagement, d'insertion qui ont été imaginés ?
Par exemple sur la rue de Wissembourg qui est le dernier tronçon des boulevards qui permet de déboucher sur la place de Haguenau il y a quelques impondérables, quelques incontournables, c'est notamment le positionnement de la plateforme tramway, au regard notamment du patrimoine arboré. En fait, l'implantation des alignements d'arbres — on a sur la rue de Wissembourg, deux alignements d'arbres particulièrement majestueux avec une très belle couronne en excellent état sanitaire, qu'il convient évidemment de préserver. Il ne sera pas possible techniquement de venir insérer une plateforme tramway entre ces deux alignements d'arbres.
C'est pour cela que dans la proposition qui est faite, la plateforme tramway sera nécessairement par effet de construction, plutôt positionnait en latéral et pour le coup plutôt du côté Est, permettant de se raccorder plus facilement sur la place de Haguenau. On aura l'occasion d'y revenir.
Ensuite le reste du profil, donc de la gestion, de l'usage de l'espace, peut se décliner de différentes manières. On le voit au travers de ces coupes avec notamment, un positionnement par exemple, de l'itinéraire cyclable qui peut être différent, soit côté façades, soit plutôt au sein du terre-plein central entre les deux alignements d'arbres.

Si on regarde ce qui se passe sur l'avenue des Vosges : la construction s'inscrit dans une logique un peu similaire, mais elle est un peu différente. Là, on a deux alignements d'arbres qui sont assez éloignés l'un de l'autre, ils sont plus proches des façades — globalement, au regard de l'ensemble du profil. Donc là nécessairement la plateforme est plutôt en site central, avec évidemment la préservation de ces deux alignements d'arbres.
Ce qu'on peut constater dans ces deux propositions qui sont faites, c'est une sorte de « sanctuarisation » — si on peut parler comme ça — de l'usage de l'espace public entre les façades et

les alignements d'arbres, plutôt dédié à la marche, à l'usage piéton, à l'usage de l'espace public, de la vie également qu'on peut faire sur l'espace public.
Entre les deux alignements d'arbres, encore une répartition qui peut être différente en fonction des choix qui sont faits, d'une volonté — ça a été dit tout à l'heure — de devenir apaiser la vie quotidienne sur cet axe, donc entre les deux alignements d'arbres, avec les différents modes de mobilité.
En images, quelques croquis qui viennent suggérer un petit peu ce que pourrait être l'ambiance donc liée à ces aménagements. On voit ici sur ce premier croquis d'ambiance, ce qu'on était en train de décrire tout à l'heure, la possibilité de venir apaiser notamment ces secteurs de part et d'autre de l'axe entre la façade et les alignements d'arbres.

Un deuxième visuel qui permet de voir ce qui se passe justement plutôt à l'intérieur de ces deux alignements d'arbres, avec la répartition des différents modes de déplacement.
Quelques images peut-être — je ne sais pas Éric, si tu veux les commenter — pour voir peut-être plus précisément dans le cadre de l'aménagement de l'avenue des Vosges, comment on peut venir donc construire un projet urbain ?

Éric CHENDEROWSKY : Ce segment a été choisi pour ses enjeux particuliers : c'est le croisement entre le boulevard Clemenceau, l'avenue des Vosges et puis le parvis du Palais des fêtes. Il peut être un endroit de transformation assez spectaculaire de reconquête de l'espace public. Déjà, pour redonner une véritable visibilité au Palais des fêtes sur l'avenue, et puis aussi pour pacifier et faciliter les traversées entre le boulevard Clemenceau, entre le Nord et le Sud de la Neustadt.
C'est ce principe de pacification et de modes doux avec l'idée de pouvoir aussi intervenir sur la rue Paul Muller Simonis, puisque c'est finalement la rue qui permet de rejoindre tout cet espace public autour du tribunal et de l'Église Saint-Pierre, pour rejoindre l'autre espace public qui se développera autour du palais des fêtes. Donc en fait, ici la volonté depuis les quais, de marquer et de faciliter des liaisons piétonnes entre ces deux pôles d'équipements.

Gilles BROACHARD : Une deuxième hypothèse de tracé, appelée C2, s'inscrit dans une logique plus ramassée — tout à l'heure, on était dans un élargissement du maillage — là, il est plus concentré, plus orienté vers le cœur de ville. Il est proche du nœud Homme de Fer qu'on a décrit tout à l'heure.
Cette autre solution présente des avantages et des inconvénients.
L'avantage majeur de cette solution, c'est qu'on va venir concentrer en un même endroit, notamment autour du secteur des Halles et de la proximité du nœud Homme de Fer, des lieux assez concentrés sur les possibilités d'intermodalité, c'est-à-dire de passer d'un mode de déplacement à un autre, par exemple de descendre d'un car urbain pour venir ensuite utiliser le réseau tramway par exemple.
Alors on va dire que cette solution, elle a le défaut de sa qualité, c'est-à-dire qu'évidemment plus on vient concentrer, plus on peut créer des nuisances où il y a des flux très importants qui viennent se croiser et qui nécessitent d'être gérés.
En termes d'insertion, la rue des Halles par exemple, qui est immédiatement perpendiculaire au boulevard Wilson, on est sur un espace relativement étroit, mais sur lequel il est nécessaire de venir y concentrer un certain nombre de dispositions. C'est l'illustration de ce qu'on vient de dire tout à

l'heure, une plateforme tramway, un réseau de caractère urbain qui arrive sur le secteur des Halles et tout cela avec les autres dispositifs de mobilité qui doivent pouvoir chacun trouver leur place.

Ce tracé C2 vient aussi s'enrouler autour des quais. La proposition qui est faite — alors qu'aujourd'hui, il y a déjà une circulation des bus, un petit peu de circulation générale automobile. Là, l'idée serait de venir insérer la plateforme tramway, de dégager l'espace qui vient entourer l'alignement d'arbres pour y proposer une vraie promenade piétonne avec effectivement une mise en valeur également du rapport à l'eau, spécifique aux quais. Les cheminements cyclistes, eux, pouvant être utilement reportés sur ce qu'on appelle le « ring vélos intérieur », c'est-à-dire un aménagement cyclable, donc qui vient s'enrouler autour de l'ellipse insulaire, mais côté intérieur, donc, juste de l'autre côté de l'Ill.

Troisième possibilité de tracé. C'est une variante complémentaire qui vise on l'a dit tout à l'heure, à relier directement depuis la place de la Gare vers la place de Bordeaux et donc derrière le secteur du Wacken, ce lien fort qu'on a identifié par le boulevard Clemenceau. Il vise aussi à répondre à l'autre logique qui consiste à desservir le secteur des Universités en utilisant un maillage plus court, utilisant notamment la rue du Faubourg de Pierre.
Alors, qu'est-ce que ça donne en termes d'insertion, par exemple, sur le boulevard Clemenceau, là aussi on est dans la même logique que ce qu'on a décrit tout à l'heure sur la rue de Wissembourg, avec deux alignements d'arbres majestueux eux aussi, mais sur lequel ou à l'intérieur duquel, on ne saura pas implanter la plateforme tramway.
Ce qui nécessite de proposer d'autres modes d'insertion soit deux plateformes de part et d'autre de cet alignement d'arbres, ou alors plutôt d'un côté, comme on l'avait imaginé tout à l'heure, par exemple sur la rue Wissembourg et là donc plutôt du côté Ouest, permettant ensuite de venir s'insérer sur la place de la République.
Concernant la rue du Faubourg de Pierre. Là, on serait plutôt sur une insertion centrale du fait de la configuration de la rue, avec là aussi plusieurs hypothèses qui sont possibles de venir y maintenir une circulation ou pas. Donc ça, ça suppose effectivement de revoir les logiques de circulation sur le secteur à la fois sur le secteur des Vosges qu'on a décrites tout à l'heure, mais aussi plus en cœur.

Quelques mots pour terminer la présentation sur deux secteurs emblématiques que sont d'un côté la place de Haguenau et d'autre part, la place de la Gare.
On en a brièvement parlé tout à l'heure, mais on va un peu approfondir cette idée. La place de Haguenau est aujourd'hui, un sens giratoire, on pourrait dire, autoroutier de circulation qui, dans le cadre de ce projet et notamment de la transformation urbaine de Strasbourg qui tisse son lien avec les communes Nord et plus particulièrement Schiltigheim, a vocation à se restructurer, un petit peu à l'image de ce qui s'est fait ces dernières années sur le secteur de l'Étoile, avec le parc de l'Étoile.
L'idée à terme, ce serait effectivement de pouvoir mieux encadrer cette place, lui donner un caractère plus urbain et d'en profiter pour venir pacifier ce secteur. Donc dans cette perspective, évidemment les impacts liés à l'usage que l'on peut faire de l'espace public auraient vocation à être évidemment améliorés.

L'image suivante est un peu une idée, un schéma de ce que pourrait devenir demain, le secteur de la place de Haguenau, avec non plus une place dont on fait le tour, mais plutôt une place avec deux axes qui viennent l'encadrer. Et on est là dans ce cas-là, plutôt dans sur une logique d'affectation — c'est-à-dire que si l'on vient du côté de Schiltigheim, on a vocation à venir se desservir vers le secteur de la Neustadt. Alors que si on est plutôt du côté de l'axe ferroviaire, plutôt venir se desservir sur les secteurs des grands équipements de l'agglomération que sont la Gare, le secteur des Halles.

Éric CHENDEROWSKY : Cette image-là montre la place de Haguenau avec son jardin central. Juste pour rappeler que la forme de la place de Haguenau, a changé régulièrement, pas au cours des siècles parce qu'elle est trop jeune, mais en tout cas du statut de porte elle est devenue un peu rond-point autoroutier et sa configuration actuelle, date des années 60.
Elle est ç cheval entre la Neustadt et la ceinture verte et c'est finalement aujourd'hui une grande porte qui peut relier — ce qu'on peut appeler le projet « Porte de Schiltigheim », place de Haguenau, dont l'objet est, sur 1 km de distance, de relier l'entrée de Schiltigheim à l'entrée de Strasbourg, à travers un grand parc paysager qui se peut se décliner entre différents éléments, le jardin de la place de Haguenau, une grande avenue, l'entrée de Schiltigheim et qui serait finalement l'occasion de commencer à rouvrir tout un secteur qui n'apparaît pas sur cette carte-là, mais qui est tout un ensemble paysager extraordinaire de jardins familiaux, entre l'Église rouge et le secteur Sainte-Hélène, qui est un grand triangle qui va de de l'entrée du Wacken jusqu'à la place de Haguenau et à l'entrée de Schiltigheim et qui en termes de surface, est plus grand que le parc de l'Orangerie. Mais comme il est complètement morcelé et un peu invisible, caché derrière les infrastructures, on ne sait pas s'y promener et s'y rendre. Là, on a les prémices d'un grand projet de transformation pour redonner cet espace vert aux métropolitains qui habitent le Nord de l'agglomération. En fait le tramway est l'occasion en réinstallant finalement un véritable espace public, des trottoirs, des pistes cyclables, des alignements d'arbres, de redonner une visibilité exactement comme le Gilles le disait, ce qui s'est passé entre Neudorf et la place de la Bourse, à force de retisser et de créer des trottoirs généreux des pistes cyclables qui ont finalement réduit cette coupure qui existait entre Neudorf et le centre-ville, il y a encore une trentaine d'années — même pas 20 ans, 15 ans.

Gilles BROCHARD : Pour terminer la présentation, quelques mots sur la place de la Gare.
La place de la Gare est aujourd'hui en fait, majoritairement utilisée par bien sûr l'afflux de voyageurs issus de du réseau ferroviaire, mais elle doit trouver son pendant avec une offre urbaine, au travers du réseau urbain, du réseau aussi, interurbain, pour pouvoir s'articuler correctement.
À cet effet, il y a aujourd'hui sur le secteur de la place de la Gare, un certain nombre de lignes de tramway qui viennent s'y croiser. Tout d'abord, il y a les lignes en sous-sol : la ligne A, la ligne D. une ligne en surface, c'est la ligne C qui vient trouver son terminus. Et puis il y a aussi dans un espace un petit peu plus élargi, des lignes qui viennent border le secteur de la place de la Gare. C'est le cas aujourd'hui, avec la Ligne C qui emprunte le Faubourg de Saverne, mais également le Faubourg National plus au Sud avec par exemple la ligne F.
Donc l'idée au travers de ce projet, en proposant bien sûr une offre supplémentaire de tramway au départ de la gare avec une 2e ligne et donc une 2e station en surface, c'est de trouver un dispositif suffisamment équilibré permettant aux voyageurs, dans un espace de diffusion, pouvoir assez

facilement emprunter leur itinéraire au travers d'un réseau tramway, dont le la capacité sera à la hauteur des enjeux de l'offre ferroviaire qui aura été augmentée.
Dans cette perspective, pour faciliter cet espace de diffusion, il est, on le voit au travers de cette image, envisager de faire de la gare non plus un lieu de transit pour la circulation générale, mais plutôt un lieu de destination. C'est-à-dire que quand on arrive à la place de la Gare, c'est parce qu'on veut y trouver un autre mode de transport, par exemple le train, ou parce qu'on est habitant ; c'est notre lieu de destination, mais plus un lieu de transit. Ce transit étant plutôt reporter vers des axes qui sont vers l'extérieur, ça peut être la M35, ça peut être la rue des Remparts pour des liaisons plus interquartiers. Voilà quelle évolution induit effectivement ce projet, notamment sur ce secteur important qui est un secteur évidemment en devenir sur le plan intermodal.
Voilà ce que l'on pouvait dire sur cette présentation, globalement.

Ludovic SCHNEIDER : Peut être juste en quelques mots le tableau de synthèse un peu de ces trois variantes avec quelques éléments de comparaison.

Gilles BROCHARD : Voilà, ces quelques éléments ici, comparés au travers de ce tableau, permettent simplement de retrouver les différentes caractéristiques de ces trois scénarii qui sont proposés de tracés permettant d'assurer ce maillage, à la fois, on le voit, sur des temps de trajet, sur des potentiels de desserte. On le voit d'ailleurs, la question du potentiel de desserte n'est pas forcément le critère le plus discriminant, sur les potentialités pour justement, faire émerger cette transformation urbaine, qui a été évoquée tout à l'heure. Puis, bien entendu, les caractéristiques propres à chacune de ces modes de tracé, au niveau intermodal, quelle est la qualité intermodale à la fois en termes de diffusion, mais également de permettre des correspondances facilitées, de qualité d'espace public… Voilà, c'est ce que l'on voit ici au travers de ce tableau comparatif que vous pouvez facilement consulter aussi sur la plaquette

Ludovic SCHNEIDER : Et on aura l'occasion, j'imagine, d'y revenir au cours des discussions.
Merci beaucoup pour ces présentations à 2 voix : finalement à la fois la voix de la mobilité et la voix de l'urbanisme qui se conjuguent pour parler de projets de territoire et de projets de mobilité. On va passer aux questions/réponses.
Vous êtes plus d'une cinquantaine ici, il y a plus d'une cinquantaine de personnes aussi, à distance avec déjà un certain nombre de questions. On va fonctionner avec deux questions à la fois. Donc deux questions, les réponses, etc. Pour les deux premières questions, Monsieur derrière et Madame devant. Monsieur, allez-y, vous pouvez allumer votre micro, poser votre question et le temps de la question, vous pouvez enlever le masque.

Monsieur travaillant et habitant dans le quartier du tribunal : Bonjour. Je travaille et suis habitant du quartier du Tribunal, j'ai trois enfants et mes enfants vont à l'école dans le quartier du tribunal. On est un petit peu inquiet, parce que j'entends dans vos propos liminaires à tous, parler de plein de choses qui nous intéressent, et pour lesquelles vous avez sans doute été élus, c'est pour ça qu'on vous a porté-là… J'entends parler d'apaisement, de réappropriation de l'espace public, de nuisances sonores, de pollutions des Halles, de la gare, de la Neustadt… mais ce dont je n'entends jamais parler ce soir, sauf

quand on en arrive au projet en lui-même, c'est du quartier du tribunal en lui-même, du Faubourg de Pierre, où y a aussi des administrations, beaucoup de gens qui travaillent, beaucoup de gens qui se déplacent. Un flux qui a explosé ces dernières années en termes de nombre de bus et de voitures, mais on est alors là, à un niveau de pollution… Moi, je peux m'enlever des bouchons le soir en rentrant chez moi. Je ne parle même pas de la pollution sonore, du nombre d'accidents dont vous devez forcément avoir de la documentation ; parce qu'il y en a des graves en plus.
Le tram on est pour, qu'il passe chez nous, qu'il passe avenue des Vosges, qu'il passe à la Gare… il passera là, il doit passer, ça, c'est le sens de l'histoire.
Mais la question, c'est surtout s'il ne passe pas chez nous, sur les quais et Faubourgs de Pierre, qu'est-ce qui se passe sur les quais Faubourg de Pierre ? Est-ce qu'on rajoute encore tout le reste de la circulation qui passera par-là ? Et s'il devait passer par chez nous, ce qui pourrait être une chance pour notre quartier, pour ces deux rues, quel sera le mix demain des bus, des voitures ?
Car c'est quand même 13 000 habitants et je pense que beaucoup de gens ont pris la mesure du changement il y a déjà longtemps et ont changé leurs habitudes de déplacement.
Au travers de mon travail, de mon voisinage et de ce que je suis — je suis automobiliste, piéton et cycliste — je vois surtout des gens qui se déplacent à vélo, qui viennent de Schiltigheim et des communes dont on parle pour aller à Strasbourg, pour leurs loisirs ou pour leur travail, à vélo, à pied, en tramway, en bus. Et cette circulation de voitures en fait, c'est juste un flux qui n'est pas des résidents qui n'est pas des gens qui travaillent sur place, ce ne sont pas ces gens. Ces gens-là viennent en train, en bus, ils viennent en tram, à vélo et aujourd'hui on a juste le reste d'une autoroute.
On parle de la ceinture verte, c'est génial, mais plus au Nord, plus dans les quartiers périphériques, ça va devenir un peu comme le centre-ville, mais il y a un maillon essentiel dans votre chaîne, entre le centre-ville et ces quartiers dont on parle, et que le tram y passe ou n'y passe pas, mais c'est quand même le quartier du tribunal. À l'heure actuelle, dès qu'on fait quelque chose de nouveau et de bien autour du tribunal, que ce soit aux Halles, à la place du Tribunal en elle-même, ou autre, c'est tout le reste du quartier, donc tout cet axe Faubourg de Pierre qui en pâtit, finalement. Toujours plus de circulation, toujours plus de bus, toujours plus… Aujourd'hui au rythme d'un bus, entre 30 secondes et 2 min en journée et je ne sais même pas combien de milliers de voitures, je suis incapable de les compter, mais voilà.
C'est ce que j'avais à dire et j'espère que ce sera pris en compte. Si jamais vous voulez en savoir plus sur nos positions, les commerçants, les habitants… Je suis tout à fait disposé à vous en dire plus. Pour le reste, j'espère qu'on choisira tous la meilleure solution possible et que ça fera avancer les choses. Voilà, merci et bonne soirée.

Ludovic SCHNEIDER : Merci, Monsieur pour cette intervention et interrogation sur cet espace-là. Une deuxième question, là, devant.

Oui, merci beaucoup. **Andrée BUCHMANN**, je suis **adjointe au patrimoine à Schiltigheim**. Merci pour la présentation, c'est très intéressant.
Ma question concerne le prolongement de Schiltigheim par rapport à Strasbourg parce qu'il n'y a pas, bien sûr, où le tramway s'arrête et puis il n'y a rien, donc Monsieur BROCHARD, quand vous avez

montré les premiers schémas sur les flux Nord-Sud, vous avez fléché Schiltigheim, Bischheim Centre-ville de Strasbourg.
Je voudrais juste rappeler la consultation qui a été faite il y a un an et demi, où la demande n'était pas une demande centre-ville de Strasbourg, ou peut-être centre-ville de Strasbourg, mais il y avait aussi une forte partie de la demande qui allait en direction de la gare.
J'aimerais savoir quel est le tracé strasbourgeois qui permet justement d'aller le plus rapidement possible vers la gare, car les gens ne savent pas se projeter. Donc les gens qui vont actuellement de Schiltigheim, Bischheim vers Strasbourg, pour aller faire des courses, etc., etc. et tous ceux qui vont vers la gare, pour des raisons économiques prennent d'autres modes de déplacement, notamment la voiture, mais avec toute la densification qui est prévue sur Fischer, etc., je ne vais pas refaire le point, il y a beaucoup de personnes qui ont besoin d'aller à la gare et j'ai le sentiment que les offres que vous faites sont des offres qui écartent cette possibilité. J'ai vraiment écouté très attentivement ce que vous avez dit et j'ai cru comprendre que la desserte de la gare dans votre esprit c'est le RER, donc la partie gare de Bischheim, Schiltigheim, et gare centrale de Strasbourg, et que tout le reste, le tram, ce serait autre chose. Ce ne serait pas du tout une solution pour tout le secteur des Malteries qui est déjà très dense et qui va se densifier.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Madame BUCHMANN. Alors, je me tourne peut-être vers Gilles BROCHARD pour cette 2e question et probablement pour des éléments de réponse sur la première question.

Gilles BROCHARD : Alors je ne sais pas si tu peux réafficher la une des cartes du maillage.

En fait le principe, vous avez raison Madame BUCHMANN, il y a une consultation citoyenne qui a été organisée en 2019 et c'est vrai que la réponse, enfin, plutôt l'attente qui a été exprimée c'était : nous Schilikois, Bischheim, moi, nous souhaitons pouvoir rejoindre le cœur de l'agglomération en rejoignant et la gare et le cœur de ville.
Dans le schéma d'exploitation, c'est un exemple de schémas d'exploitation qui vous est proposée et que vous retrouvez aussi dans la plaquette. C'est la réponse que nous proposons de faire, c'est-à-dire que, alors je ne sais pas si vous voyez assez bien sûr sur le schéma, vous voyez mieux peut-être à titre personnel sur la plaquette, mais là, dans la proposition qui est faite, c'est la Ligne C, qui, aujourd'hui, emprunte le Faubourg de Saverne et qui ensuite prend à gauche pour rejoindre la gare. C'est ce qui se passe aujourd'hui, la ligne C trouve son terminus place de la Gare.
Dans la proposition qui est faite la ligne C, lorsqu'elle est sur la rue du Faubourg de Saverne, ne prendrait pas à gauche, mais prendrait à droite pour monter vers les boulevards, donc, boulevard Wilson, rue de Wissembourg, place de Haguenau et remonter vers Schiltigheim.
Ça veut dire quoi ? Ça veut dire que demain, par exemple un Schilikois prend la ligne C, arrive très près de la gare, au niveau du secteur WODLI. Ensuite la ligne C continue son itinéraire tel qu'on le connaît aujourd'hui, c'est-à-dire qu'il va sur le secteur Homme de fer, pour poursuit sa destination vers le secteur du Neuhof, notamment. Ainsi, dans le schéma présenté ici on répond, je pense, à la préoccupation qui a été exprimée : avoir une desserte proche gare et qui permet de toucher le cœur de ville, le cœur de l'agglomération.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Gilles BROCHARD.
Je prolonge avec une question **de Sandra**, un peu dans le même esprit, **sur Zoom**, qui parle et qui fait du coup peut-être le lien avec d'autres interrogations sur les lignes de bus notamment qui vont être impactés ou pas, avant de revenir effectivement sur les questions du Tribunal, etc.
Entre la Gare et la place Saint-Pierre, il y a des bus, les bus 2, 10, H et ensuite la 2 continue vers les différents collèges Kléber, Notre-Dame de Sion, Ste Clotilde, etc. Mais qu'adviendra-t-il se ces bus ? Et donc plus globalement, finalement, la question de l'interconnexion entre ces différentes lignes de tram et le devenir des différentes lignes de bus et en particulier du coup celle-là ?

Gilles BROCHARD : C'est sûr que l'avenir des bus et des lignes qui sont dans le secteur du centre-ville devra être réinterrogé. Ils seront réinterrogés en fonction du choix ou du parti de tracé qui sera retenu. Aujourd'hui, c'est difficile de répondre à cette question puisqu'il y a plusieurs hypothèses de tracé, notamment en cœur de ville, donc, bien entendu qu'en fonction du choix qui sera retenu, on viendra examiner plus précisément comment le réseau bus, notamment le réseau urbain vient s'interconnecter, compléter le réseau tramway. Donc bien entendu que cette articulation sera totalement intégrée dans la poursuite de l'instruction, qui je le rappelle, fera aussi l'objet d'un temps de concertation.

Ludovic SCHNEIDER : Merci. Revenons à la première question sur les enjeux et l'apaisement du quartier du Tribunal, je me tourne vers Éric CHENDEROWSKY peut-être.

Éric CHENDEROWSKY : Ce serait forcément une réponse à deux voix parce que ces questions d'axe apaisé renvoient aussi au plan de déplacement.
On ne l'a peut-être pas dit assez précisément, mais, quel que soit le tracé retenu, ces axes feront l'objet d'attention en vue de leur apaisement. Donc vous voyez ici que la rue du Faubourg de Pierre, tramway ou pas tramway, on veillera à ce que son rôle commerçant, de cœur de quartier, soit bien préservé. On pourrait même ajouter, je me rends compte ça peut manquer, les quais aussi. Mais comme ils sont déjà relativement peu fréquentés, mais en tout cas il faudra veiller à ce qu'il n'y'ait pas d'effet de report. En tout cas, tous ces éléments, soit d'animation et de vie de quartier, soit patrimoniaux, font l'objet de toutes nos attentions et devront être travaillés pour éviter des effets e report et pourront faire l'objet d'aménagements complémentaires pour certains.

Ludovic SCHNEIDER : OK, merci beaucoup, Monsieur CHENDEROWSKY. Monsieur BROCHARD ne veut pas prolonger la réponse, non ? OK merci.
Je propose de prendre deux nouvelles questions et donc j'en ai vu deux par ici. Il y avait au fond aussi. Ah oui, alors par contre on a un petit problème de micro pour les personnes qui ne sont pas… Oui, merci, vous pouvez effectivement vous avancer vers un des micros. Vous pouvez vous asseoir et appuyer sur le bouton du milieu.

Caroline KIFFER, avenue des Vosges : Bonjour à tous, merci de prendre ma question, je m'appelle Caroline KIFFER, j'habite avenue des Vosges j'ai 5 enfants. Je travaille à l'extérieur de Strasbourg, mais mes enfants sont étudiants, collégiens, lycéens sur Strasbourg et j'habite avenue des Vosges depuis un

certain temps. Je suis investie dans une association qui s'appelle le quartier Vosges-Neustadt, et nous essayons de faire bouger un petit peu cette avenue et de façon assez positive.
Là, actuellement, on est très inquiet parce que ce projet de tram, manifestement, prend une petite direction vers la C1, c'est-à-dire, la possibilité de faire passer le tram avenue des Vosges.
Or, ce n'est pas du tout un apaisement un tram. Moi j'ai habité avenue de la Paix et je peux vous dire que c'est très bruyant un tram donc on n'est pas du tout vers l'apaisement. Et quand on parle de nœud au niveau du de l'Homme de Fer, il y a un vrai nœud de tram au niveau de la place de la République puisqu'il y a déjà 4 trams qui passent par là et il y a nombre de bouchons de trams à cette à cet endroit-là, donc, on va éviter un nœud pour en faire un autre un peu plus loin. D'autre part, il n'y a pas du tout de plan de circulation de prévu et moi, il se trouve que je n'habiterais pas sur le tracé du tram, j'habite un petit peu avant, c'est-à-dire à un endroit où les voitures risquent de se retrouver coincées face au passage du tram. Donc je suis très inquiète, un petit peu comme le témoignage du tout à l'heure, de l'évacuation de toutes ces voitures-là, car il n'y a aucun tracé de voitures qui est prévu avec. Ça me paraît juste indispensable de penser à ça maintenant, voilà je vous remercie.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Madame. Et avant de donner la parole à Madame qui avait déjà demandé la parole, deux interventions en ligne aussi. Des questions qui vont un peu dans le même sens que la vôtre. Le tram, avenue des Vosges ne sera pas un apaisement. Le bruit du tram et ces vibrations sont plus gênants que les voitures. Les vibrations du chantier puis du tram vont provoquer d'énormes dégâts sur les structures, les immeubles de la Neustadt. C'est donc la question de l'apaisement de la circulation, en cas de passage du tram sur l'avenue des Vosges.

Une intervention **de Julien** aussi, sur la plateforme de la **Participation**. Y a-t-il des projets concernant l'apaisement de l'avenue des Vosges, dans le cas où le tracé de tramway n'emprunterait pas cette avenue ? Donc voilà plusieurs questions sur la notion d'apaisement, en particulier sur ce secteur de l'avenue des Vosges. Et je me tourne vers Madame qui a la main levée. Oui, vous pouvez effectivement intervenir.

Dame du public : Bonsoir, j'habite **boulevard du président Poincaré à Strasbourg**. J'ai vu sur le tracé la suppression de places de parking, je crois. Sur certains tracés, je crois, jusqu'à 70 % de suppression de places de parking et sur les autres tracés jusqu'à près de 80 %. Donc qu'est-ce qui va être mis en place pour les résidents, alors que là, c'est déjà serré pour se garer et avoir de la visite ?
Je rejoins, Madame, sur la question du tram, qui effectivement bruyant. Aujourd'hui, on a les voitures, mais sur le boulevard du président Poincaré, vous proposez le tram, en définitive, collé contre les trottoirs ou très près des bâties et nous aussi, sur ce boulevard-là, on a dans notre immeuble des fissures qui commencent à apparaître. Il y a eu des trous sur la route, puisqu'en dessous il y a des vestiges, je crois, *donc se pose en effet, la question* de la solidité des immeubles. Voilà, ces trois questions.

Ludovic SCHNEIDER : Merci, Madame, pour ces questions, qui permettent de rebondir sur des questions de **Sandra et d'Aurore** sur la plateforme de la **Participation,** sur cette notion de

stationnement. Peut-être Alain JUND, sur la notion de stationnement : comment ces questions de stationnement sont abordées dans ce projet ?

Alain JUND : Je pense qu'on a eu un long débat il y a quelques jours sur le stationnement et je pense qu'il y a un certain nombre, d'éléments qui ont été apportés sur cela. Il y aura dans le secteur de la place de Haguenau, un parking résident. L'objectif c'est aussi que progressivement, quelle que soit l'hypothèse retenue, qu'il y ait une évolution de la politique de stationnement qui est mise en perspective.

La deuxième chose sur la question de l'apaisement. Quelle que soit l'hypothèse retenue sur Strasbourg ou Schiltigheim, le tram passera place de Haguenau. Avec le passage du tram place de Haguenau, l'une des interrogations de la personne habitant Faubourg de Pierre, il y aura une diminution du flux de voitures qui sera quand même relativement quand je dis important, qui saura quand même de 25 % à 30 %. Donc ça, il faut le prendre en compte sur la question de l'apaisement.

Après sur la question du bruit entre les voitures, le tram, les bus, je pense que beaucoup de personnes qui aujourd'hui habitent à proximité du tram et les plus récents qui sont boulevards de Nancy, entre avant un flux de voitures effectivement important, et aujourd'hui le tram, à la fois les commerçants, mais aussi les riverains respirent beaucoup mieux qu'avant et vivent de manière beaucoup plus positive ces éléments-là. Alors c'est vrai que ce n'est pas évident, mais en tout cas, je crois qu'il y a quand même des éléments de transformation qui se font. Et comme ça a été précisé avant, le fait de réorganiser le réseau de bus, le réseau de tram, le réseau cyclable fait aussi que l'apaisement, la question du bruit, la question des gênes que peuvent provoquer un certain nombre de modes de déplacement, la voiture, le bus, le tram… font aussi que cette démarche progressive dont parlait Jeanne BARSEGHIAN en introduction, le souhait, c'est aussi effectivement d'arriver à un apaisement des flux dans la ville et donc aussi de permettre à la fois d'avoir plus d'espace public pour les enfants, pour les familles, y compris pour les commerces. C'est ça l'objectif, globalement, et ça aussi l'objectif — je dirais — de ces différentes hypothèses qui ont été présentées.

Ludovic SCHNEIDER : Merci, je vois, Monsieur BROCHARD… je prolonge un tout petit peu la question aussi du stationnement avec **Sandra** qui pose la question du stationnement place de Haguenau en demandant ou le silo serait situé exactement. Donc à la fois sur la question du silo, place de Haguenau et plus généralement sur ces questions de stationnement, d'apaisement de flux automobile, de plan de circulation.

Gilles BROCHARD : Je crois que mon collègue est en train d'afficher la carte avec un positionnement ici du parking qui pourrait être envisagé, permettant de restituer effectivement le stationnement.

Ce que je voulais préciser également concernant la question qui a été posée par rapport aux vibrations. On peut comprendre techniquement que ce soit une préoccupation. Ce qu'il faut savoir c'est que depuis 25, 30 ans que nous construisons du tramway sur Strasbourg, c'est vraiment un point technique qui nous préoccupe en lien avec la CTS, et plus nous avançons dans nos réalisations, plus nous sommes

performants au niveau des technologies que nous utilisons permettant de limiter, très fortement, la propagation des vibrations, par des techniques — alors je vais utiliser un terme, il est un peu technique — qu'on appelle la dalle flottante. En fait, en fait l'idée c'est de mettre en place une plateforme, donc une plateforme béton qui supporte le tramway, mais qui est isolée par un dispositif constructif du support externe et qui permet de limiter, vraiment au maximum, la propagation des vibrations. On peut comprendre la préoccupation, mais les technologies sont de plus en plus performantes sur ce sujet et permettent vraiment de limiter les vibrations qui sont sensiblement inférieures à celles que vous pouvez avoir d'une circulation d'un bus sur une chaussée classique, ou d'un flot de camions que vous pouvez éventuellement avoir sur une voirie. Donc voilà, c'est une technologie qui avance et qui permet d'améliorer le confort des habitants, des riverains.

Ludovic SCHNEIDER : Merci beaucoup. On a aussi Pierre OZENNE qui est Adjoint à la maire de Strasbourg, en charge des Espaces publics partagés et voiries — peut-être un complément de réponse ?

Pierre OZENNE : Donc, dans le cas des espaces publics, on entend également la question du stationnement. Et c'est vrai que lundi, nous avons ici dans cette salle, délibéré et approuvé deux points concernant le stationnement et notamment le fait de construire trois nouveaux parkings. Les études de faisabilité vont être lancées pour aboutir à ce projet et qui vise, notamment dans le secteur de la Neustadt, certes, il y a le projet de tramway qui va impacter le stationnement et donc le but, c'est bien de le reconstituer à travers ces projets, mais c'est aussi quel que soit le tracé du tramway, quel que soit le projet du tramway, profiter de cet emplacement pour ce nouveau parking, pour pouvoir ranger les automobiles différemment. C'est-à-dire de faire en sorte que, au lieu qu'elles restent pour la totalité actuellement en voirie, qu'une partie puisse aller dans ce futur parking et ainsi libérer de l'espace, notamment pour végétaliser, pour faire des pistes cyclables ou pour faire des trottoirs. Mais tout en ayant, et ça pour nous c'est extrêmement important et je le répète, car c'est un point fondamental ; on parle bien de ranger les automobiles. *Parce qu'en définitive ;* elles restent la plupart du temps immobiles, contrairement à son terme. Mais on a aussi besoin de pouvoir décharger des affaires près de son domicile et donc du coup, les solutions que nous proposons, notamment ici dans le cadre de la Neustadt, mais aussi dans différents secteurs de la ville, ça va être de ranger son automobile dans le parking, mais tout en gardant la possibilité de décharger à proximité pendant une certaine durée, qui serait comprise dans le forfait. Et ça, pour nous, c'est extrêmement important de faciliter la vie des habitants de Strasbourg.
Donc ceci est dans le cadre d'une concertation qui s'ouvre et qui sera en marge du projet tramway.

Ludovic SCHNEIDER : Merci beaucoup, Pierre OZENNE. Je vois qu'il y a beaucoup de mains qui se lèvent. En fait j'ai vu cinq interventions. Il y avait monsieur, Monsieur là, ensuite on fera la séquence de réponse, Monsieur. Monsieur d'abord, ensuite Madame. En fait, il y a toutes les mains qui se lèvent et j'ai plein de questions en plus *de celles* de la plateforme de la Participation. Donc voilà, je propose d'essayer d'avancer comme on peut essayer d'avoir des questions brèves s'il vous plaît, de manière qu'on puisse effectivement donner la parole à tout le monde. Monsieur, oui, allez-y.

Homme dans le public qui demande que soit affichée la variante C1, rue de Wissembourg : Vous avez remarqué qu'en fin de compte vous proposez le passage des trams et qu'ensuite, il y a un trottoir et après il y a les immeubles. Or ces immeubles naturellement sont habités, ça, tout le monde le sait.
Comment fait-on pour approcher ces immeubles, c'est-à-dire vu qu'il n'y a plus aucun chemin, aucune route, ni rien. Or il y a quand même des choses qui prennent beaucoup de place et/ou le trottoir ne les remplace pas.
Je m'explique, il y a premièrement le camion poubelle. Vous avez vu la largeur qu'ils ont. Ils vont quand même mettre au moins 20 min c'est-à-dire le temps de faire toute la rue et ils ne vont quand même pas rester sur le trottoir durant 20 min ou bloquer le tram.
Autre chose, demain il y a une ambulance ou alors le SAMU qui doit venir. Vous voyez la largeur d'une camionnette de SAMU, qui doit ouvrir ses portes pour sortir le brancard et tout ça… il n'y a pas de place là-dessus, ou alors on va bloquer le tram ? Je n'ai pas fini.
Ensuite, vous avez remarqué que maintenant, quand on déménage, tout le monde a des plateaux, des échelles-plateaux, parce qu'on n'a plus le droit de descendre plus que x kilos sur le dos d'un individu, ce qui fait que tous les déménagements, surtout des maisons comme ça, où il y a 4 à 5 étages se font avec ce système. Donc, il y a le camion et à côté, il y a le système d'échelle qui monte de biais, il ne peut pas monter comme ça, il faut quand même que les choses descendent en sécurité. Or ça, ça ne prend pas 5 min ! Alors si vous installez ça, le tram pendant ce temps il est au repos !
Et puis Monsieur il y a aussi les camions-citernes, c'est-à-dire pour le fioul. Un camion fioul c'est 2 à 3000 L et se décharge en 20 à 25 minutes. Durant 25 min, plus personne ne passe.
Puis je ne parle pas de l'individu qui habite là et qui rentre d'une grande surface ou d'un autre magasin, c'est-à-dire avec ses commissions. Il faut bien qu'il les décharge. Des gens comme moi par exemple, de 80 ans qui habitent dans cette rue depuis 54 ans, Monsieur, c'est-à-dire que je ne me vois pas venir de très loin avec les bagages, les machins, pour décharger et rentrer. Or je ne peux pas, vous ne me laissez aucune possibilité en mettant les deux tramways et juste un trottoir. Parce que le trottoir il n'aura pas 6 M de large. Sinon vous mettez plus les trams !
Alors il est certain que l'idéal eût été de les mettre à la place des arbres. Mais pour cela il faudrait les enlever alors ça, effectivement, ça pose aussi un problème. La logique absolue voudrait de mettre ça au milieu parce que vous prévoyez un système de promenade. Je ne sais pas si vous connaissez ce quartier, mais croyez-moi, en 54 ans je peux vous dire quand même une chose, que des promenades au milieu, je ne vois pas qui les fait. Les gens quand ils se promènent, quand ils marchent dans cette rue, c'est pour aller d'un point A à un point B. c'est à dire ? Ils ne descendent pas les étages avec les enfants… Si les seuls qui se promènent ce sont les gens qui ont des animaux ; un chien, il faut bien le sortir. Eux, oui, mais alors en dehors d'eux, il n'y aura pas de promenade. S'il y a promenade, c'est pour aller place de Haguenau, je n'irai jamais me balader entre les trams, entre les arbres, entre les machins, les voitures. Qui fait ça Monsieur ? Qui de logique et de responsable fait ceci, ce n'est pas vrai !
Alors, la personne qui a conçu ça qui a pensé ça, a fait du dessin, mais elle n'a pas du tout faire travailler sa tête parce que je ne vois pas comment on peut proposer ceci à des personnes.
Mon intervention n'est pas un témoignage, mais des questions. Dites-moi comment vous voyez la suite là-dedans.

Ludovic SCHNEIDER : Merci, Monsieur. On va prendre une deuxième question, avant d'avoir les éléments de réponse.
— Si vous voulez bien appuyer de nouveau sur le bouton pour que votre micro ne fasse pas d'interférence, merci.

Bonjour, je suis de **Schilikois** et je suis donc plutôt intéressé par la connexion de **Schiltigheim** sur Strasbourg et en fait ce que nous a expliqué Monsieur BROCHARD tout à l'heure, j'ai l'impression que c'est valable, c'est à dire c'est le raccordement de Schiltigheim sur le tram C qui est valable pour toutes les solutions C1, C 2, C3.
J'ai compris d'après votre plaquette, aussi, que Schiltigheim est raccordé à cette ligne C au niveau de Wodli, que dans la solution C1 et dans la solution C3 et dans ce cas-là effectivement, les Schilikois bénéficient du centre-ville, c'est-à-dire de l'Homme de Fer. En même temps on peut résoudre la question qui a été posée tout à l'heure, sur la gare qui n'est pas très loin, à 150, 200 mètres à pied de l'arrêt Wodli. Donc ça concerne C1 et C3.
Par contre dans la solution C2, Schiltigheim est toujours raccordée à la Ligne C, mais par l'intermédiaire des quais. Donc on ne passe pas par le centre-ville, enfin si, on passe par le centre-ville, mais au niveau des quais et d'un autre côté, on a toujours en principe la ligne de bus numéro 6 qui passe au niveau des quais donc on aurait là doublon sauf à supprimer la ligne 6, qui est actuellement à Schiltigheim.

Le deuxième point, si vous permettez, c'était le croquis de la place d'Haguenau.
Je vois l'arrêt tram en plein milieu de la place d'Haguenau. Un arrêt tram, sauf information contraire, ça fait quand même 50 à 60 mètres de long. Je rejoins un petit peu Monsieur, en disant que les croquis sont bien beaux, mais j'ai bien peur que ça fasse comme un petit éléphant dans un magasin de porcelaine et le trafic actuellement de la place d'Haguenau sera fortement impactée par ce tram à ce niveau-là. Il y a certainement d'autres solutions, mais là on aimerait bien voir quelques explications supplémentaires dans votre étude de détail, pour voir comment ça va se goupiller. Voilà, merci.

Ludovic SCHNEIDER : Merci, je me tourne vers Gilles BROCHARD, probablement pour des réponses à toutes les questions.

Gilles BROCHARD : Oui, tout à fait. Alors sur la question qui a été posée concernant la rue de Wissembourg, et notamment l'insertion de la plateforme tramway.
Alors il est vrai que dans la plaquette, ce sont des schémas qui ne donnent peut-être pas suffisamment de précision. Ce qu'on peut vous dire aujourd'hui, c'est que l'espace de trottoir entre la façade et la plateforme de tramway fera au moins 4 m, au minimum.
4 mètres, c'est l'espace que nous demandent les pompiers pour pouvoir accéder si jamais il y a une intervention à faire. C'est l'espace que demandent les services de ramassage des ordures ménagères. C'est l'espace qu'ont besoin les professionnels du déménagement. D'ailleurs, si vous regardez quelques aménagements qui existent aujourd'hui, sur le Faubourg de Saverne, c'est exactement ce type d'aménagement qui existe. Vous avez la plateforme tram qui est en latéral avec un trottoir et aujourd'hui c'est un secteur qui fonctionne, les habitants fonctionnent avec cet aménagement, de ma

connaissance en tout cas, je n'entends pas de difficultés particulières. Bien entendu, à un moment donné il y a des habitudes qui doivent se prendre ; mais c'est tout à fait possible.

Pour répondre aussi à votre question sur le fait que l'utilisation d'un terre-plein central voilà n'a pas de sens. Aujourd'hui, il existe des terre-pleins centraux qui sont utilisés à Strasbourg. On pourrait citer l'exemple du boulevard de la Victoire. L'exemple de la rue d'Orbay aussi, où là vous avez effectivement des terre-pleins centraux qui sont largement utilisés par des piétons, par des cyclistes et qui fonctionnent très bien sur Strasbourg.

Philippe PAGENOT : Un petit complément sur le ramassage. La collecte des ordures depuis 2000, Faubourg national, la benne à ordures passe relativement tôt le matin sur la plateforme tramway. Et personne n'en rêve. On est sur des tronçons tout à fait comparables. Donc il y a une solution de fonctionnement qui ne peut pas se décupler à l'infini bien sûr, mais qui sur ce tronçon la fonctionnerait très bien.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Monsieur **PAGENOT**. Il y avait aussi la deuxième question sur les connexions et sur la place de Haguenau. Je vais simplement compléter avec une question de **François-Xavier**, qui pose aussi la question du réaménagement de la place de Haguenau et s'il est prévu de fermer la sortie d'autoroute A35 avenue des Vosges. Sinon, il ne voit pas comment on peut arriver à piétonniser et faire les aménagements que vous évoquez. Monsieur BROCHARD peut être pour ces éléments de réponse.

Gilles BROCHARD : Quelques éléments tout d'abord sur les questions relatives au scénario C2 qui fait qu'effectivement, on ne rejoint pas directement le centre-ville.
La ligne C, dans cette hypothèse, passe effectivement sur les quais, on arrive au niveau du secteur du pont de Paris, du quai de Paris, *proche* du secteur des Halles, à une centaine de mètres du nœud Homme de Fer. Bon, on est au centre-ville ! Enfin, je peux difficilement dire autre chose sur ce secteur.

Quant à la question sur la ligne L6. Celle-ci fait partie de du questionnement sur la restructuration du réseau bus qu'on a effectivement évoquée tout à l'heure, qui nécessairement devra bien sûr, être réinterrogée.

Sur la question de la circulation de la place de Haguenau. Tout à l'heure, on a précisé que forcément, le réaménagement de la place de Haguenau induira une réduction du flux de circulation. On a évoqué le chiffre de 20, 25 peut être 30 % de réduction du flux de circulation, qui est notamment due bien sûr à la réorganisation des secteurs d'entrée de ville, mais qui aussi est due — en tout cas liée à une offre alternative à la voiture qui est particulièrement importante. On a parlé tout à l'heure de l'augmentation sensible de l'offre ferroviaire, bien sûr de l'offre tramway, c'est ce qui nous préoccupe ce soir, d'une multitude d'aménagements permettant par exemple l'usage du vélo. Tout cet ensemble de dispositions va forcément induire une nouvelle répartition de ce qu'on appelle les parts modales, c'est-à-dire de la façon dont on utilise nos différents outils de transport pour se déplacer. Donc oui,

dans cette perspective, la réduction du flux de circulation sur la place de Haguenau permettra effectivement de la reconfigurer, telle que nous l'avons décrite tout à l'heure.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Gilles BROCHARD. Alors je vois effectivement des mains levées, mais y avait une première intervention ici, une deuxième là, depuis très longtemps et après effectivement on poursuivra, je vous ai vus effectivement ben je vois tout le monde qui lève la main… On espérait finir avant 21 h, peut-être qu'on va rester jusqu'au bout de la nuit… Alors merci pour vos interventions courtes. Monsieur ?

Bonjour, moi je suis **Vincent Mathieu**, président d'une association qui s'appelle Peps 21. J'hésite entre déception et colère. Un peu les deux, franchement. Le 29 juin, en réunion publique à Schiltigheim, j'avais sollicité, j'avais demandé qu'on puisse avoir une méthode d'évaluation et de comparaison objective, transparente et complète pour donner une information la plus grande possible, au grand public, de manière à garantir la qualité de cette concertation.
Madame DAMBACH, était présente et avait trouvé que c'était une très bonne idée. Un mois après, le 29 juillet, on était dans les bureaux des services techniques de l'EMS et je reformule ma demande avec beaucoup d'insistance. Je ne sais pas si vous le rappelez, pour montrer que c'était la seule façon de garantir une comparaison objective et de tordre le cou à l'idée qui est bien évidemment fausse, que les dés seraient jetés et que là, une variante serait déjà décidée !

J'ai ensuite refait de nombreux SMS et de nombreux emails et de nombreux post sur Facebook, pour montrer que c'était possible de faire une telle méthode, puisque la concertation publique pour le projet de l'aménagement de l'A31 bis entre Nancy et le Luxembourg, en novembre 2018, avait fait l'objet dans la plaquette d'information grand public, de la publication d'un tableau très complet d'analyse multicritères. Et on a fait, notre toute petite association, avec les travaux de Laurent **LENFANT** 1 h 34 min 20 s, le 1er septembre, la démonstration qu'on pouvait, avec nos moyens, faire une et présenter une méthode d'analyse qui vaut ce qu'elle vaut, avec nos données artisanales.

Donc je suis et déçu et en colère que les services techniques de l'Eurométropole n'aient pas pu où n'aient pas voulu donner cette information d'une méthode de comparaison exhaustive, pour faire en sorte que ce ne soit pas un choix que politique, mais aussi un choix objectif, à la fois entre les 3 tracés et les 3 variantes de connexion. *Je le déplore d'autant*, que vous vous étiez donné 3 mois et demi de concertation pendant ces 3 mois et demi, depuis le 29 juin, les tableaux pouvaient être faits.
Il se trouve que je suis tombé par hasard sur les conclusions du Bureau d'études TTK, le tableau existe. Il vaut ce qu'il vaut, il pourrait être amélioré et je constate qu'on est à 8 jours de la fin de la concertation et qu'on n'a toujours pas cette méthode de comparaison et d'évaluation, qui aurait permis de garantir la transparence du choix. Donc il y aura toujours un flou et un loup.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Monsieur. Il y avait Monsieur et après effectivement j'ai identifié Monsieur et Monsieur JAKUBOWICZ, mais voilà Monsieur allez-y.

Madame, dans la prochaine salve de questions. Je suis désolé, mais effectivement il y a des personnes qui lèvent la main depuis le tout début et qui n'ont pas encore pu intervenir.

Bonsoir. **Pacha BOBACHER**, 1 h 35 min 55 s, habitant de **Strasbourg-centre** et travaillant place de Haguenau. Je profite de la présence des deux maires de Schiltigheim et Strasbourg et qui ont toujours affiché leur amitié et leur complicité, sachant que la ville de Schiltigheim, est en plein réaménagement de sa ville.
Nous habitants de Strasbourg savons que cette arrivée du tram va faire que les horaires, après le bureau, l'afterWork, il y aura effectivement entre parenthèses, un « déversement » d'habitants qui retrouveront ce moyen de transport pour *bénéficier d'*espaces de loisirs en centre-ville, qui est déjà saturé.
Je pense que l'amitié entre les deux maires doit aussi prendre une dimension nouvelle. La ville de Schiltigheim et Bischheim, doivent-elles aussi travailler pour qu'effectivement leur centre-ville soit attractif et l'arrivée du tram, comme on l'a vu dans notre quartier, ne soit pas défavorable aux commerçants, sachant que les habitants ont tous demandé, tous demandé la proximité.
Je profite pour *aborder* un autre élément, la place d'Haguenau a une particularité superbe : il y a de l'eau et comme habitant et travailleur dans le quartier, nous avons vu l'augmentation de la température dans ce quartier avec la bétonnisation. Nous invitons à mener une réflexion sur l'aménagement de cet espace en introduisant cette dimension de rafraîchissement, que l'eau permet.
En dernier lieu, par rapport à d'autres quartiers, ce quartier *qui compte* beaucoup d'établissements scolaires, beaucoup de familles, beaucoup d'enfants, *n'a que* très peu d'espaces de sport, de plein air et de loisirs. Pour u*n aménagement plus vert, il faudrait des aménagements d'activités* de plein air, de santé, vu qu'effectivement, le sport et la santé font partie des politiques de la ville. Merci beaucoup.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Monsieur. Du coup je me tourne vers Jeanne BARSEGHIAN, maire de Strasbourg, avant de revenir su les interpellations aux services.

Jeanne BARSEGHIAN : Sans vouloir aller sur des réponses trop précises, je voulais quand même tordre le cou à l'idée que les dés étaient déjà jetés puisque pour ma part et d'ailleurs, vous l'avez bien vu puisque je n'ai pas, contrairement à la Maire de Schiltigheim et son équipe, je n'ai pas pris position sur un tracé. Pourquoi je n'ai pas pris position aujourd'hui sur un tracé ? Ce n'est pas justement parce que je souhaitais que l'ensemble des options soit étudié, soit posé dans le débat. Je n'ai pas dans le projet municipal ou pendant la campagne municipale avec mon équipe, porté un tracé plutôt qu'un autre.

Ce que j'ai porté, c'est le fait, je l'ai dit en introduction, qu'on puisse raccorder les communes Nord de l'agglomération sur la première couronne à Strasbourg. C'est qu'effectivement, on puisse connecter davantage la Gare et les Institutions européennes, et qu'on puisse effectivement, travailler sur cette transformation urbaine de tout cet arc Nord de la ville et de l'agglomération.
Mais pour ce qui est des tracés, c'est aujourd'hui très ouvert. Et c'est moi qui ai demandé, pour répondre aussi à Monsieur, qu'on mette des éléments, vous les avez vus en synthèse, qui soient les plus neutres possibles, les plus objectifs possibles pour éviter aussi qu'on soit dans une appréciation qui dirait, par exemple, j'ai refusé qu'on mette dans les tableaux de synthèse, des choses qui diraient :

« voilà les plus de tel tracé, voilà, les moins ». Parce que je trouve que « les plus et les moins », c'est finalement une vision très subjective. Donc, j'ai préféré qu'on remette les éléments de manière très neutre, très objective, en disant : voilà en quoi ça permet de libérer de l'espace public ? Voilà en quoi ça permet de réduire le temps de parcours ? Combien ça coûte ? Enfin qu'on soit vraiment sur des éléments très objectifs, mais pas sur de l'appréciation qualitative qui pour moi doit ressortir et pendant la concertation et c'est le cas depuis le début de la concertation, c'est encore le cas ce soir. Et bien sûr aussi, la manière dont ça s'intègre dans la vision urbaine et les autres projets : les autres projets de la ville et les autres politiques publiques.
Donc, aujourd'hui cette question reste très ouverte évidemment à un moment il va falloir trancher. Mais pour moi, ce qui compte, puisqu'aujourd'hui je n'ai pas une intime conviction et j'attends qu'on aille jusqu'au bout de la concertation pour pouvoir le faire avec mon équipe et sur la base de différents éléments comme je viens de le dire pour, pour qu'on puisse s'acheminer ensuite vers une décision.
Voilà, je tenais à clarifier ce point, puisque c'est moi-même qui ai demandé d'enlever certains éléments, les services peuvent en attester, dans les présentations en disant « non » parce qu'on ne va pas orienter le choix des personnes. Je souhaite que le débat soit le plus ouvert et le plus libre possible : donc, sentez-vous libre.

Ludovic SCHNEIDER : Gilles BROCHARD, Madame la Maire a commencé à répondre pour vous, mais du coup sur cette question des éléments comparatifs si vous voulez complétez ? Non. Et sur la deuxième intervention peut-être ? Sur les éléments liés aux commerces, etc.
Alain JUND, de vice-président aux Mobilités ?

Alain JUND : Sur la question des commerces. Depuis que la première ligne de tram a été mise en œuvre sur Strasbourg, on entend et de manière légitime des interrogations, des craintes, qui peut y avoir sur les dynamiques commerciales et sur peut-être la mise en péril des commerces…
Où que vous alliez aujourd'hui, sur les lignes de tramway qui ont été mises en place sur ces 30 dernières années, que ce soit au centre-ville, il y avait les mêmes interrogations, que ce soit au Port-Du-Rhin plus récemment, que ce soit même à l'avenue Mendès France, que ce soit boulevard de Nancy, rue Vauban, Route de Colmar… Systématiquement, il y a eu, à la fois au niveau commerces, des mutations commerciales, mais il y a eu de la dynamique commerciale, y compris parce que ça re permettait à des habitants d'être dans la proximité, d'accéder à leur commerce, et donc ce n'est pas que je voudrais tordre le cou à ce mythe, mais on voit que la réalité des faits, c'est que le tram amène aussi de la proximité et de la dynamique commerciale.
Le deuxième élément sur la place de Haguenau. Je crois qu'Éric CHENDEROWSKY, le présentait avant, l'objectif sur l'évolution de la place de Haguenau, au-delà et avec le passage du tramway, c'est effectivement de reformer de la liaison avec Schiltigheim, autour d'un espace vert et d'un espace naturel qu'aujourd'hui effectivement, on ne voit pas, qu'on n'utilise pas, donc c'est à la fois un vecteur de végétalisation, c'est un vecteur de rafraîchissement et c'est vrai que la présence de l'eau aujourd'hui, on ne la voit pas, on ne la sent pas. Le fait de redonner entre la place de Haguenau, d'en bas jusqu'à l'entrée de Schiltigheim, cette fonction de presque de parc urbain — alors c'est vrai qu'il y a quand même quelques traversées — va changer la donne à cet endroit-là.

Et puis, Gille BROCHARD en parlait, le positionnement de la station tram ne doit surtout pas obérer l'avenir de cette place et son emplacement. Un, ne surtout pas toucher à l'espace central de la place et surtout permettre effectivement à ce que les cheminements piétons et surtout les espaces de végétalisation puissent se développer et que la liaison entre Strasbourg et Schiltigheim — comme ça a été dit on se souvient y a 20 ans, place de l'Étoile entre Neudorf et la place de la Bourse pour habiter dans le secteur de la place de la Bourse — c'était le no man's land et aujourd'hui on y va très facilement à vélo, à pied, en bus aussi. Donc je crois que c'est ça aussi l'ambition qu'il y a autour de la place de Haguenau avec aussi, je le disais avant, l'évolution qu'il va y avoir sur la M35, dans son espace d'apaisement qui y sera introduit sur cette autoroute 35.

Ludovic SCHNEIDER : Merci**,** Monsieur le Vice-président. Je propose de prendre 3 questions, alors il y a Monsieur qui attendaient depuis longtemps Monsieur qui est attendait, Madame qui attendait et on aura une salve de réponses et ensuite, une prochaine salve de questions. Monsieur, allez-y !

Désolé, effectivement ça se précipite de toute part. Il y a des personnes qui attendent aussi pour intervenir en Visio.

Dr Jean BLOCH habitant de l'avenue des Vosges et partisan convaincu du tram, je le précise.
J'aurais une brève question et une remarque. La brève question c'est pourquoi le tracé C3 du tram, via le boulevard Clemenceau, est-il aussi considérablement plus cher que le tracé C1, donc le moins cher via l'avenue des Vosges et le C2, via les quais ? Ça, c'est pour la question.
La remarque, c'est un petit peu en marge, mais je me permets de la formuler. C'est une solution immédiate d'apaisement avenue des Vosges où j'habite, c'est de verbaliser les nombreux semi-remorques de 40 tonnes qui transitent en toute inégalité et de les dissuader en mettant aux extrémités de l'axe avenue des Vosges, avenue de la Forêt Noire, surtout à l'extrémité côté Port du Rhin, des panneaux d'interdiction des 40 tonnes plus grands que les panneaux microscopiques actuels et équipés de LED clignotantes.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Monsieur, Monsieur JAKUBOWICZ.

Pierre JAKUBOWICZ : Merci beaucoup de me laisser la parole. J'ai un certain nombre de questions, je vais essayer de faire vite. Je rejoins un peu les remarques qui ont été faites, et je suis un peu jaloux du débat qui a pu avoir lieu à Schiltigheim et Bischheim puisqu'il y a eu plusieurs réunions publiques en présentiel et que malheureusement à Strasbourg, pour moi c'est la première et la dernière, à 8 jours de la fin de la concertation. La période d'été n'a peut-être pas permis d'avoir le dialogue aussi riche que les enjeux auraient justifié.

Je rejoins ce qu'a dit Madame BUCHMANN, le fait qu'il soit difficile de se projeter sur la traduction en ligne concrètement ensuite pour les voyageurs des différentes variantes. Ensuite, rejoindre la question aussi sur le fait qu'on voit beaucoup de schémas non contractuels. Quid des études d'impact, des études de qualité de l'air, notamment sur l'avenue des Vosges et l'Allée de la Robertsau ? Des études sur l'impact sonore et les vibrations sur les plans de circulation en fonction des différentes variantes,

sur les reports de flux ? Comment sera géré le goulot d'étranglement dans la future transition entre l'avenue de la Forêt Noire et le passage à une avenue des Vosges, potentiellement à une voie à sens unique ? L'impact sur le réseau de bus également.

Ensuite, sur la question du parking, très rapidement aussi. J'ai participé avec d'autres, à la déambulation de samedi matin, où il nous a été assez clairement indiqué que le futur parking de la rue Jacques Kablé, derrière la Maison du bâtiment, n'arriverait à absorber que la suppression de stationnements du secteur direct de la place de Haguenau, mais ne pourrait pas servir d'alternative à toutes les suppressions de stationnement du reste de la Neustadt et notamment de l'avenue des Vosges. Avec une suppression de 70 à 80 %, ça représente 400 à 450 places supprimées, soit l'équivalent d'un parking en ouvrage complet.
La question de la distance aussi, de nombreuses femmes ont évoqué une perte d'autonomie si elles devaient se garer place de Haguenau, habitant près de la place de la République, avec une vingtaine de minutes de marche, seules dans la nuit. Donc là aussi une vraie question.

Une autre question, notamment dans les tracés C1 et C3 : l'incompréhension sur la non-étude d'un passage par la rue Jacques Kablé ; qui permettrait de relier la place de Haguenau à la place de Bordeaux directement avec des effets collatéraux bien moins importants. On sait qu'il y a aussi un potentiel d'urbanisation dans le futur, notamment avec les casernes. Et puisque le parking est envisagé dans cette rue, on aurait là aussi en intermodalité quelque chose d'efficace.

Ensuite, une question sur l'articulation des différentes concertations publiques. On voit dans votre calendrier que vous envisagez de décider du tracé du tram d'ici la fin de l'année, en bilan de la concertation. J'ai entendu lundi au conseil municipal de Strasbourg que vous lanciez une grande concertation publique d'au moins 6 mois sur la réappropriation des espaces publics de la Neustadt. Du moment où le tracé du tramway serait défini d'ici un à deux mois, je ne vois pas à quoi sert cette 2e concertation puisqu'elle sera de toute façon bloquée : si demain le tramway passe avenue des Vosges, il y a plus de débats à avoir sur l'usage de l'espace public et le partage de l'espace public. La décision aura été prise ! Donc ma question c'est, est-ce que vous envisagez un moratoire ou un délai sur la concertation tram pour que la concertation Neustadt soit sincère et utile ou est-ce que là aussi tout est déjà décidé ?

La question sur la traversée de la place de Haguenau, vous la présentez comme une nouvelle couture urbaine entre les villes de Strasbourg et Schiltigheim. Sur la traversée tram, les choses sont assez claires. On voit des projections sur de futurs ouvrages piétons ou cyclistes. Quid du calendrier ? Est-ce qu'on est sur un calendrier concomitant ? Est-ce qu'on est sur une phase 2, voire une phase 3 ? Là aussi pour savoir la réalité de la couture urbaine.

Une question ensuite sur les schémas sur les quais. Quand on regarde la page 29 du document sur la rue des Halles, vous dessinez très clairement les quais sur la future rue des Halles. Par contre, ces quais n'apparaissent jamais dans les schémas de l'avenue des Vosges, ou de la rue de Wissembourg. Donc là aussi quand on parle d'un trottoir large, il ne faut pas imaginer que ce n'est qu'un trottoir, c'est un trottoir qui accueille le mobilier urbain, c'est-à-dire les abris quais, les distributeurs de tickets et

compagnie. Donc je pense que là aussi quand on montre la promenade sans aucun quai et quand on montre les trottoirs sans aucun quai ça change un peu la perception du futur espace qu'on pourrait avoir.

Enfin, vous parlez beaucoup, on voit qu'il y a tout un vocable « apaiser, reconquérir pacifier ». J'aimerais qu'on n'oublie pas les mots de « simplifier, fluidifier, faciliter ». Ce sont des choses tout aussi importantes.
L'enjeu, ce n'est pas d'être pour ou contre le tram : ce débat a été soldé depuis plusieurs décennies à Strasbourg, mais c'est bien, comme le disait un autre intervenant, de faire des choix objectifs est utile.

En conclusion, le sentiment de beaucoup aujourd'hui, est qu'il est difficile de faire un choix de tracé éclairé, en l'état d'information qui nous est donnée. On nous demande sur beaucoup de points de faire un chèque en blanc. On nous dit : « choisissez le tracé et puis on vous donnera toutes les données et tous les effets collatéraux dans une seconde période ». Ces « on verra plus tard », créent aujourd'hui beaucoup d'inquiétudes, d'autant que j'entends ce qu'a dit Madame la Maire de Strasbourg, mais on a quand même le sentiment, par la présentation des éléments et le temps qui est consacré, qu'il y a quand même aujourd'hui un tracé qui est fortement privilégié. Je vous remercie.

Ludovic SCHNEIDER : Merci, Monsieur JAKUBOWICZ. Je vais demander un exercice ultra compliqué en fait, pour la réponse, parce qu'il y aura 10 questions et du coup des réponses à la fois techniques et politiques. Mais j'avais promis la parole encore à Madame donc on va rajouter encore une question et on essaiera d'être succinct sur les réponses. Allez-y, Madame.

Oui, bonjour, **Anne PINEL**. J'habite **avenue des Vosges**. Je partage comme beaucoup de riverains des interrogations et des appréhensions, d'autant plus que je suis moi-même précisément près du palais des Fêtes et Monsieur BROCHARD ne m'a pas rassurée tout à l'heure, puisqu'il a dit que le parvis du palais des Fêtes allait être l'objet d'un grand bouleversement. J'ai cru comprendre, si le plan C1 du tram passe avenue des Vosges, que cette place pourrait être l'emplacement d'une station.
Ce qui m'importerait c'est de savoir comment cette station serait mise en place et surtout comment seraient préservés les arbres qui sont donc tout à côté de cette place et la place elle-même qui a été rénovée il y a peu et qui est très agréable. Merci.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Madame. Alors J'ai peut-être envie de commencer par les questions techniques et de me tourner vers Gilles BROCHARD. Il y a eu beaucoup de questions alors si vous pouviez essayer de répondre un peu globalement, ce serait super.

Gilles BROCHARD : Tout d'abord sur la question de la différence de coût entre la C1et la C 3.
Cette différence de coût s'explique par le linéaire d'infrastructure nécessaire pour la C3.
Pour la C3, c'est 3 km d'infrastructure pour la C1, c'est 1,8 km. Donc, mécaniquement ça explique effectivement qu'il y ait une différence de coût assez significative entre la C1et la C 3. Pour la C3, on est sur grosso modo, une infrastructure pour une ligne commerciale de tramway. Dans la C1, on est

plutôt sur la logique, une infrastructure sur laquelle circuleraient deux lignes commerciales de tramway. C'est un petit peu la différence et c'est ce qui explique notamment, les différences de coût.

Pour répondre à la question « est-ce qu'on peut avoir des informations sur les études d'impact ? » Alors en fait, l'instruction d'un projet se fait de manière séquentielle. On a besoin tout d'abord de définir précisément les périmètres essentiels d'un projet pour ensuite rentrer plus dans le détail de l'étude d'impact. C'est le processus normal, classique, habituel, qui se pratique partout, sur l'analyse que l'on peut faire de l'étude d'impact.
Tout à l'heure dans le processus d'instruction, on disait qu'il y aurait d'autres temps de concertation. Un temps de concertation pendant toute l'année 2022, pendant le processus d'instruction et puis également un temps de consultation à l'occasion de l'enquête publique ou là, sera exposé à la connaissance, sera proposé à la connaissance du public, un dossier d'enquête publique.
Ce dossier, il sera particulièrement épais et on y retrouvera l'ensemble justement des questions qui ont été posées et qui ont vocation justement à être approfondies pendant tout ce processus d'instruction à venir, à savoir les questions de flux de circulation, les questions de stationnement, venir plus dans le Détail par exemple, sur les questions d'étude d'impact lié à la qualité de l'air… Tous ces éléments-là seront évidemment, précisés dans la suite de l'instruction qui viendra immédiatement après cette phase de consultation.

Sur la question de la rue Jacques KABLÉ. Oui, la question a été posée aussi pendant la déambulation. Il est vrai que la rue Jacques KABLÉ peut avoir un intérêt. Elle est peut-être moins centrale par rapport au potentiel de desserte des différents habitants qui sont autour et donc effectivement, que ce soit le boulevard Clemenceau, l'avenue des Vosges ou même le scénario C2 qui passe par les quais, semble là effectivement plus intéressante à ce stade de l'analyse.

Simplement pour répondre sur la question du calendrier d'aménagement de la place de Haguenau : alors bien sûr, dans ce qui a été présenté ce soir, il y a une perspective permettant d'imaginer demain, une configuration différente de la place de Haguenau. Le projet tramway à vocation de donner une première impulsion à cette transformation. Peut-être que cette transformation ne sera pas complète, pas totale à l'horizon de la mise en service du tramway, mais elle l'aura sensiblement amorcée. Aujourd'hui les contours d'aménagement, entraînés sur la transformation de la place de Haguenau, restent encore à définir précisément. Mais une chose est sûre, l'impulsion aura été donnée par le projet tramway. Voilà ce que je pouvais répondre en synthèse.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Gilles BROCHARD. Je me tourne vers Jeanne BARSEGHIAN pour les interpellations et les questions plus politiques et peut-être aussi le lien avec les autres concertations, la Neustadt…

Jeanne BARSEGHIAN : Oui, je ne vais pas rejouer le Conseil municipal de lundi, ici, puisqu'il a duré 8 h. Je vais vous l'épargner. Par contre, je pense que c'est important d'apporter certains éclairages et merci à Monsieur JAKUBOWICZ pour les différentes questions qui ont été posées.

Sur la question du nombre de réunions publiques. On a dû mener exactement la même chose dans le Nord, sur la partie Nord que sur la partie strasbourgeoise, justement parce que c'est une entité d'une délibération finalement métropolitaine et qu'il est important, dans le cadre d'une concertation réglementaire, que sur les différents points du tracé, on soit sur le même type de dispositif.
Par contre, avant l'été, on était encore sous un régime assez contraint du point de vue sanitaire, donc les réunions publiques ont eu lieu en digital et on a fait le choix, sachant qu'a priori les contraintes devaient se desserrer à la rentrée, ce qui a été le cas — de laisser justement l'organisation des réunions, en présentiel ou en hybride comme ce soir pour le mois de septembre. On avait aussi fait le choix, d'aborder davantage les aspects plus globaux, les grands enjeux au mois de de juin, sur les mobilités, notamment sur l'échelle métropolitaine. Et de se concentrer davantage, car, Gilles BROCHARD l'a dit et Éric CHENDEROWSKY, aussi, c'est le début d'un travail qui va se poursuivre en 2022, qu'on rentre davantage pour ces réunions du mois de de septembre dans plutôt la vision urbaine ou l'insertion urbaine de ces différents projets.
Est-ce que la concertation sur le stationnement que nous avons voté lundi et la concertation sur le tram viennent s'entrechoquer ? Non, elles viennent se nourrir l'une l'autre et — lorsque vous demandez s'il faudrait un moratoire — au contraire, on a plutôt intérêt à être assez rapidement fixé sur le tracé du tram, pour toutes les raisons de projet métropolitain et tout ce que va apporter ce projet dans le calendrier qui vous a été présenté, ce qui nous permettra du coup aussi, rapidement, d'enclencher la suite des études urbaines, d'affiner les plans de circulation qui ont été demandés. Vous demandez très justement et légitimement l'interconnexion avec le réseau de bus par exemple ou avec le réseau cyclable. Ce sont des questions qu'on doit pouvoir affiner et qui vont se travailler, pendant toute l'année 2022, avec les habitantes, les habitants, les associations, les usagers, les commerçants, pour pouvoir justement apporter des réponses les plus précises possibles.
Ainsi, cette concertation sur le stationnement qui concerne notamment le secteur de la Neustadt, pourra s'appuyer sur ce qui sera ressorti de la concertation tramway, ça ne vient pas en antagonisme, ça vient s'enrichir, puisque c'est le même projet.
À chaque fois, il s'agit de venir transformer et de pacifier, mais aussi vous le disiez — de simplifier, fluidifier. Un projet de tram, ça n'est justement que cela, c'est-à-dire le fait de connecter des espaces qui aujourd'hui ne le sont pas de manière efficace pour les habitantes, les habitants, les entreprises et l'ensemble des usagers. Donc en fait, c'est plutôt un avantage d'avoir ces concertations qui démarrent en même temps et qui vont nous nous permettre, lors des concertations de 2022, de continuer à croiser les propositions que nous ferons les habitants sur l'espace public, mais aussi sur leurs besoins en termes de stationnement ont été évoqués par plusieurs d'entre vous de manière tout aussi légitime et qu'on pourra venir croiser avec la concertation du tramway, qui va se poursuivre pour apporter des réponses les plus concrètes, voilà.

Ludovic SCHNEIDER : Merci, Madame la Maire, j'ai vu que vous avez évoqué le fait qu'il y avait deux formats, en présentiel, mais aussi des personnes en distanciel. Je vois encore quatre mains levées et ce sera pour la dernière slave de questions très probablement, parce que je n'ai pas encore donné la parole à des personnes à distance. Vous êtes en fait aussi nombreux à distance qu'en présentiel. Il y

a deux questions, des interventions en Visio. Est-ce que Nicolas est avec nous, est-ce qu'il nous entend ?

Est-ce que Nicolas en zoom est disponible ? On n'entend pas en salle en tout cas.
En attendant, on va prendre une salve de quatre questions dans la salle. 4 personnes en partant par la gauche et en allant jusqu'à Monsieur VETTER et du coup, là, les questions en zoom pourront venir après, si on arrive à établir la connexion. Allez-y, Monsieur, on va essayer d'avoir effectivement les 4 questions d'un coup et voilà, je vais demander encore cet exercice compliqué aux intervenants. Voilà, merci.

OK, je vais être bref. **Emilio COMINOTTI** je suis chez **bischheimois**, j'habite à côté d'un super joli parc dans un appartement dans lequel j'ai aménagé il y a 3 ans. Vous avez parlé beaucoup de points positifs, « apaiser », effectivement, faire moins de bruit à apporter « moins ». Mais pour moi, ça va être le contraire. Vous ne parlez jamais des nuisances qui vont intervenir suite au projet.
Alors c'est un projet qui a j'espère peu de chance d'aboutir, mais n'empêche qu'il est dans les choix et il y a aussi les destructions de maisons, d'un autre côté, sur un autre projet. Il y a des destructions de jardins familiaux à hauteur de la rue Sainte-Hélène, certains vont disparaître et comment vont-ils être remplacés ?
Vous avez également parlé de dalles flottantes ? Certes, par rapport aux anciennes vibrations ; ça va être un mieux, mais par rapport à pas de vibration du tout., ça va être malgré tout un moins.
Sur Schiltigheim, j'ai cru comprendre qu'il y avait quand même quelques problèmes d'affaissement de terrain suite à d'anciennes cavités ou tunnels. J'imagine qu'effectivement le tracé sera super protégé, super étudié, mais quid des maisons qui sont à 30 mètres ou 50 mètres et qui vont peut-être subir à terme des problèmes ? Enfin voilà, ce sont mes quelques questions et une simple remarque, parce que je sais que Jean-Louis s'était étonné de l'absence d'une 4e voie pour l'extension Nord et Monsieur BROCHARD, vous y avez répondu en préalable en présentant le projet, qui est un projet en fait de desserte du nord de Strasbourg ; enfin des communes au Nord de Strasbourg par le tramway et non pas un simple projet de desserte. Donc pas un simple projet de mobilité, mais un projet d'extension du tram et donc forcément, le bus en solution alternative ne figure pas dans vos choix, ce qui serait dommage malgré tout.

Ludovic SCHNEIDER : Merci. Monsieur, juste derrière vous, avait une question ?

Arnaud DECOUDIN : Bonsoir à tous, merci pour la parole. Je vais être beaucoup plus technique. Moi ce qui m'interpelle dans vos choix, c'est la place de la République. Place de la République actuellement, je ne sais pas si vous y êtes régulièrement — mais souvent, les trams B, E attendent leur passage à quai avant la station pour pouvoir ensuite passer, ce qui est logique puisqu'il y a d'autres lignes qui passent. On va dire qu'en journée, ceci est peut-être normal vu le cadencement, etc. Hier soir à 22 h, il y avait le tram B qui attendait juste avant République pour aller vers le centre-ville et juste derrière, il y avait le tram E, qui attendait aussi, puisqu'ils sont cadencés quasiment à une minute. Donc je m'interroge, surtout quand on voit sur les différents projets, de faire venir d'autres lignes de tram sur République,

donc d'autres appareils de voie. Je pense que ça risque de bien bouchonner, surtout qu'il y aura une ligne de tram supplémentaire.

Une autre observation sur les différents choix. Pourquoi ne pas suggérer ou étudier une proposition avec le tracé de la ligne H — ce qui est fait sur la variante C3, mais par contre, le faire aussi par l'avenue des Vosges pour la ligne E, qui permettrait d'éviter de surcharger République avec encore des appareils de voie et de diluer sur le réseau les appareils de voie, notamment avec l'avenue des Vosges et ensuite vers le lycée Kléber. Simple observation, mais il vrai qu'en tant qu'utilisateur, on perd facilement 5 min à République actuellement et j'ai un petit peu peur que ça devienne vraiment le point noir, bien plus que le nœud Homme de Fer, actuel. Merci.

Ludovic SCHNEIDER : Merci, Monsieur, il y avait une 3e question qu'on va prendre tout de suite.

Bonjour, **Loÿ DURRENBERGER**, étudiant en transports à l'université de Cergy-Pontoise. Je tiens déjà à remercier les élus et les équipes de la CTS, de ce projet qui est pour moi essentiel, en tant que Strasbourgeois et encore futur Strasbourgeois pour plusieurs années. Je pense que nous ne devons plus laisser place à la voiture. J'ai étudié à Paris pendant 2 ans, c'est juste infernal. Alors quand on voit la qualité de vie que l'on a sur la Grande-Île de Strasbourg, à pouvoir se promener, je pense qu'il faut vraiment continuer dans ce principe. Je suis heureux aussi que le tramway ait été choisi au métro à l'époque. Je pense qu'il faut vraiment continuer sur ces projets et pas tout le temps à se poser la problématique de la voiture.
On sait que ce sont les trajets urbains en voiture qui polluent le plus. On connaît le rapport du GIEC, je pense que maintenant, on doit changer nos habitudes de déplacement, en tout cas, dans un premier temps pour tout ce qui est des déplacements urbains et donc je remercie vraiment, pour ce projet qui est vraiment essentiel.
Pour l'aspect technique, la variante C1 est la plus prolifique, parce qu'elle permet vraiment un maillage complet et l'objectif serait pourquoi pas, c'est une question, d'aller pourquoi pas vers un réel pôle multimodal sur la place de Haguenau. Puisqu'on a l'autoroute à proximité, des voies de bus ainsi que les voies ferrées, est-ce qu'une halte REM ferrée et routière serait envisageable sur cette place de Haguenau qui serait, je pense, essentielle, et qui permettrait vraiment une porte Nord de Strasbourg en transports en commun et plus que pour les voitures.
Au niveau du maillage, j'avais des interrogations *sachant qu'aujourd'hui*, il se limite à la gare de Strasbourg. Est-ce qui ne serait pas plus intéressant, surtout que les infrastructures ne seraient pas énormes, à le prolonger jusqu'au quartier de l'Elsau, puisque ce quartier n'a plus la ligne F depuis un an. Le prolongement de cette ligne jusqu'au quartier de L'Elsau permettrait un bouclage aussi pour les quartiers Ouest.
Habitant de Lingolsheim, j'aimerais savoir si un jour, la route de Schirmeck aurait aussi le droit un tram parce que ça n'a pas été évoqué dernièrement et je pense que ça serait aussi utile de s'interroger un jour par la suite, sur un prolongement du tram, vers là — bas. Je vous remercie beaucoup.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Monsieur.

Pardon excusez-moi Monsieur VETTER y aura une dernière intervention de quelqu'un qui avait demandé la parole depuis très longtemps et on sera malheureusement obligé de clore le débat. Je voudrais demanderai juste Monsieur VETTER que ce ne soit pas une tribune politique de conseil municipal et que ce soit effectivement une intervention courte.

Jean-Philippe VETTER : Ce sera une intervention courte. La première c'est effectivement s'interroger sur le report de circulation parce que si effectivement on arrive à apaiser la circulation, en tout cas, la vie quotidienne sur l'avenue des Vosges et que ça se traduit par un report de circulation sur le boulevard Clemenceau ou sur les autres axes de l'avenue des Vosges, on aura créé peut-être de l'apaisement quelque part, mais une vie plus compliquée de l'autre. Donc c'est aussi une vision globale du quartier que nous devons avoir.

Le 2e point, c'est sujet de la qualité de l'air. Tous les spécialistes vous diront que rien n'est pire, que les embouteillages. Le pire ce sont les embouteillages ! Il faut pouvoir penser la ville peut être même penser le tramway, sans provoquer notamment place de Haguenau, mais aussi éventuellement, boulevard de Clemenceau ou encore avenue des Vosges, des embouteillages. Parce que si c'est le cas, vous aurez effectivement, le bruit réel du tram, mais vous aurez en plus la qualité de l'air qui ne sera pas forcément améliorée.

Et enfin, je tiens vraiment à attirer l'attention sur le fait qu'il y a des familles. Familles, parfois nombreuses, notamment avenue des Vosges ou dans ce secteur-là, pour qui ce n'est pas un luxe la voiture ; c'est une obligation. C'est vraiment une obligation. Et la vraie question de la ville que l'on veut, c'est aussi de se poser la question de la ville pour tous. Il faut des gens effectivement qui puissent effectivement se passer de voiture, qui puissent rouler à vélo, au maximum : c'est formidable. Mais ceux qui sont obligés, il faut aussi avoir une pensée pour eux et là, par exemple, sur l'avenue des Vosges, on supprime de nombreuses places de parking pour des familles nombreuses. Je pose la question, est-ce que vraiment Strasbourg aurait à gagner de voir ces familles quittaient la ville ou de voir les gens qui travaillent, notamment à l'extérieur, quitter la ville ? Je pense qu'il faut pouvoir avoir une ville pour tous, et pour ça, il faut être particulièrement raisonnable. Je vous remercie.

Ludovic SCHNEIDER : Je suis désolé, mais je ne pourrais pas prendre d'autres questions. Il y a une dernière question et je suis désolé aussi pour les personnes qui ont posé des questions en ligne. On a perdu les 2 personnes qui étaient sur zoom et donc on n'a pas pu répondre à leurs questions, mais Monsieur allez-y et après des éléments de réponse à la fois techniques et politiques rapidement.

Stéphane KIEFFER : Bonsoir, je suis membre du bureau de l'association de quartier des habitants donc Vosges-Neustadt. Je voulais porter une nouvelle fois, toutes les inquiétudes sans refaire les différentes interventions qui ont bien recouvert ce soir les inquiétudes des habitants et vu ce qu'on nous propose jusqu'à présent de remplacer un trafic de transit aujourd'hui automobile, et on pense le même mal que beaucoup des intervenants ce soir, d'être une autoroute de transit. Et on n'a pas entendu ce soir une nouvelle fois, et malheureusement, Madame PINEL n'a pas eu de réponse à ses questions. Un certain nombre d'interrogations n'ont pas eu de réponse.

L'association en tant que telle aujourd'hui, elle ne se positionne clairement sur aucune de ces 3 solutions. Il faut continuer à réfléchir. Je reprends aussi ce que PEPS 21, disait tout à l'heure en matière d'études d'impact, il y a un certain nombre de chiffres qui doivent être connu. On a parlé la ligne H et du boulevard Clémenceau à plusieurs reprises, vous nous avez expliqué que c'est le linéaire le plus long, c'est ce qui va coûter plus cher de faire un dédié 02 : 13, alors c'est facile de le disqualifier.

J'entends qu'il y a un contrat triennal avec l'État, mais on voit tous les jours l'utilisation de cette ligne H. Est-ce que ça justifie aujourd'hui un investissement aussi important que celui qui est proposé ?

Toutes ces inquiétudes sont encore alimentées par un certain nombre de choses qu'on a entendu ce soir.
La connexion de Schiltigheim sur le réseau actuel — c'est effectivement la première fois, en réponse à la question de Mme BUCHMANN, qu'on entend, si je comprends bien, lorsqu'on sera à l'Université, on aura deux choix pour aller à la Gare. C'est-à-dire qu'on prendra un C qui existe déjà, puis on va utiliser cette voie qui passera alors, avenue des Vosges, sur les quais… Enfin, peu importe par où elle passe pour contourner l'Homme de Fer.
Aujourd'hui, il n'y a pas de clarté sur on fait quoi en tant qu'utilisateur, et à quoi servent ces lignes supplémentaires en dehors de l'exposé un peu théorique que vous nous avez fait au début. On le comprend clairement tant qu'on est sur l'illustration que vous en faites. Mais aujourd'hui, les habitants ne comprennent pas 1), ce qu'on leur propose. 2), on remplace un trafic par un autre. Et on ne comprend pas comment les usagers sont censés se servir de ce modèle de réseau que vous nous proposez.
En tant qu'association des habitants, je voulais aussi ce soir suite aussi à l'événement qu'on a eu la chance d'avoir le week-end dernier, mais en tout cas il a été aussi l'expression par les habitants de fortes inquiétudes et d'incompréhensions par rapport à ce qu'on nous propose de remplacer un trafic de transit en voiture, désagréable par un autre et qui ne concerne pas le quartier que nous habitons.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Monsieur. Les différentes questions font aussi écho à des éléments en ligne de Laurence de Pierre, de François-Xavier même si je ne vais pas reformuler les questions plus précises qu'ils ont abordées, une réponse peut-être en deux temps en essayant d'être synthétique et de répondre au maximum d'éléments.
Sur l'aspect politique Monsieur JUND ?

Alain JUND : Au moins sur trois éléments.
La première, la question du report. Je pense que quand on fait une ligne de bus ou une ligne de tram, il y a à la fois le report, mais il y a aussi le transfert. L'ambition que l'on a, mais c'est comme ça, dans beaucoup d'autres villes, quand on met en place des systèmes massifs de transport collectif, c'est d'être sur du report modal. C'est-à-dire avec ce qui va se faire sur le train, sur le bus, sur les cars, sur le vélo, ce n'est pas de se dire, il y a aujourd'hui 40 000 véhicules et demain les 40 000 vont passer ailleurs. C'est bien une diminution, c'est l'objectif dans toutes les politiques urbaines.
D'ailleurs, pour ceux qui ont suivi, on l'a bien vu quand il y a eu la piétonnisation du quai des bateliers, la principale préoccupation légitime, c'était de se dire où ces voitures vont-elles passer ? On s'est rendu

compte une fois que ça a été mis en place, non seulement qu'un certain nombre de personnes qui étaient réticentes, le souhaitaient finalement, encore plus fortement. Une autre partie des usagers ont été sur le vélo sur la marche à pied, sur le bus, sur le tram. D'autres enfin ont continué à prendre la voiture. Donc ça, c'est le premier élément sur le report et le transfert.

La deuxième chose sur le passage de la gare et le relier à l'Elsau. Le projet tel que nous le portons ne doit surtout pas obérer un passage futur place de la Gare. Aujourd'hui, on s'arrête place de la Gare, mais il est évident qu'à l'avenir, il faudra rendre possible et on laisse possible, la possibilité effectivement, d'aller de Schiltigheim à l'Elsau, d'aller des Institutions européennes jusqu'à l'Elsau, en passant par la Gare. Donc nous le rendons possible.

Et puis le dernier élément sur pourquoi on n'a pas retenu la formule uniquement bus sur le Nord de l'agglomération ? Il y avait une délibération, une volonté de dire qu'aujourd'hui, pour répondre aux enjeux des transports collectifs sur le Nord de l'agglomération, il faut absolument qu'il y ait un élément structurant qui permet d'accueillir le plus grand nombre de personnes. Il est évident qu'en termes de massification et d'accessibilité, c'était l'enjeu du tram. Ce qui ne veut pas dire et là aussi, c'est une évidence, que nous referons, notamment au niveau de la CTS, une mise à plat de l'ensemble du réseau de bus, à la fois sur Strasbourg, mais aussi sur le Nord de l'agglomération. Mais il fallait vraiment un élément structurant qui change la donne sur le Nord de l'agglomération.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Monsieur le Vice-président. Vous avez aussi répondu à des aspects qui auraient pu être apportés par les services. Pierre OZENNE.

Pierre OZENNE : Oui, merci. Juste un petit élément en complément. Il s'avère que dans le quartier de la Neustadt, c'est le quartier où il y a le plus d'abonnés *Citiz. C*'est-à-dire ceux qui utilisent les voitures au bon moment, parfois au bon moment et la bonne auto. Et c'est ça aussi qui permet d'éviter du trafic dans les rues de la ville de Strasbourg, mais dans d'autres villes aussi. C'est ça aussi le projet qu'on défend, c'est de développer l'autopartage, développer ses solutions alternatives. On ne peut pas être dans la voiture tout le temps, c'est la voiture parfois et la voiture parfois, c'est aussi ce genre de solution.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Pierre OZENNE et je vais demander pour répondre aux dernières interpellations à — Madame la Maire tout à l'heure — Gilles BROCHARD peut être quelques compléments sur 2, 3 aspects techniques qui n'auraient pas été abordés par Alain JUND ?

Gilles BROCHARD : Oui, il y a eu une question, notamment sur les interrogations sur le potentiel risque d'affaissement dans certaines rues. Bien entendu, on peut comprendre cette crainte d'affaissements qui pourraient arriver non pas sur la rue, mais par ailleurs par effets peut-être de transmission. Faut savoir que dans les études qu'on va engager, qui vont être évidemment beaucoup plus précises, dorénavant on va avoir des études qui vont analyser très précisément quel est l'état géotechnique des axes sur lesquels on travaille. À partir de là, on va s'assurer non seulement de la stabilité support des axes sur lesquels on travaille pour y insérer une plateforme tramway, mais également de ses

incidences. — C'est ce qu'on fait depuis qu'on fait du tramway à Strasbourg comme ailleurs, d'ailleurs. Donc, sur ces aspects-là, évidemment qu'on ne prendra pas de risque qui pourrait remettre en cause la pérennité de certains ouvrages ou de certains immeubles qui pourraient se trouver à proximité de la plateforme tram. Je voulais donner cette précision.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Gilles BOCHARD. Je demanderai effectivement un exercice un peu particulier à Mme la Maire ; ce sera à la fois d'apporter quelques éléments de réponse et de conclure — car effectivement vu l'heure, on est obligé de conclure. Il y a certaines questions qui n'ont pas forcément trouvé de réponses, qui ont été posées ici ou là.

Vous étiez une soixantaine sur place, plus d'une cinquantaine en Visio. Je rappelle qu'effectivement, vous avez encore jusqu'à la fin du mois pour vous exprimer dans le cadre de cette concertation réglementaire. Il y a déjà plus de 500 contributions et donc, si vous n'avez pas pu poser votre question, si vous n'avez pas pu faire vos propositions, n'hésitez pas à le faire par ce biais-là ou après par les différentes autres modalités d'expression qui sont à votre disposition.

Du coup, Madame la Maire, quelques compléments de réponses et une conclusion pour cette soirée où, on voit que les débats ont été riches, avec beaucoup d'interventions sur les différents sujets de ce projet. Madame la Maire ?

Clôture

Jeanne BARSEGHIAN : Oui, merci beaucoup, je vais conclure en apportant encore quelques éléments. Je veux vraiment vous remercier pour l'ensemble des expressions, des échanges, des propositions, mais aussi de tous vos témoignages d'habitantes, d'habitants de quartiers qui sont concernés.
Je vous remercie aussi de l'ensemble des inquiétudes — tout à fait légitime — tout ce que j'ai pu entendre ce soir doit pouvoir être pris en compte dans la suite du projet, donc je vous remercie d'avoir été présents pour venir les exprimer et pour que le projet qui sera mis en œuvre les prennent en compte au mieux.
Je crois que c'était Monsieur, qui disait tout à l'heure, « vous évoquez beaucoup les points positifs, vous ne parlez pas beaucoup des points négatifs ». Vous avez raison. Non pas qu'il n'y'a pas d'inconvénients au changement ou qu'il n'y ait pas du tout d'effet négatif, mais parce qu'on est convaincu du bien-fondé de ce projet, de ce qu'il va pouvoir apporter aux habitantes et habitants de Strasbourg, de ce qu'il va pouvoir apporter aux autres habitants de L'Eurométropole et aussi à l'ensemble des usagers, des personnes qui viennent tous les jours travailler dans notre belle ville. Je le constate à chaque fois que je me déplace, Strasbourg est connue depuis des décennies parce qu'il y a eu à un moment donné, notamment sous l'impulsion de Catherine Trautmann au début des années 90, une volonté politique de transformer la ville, de modifier les habitudes — ça ne s'est pas toujours fait sans heurts — mais c'est la raison et sûrement la raison principale, pour laquelle Strasbourg aujourd'hui, est connue au niveau national, au niveau européen, au niveau international,

reconnue pour ses mobilités pour avoir été pionnière en matière de mobilité et pour l'être encore aujourd'hui.
Reconnue aussi, parce que Strasbourg est une ville dans laquelle on vit bien — j'en sais quelque chose. Je ne suis pas née à Strasbourg, mais j'y suis restée d'abord pour sa qualité de vie.
Ensuite, bien sûr, cette dimension européenne et internationale de notre ville, draine énormément d'activités et c'est cette conciliation entre un dynamisme fort et ce rayonnement européen international d'une part, mais aussi cette qualité de vie, cette ville qui reste à taille humaine, d'autre part, qui fait, je crois, vraiment l'atout de Strasbourg et plus largement de l'Eurométropole dans sa diversité.
Donc l'objectif c'est de continuer d'être à la pointe sur ces questions, c'est de continuer d'améliorer la qualité de vie parce que je me suis engagée, je le disais en introduction — dans un projet de transformation, parce que dans cette belle ville, pleine d'atouts, il y a aussi des difficultés aujourd'hui et de vrais problèmes. Il y a aussi des responsabilités qu'on doit prendre à bras-le-corps en tant que responsable politique. Je parlais en introduction du climat et de la qualité de l'air.
Si tout allait bien, on ne serait pas en train de se dire qu'il faut modifier rapidement notre espace public ou continuer de modifier rapidement nos modes de déplacement.
Mais aujourd'hui, il y a un certain nombre de nuisances qui perdures.
On reste malheureusement et malgré tous les atouts que je viens d'évoquer, une des villes et métropoles françaises les plus polluées de France avec des amendes notamment payées par l'État français auprès de l'Union européenne du fait de ces pollutions avec des personnes qui meurent prématurément sur notre territoire chaque année.
Et puis malheureusement, vous l'avez vu cet été, un changement climatique qui est à l'œuvre, des catastrophes naturelles toujours plus fréquentes et une responsabilité, de protéger nos habitants, de protéger les enfants, de protéger les générations futures et de faire en sorte que notre belle ville et bien le soit encore dans 10 ans, dans 20 ans, dans 30 ans. Et donc c'est vraiment dans cette perspective qu'on s'inscrit : on n'est pas dans le statu quo. Ce n'est pas le projet que je défends, mais ça, vous le savez.
On est dans un projet de changement et de transformation, qu'on doit accompagner, qu'on doit travailler ensemble. Il ne s'agit pas de le faire contre les personnes. Il s'agit de le faire avec les personnes. Il s'agit de répondre aussi à toutes les demandes qu'on entend ; comme d'avoir enfin de vrais trottoirs à certains endroits, d'avoir des déplacements plus sécurisés notamment pour les familles, d'avoir des pistes cyclables qui n'empiètent pas sur un trottoir ou sur la voirie et qui permettent de se déplacer très efficacement, à vélo ou ç vélo à assistance électrique. C'est vraiment tout cela qui est pris en compte, sans empêcher évidemment les gens ni de vivre dans leur ville, ni d'y travailler, ni de s'y déplacer de la manière dont ils souhaitent, mais aussi en accord avec les changements de notre époque, qui ne sont pas qu'à Strasbourg, mais encore une fois, dans l'ensemble des grandes métropoles françaises et européennes. C'est vraiment dans cette optique, qu'on se situe.

Encore une fois en disant cela, je ne minimise pas les inquiétudes que vous avez pu exprimer ou les questionnements que vous avez, qui sont tout à fait légitimes et qui doivent se croiser avec les grands enjeux que je viens d'évoquer. Je crois que justement, on est là pour faire le lien entre ces

interrogations du quotidien sur vos modes de déplacement, « comment je fais concrètement ? » Comme le disait Monsieur — « Je reviens avec mes courses, je suis chargé… » ou une autre personne disait « voilà, on est une famille nombreuse, je dois déposer les enfants, etc. Comment je fais ? »,… Toutes ces questions, on doit y apporter des réponses, de même que — et je m'y suis engagée — on doit aussi apporter des réponses à un niveau plus global, en essayant d'envisager l'avenir de la manière la plus sereine possible pour tout un chacun.
Je vous remercie de votre présence. Continuer à participer à cette concertation et aux prochaines étapes de ce projet. Il reste encore 10 jours d'ailleurs pour y contribuer donc, n'hésitez pas à faire participer aussi autour de vous, les associations se mobilisent, les habitants et les habitantes… Voilà, il reste encore 10 jours pour cette phase et ensuite bien évidemment, vous l'avez compris, il y aura de prochaines étapes. J'imagine que ce sera rappelé ensuite.

Je voulais aussi remercier les services qui étaient présents : Gilles BROCHARD, Éric CHENDEROWSKY, Philippe PAGENOT, vous remercier vraiment de tout le travail aussi qui peut y avoir derrière et en remerciant, bien évidemment, tous les tous les services de l'Eurométropole qui sont impliqués.

Merci encore de votre présence, ce soir et puis hâte de poursuivre la construction de ce beau projet avec vous. Merci beaucoup.

Ludovic SCHNEIDER : Merci Madame la Maire, et vous avez tout dit sur les prochains temps, sur les remerciements, etc. Donc voilà, merci beaucoup à tous pour votre participation et à bientôt merci. Au revoir.

Fin de séance à 21 h 05

Annexe d

Projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim
Bilan de la première phase de concertation
15 juin- 30 septembre 2021

Articles de presse

DNA DERNIÈRES NOUVELLES D'ALSACE

samedi 9 octobre 2021
Édition(s) : Strasbourg-Sud, Strasbourg Campagne, Strasbourg-Nord, Strasbourg
Page 43
520 mots - 2 min



Le projet de passerelle entre la gare et les Écrivains chiffonne PEPS21

Peut-on lancer des études sur une passerelle cyclable et piétonne reliant les Écrivains à la gare SNCF Bischheim-Schiltigheim avant l'annonce du choix d'un tracé pour le futur tram nord ? Pour Vincent Mathieu, président de PEPS21, ce serait la preuve que la concertation publique en cours est « bidouillée ».

Vincent Mathieu, président de l'association schilikoise PEPS21, participait jeudi, en mairie de Schiltigheim, à un groupe de travail sur les aménagements cyclables.

Il a découvert avec stupéfaction qu'une étude avait été lancée « par les services de l'EMS sur une passerelle cyclable et piétonne pour desservir la gare de Schiltigheim-Bischheim, avant la fin de la concertation publique sur le tracé du tramway dans Schiltigheim ». Trois variantes de cette passerelle ont été soumises jeudi à l'appréciation des associations cyclistes.

Pourquoi cette étude choque-t-elle tant Vincent Mathieu, par ailleurs grand défenseur de la bicyclette ? Parce qu' un des tracés du tram nord proposés dans le cadre de la concertation, la variante 2 , suppose de créer un pont au-dessus de la voie ferrée, sur lequel passerait à la fois le tram, les piétons et les cyclistes. C'est l'option défendue par PEPS21.

Pour Vincent Mathieu, réfléchir à une solution sans ce pont, c'est avoir déjà choisi une autre variante. Et ceci bien longtemps avant d'avoir entendu l'avis des habitants . En d'autres termes, la majorité à l'EMS aurait déjà choisi la variante 1, par la route du Général-de-Gaulle, et la concertation serait « totalement bidouillée ».

Une étude dans le cadre de l'ANRU

Vincent Mathieu a obtenu jeudi une réponse dont il ne se satisfait pas. L'étude entre dans le cadre de l'ANRU, l'opération de renouvellement urbain des Écrivains . Si la variante 2 est choisie, cette étude aura été faite pour rien, en gaspillant l'argent public, estime le président de PEPS21.

Sur les réseaux sociaux, Pierre Denem, autre participant associatif à la réunion de jeudi, estime que « quoi qu'il arrive, cette étude sera réutilisée pour la suite ».

Si la variante 2 est retenue, il faudra trouver la meilleure solution pour « le passage des cyclistes sur ce pont », rappelle-t-il. La réflexion menée jeudi « permet de mettre en évidence les défauts des propositions faites : détour trop long pour les cyclistes, impasse cyclable pour rejoindre la rue de Sélestat, pas d'accès PMR… ».

Des choix en faveur d'une passerelle

De ce coup de colère de Vincent Mathieu, on retiendra que le choix des pouvoirs publics se précise en faveur d'une passerelle, et non d'un tunnel, pour relier le quartier des Écrivains à la gare SNCF à l'horizon 2026. Pas de nouvelles en revanche du projet d'installation d'une maison de santé dans le bâtiment de la gare, évoqué en août 2020 . Le chantier pour transformer ce site en un « pôle d'échange multimodal » digne de ce nom sera conséquent. Mercredi, l'EMS obtenait une subvention de 750 000 € de l'État pour soutenir ce projet . Le budget total de l'opération avoisinerait les 6,7 millions d'euros. ■



Une étude a été menée pour construire une passerelle entre le quartier des Écrivains et la gare SNCF de Schiltigheim-Bischheim. Photo DNA /Michel FRISON

par Sophie Weber

Parution : Quotidienne
Diffusion : 126 031 ex. (Diff. payée Fr.) - © OJD PV 2020
Audience : 512 000 lect. (LNM) - © AudiPresse One 2021 V2

Tous droits réservés Les Dernières Nouvelles d'Alsace 2021
7b66f772oa10220c80ce0aa8b809717b66735f2d692209d966dbbe2

DNA
DERNIÈRES NOUVELLES D'ALSACE

jeudi 7 octobre 2021
Édition(s) : Erstein et Benfeld, Strasbourg-Sud, Strasbourg Campagne, Strasbourg-Nord, Strasbourg
Page 35
236 mots - 1 min



Transports en site propre dans l'EMS : l'État financera à hauteur de 40 millions

Le premier ministre Jean Castex a annoncé mercredi 6 octobre, à Lille, le résultat de l'appel à projets pour le développement des transports collectifs en site propre. Six des huit projets de l'Eurométropole de Strasbourg ont été retenus, annonce le député Bruno Studer (LaREM). Le financement de l'État s'élèvera au total à plus de 40 millions d'euros : 23,5 millions pour le tram nord et le maillage centre-nord de l'agglomération strasbourgeoise, 15,1 millions pour l'extension du tram F vers l'ouest, 950 000 € pour le prolongement de la ligne G, 750 000 € pour le pôle d'échange multimodal Schiltigheim-Bischheim, 300 000 € pour le pôle de Vendenheim et 250 000 € pour celui de Mundolsheim. Pour Bruno Studer, l'ensemble des élus, « quelle que soit leur couleur politique », devrait saluer cette annonce qui démontre « les efforts d'investissement massif réalisé par l'exécutif » en faveur de la transition écologique.

« L'Eurométropole mise fortement sur le train et engage avec la Région la mise en place d'un Réseau express métropolitain. Nous nous réjouissons que l'État nous accompagne dans la transformation de nos gares en pôles d'échanges multimodaux » se réjouit Pia Imbs, présidente de l'Eurométropole de Strasbourg.

« Par ce soutien financier majeur, l'État reconnait l'importance de la stratégie de mobilité engagée à Strasbourg et particulièrement le nouvel acte de développement du réseau de tramway vers le Nord et l'Ouest » conclut Jeanne Barseghian, maire de Strasbourg. ■

Parution : Quotidienne
Diffusion : 126 031 ex. (Diff. payée Fr.) - © OJD PV 2020
Audience : 512 000 lect. (LNM) - © AudiPresse One 2021 V2

Tous droits réservés Les Dernières Nouvelles d'Alsace 2021
916f7755o0606e0550120ba8f502e19c6ad3c628c9a30aae33f9677

DNA
DERNIÈRES NOUVELLES D'ALSACE

vendredi 24 septembre 2021
Édition(s) : Strasbourg-Sud, Strasbourg Campagne, Strasbourg-Nord, Strasbourg,
Page 46
782 mots - 3 min



EUROMÉTROPOLE—PROJET DE TRAM NORD

L'avenue des Vosges concentre toutes les attentions

La cinquième et dernière réunion publique sur le projet de tram vers Schiltigheim était consacrée, mercredi, à la traversée des quartiers strasbourgeois. Avec beaucoup de questions sur l'hypothèse d'un tracé avenue des Vosges.

Trois hypothèses de tracé à travers les quartiers strasbourgeois sont présentées au public depuis le 30 juin dans le cadre de la concertation sur le tram vers Schiltigheim . Dans l'esprit du service grands travaux et celui de l'exécutif de l'Eurométropole, ce projet de tram doit bien évidemment desservir Schiltigheim via la place de Haguenau, mais son insertion dans le réseau existant strasbourgeois doit éviter la place de l'Homme-de-Fer , complètement saturée.

Mercredi soir, une soixantaine de personnes étaient présentes dans l'hémicycle du centre administratif pour la dernière réunion publique sur le projet (et autant en visioconférence). L'un des critères, quel que soit le tracé retenu (par l'avenue des Vosges, par le boulevard Clemenceau ou par le Faubourg-de-Pierre, pour faire simple), est la préservation des arbres. Ce qui conditionne la localisation de la plateforme : en partie centrale ou, quand ce n'est pas possible, sur un côté de la voirie.

Peur des vibrations

Et cet habitant de la rue de Wissembourg de s'inquiéter de l'espace laissé à la circulation : comment feront les camions poubelle, les ambulances, les camions de déménagement, les camions-citernes pour les livraisons de fuel ? Et quid de la place des piétons dans une telle configuration ? « Ce qu'on peut vous dire aujourd'hui, c'est que l'espace de trottoir entre la façade et la plateforme de tramway fera au moins quatre mètres, c'est l'espace que nous demandent les pompiers, explique Gilles Brochard, responsable du service grands aménagements. D'ailleurs, si vous regardez quelques aménagements qui existent aujourd'hui, sur le Faubourg-de-Saverne, c'est exactement ce type d'aménagement. Vous avez la plateforme tram en latéral avec un trottoir et aujourd'hui, c'est un secteur qui fonctionne ».

L'arrivée du tram suscite visiblement certaines craintes, rue de Wissembourg et ailleurs, où des habitants disent redouter les vibrations. Des angoisses auxquelles il est répondu que le système de dalle flottante, affiné avec « 25 années d'expérience », permet d'atténuer le phénomène.

Il y a aussi des questions sur la suppression de places de stationnement, que n'apaise semble-t-il pas la promesse d'un parking résidents à construire rue Kablé. Au-delà du stationnement, pour cette habitante de l'avenue des Vosges, la perspective du passage du tram n'est pas réjouissante pour autant. « C'est pas du tout un apaisement, un tram, c'est très bruyant. » Comparé à la voiture, il n'y a pas photo, répond en substance le vice-président Alain Jund : « Beaucoup de personnes habitent à proximité du tram [...], note l'élu, prenant l'exemple du boulevard de Nancy. Entre un flux de voitures important hier et le tram aujourd'hui, à la fois les commerçants mais aussi les riverains respirent beaucoup mieux ».

Pour les représentants de l'association du quartier Vosges Neustadt, la perspective du remplacement des voitures par un tram n'est pas encourageante car ils estiment que ce mode de transport relève davantage du transit et n'a pas d'intérêt particulier pour les habitants de l'avenue. Par ailleurs, plusieurs des intervenants semblent considérer que le tracé C1 par l'avenue des Vosges est l'hypothèse privilégiée par les décideurs. Dans un tableau comparatif, celle-ci apparaît comme l'option la plus rapide, la moins chère et qui dessert le plus d'habitants.

La maire conteste l'idée que les dés seraient pipés : « Pour ma part, dit Jeanne Barseghian, je n'ai pas pris de position sur un tracé car je souhaite que l'ensemble des hypothèses soient étudiées [...]. Je n'ai pas une intime conviction et j'attends qu'on aille au bout de la concertation ».

Élément précurseur de la réorganisation du secteur au nord de la Grande Île

Quoi qu'il en soit, selon le service tram et grands travaux, les tracés non retenus feront l'objet de mesures destinées à apaiser la circulation. Par ailleurs des questions sont posées sur les effets du tram sur les quartiers voisins, en termes de report. Le tram

est présenté comme l'élément précurseur de la réorganisation du secteur au nord de la Grande Île.

La concertation se poursuit jusqu'au 30 septembre. Un bilan sera dressé avec une délibération en conseil d'Eurométropole en fin d'année, qui actera le choix du tracé. Le projet sera soumis à enquête publique en 2023 et un lancement des travaux est prévu la même année, pour une mise en service espérée fin 2025. ■



Le projet de tram nord et ses variantes de tracé.



Le public a répondu présent pour la présentation du projet Tram de la place de Haguenau. Strasbourg le 23 septembre 2021. Photo DNA /Franck KOBI

par Olivier Claudon

Concertation publique jusqu'au 30 septembre via le site participer.strasbourg.eu

Parution : Quotidienne
Diffusion : 126 031 ex. (Diff. payée Fr.) - © OJD PV 2020
Audience : 512 000 lect. (LNM) - © AudiPresse One 2021 V2

Tous droits réservés Les Dernières Nouvelles d'Alsace 2021
106367b3o5300502406107f8f80a510b6cd32b21b90205d858b06e5

DNA
DERNIÈRES NOUVELLES D'ALSACE

mercredi 22 septembre 2021
Édition(s) : Sarre-Union, Saverne, Wissembourg, Haguenau, Molsheim - Schirmeck...
Page 48
332 mots - 1 min





Bientôt une école Samuel Paty à Strasbourg ?

Conseil municipal

Le conseil municipal de Strasbourg a approuvé lundi, par 45 voix pour et un vote contre, une résolution des conseillers d'opposition Pierre Jakubowicz (Agir) et Rebecca Breitman (MoDem) invitant à rendre « un hommage solennel et républicain » à Samuel Paty et Sarah Halimi. Cet été, la commission de dénomination des rues a entériné la nomination du parvis du palais de justice au nom de l'avocate et militante pour le droit des femmes Gisèle Halimi . Dans le prolongement, les deux conseillers appellent à donner à un établissement scolaire de Strasbourg le nom de Samuel Paty, professeur d'histoire-géographie assassiné le 16 octobre 2020 par un terroriste islamiste . Et à baptiser une rue en hommage à Sarah Halimi , directrice de crèche retraitée tuée il y a près de cinq ans, victime de l'antisémitisme. Le conseil a approuvé le principe, Jeanne Barseghian précisant toutefois qu'il reviendra à la commission de dénomination des rues et des écoles, présidée par Anne Mistler, d'examiner ces propositions.

Schiltigheim

Le PCF se lance dans le débat du tram

Jeudi 23 septembre à 19h, dans la salle Notre-Dame à Schiltigheim (119, route du Général-de-Gaulle, pass sanitaire demandé), les élus communistes de Schiltigheim, avec à leur tête Antoine Splet, conseiller communautaire, organisent un débat sur l'arrivée du tram route du Général-de-Gaulle. Cette contribution du PCF à la concertation publique en cours s'inscrit dans la droite ligne de la majorité schilikoise, avec la défense de la variante N1 . « Schiltigheim comme Bischheim ont pris un sérieux retard en termes de développement urbain ! Du tram aux pistes cyclables, à la gare SNCF délaissée, il y a urgence à refondre les axes de transport au nord de l'agglomération », rappellent les élus communistes. Ils expliqueront jeudi « en quoi l'arrivée du tram à l'ouest de Schiltigheim » est « un projet utile à la ville et à ses habitants ». ■



À Souffelweyersheim, un arbre de la liberté en hommage à Samuel Paty dans la cour du collège des Sept-Arpents. Photo archives DNA

Parution : Quotidienne
Diffusion : 126 031 ex. (Diff. payée Fr.) - © OJD PV 2020
Audience : 512 000 lect. (LNM) - © AudiPresse One 2021 V2

Tous droits réservés Les Dernières Nouvelles d'Alsace 2021
636cc7b7o950670030a908e83b09a1b06ca32829a9030ff57a5dac0

DNA DERNIÈRES NOUVELLES D'ALSACE

dimanche 19 septembre 2021
Édition(s) : Molsheim - Schirmeck, Obernai - Barr - Rosheim, Strasbourg-Sud, Strasbourg Campagne, Strasbourg…
Page 43
758 mots - 3 min



Place de Haguenau : quand le tram vers le nord s'invitera…

La quatrième déambulation proposée par l'Eurométropole pour concerter sur le tram vers le nord de l'agglomération a rassemblé une vingtaine de citoyens, ce samedi matin.

En compagnie d'Eric Chenderowsky, directeur de l'urbanisme à l'Eurométropole, et du chef du service tram, Gilles Brochard, ainsi que des élues du territoire, Sophie Dupressoir et Marie-Dominique Dreyssé, le groupe d'une vingtaine de riverains et usagers est allé très vite dans le vif du sujet. En précisant qu'on s'intéressait, ce samedi matin, à l'insertion du tram place de Haguenau et dans ses environs directs.

Requalification de la place de Haguenau

Un des enjeux de cette arrivée du tram est celui de la requalification de la place de Haguenau. « Il s'agira de trouver une couture entre Strasbourg et Schiltigheim, en profitant du potentiel de verdure, à la fois du parc actuel de la place et des jardins familiaux Sainte-Hélène », indique Eric Chenderowsky.

Le constat est celui d'un parc en île perdue dans une sorte de giratoire de circulations automobiles, en entrée et sortie autoroutière de Strasbourg. Le projet consiste à raccrocher ce parc aux habitations du sud de la place. Des barreaux routiers sauteraient et on pourrait accéder à l'espace vert directement par un espace piétonnier.

Dans deux des trois variantes d'implantation du tram côté Strasbourg, cet espace apaisé pourrait accueillir une station. Mais quoi qu'il en soit, la transformation projetée mettra fin au fameux giratoire générant de la pollution sonore et atmosphérique. On peut, dès lors, créer une « avenue urbaine » entre Strasbourg et Schiltigheim sur laquelle circulera le tramway.

Réduction « mécanique » du trafic… et du stationnement en voirie

Les études estiment la réduction « mécanique » du trafic à 35 % dans le secteur. Sans parler du report modal attendu vers le transport en commun. À propos de report, plusieurs participants à la déambulation ont exprimé leurs craintes que les voies impactées par l'insertion d'un tram ne fassent l'objet d'un évitement vers d'autres rues. Élus et riverains sont tombés d'accord sur le fait que le plan de circulation future allait devoir être pensé finement.

Le stationnement sur voirie sur la place de Haguenau et dans les rues voisines sera réduit également, de 50 à 70 % des places actuelles, selon la variante retenue. Soit jusqu'à 400 places en moins.

Un parking pour les résidents

Ils l'ont fait savoir à plusieurs reprises. Les riverains souhaitent encore pouvoir se garer près de chez eux, parce que lâcher la voiture comme ça, sous prétexte qu'un tramway arrive sous ses fenêtres, n'est pas toujours envisagé. Et parfois non envisageable. « Nous prévoyons la construction d'un parking en ouvrage dans les environs », explique Sophie Dupressoir. « L'emplacement étudié se situe derrière l'immeuble Canopée ». L'élue précise : « Je ne parle pas d'un parking relais, mais d'un parking résidents. Qui sera public ».

Les arbres ne comptent pas pour des prunes

Dans deux des trois variantes pressenties, le tram ira s'insérer rue de Wissembourg où deux beaux alignements d'arbres font le terre-plein central. S'il emprunte (variante C3) les boulevards Clemenceau et Poincaré, le projet devra pareillement tenir compte d'alignements d'arbres de hauteur importante. Dans un cas comme dans l'autre, le choix a été fait de préserver les alignements, la Neustadt n'étant pas exagérément pourvue en espaces verts.

Rue de Wissembourg, cette contrainte amène à insérer les deux voies de tram d'un côté du terre-plein central près des façades, juste au-delà des trottoirs. Boulevard Clemenceau, c'est le même topo : si le tram s'y insère, il aura ses deux voies d'un seul côté de l'alignement, ou alors de chaque côté mais toujours en proximité des trottoirs.

« Ça fait près des immeubles tout ça », fait remarquer un riverain. « Nous avons aujourd'hui une technique dite de dalle flottante pour réduire les impacts vibratoires sur les habitations », affirme Gilles Bro-

chard. Un autre technicien précise : « Il faut à tout prix éloigner la plateforme du tramway du système racinaire des arbres, sinon ils mourront dans les trois ans »... ■



La concertation proposée par l'Eurométropole et ses représentants a réuni une vingtaine de riverains. Photos DNA /Thomas TOUSSAINT



Un des enjeux de l'arrivée du tram est celui de la requalification de la place de Haguenau. L'effet d'autoroute qui déborde sur la ville ne devrait plus avoir cours en 2026, lors de la mise en service du futur tram nord. Photo DNA /Thomas Toussaint

par Msk

Prochaine réunion sur le tram nord

ce mercredi 22 septembre à 18 h 30, salle du conseil au centre administratif de Strasbourg. Inscription en présentiel à l'adresse suivante : pascale.vernois@strasbourg.eu ou retransmission sur : participer.eurometropole-strasbourg.eu.

Tous droits réservés Les Dernières Nouvelles d'Alsace 2021
416e977eof300c0a70be0968a90d517d6ab39a2209a60c4ccf2518c

DNA
DERNIÈRES NOUVELLES D'ALSACE

vendredi 17 septembre 2021
Édition(s) : Erstein et Benfeld, Strasbourg-Sud, Strasbourg Campagne, Strasbourg-Nord,
Page 39
656 mots - 3 min



Tram : une rencontre avec le public en mode doux

Après une réunion houleuse à Bischheim, la concertation sur le développement du tram s'est poursuivie mercredi 15 septembre à Schiltigheim, dans une ambiance bien plus sereine. Toutes les questions n'ont cependant pas trouvé de réponse.

Mercredi à Schiltigheim, le thème du tram n'a pas suscité les mêmes tensions qu'à Bischheim , une semaine auparavant. Danielle Dambach, maire de Schiltigheim et présidente déléguée de l'Eurométropole de Strasbourg, et Alain Jund, vice-président de l'EMS en charge des mobilités, avaient un boulevard devant eux. Ou presque.

Des Bischheimois ont à nouveau fait entendre leur opposition à la démolition de huit maisons, envisagée afin de libérer de l'espace pour le terminus du futur tram et le parking relais. L'expression répétée de leur émotion commence à porter ses fruits. D'autres solutions sont à l'étude, a expliqué Sophie Mascarell, cheffe de projet tramway. Pour Danielle Dambach, c'est Jean-Louis Hoerlé qui a choisi cet endroit en refusant deux autres options. « Il n'est pas là, il ne peut pas se défendre », a répliqué une Bischheimoise.

Le reste des débats, après la présentation rondement menée par Sophie Mascarell des trois tracés au nord du projet, a été dense. Au point que toutes les questions du public n'ont pas trouvé de réponses. Il faudra être patient pour obtenir certains éclaircissements. L'étude de circulation sera réalisée une fois le tracé choisi. Idem pour la pollution : « Des analyses plus précises seront faites, dont la qualité de l'air ».

Mercredi, 120 personnes étaient présentes au Brassin et une quarantaine suivait la réunion à distance. Depuis juin, près de 500 contributions écrites ont été enregistrées sur le site de la concertation. S'y ajoutent 150 contributions par mail et « près de 5 000 visionnages pour les deux réunions publiques de juin », a précisé Gilles Brochard, chef de service tramway et grands projets à l'EMS.

Les questions les plus diverses, parfois déconcertantes, ont été posées. Un des participants s'est étonné que l'on puisse construire une ligne de tram de Bischheim à la place de Haguenau alors que le bus L6 emprunte déjà ce trajet. « Le tram ne va pas s'arrêter place de Haguenau », l'a rassuré Alain Jund, « il se poursuivra soit à la gare, soit au centre-ville ». Une dame s'est inquiétée des possibilités de sortir, en voiture, des rues donnant sur la route du Général-de-Gaulle. Par des « boucles » ? « Ça existe déjà, une rue sur deux est à sens unique ».

Un tram qui « irait le plus vite possible le plus au nord de l'agglomération »

Plusieurs défenseurs de la variante 1 (route du Général-de-Gaulle) se sont fait entendre. La variante 2 a aussi ses adeptes. L'ancien adjoint schilikois Guy Marcot estime qu'elle est seule à même de « recoudre notre cité, coupée par le triage de Hausbergen, l'autoroute, et huit voies ferroviaires de la ligne SNCF de Lauterbourg ».

Faut-il s'arrêter à Bischheim ? Philippe Pfrimmer, maire de Vendenheim, s'est dit favorable à un tram qui « irait le plus vite possible le plus au nord de l'agglomération ». Autrement dit jusqu'à Vendenheim. Pour éviter l'écueil du terminus à Bischheim, un participant a innové en proposant de « prolonger la ligne de tram jusqu'à l'entrée de Hoenheim, au niveau de la rue de la Fontaine ». ■



Mercredi 15 septembre à Schiltigheim, 120 personnes sont venues assister à une réunion sur le développement du réseau de tram entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim. Photo DNA /Thomas TOUSSAINT

par Sophie Weber

Il est possible de revoir cette réunion sur le site dédié à la concertation https://participer.strasbourg.eu

La concertation se termine jeudi 30 septembre. Dernière réunion publique mercredi 22 septembre à 18 h 30 au centre administratif à Strasbourg ou en direct sur le site dédié. Inscription : pascale.vernois@strasbourg.eu. Deux déam-

bulations sont programmées à Strasbourg, vendredi 17 septembre de 11 h à 13 h pour la gare et ses environs. Rendez-vous à l'arrêt Gare Centrale de la ligne C du tram. Pour la place de Haguenau, rendez-vous samedi 18 septembre de 10 h à 12 h, à l'angle de la rue de Wissembourg.

Tous droits réservés Les Dernières Nouvelles d'Alsace 2021
6068c796o280810240510a38af0fd1166bc3422e897d0b84f8cf2ab

DNA
DERNIÈRES NOUVELLES D'ALSACE

vendredi 10 septembre 2021
Édition(s) : Strasbourg-Sud, Strasbourg Campagne, Strasbourg-Nord, Strasbourg
Page 48
652 mots - 3 min



Le débat sur le tram manque de dérailler

Mercredi à Bischheim, c'est dans une ambiance tendue, voire houleuse, que s'est déroulée la réunion publique destinée à présenter les différents tracés possibles du futur tram. De nombreux appels ont été nécessaires pour calmer une partie de l'assistance.

En juin, les premières réunions publiques de la concertation sur le développement du tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, ont eu lieu à Strasbourg et Schiltigheim . En septembre, le maire Jean-Louis Hoerlé a obtenu qu'une réunion d'information se déroule également à Bischheim .

Mercredi 8 septembre, 132 personnes avaient choisi d'être présentes dans le public de la salle du Cheval-Blanc, tandis que 24 citoyens suivaient les débats à distance.

« Je ne pense pas que le tram soit la meilleure solution »

« On n'est pas ici dans un meeting pro ou anti, cette réunion doit se passer dans la sérénité », a précisé d'emblée le maire Jean-Louis Hoerlé. Une mise au point nécessaire alors qu'un des participants faisait déjà bruyamment entendre son refus des expropriations.

La question du terminus situé à Bischheim , à l'arrêt Marc-Seguin, et des éventuelles démolitions de maisons bifamiliales pour le construire, était au cœur des préoccupations de bon nombre de participants.

Les interventions de la maire de Schiltigheim, Danielle Dambach, présidente déléguée de l'Eurométropole, et du vice-président Alain Jund, ont changé la donne. Plus question de neutralité bienveillante. Estimant qu'il s'agissait de « l'apologie d'un projet » et de la conclusion de la réunion, avant même que les citoyens aient pu s'exprimer, le maire de Bischheim a rappelé sa position : « Je ne pense pas que le tram soit la meilleure solution ». Il a été chaudement applaudi.

Danielle Dambach n'avait pas choisi de caresser les Bischheimois dans le sens du poil. En soulignant que le tram était le « projet phare » de son équipe et qu'il allait permettre de « recomposer » la ville de Schiltigheim, l'élue a suscité des remous dans la salle. « Je ne suis pas là pour imposer des choses aux Bischheimois » mais « j'ai des responsabilités envers les Schilikois », a-t-elle précisé plus tard. Une réponse cinglante a fusé : « On s'en fout des Schilikois ! » Alain Jund a repris son bâton de pèlerin pour prôner la diminution de la place de la voiture « qui nous étouffe tous ». Sans grand succès.

Gérard Schann, conseiller régional EELV et conseiller municipal, a plaidé la cause du tram qui permettrait de rattraper le retard du secteur nord-ouest en termes de transports en commun. Très remonté, Pierre Perrin, le maire de Souffelweyersheim, est revenu sur l'idée qu' il défend avec Jean-Louis Hoerlé d'une quatrième solution , l'amélioration du réseau de bus.

Problème technique

Les spécialistes de l'Eurométropole dévoilaient mercredi de nouveaux éléments concernant les trois tracés de la partie nord du nouveau tram . Un problème technique a compliqué les échanges, la projection des schémas n'étant pas en taille suffisante pour qu'ils soient vus par le public. Le nez dans leurs plaquettes, certains ont tout de même posé des questions sur les reports de circulation sur les autres axes du secteur ou la prise en compte des propositions faites par les associations.

Concernant le terminus du tram, une information a fait un flop : « Il y a huit maisons concernées, on est en train de regarder si on peut en sauver quatre ». « Trop aimable ! » a rétorqué une femme tandis que d'autres sifflaient ou lançaient des remarques acerbes. Conscient de l'émotion suscitée, Alain Jund a affirmé que d'autres hypothèses étaient à l'étude.

Les Bischheimois auront d'autres occasions de se faire entendre, a expliqué Jean-Louis Hoerlé. Ils pourront faire part de leurs remarques au commissaire enquêteur lors de l'enquête publique, fin 2022. Ils auront alors en main l'étude de circulation qui sera réalisée une fois le choix du tracé voté par les élus de l'Eurométropole. ■

Mercredi 8 septembre, la première réunion publique à Bischheim, dans le cadre de la concertation pour le futur tram, a attiré plus d'une centaine de personnes, dont certaines très remontées. Document remis/Ville de Bischheim

Mercredi 8 septembre, la première réunion publique à Bischheim, dans le cadre de la concertation pour le futur tram, a attiré plus d'une centaine de personnes, dont certaines très remontées. Document remis/Ville de Bischheim

par Sophie Weber

Tous droits réservés Les Dernières Nouvelles d'Alsace 2021
706ef74ao910ba0d20af0e784702c1eb6a73162b49b0065aa2a8c9c

DNA
DERNIÈRES NOUVELLES D'ALSACE

mercredi 8 septembre 2021
Édition(s) : Erstein et Benfeld, Strasbourg-Sud, Strasbourg Campagne, Strasbourg-Nord, Strasbourg
Page 39
379 mots - 2 min



Tram nord : Montramjytiens a des idées pour le terminus

Le collectif schilikois Montramjytiens a fait savoir son opposition à la variante 2 du futur tram nord. L'association fait de plus des propositions pour le terminus à Bischheim.

Par un communiqué de presse, le collectif Montramjytiens a fait connaître ses arguments contre la variante N2 , celle qui relie la place de Haguenau à Bischheim via la route de Bischwiller, en bifurquant ensuite vers le quartier des Écrivains et la route du Général-de-Gaulle.

Dans le cadre de la concertation publique en cours , le collectif Montramjytiens détaille ses arguments contre cette variante. Ce tracé, « dans la portion située entre la médiathèque et le pont SNCF de la rue de Lauterbourg, nécessite plusieurs expropriations voire expulsions ». Il faudrait aussi détruire la maison située à l'angle de la rue de Wissembourg (N° 1) et du passage du cimetière, l'ancien établissement de bienfaisance « lactarium de la goutte de lait » construit en 1923-1924. Ce tracé, avec ses nombreux changements de direction entre la médiathèque et le pont de la rue de Lauterbourg, entraînerait des coûts élevés de maintenance.

Fervent défenseur de la variante N1 (par la route du Général-de-Gaulle), le Collectif Montramjytiens s'attaque à la variante actuellement proposée par l'Eurométropole, sans tenir compte de la nouvelle proposition de Col'Schick ni de celle de Peps21 .

Deux solutions proposées

Pour éviter « la destruction de huit maisons », Montramjytiens propose deux nouvelles solutions pour le terminus du tram à Bischheim, avec un parking relais « situé le plus en amont de la ligne » et une plate-forme de correspondance. Première solution pour cette plate-forme, rue de Mundolsheim : « D'une largeur de 25 mètres, cette rue contiguë à des terrains non construits, actuellement sans affectation, convient bien ». La seconde solution serait « à l'ouest de la route de Brumath, dans un espace laissé libre au sud des différents garages automobiles « Autocity » et au nord des jardins ouvriers, proche de la rue Edmond-Flamand. Cette parcelle peut offrir un accès direct à la M35 ». Le collectif demande aux élus de prendre en compte ses propositions. ■

Projet de tram nord Strasbourg Schiltigheim et ses variantes de tracés pour la concertation publique de l'été 2021. Photo DNA /Olivier CLAUDON

Projet de tram nord Strasbourg Schiltigheim et ses variantes de tracés pour la concertation publique de l'été 2021. Photo DNA /Olivier CLAUDON

par Sow

Tram nord, réunion publique à Bischheim mercredi 8 septembre à 18 h 30 à la salle du Cheval-Blanc.

Parution : Quotidienne
Diffusion : 126 031 ex. (Diff. payée Fr.) - © OJD PV 2020
Audience : 512 000 lect. (LNM) - © AudiPresse One 2021 V2

Tous droits réservés Les Dernières Nouvelles d'Alsace 2021
9d6e9752o950d40050d102388c0551b16c432324d9270870e2d0d58

DNA
DERNIÈRES NOUVELLES D'ALSACE

vendredi 3 septembre 2021
Édition(s) : Erstein et Benfeld, Strasbourg-Sud, Strasbourg Campagne, Strasbourg-Nord, Strasbourg
Page 42
617 mots - 2 min



PEPS 21 pimente le débat sur le futur tram nord

Mercredi 1er septembre, l'association schilikoise PEPS 21 a présenté son analyse comparative des différents tracés envisageables pour l'extension nord du tram à Schiltigheim. Une quarantaine de personnes a participé activement à ce débat.

Tout juste un an après sa création, l'association PEPS21 invitait les citoyens à discuter de la future extension du tram, dans sa partie reliant Strasbourg à Schiltigheim et Bischheim.

Faute d'avoir obtenu de l'Eurométropole de Strasbourg (EMS) un tableau comparatif des différents tracés mis en discussion, PEPS21 a réalisé le sien, en se fondant sur les travaux de Laurent Hennenfent.

Concertation publique

La concertation publique menée par l'EMS jusqu'au 30 septembre porte sur trois tracés. PEPS21 a ajouté à sa réflexion deux options : la proposition des maires de Bischheim et de Souffelweyersheim qui consiste à abandonner le tram au profit du renforcement des lignes de bus, et le nouveau tracé imaginé par l'association Col'Schick qui passe par la rue Saint-Charles.

Pour PEPS 21, la « Pépinière Participative et Solidaire pour le XXIe siècle », il s'agissait de « donner une information objective, complète et pédagogique ». Une information destinée à éclairer les citoyens pour qu'ils puissent participer en toute connaissance de cause à la concertation en cours.

Au vu des nombreuses questions posées, il n'était pas superflu de compléter l'information diffusée à ce jour par l'EMS. Parmi les interrogations récurrentes, le report de circulation automobile lié aux différents tracés et le fonctionnement des portions de tracé en voie unique ou partagée.

La variante N2, le meilleur tracé

Pour PEPS 21, le meilleur tracé n'est pas la variante N1 que défend l'équipe de Danielle Dambach , la maire de Schiltigheim, et qui relie la place de Haguenau à Bischheim via la route du Général-de-Gaulle, mais la variante N2. Elle emprunte la route de Bischwiller jusqu'à la future médiathèque, passe au-dessus de la voie ferrée, s'arrête près de la gare SNCF et rejoint la route du Général-de-Gaulle au niveau du quartier des Écrivains. Avec une nouveauté par rapport à cette version transversale prônée dès novembre 2019 par Col'Schick, avec l'expertise de Laurent Hennenfent. Désormais, il n'est plus question d'un parcours entièrement à double sens. L'association envisage, pour sa « version 2 optimisée », la circulation du tram sur une voie unique sur 1,5 km entre la station Alsia et la gare. Cela éviterait de devoir procéder à la démolition de nombreux bâtiments, l'un des reproches le plus souvent formulés contre ce tracé.

Le conseiller municipal délégué Benoît Steffanus (EELV) s'est fait entendre mercredi. Pour l'élu schilikois, la réunion n'avait rien d'apolitique avec « trois membres de La République en marche à la tribune », la conseillère municipale Hélène Holleder, le Strasbourgeois Olivier Ferrand et le président Vincent Mathieu. Il a reproché à PEPS 21 d'éluder les inconvénients de la variante N2. Les reports de circulation entraîneraient, selon lui, la saturation à Bischheim de l'avenue de Périgueux. Benoît Steffanus s'est aussi interrogé sur Urbamo, la structure de Laurent Hennenfent présentée dans un premier temps comme un cabinet d'étude. Il s'agit en fait d'un « groupe de réflexion informel », a précisé Laurent Hennenfent.

Le débat s'est centré mercredi sur Schiltigheim, au grand dam de la conseillère municipale bischheimoise Christèle Laforêt. L'élue d'opposition estime qu'il faut « arrêter de parler du tram nord, mais du tram de Schiltigheim puisque c'est cette municipalité qui décide », étant entendu que le terminus du tram devrait être situé à Schiltigheim, et non à Bischheim. ■

La réunion publique de l'association PEPS 21 sur le futur tram a rassemblé une quarantaine de personnes. Photo DNA /Cédric JOUBERT

La réunion publique de l'association PEPS 21 sur le futur tram a rassemblé une quarantaine de personnes. Photo DNA /Cédric JOUBERT

par Sophie Weber

Pour retrouver les documents et vidéos de Laurent Hennenfent : http://tram-a-schilick.fr L'association PEPS 21 peut être contactée par le biais de sa page Facebook.

Tous droits réservés Les Dernières Nouvelles d'Alsace 2021
3e6097c2o6d0cd0110300a68c30fc1466193352979400296a4be33e

DNA DERNIÈRES NOUVELLES D'ALSACE

jeudi 2 septembre 2021
Édition(s) : Erstein et Benfeld, Strasbourg-Sud, Strasbourg Campagne, Strasbourg-Nord, Strasbourg
Page 33
700 mots - 3 min



Tram nord : « Choisir le bon tracé pour le Schilick de demain »

La concertation publique sur le trajet du futur tram bat son plein jusqu'au 30 septembre. Danielle Dambach, maire de Schiltigheim et présidente déléguée de l'Eurométropole, et Patrick Maciejewski, premier adjoint en charge de l'urbanisme, des mobilités et de l'écologie, cosignent une tribune pour appeler les habitants à « choisir le bon tracé pour le Schilick de demain ».

« Depuis plus de dix ans, nous militons en faveur du tram sur la route du Général-de-Gaulle . Cette proposition fait partie du programme électoral pour lequel les Schilikoises et les Schilikois nous ont fait confiance deux fois de suite, en 2018 et 2020.

Faire venir le tramway par la route du Général-De-Gaulle est le choix le plus efficace et le plus simple. Il permettra de rejoindre le centre-ville de Strasbourg en moins de dix minutes depuis Bischheim ! Le tram desservira des équipements d'ampleur eurométropolitaine : le cinéma MK2 , l'hypermarché Leclerc, le centre nautique ou encore la salle culturelle de La Briqueterie. Il viendra également compléter la rénovation du quartier des Écrivains et de la friche Istra , qui vont accueillir de nouveaux habitants. Le quartier des Écrivains est le seul quartier prioritaire de l'Eurométropole à ne pas être desservi par le tram. Enfin, ce tracé ouvre efficacement notre ville sur l'ensemble du réseau tram eurométropolitain, pour relier le nord de l'Eurométropole à la ville-centre, et rejoindre ensuite Kehl, Illkirch ou encore Ostwald. Le tram rapprochera Schilick de Strasbourg… et inversement !

« Le tram n'est pas un petit train touristique »

La variante 2 est trop longue. Le tram n'est pas un petit train touristique qui doit passer par tous les points d'intérêt de la ville ! Le tram est, et doit rester, un moyen de déplacement rapide, fiable et efficace. De plus cette variante détruira des jardins privés rue de Lauterbourg, obligera à détruire des bâtiments et à construire un nouveau pont de 110 mètres de long.

Nous avons un projet ambitieux pour la route de Bischwiller. Nous voulons en faire un axe apaisé, avec des trottoirs larges et de la place pour les cyclistes, une rue qui ne donne plus la priorité à la voiture. Nous voulons pouvoir déambuler entre le nouveau quartier Fischer , la mairie, la médiathèque et le parc de la Résistance, en toute sécurité. Notre ambition est d'élargir le centre-ville de Schiltigheim au-delà du vieux Schilick. La route de Bischwiller sera un lieu de vie, où l'on vient pour faire ses courses, manger au restaurant, retrouver des amis ou flâner.

Pour faire de la place à ces activités, développer la végétalisation et améliorer la qualité de l'air, nous devons diminuer le nombre de voitures dans nos rues. Cette évolution est déjà en cours dans la plupart des villes européennes. Nous ne sommes pas contre la voiture, mais il est indispensable de faire de la place aux autres modes de transport. D'ici trois ans, toutes les voitures qui voudraient traverser Schiltigheim sans s'y arrêter devront emprunter l'ancienne A35 (aujourd'hui M35) plutôt que de polluer et d'encombrer nos rues. Il est aussi nécessaire d'élargir le stationnement payant pour mieux l'optimiser.

Dans le même temps, nous développons les alternatives : l'offre de trains sera renforcée (de 30 à 70 arrêts d'ici 2024), nous allons avec l'Eurométropole aménager des pistes et voies cyclables , réorganiser le réseau de bus (augmentation de la fréquence des lignes 50 et 70), développer l'autopartage et réaménager nos chaussées pour donner plus de place aux piétons. Nous travaillons aussi au développement de l'intermodalité, pour pouvoir passer facilement d'un mode de transport à un autre.

Notre projet urbain repose donc sur deux jambes : le tram sur la route du Général-de-Gaulle et une zone de rencontre apaisée sur la route de Bischwiller. Nous voulons faire de Schiltigheim une ville encore plus agréable, attractive et conviviale. Une ville où il fait bon vivre, où l'on a envie de venir et de rester.

Nous invitons les Schilikoises et les Schilikois à continuer de participer massivement à la concertation sur le tram nord en se prononçant pour le tracé par la route du Général-de-Gaulle ». ■

Danielle Dambach, maire de Schiltigheim, lors de la réunion publique organisée fin juin à la mairie. Photo DNA /Franck KOBI

Danielle Dambach, maire de Schiltigheim, lors de la réunion publique organisée fin juin à la mairie. Photo DNA /Franck KOBI

par Danielle Dambach Et Patrick Maciejewski

Tous droits réservés Les Dernières Nouvelles d'Alsace 2021
e76107c1oe40070e20360f081c0e314a6a433c214976022e6092305

DNA
DERNIÈRES NOUVELLES D'ALSACE

mercredi 1er septembre 2021
Édition(s) : Strasbourg-Sud, Strasbourg Campagne, Strasbourg-Nord, Strasbourg
Page 35
259 mots - 1 min



Col'Schick pour « le meilleur tracé possible » et contre les « dénigrements »

Projet de tram nord

Suite au communiqué signé par le collectif Montramjtiens paru le dimanche 22 août, l'association schilikoise Col'Schick, dont nous avons largement exposé les propositions relatives au projet de futur tram (article daté du 17 août) tient à réagir. « Le tracé que nous proposons ne met pas en péril l'activité de Heineken », soutient l'association (lire l'article du 17 août).

« Notre démarche a pour seul but la recherche du meilleur tracé possible pour Schiltigheim permettant d'assurer le meilleur service de transport possible à nos concitoyens, poursuit le communiqué. Elle s'inscrit dans la volonté forte des élus d'une véritable co-construction, dans un esprit de partenariat constructif et de dialogue mutuellement respectueux, qui n'a que faire des dénigrements et des affirmations non argumentées. »

EUROMÉTROPOLE

Des formations adaptées pour les demandeurs d'emploi

L'association Retravailler Alsace organise des formations gratuites de 3 à 4 mois destinées aux demandeurs d'emploi de l'Eurométropole de Strasbourg, avec une aide dans les démarches adaptées à la situation, des pistes d'accès à l'emploi ou la formation, la validation d'un projet professionnel répondant aux besoins du marché du travail et la préparation aux entretiens. Des stages pratiques en entreprise compléteront cette formation afin de tester les métiers et envisager un retour rapide à l'emploi.

Renseignements au 03 88 36 24 39 pour trouver la formation la plus adaptée à votre situation.

Réunions d'information sur place, dans le respect des normes sanitaires et des gestes barrières.

Retravailler Alsace - 9 rue Jacob-Mayer 67 200 Strasbourg, à proximité du tram ligne A et D arrêt Saint-Florent. ■

Parution : Quotidienne
Diffusion : 126 031 ex. (Diff. payée Fr.) - © OJD PV 2020
Audience : 512 000 lect. (LNM) - © AudiPresse One 2021 V2

Tous droits réservés Les Dernières Nouvelles d'Alsace 2021
8c6ff77do870290b207e0e28a40d313e62036621a941032f1e2527e

N° 35
dimanche 29 août au samedi 4 septembre 2021
Page 24
546 mots - 2 min





Concertation, 2e mi-temps

Coupée par les vacances, la concertation publique sur l'extension nord-ouest du réseau de tramway strasbourgeois se poursuit jusqu'au 30 septembre. D'un coût de «130 à 140 millions d'euros», l'extension se fera autour de 2026.

Après une pause estivale, la concertation sur l'extension du réseau tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim reprend en septembre. Pour le trio Jeanne Barseghian (maire de Strasbourg), Pia Imbs (présidente de l'Eurométropole de Strasbourg) et Danielle Dambach (maire de Schiltigheim), le projet d'extension vers le nord-ouest de l'agglomération est affiché comme emblématique pour lutter contre l'urgence climatique et la mise en place de la zone à faible émission (ZFE).

Très attendu à Schiltigheim, le tramway doit résoudre, du moins en partie, nombre de problèmes. Pour la première magistrate, la ville de 33 000 habitants, la «plus dense de l'Eurométropole», est devenue un «entonnoir pour le bruit, pour la pollution, laissant peu de place aux piétons et aux vélos». D'autant que plus de 2 000 logements supplémentaires seront construits dans les prochaines années, principalement sur des friches industrielles, ce qui engendre une augmentation de population de 4 000 à 5 000 personnes.



«On attend également quelque 6 000 salariés à terme dans le quartier du Wacken», a complété Alain Jund. Dans la partie nord, sujet central des débats, trois tracés sont proposés dans la cité des brasseurs : de la place (strasbourgeoise) de Haguenau à un nouveau parking relais Marc Seguin (via la route du général de Gaulle), de la place de Haguenau au futur P+R Marc Seguin par la route de Bischwiller et de la place de Haguenau au parc Wodli de Bischheim.

Deux fois trois tracés

Dans la partie strasbourgeoise, les trois variantes en concertation sont gare place de la République par l'avenue des Vosges, gare République par les quais et un tracé en croix gare - place de Bordeaux et gare République.

La CTS mise sur le changement d'habitudes qu'engendre le tram. «L'ouverture de la ligne vers Kehl a fait exploser la fréquentation», a expliqué Patrick Maciejewski, président de la CTS et adjoint au maire de Schiltigheim. Le vice-président de l'Eurométropole chargé des mobilités, Amain Jund, a fait le parallèle bus tram, une ligne de tramway transportant plus de deux fois plus de voyageurs. Après deux réunions publiques tenues en juin, à l'hôtel de Schiltigheim le 29 et au centre administratif de Strasbourg le lendemain, deux autres réunions publiques auront lieu en septembre. Sur les mêmes lieux, le 15 septembre à Schiltigheim, et le 22 septembre à Strasbourg. Les projets sont exposés au centre administratif du parc de l'Etoile à Strasbourg, à la médiathèque Olympe de Gouges et dans les mairies de Schiltigheim et Bischheim. L'équipe projet sera présente le 7 septembre à la mairie de Schiltigheim, le 9 septembre à la médiathèque Olympe de Gouges, le 13 septembre aux Halles du Scilt à Schiltigheim, le 14 septembre à la mairie de Bischheim et le 24 septembre, place Broglie en septembre au moment du marché. L'enquête publique est annoncée pour 2022. Joël Hoffstetter ■

par Joël Hoffstetter

Tous droits réservés 2021 L'Ami du peuple Hebdo

4060079c83f0170eb0771ca16c0fe11e7ef4fe33712b7c84f9b0231

DNA
DERNIÈRES NOUVELLES D'ALSACE

dimanche 22 août 2021
Édition(s) : Strasbourg-Sud, Strasbourg Campagne, Strasbourg-Nord, Strasbourg
Page 42
528 mots - 2 min



Projet de tram : Montramjtiens trouve « fantaisiste » la demande de Col'schick

Suite à la parution dans nos colonnes d' une nouvelle demande de l'association Col'Schick *(lire notre édition du 17 août)*, le collectif Montramjtiens critique cette nouvelle proposition de variante et maintient sa position en faveur du tracé N1.

Alors que plusieurs réunions publiques sont annoncées dans le cadre de la concertation ouverte au sujet du projet de tram nord (le 15 et le 22 septembre), le collectif Montramjtiens réagit à la parution de l'article paru dans notre édition du 17 août dans lequel l'association Col'Schick demande à l'EMS de lancer des études pour une nouvelle version du tracé du tram . »

Une formule « pas réaliste »

« Les associations, tout comme notre collectif de citoyens, sont des forces de proposition vis-à-vis des partenaires institutionnels et des collectivités locales en particulier. C'est dans ce cadre, que le collectif Montramjtiens s'est positionné en faveur d'un tram à l'ouest de Schiltigheim et de Bischheim (tracé N1). Il a depuis approfondi sa réflexion sur ce tracé. Dans le même temps, l'association Col'Schick est intervenue à plusieurs reprises pour proposer sa vision des transports en commun pour Schiltigheim. Une de ses propositions a été retenue pour la concertation sur le tram actuellement en cours. Il s'agit du tracé N2, dont elle s'est entretemps séparée », indique le communiqué. « Doit-on rappeler qu'elle avait aussi plaidé, il n'y a pas si longtemps, pour un BHNS et le renforcement du réseau bus existant ? », pointent les membres du collectif.

Pour le collectif, la nouvelle variante du tracé (*il relierait Schiltigheim centre à l'ouest, en passant par la rue Saint-Charles, NDLR)* est « tout aussi fantaisiste » que la première variante demandée par l'association et « ne résiste pas à une analyse sérieuse ». « Le passage par la rue St-Charles en est le plus emblématique, analyse le collectif qui pose une série de questions : Quid de l'activité économique liée à Heineken qui a décidé de se maintenir en centre-ville ? Combien d'expropriations doit-on envisager pour permettre la meilleure insertion possible du tram afin de pouvoir y implanter une station desservant les quartiers avoisinants ? » « Encore faudrait-il revoir la distance entre les stations !, soutient le collectif qui poursuit sa réflexion : « L'angle de giration entre la rue St-Charles et la route du Général-de-Gaulle est-il réaliste sans expropriation et arrachage d'arbres au niveau de la Fondation Vincent de Paul ? Quel temps de trajet supplémentaire pour l'usager ? » « Tout comme les autres propositions que formule cette association, celle-ci n'est pas réaliste », estime le collectif.

Le collectif maintient sa position en faveur du tracé N1

Le collectif considère que, dans le cadre de la concertation, seuls les tracés N1 et N3 sont en lice et maintient sa position en faveur du tracé N1, qui, seul, « répond aux exigences de desserte, de rapidité pour rejoindre le centre-ville de Strasbourg et la gare, de faisabilité technique et de coût. »

Le collectif, enfin, trouve la démarche formulée par l'association Col'Schilk, mal venue : « La demande de prolonger la période de concertation ouverte le 15 juin dernier ne revient-elle pas à vouloir empêcher l'Eurométropole de Strasbourg de réaliser ce projet durant cette mandature ? »■

Le tracé du futur tram à Schiltigheim continue de faire débat. Photo DNA /Michel FRISON

Le tracé du futur tram à Schiltigheim continue de faire débat. Photo DNA /Michel FRISON

Parution : Quotidienne
Diffusion : 126 031 ex. (Diff. payée Fr.) - © OJD PV 2020
Audience : 512 000 lect. (LNM) - © AudiPresse One 2021 V2

Tous droits réservés Les Dernières Nouvelles d'Alsace 2021
b266074foe30a20ec0d90f48890771466c73e622497e04ffd350857

DNA
DERNIÈRES NOUVELLES D'ALSACE

dimanche 15 août 2021
Édition(s) : Strasbourg-Sud, Strasbourg Campagne, Strasbourg-Nord, Strasbourg
Page 37
1000 mots - 4 min





Des mesures à l'étude pour pacifier la circulation dans l'ouest de l'agglomération

Pia IMBS, présidente de l'Eurométropole de Strasbourg, répond au courrier de Jean HUFF-SCHMIDT du 1er août 2021 au sujet de la VLIO :

« L'Eurométropole de Strasbourg travaille à l'amélioration des conditions de vie dans les communes de l'Ouest, qui souffrent depuis de nombreuses années des nuisances générées par la circulation automobile qui les traverse.

Longtemps, la VLIO était présentée comme la seule solution à ces difficultés. Le vote en sa faveur durant le précédent mandat s'est toutefois inscrit dans un contexte très différent de celui d'aujourd'hui. D'abord, il n'avait été acté ni le contournement Ouest strasbourgeois (COS), ni la requalification de la M35. De même, le transport en site propre de l'Ouest strasbourgeois (TSPO), le tram ouest ainsi que le développement du transport à la demande (TAD) n'étaient pas encore à l'ordre du jour, et constituent de nouvelles offres de mobilités. Enfin, le renforcement des exigences de l'État nécessite des analyses environnementales plus approfondies sur le projet de VLIO. Le renouvellement de ce contexte demande ainsi une expertise approfondie relative au développement de l'Arc Ouest (urbanisation et mobilités).

Toutefois, si le temps de la réflexion est nécessaire pour un projet aussi structurant pour l'avenir de notre territoire, il ne saurait plus longtemps peser sur le quotidien des communes de l'Ouest strasbourgeois. C'est la raison pour laquelle nous allons aborder parallèlement cette situation de manière pragmatique, en scindant ce qui relève d'un projet d'aménagement structurel de notre territoire d'une part, de ce qui relève des mesures de court terme permettant d'apaiser le trafic d'autre part. Ainsi, l'Eurométropole de Strasbourg étudie des mesures, en lien avec les maires des communes concernées, permettant de pacifier la traversée de leurs communes. Celles-ci s'ajouteront aux travaux sur l'échangeur vers l'autoroute qui permettront à Wolfisheim et Eckbolsheim de profiter du TSPO et du tram Ouest.

Les discussions autour de la VLIO sont importantes, mais ne doivent pas être un obstacle à l'amélioration des conditions de vie de nos habitantes et de nos habitants. Il est temps d'agir, en responsabilité, et dans le sens de l'intérêt général. Je m'étonne d'ailleurs de voir qu'un élu, conseiller métropolitain et maire, se livre à des pratiques de chantage à l'emploi, en prétextant faussement des questions environnementales et de santé publique pour s'opposer au projet d'implantation d'une entreprise sur le territoire de l'Eurométropole. Le ralentissement de l'implantation d'une entreprise créant 400 emplois sur une commune voisine, dans un contexte de fragile reprise économique, afin de faire pression sur le sujet de la VLIO, n'est pas digne de notre intercommunalité.

Il s'agit aujourd'hui d'œuvrer pour notre avenir, notre qualité de vie ; et ce, sans sacrifier le développement économique, l'ambition de nos politiques publiques, et la qualité de notre environnement. »

L'amélioration des transports en commun plutôt que l'extension du tram vers le nord

Jean-Georges WEIL,

Bischheim :

« J'ai pris connaissance des différents projets d'extensions envisagés. Les projets V1 et V2 sont tous deux pleins bénéfices pour la Ville de Schiltigheim en laissant à Bischheim les inconvénients en sacrifiant des immeubles pour la réalisation du P + R entre les rues de Niederhausbergen et Marc-Seguin… Pourquoi ne pas utiliser les friches Istra ou rue Poincaré à Schiltigheim ? Il y a également le P + R situé en contrebas du pont menant vers E puissance 3 quasiment toujours sous-exploité.

Quant au projet V3, il est utopique car la voirie existante ne s'y prête guère et aurait un impact négatif pour les commerces situés sur le trajet. Il suffirait pour remplacer cette version d'augmenter la fréquence de la ligne de bus L3.

Quant à la route de Brumath, une augmentation de la fréquence de la ligne L6 rendrait caduque la version V1. Par ailleurs, les coûts importants de ces réalisations font réfléchir à une utilisation des deniers publics à d'autres fins plus utiles. En conséquence, j'estime qu'il serait plus sage

d'envisager la restructuration des lignes de L3 et L6 en remplacement des trois versions. »

Bandes cyclables anxiogènes

Jean SOMMER, professeur retraité de l'Université de Strasbourg :

« Tous les cyclistes ne partagent pas l'enthousiasme des militants de Vélorution pour la nouvelle bande cyclable, allée de la Robertsau (*DNA* du 30 juillet 2021).

Il est vrai que cette bande est nettement plus rassurante que celle de l'avenue des Vosges ou celle de la route de Colmar (1,10 m) qui a déjà fait des victimes.

Mais aussi longtemps que les cyclistes doivent craindre :

- sur leur gauche des voitures qui roulent à plus de 50 km/h et

- sur leur droite celles quittant le stationnement ou dont les portières s'ouvrent et

- devant eux les véhicules de livraison, les taxis, les bus, et ceux qui n'en ont que pour une minute, l'option des bandes cyclables offre seulement une solution bon marché, souvent durable, qui n'est pas suffisante pour encourager un maximum de Strasbourgeois à préférer le vélo.

La vraie solution est une piste cyclable comme celle de l'avenue de la Forêt-Noire ou de la route du Polygone.

De plus, sachant que la vitesse moyenne des voitures est inférieure à 15 km/h en ville, une limitation à 30 km/h serait aussi plus rassurante, y compris pour les piétons traversant ces axes. »

Barseghian en lettres rouges sur les pistes cyclables

Jacques WIRRMANN,

Strasbourg :

« Je suis surpris de voir un peu partout sur nos pistes cyclables des inscriptions (en rouge) du "fan" club de notre maire, Madame Barseghian (Barseghian 2022, Barseghian Logik etc.). Pour une maire écolo et respectueuse de notre environnement, cela ne fait pas très sérieux. Ces inscriptions se trouvent pour la plupart dans le secteur Wacken, place de Haguenau, Cronenbourg, mon quartier. »

Fermeture de la maison d'accueil Les Géraniums, suite

Fabienne LUDINART :

« Un grand bravo M. Gérard Baumgart pour votre défense de la maison d'accueil Les Géraniums (*DNA* du 12 août 2021). Nous sommes très nombreux à approuver votre courrier, on finance bien d'autres choses ! » ■



Les communes de l'Ouest souffrent depuis de nombreuses années des nuisances générées par la circulation automobile. Photo archives DNA /Jean-François Badias

Tous droits réservés Les Dernières Nouvelles d'Alsace 2021
1e6fb7e9o180910cb08000185505217067d3532cf97a0f73224e423

DNA DERNIÈRES NOUVELLES D'ALSACE

mercredi 21 juillet 2021
Édition(s) : Erstein et Benfeld, Strasbourg-Sud, Strasbourg Campagne, Strasbourg-Nord, Strasbourg
Page 43
536 mots - 2 min



La piscine rouvre

Kehl

le 22 juillet

La piscine de plein air de Kehl a été fermée ces derniers jours, un élément du système de chauffage étant défectueux. La pièce de rechange a mis un peu plus de temps que prévu à être livrée et donc à être montée. La réouverture de l'établissement de la Schwimmbadstrasse est annoncée pour ce jeudi 22 juillet. Du coup, l'ouverture exceptionnelle de la piscine d'Auenheim les mardis, qui avait été mise en place en compensation, prend fin. Pour rappel, le jour de fermeture de la piscine de Kehl est le mercredi.

Dans les deux piscines (Kehl et Auenheim), il est nécessaire pour les usagers de réserver une plage horaire au moment de l'achat de leur ticket. On peut venir soit de 10 h à 14 h, soit de 15 h à 19 h. À 14 h, la piscine est évacuée pour un nettoyage des vestiaires, douches et toilettes. Le port du masque est obligatoire à l'entrée ainsi que dans les vestiaires.

L'achat de tickets (10 au maximum en une seule fois) peut se faire en ligne sur le site technische-dienste.kehl.de (cliquer sur le lien « Einzelkarten für die Freibäder »). On peut aussi se rendre physiquement dans les locaux des services techniques de la ville, au numéro 2 de la Rathausplatz (à côté de la mairie). Ces derniers sont ouverts sur des plages horaires élargies à partir du lundi 26 juillet. Le lundi de 10 h à 13 h, les mardis, jeudis et vendredis de 10 h à 15 h.

Eurométropole

Des LR en faveur d'un référendum-votation sur le tram nord

Des membres et élus LR de la 3e circonscription appellent à un référendum-votation sur les mobilités et le tram nord. « Entre élections et grandes vacances, une consultation discrète accompagne la volonté des majorités écologistes, à Schiltigheim, Strasbourg, de faire construire un tram qui reliera principalement Strasbourg et ses quartiers à Schiltigheim. Un tram qui devrait néanmoins voir son terminus s'installer aux portes de Bischheim », écrit Stéphane Bourhis, délégué LR de la 3e criconscription du Bas-Rhin. « Pour les Républicains de la 3e circonscription, la consultation est bien trop légère, bien trop discrète pour résoudre les problèmes de mobilités du secteur, pour répondre aux attentes des habitants domiciliés loin des futurs arrêts du tram, pour intégrer les effets collatéraux qui toucheront les commerçants, professions de santé et restaurateurs des secteurs concernés. La solution proposée est même égoïste puisqu'elle exclut d'une nécessaire évolution des mobilités de nombreux habitants. Elle a même un côté passéiste puisqu'elle n'intègre pas l'intermodalité, l'interopérabilité et se moque du coût fiscal et économique du futur équipement schilikois. ».

« En allant à la rencontre des habitants au cœur de l'été, nous appelons à la mobilisation et soulignons les manquements d'un projet qui ressemble plus à un cadeau électoral entre amis qu'à une réponse durablement responsable à la nécessaire évolution des mobilités », estime Stéphane Bourhis.

Les différents responsables de secteurs, annonce le communiqué, assureront la diffusion d'un tract, ces prochains jours, dans les boîtes aux lettres des quartiers directement ou indirectement concernés par le projet, pour informer et mobiliser les habitants de Schiltigheim, Bischheim, Hoenheim, Souffelweyersheim et Reichstett.

Sont mobilisés sur cette action, Stéphane Bourhis et Dominique Pignatelli (Hoenheim), Yan Parisot et Hubert Drenss (Bischheim), Nicolas Guillerme (Reichstett – Souffelweyersheim), Dera Ratsiajetsinimaro (Schiltigheim). ■

Parution : Quotidienne
Diffusion : 126 031 ex. (Diff. payée Fr.) - © OJD PV 2020
Audience : 512 000 lect. (LNM) - © AudiPresse One 2021 V2

Tous droits réservés Les Dernières Nouvelles d'Alsace 2021
416f97c0o9b03b08607704286b0b11a162a35d25199109d0576106f

jeudi 8 juillet 2021 06:08
663 mots - 3 min

: RUE89 STRASBOURG VIP

L'Eurométropole espère déplacer la gare routière derrière la gare ferroviaire en 2023

Suite à l'extension du réseau de tram vers le nord de l'agglomération, l'Eurométropole de Strasbourg doit déplacer la gare routière derrière les Halles. L'arrière de la gare ferroviaire est envisagé par l'exécutif métropolitain mais les discussions débutent à peine.

Après le lancement de la concertation pour les extensions du tram vers le nord , l'emplacement de la gare routière place des Halles est remis en question. L'Eurométropole envisage deux hypothèses pour ce site, qui accueille 135 bus de la CTBR (compagnie des transports bas-rhinois) chaque jour de 5h30 à 22h : un déménagement derrière la gare ferroviaire, au niveau du Technicentre SNCF, ou sur plusieurs arrêts répartis autour de la gare. Envisagée au mandat précédent, l'hypothèse d'un « éclatement » des terminus des autocars, qui incluait la Rotonde à Cronenbourg et la gare routière place de l'Étoile est pour sa part abandonnée.

Vice-président de l'Eurométropole en charge des mobilités, Alain Jund (EELV) précise :

« D'une part, nous devons désengorger le centre-ville et rendre le quartier des Halles plus agréable. D'autre part, dans le cadre du plan mobilité, nous cherchons à compléter l'offre des Trains express régionaux (TER) par des lignes de bus qui seront davantage accessibles aux voyageurs si elles sont proches de la gare. »

Dans le prolongement du tram à Schiltigheim et Bischheim, trois variantes sont à l'étude à Strasbourg à l'extérieur du centre-ville, notamment aux Halles et rue du faubourg de Pierre. (doc Eurométropole)

Au moins deux ans de discussions

Alain Jund aimerait une refonte des itinéraires des lignes de la CTBR dans l'Eurométropole :

« Cela consiste à transformer certaines lignes de bus pour qu'elles soient traversantes. C'est-à-dire que certaines lignes venant du nord de Strasbourg fusionneraient avec d'autres allant au sud, avec Strasbourg comme arrêt mais plus forcément comme terminus. Ces modifications n'interviendront pas avant deux ans. »

La gare routière, place des Halles à Strasbourg – (photo MD / Rue89 Strasbourg)

Partie prenante de la CTBR, l'Eurométropole doit cependant s'accorder avec l'actionnaire majoritaire de la compagnie, la Région Grand Est. Contactée, la collectivité confirme que « des discussions sont en cours » mais ne confirme

pas le site de la gare basse comme future base d'opération pour les bus de la CTBR :

« Aucune décision n'a encore été prise quant à l'implantation définitive de la future gare routière. Toute relocalisation ou déplacement se fera en étroite concertation avec l'Eurométropole de Strasbourg. Pour l'heure, nous en sommes encore au stade des réflexions techniques. »

Et pour cause, le service actuel de la CTBR permet de déposer les voyageurs bas-rhinois directement au centre-ville de Strasbourg. Un bénéfice qu'une installation derrière la gare n'est pas en mesure d'offrir. Il faut marcher une dizaine de minutes ou rejoindre les arrêts de trams de la gare pour au moins deux arrêts jusqu'à la place de l'Homme de fer.

Un impact sur 3 millions de trajets par an

Quelle que soit l'option retenue, Alain Jund insiste : "elle ira de pair avec une augmentation de cadencement et de l'amplitude horaire. En outre, un couloir dédié aux bus sera créé sur l'actuelle A35".

La CTBR exploite 37 lignes tous publics, dont 13 lignes scolaires, c'est-à-dire se calquant sur les horaires d'établissements. Un tiers, 12 d'entre elles s'arrêtent place des Halles. À cela s'ajoutent 2 lignes saisonnières : vers Europa-Park à Rust, durant les périodes d'ouverture, et vers le Champ du Feu de décembre à mars, également depuis le centre commercial.

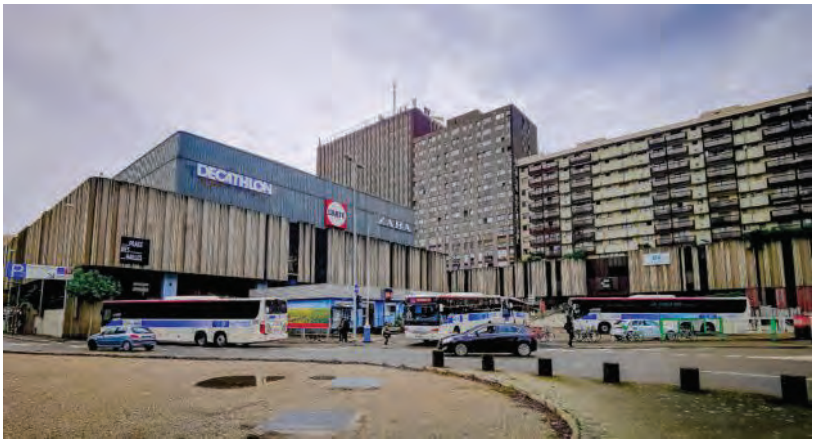
En 2019, la CTBR a enregistré 3 174 009 validations (trajet par un seul passager) contre 1 993 791 en 2020 en raison de la crise sanitaire. Les 135 arrivées quotidiennes de bus se concentrent entre 7h et 9h et entre 16h30 et 19h.



https://www.rue89strasbourg.com/wp-content/uploads/2021/07/gare-routiere-e1625648485163.jpg__rs



https://www.rue89strasbourg.com/wp-content/uploads/2021/07/variantes-tram-strasbourg-630x275.jpg



https://www.rue89strasbourg.com/wp-content/uploads/2021/07/gare-routiere-e1625648485163-630x338.jpg

par Dumeny Toulousaine

Tous droits réservés 2021 rue89strasbourg.com
8263571880d0520e40c61ea1030971087364f43be11d7a7d245a7de

DNA DERNIÈRES NOUVELLES D'ALSACE

vendredi 2 juillet 2021
Édition(s) : Strasbourg-Sud, Strasbourg Campagne, Strasbourg-Nord, Strasbourg
Page 48
420 mots - 2 min



Tram nord : comment traverser les quartiers Halles/Neustadt ?

La concertation pour déterminer le tracé du tram vers le nord et Schiltigheim a débuté. Trois variantes dans Strasbourg sont proposées aux commentaires et propositions du public jusqu'au mois de septembre.

C'est une très longue période de concertation qui s'ouvre , trois mois pour déterminer le futur tracé du tram dit Nord, avec sa branche vers Schiltigheim et sa branche vers le Wacken. Une première réunion publique a eu lieu mardi soir à Schiltigheim afin d'examiner les trois hypothèses de tracé schilikois .

Ce mercredi, une réunion similaire, mais uniquement en visio, a permis de lancer la concertation pour la question de la traversée, au départ de la gare, des quartiers strasbourgeois Gare, Halles et Neustadt. Comme pour la traversée de Schiltigheim, il y a trois variantes.

Une soixantaine de personnes ont participé à la réunion en visio. Il s'est agi d'une vaste présentation du projet et de ses enjeux à l'échelle de l'agglomération, et les fonctionnaires du service Tram et grands travaux de l'Eurométropole ont pu présenter quelques-uns des « enjeux » pour chaque variante strasbourgeoise (lire *DNA* du 8 juin) . Tout en précisant que la réflexion n'en était pas aux détails d'insertion du tram mais plutôt à la question des itinéraires.

Le projet veut répondre à deux objectifs : raccorder le tram de Schiltigheim sans ajouter de circulation au nœud de l'Homme-de-Fer, complètement saturé, mais aussi permettre, par un tracé par le nord du centre-ville (et donc en évitant l'Homme-de-Fer), de relier la gare aux universités.

Deux invariants

Le projet comprend, quel que soit le tracé, la création d'un parking à proximité de la place de Haguenau pour accueillir les véhicules qui auront perdu leurs places de stationnement sur les artères concernées.

L'autre principe annoncé est la préservation d'un maximum d'arbres. Selon le service tram de l'Eurométropole, l'une des contraintes est de ne pas toucher aux arbres, ou alors vraiment à la marge, pour l'installation d'une station par exemple. ■



Projet de tram nord vers Schiltigheim, les variantes dans Strasbourg. Document Eurométropole



Projet de tram nord Strasbourg Schiltigheim et ses variantes de tracés pour la concertation publique de l'été 2021. Photo DNA

par O.c.

La concertation publique (participer.eurometropole-strasbourg.eu) est programmée jusqu'au 30 septembre avec une nouvelle réunion publique le 22 septembre. Et d'ici là sont prévues des permanences de l'équipe projet ainsi qu'une exposition itinérante. Le choix du tracé sera arrêté fin 2021. L'enquête publique est prévue en 2023 et les travaux sont envisagés de mi-2023 jusqu'à fin 2025.

Parution : Quotidienne
Diffusion : 126 031 ex. (Diff. payée Fr.) - © OJD PV 2020
Audience : 512 000 lect. (LNM) - © AudiPresse One 2021 V2

Tous droits réservés Les Dernières Nouvelles d'Alsace 2021
e16357c6oef0010b40850ce8cd0ee1956443fd2189fc0d518afcbc2

DNA
DERNIÈRES NOUVELLES D'ALSACE

jeudi 1er juillet 2021
Édition(s) : Erstein et Benfeld, Strasbourg-Sud, Strasbourg Campagne, Strasbourg-Nord, Strasbourg
Page 42
653 mots - 3 min



Tram Nord : premières données sur trois variantes

Les citoyens intéressés par l'avenir des transports en commun sont invités par l'Eurométropole de Strasbourg à participer à la consultation publique sur le développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim. Voici un aperçu des premières analyses menées par l'EMS sur la partie nord du tracé, partant de la place de Haguenau à Strasbourg, pour rejoindre Bischheim.

Variante 1, à l'ouest

Depuis la place de Haguenau, le tracé empruntera une passerelle pour franchir le canal de dérivation et la M350, l'ancienne A350. Cette passerelle devra être construite pour les trois tracés. La variante 1 passera brièvement par la route de Bischwiller avant de bifurquer à l'ouest pour rejoindre la route du Général-de-Gaulle, en passant devant le site Fischer, dans la voie déjà prévue à cet effet. Son terminus se situera à Bischheim, à l'actuel arrêt Marc-Seguin.

Sa longueur sera de trois kilomètres, avec cinq stations et un potentiel de desserte de 19 700 personnes en 2020 puis de 22 300 personnes en 2025. Il dessert plusieurs équipements (centre nautique, Briqueterie) ainsi que le quartier des Écrivains et l'hypermarché voisin. Pour réaliser ce tracé, il faudra effectuer des travaux sur le pont Saint-Charles, construire une passerelle place de Haguenau, démolir des bâtiments au niveau du terminus et faire l'acquisition de terrains.

L'EMS évalue le coût de ce tracé entre 50 et 60 millions d'euros. Sur 80 % du tracé, il n'y a pas de contrainte de fonctionnement (pas de voie unique ni de site partagé avec les automobilistes). Il faudra en passer par là pour le tronçon entre le cimetière et la rue Moser. Ce tram permettrait de relier l'arrêt Marc-Seguin à la place de Haguenau en moins de dix minutes. Il pourra à terme être prolongé vers d'autres communes du nord.

Variante 2, du centre à l'ouest

La variante 2, défendue par l'association Col'Schick, remonte la route de Bischwiller à partir de la place de Haguenau jusqu'à la rue des Pompiers (en face de la médiathèque). Le tracé bifurque ensuite vers l'ouest par la rue de Wissembourg, devant la médiathèque, passe par le passage du Cimetière et franchit les voies ferrées, au niveau de la gare SNCF Bischheim-Schiltigheim, par un nouveau pont de 100 m de longueur, intégrant une station. Le tram passerait ensuite rue d'Erstein puis se terminerait à Bischheim, au terminus Marc-Seguin. La longueur de ce tracé est de 3,8 km, avec sept stations, pour un potentiel de desserte de 27 900 personnes en 2020 et 31 100 en 2025. Son coût se situerait en 80 et 90 millions d'euros. Le trajet est plus long qu'avec la variante 1: 15 minutes entre le terminus et la place de Haguenau. Il faudra prévoir la démolition de bâtiments au niveau du terminus, de la rue d'Erstein et du passage du Cimetière, ainsi que l'acquisition de parcelles privées. Il pourra être prolongé. Les contraintes de fonctionnement sont de l'ordre de 70 %, avec notamment la circulation du tram en voie mixte, avec les voitures, rue de Lauterbourg. Il pourra être prolongé vers d'autres communes.

Variante 3, au centre

La variante 3 relierait la place de Haguenau au parc Wodli, à Bischheim, en passant par l'axe central, la route de Bischwiller. Ce tracé, d'une longueur de 3,1 km, compterait six stations et son potentiel de desserte serait de 22 000 personnes en 2020, 23 700 en 2025. Il traverserait le centre historique de Schiltigheim et de Bischheim, avec une très faible partie du tracé, 20 %, sans contrainte de fonctionnement. Il permettrait de relier le parc Wodli à la place de Haguenau en 12 minutes. Aucun parking-relais ne serait construit mais le terminus aurait « un impact fort sur le parc Wodli ». Il est difficile d'envisager le prolongement de la ligne ni l'augmentation de sa fréquence, en raison de l'obligation de le faire circuler sur de nombreuses voies uniques. ■



Les trois potentiels tracés du tram Nord, à Schiltigheim jusqu'à l'entrée de Bischheim Document EMS

par Sow

Tous droits réservés Les Dernières Nouvelles d'Alsace 2021
f261978co9007b01207106b8220241d064f39326f9d70ac56f93b20

Rail Passion
N° 286
juillet 2021
Page 9
160 mots - 1 min




Extension nord du tram de Strasbourg



Le tram de Strasbourg à la place de la République. C'est de là que pourrait partir un des prolongements au nord (7 juin 2016).

On croyait le réseau de tramway de Strasbourg quasi achevé avec les dernières mises en service. Mais le processus d'extension est relancé avec une première ligne vers le nord de l'agglomération. Trois variantes de tracés sont à l'étude pour desservir Bischheim et Schiltigheim. Une concertation publique a été organisée à partir du mois de juin pour permettre au public de s'exprimer sur les différentes options proposées. Après l'enquête publique attendue courant 2022, les travaux pourraient commencer dans la foulée pour une mise en service en 2026 ■

par Ph.-E. A.

Tous droits réservés 2021 Rail Passion
016f07f581302007d0561b610d06712e76f4ed349189756565bc205

lundi 14 juin 2021 22:08
454 mots - 2 min

: FRANCE BLEU

Strasbourg : ouverture de la concertation publique pour l'extension du tram vers Schiltigheim et Bischheim

Ce mercredi 15 juin marque l'ouverture de la grande concertation publique pour choisir le tracé de la nouvelle ligne de tram vers le nord de l'Eurométropole. Vous avez jusqu'au 30 septembre pour vous prononcer.

C'est un projet de longue date : la création d'une nouvelle ligne de tram de Strasbourg vers les communes du nord de l'Eurométropole. D'ici fin 2025 voire début 2026, les communes de Schiltigheim et Bischheim seront reliées à la place de Haguenau à Strasbourg. Quand au trajet précis, à vous de choisir parmi les trois propositions : une concertation publique ouvre ce mardi 15 juin.

Les trois options

Point commun entre toutes les propositions : toutes les trois partent de la place de Haguenau à Strasbourg et suivent des axes traversant Schiltigheim. Mais leur tracé diffère :

La première option file tout droit sur la route du Général de Gaulle jusqu'au croisement de l'avenue de Périgueux

La deuxième emprunte la route de Bischwiller, coupe vers l'ouest pour relier la gare de Bischheim et se finit avenue de Périgueux

La troisième suit la route de Bischwiller jusqu'à la mairie de Bischheim et le Parc Wodli

Les enjeux de cette nouvelle ligne

Pour les élus strasbourgeois comme schilikois, l'enjeu est clair : moins de voitures et moins de pollution dans Schiltigheim , commune la plus peuplée de l'Eurométropole et évidemment une meilleure connexion à Strasbourg : "Schiltigheim est la commune la plus impactée en terme de dépassement des seuils de pollution" déplore Danielle Dambach, maire de Schiltigheim, "nous devons donner un signal important pour une alternative à la voiture et ce signal c'est l'arrivée du tram."

Difficile d'estimer à ce jour le nombre d'usagers potentiels de cette nouvelle ligne. Mais Alain Jund, vice-président de l'Eurométropole de Strasbourg précise qu' "une ligne de bus, c'est environ 10.000 à 20.000 usagers par jour, un tram plutôt autour de 50.000." Entre 130 et 140 millions d'euros seront investis dans ce projet.

Tous les habitants de l'Eurométropole peuvent participer à cette concertation sur le site de l'Eurométropole. Début juillet, les deux premières réunions publiques (sur quatre) à Strasbourg et Schiltigheim ouvriront le temps des échanges sur le terrain. Suivront 12 permanences, trois déambulations et cinq

ateliers de travail jusqu'au 30 septembre prochain.

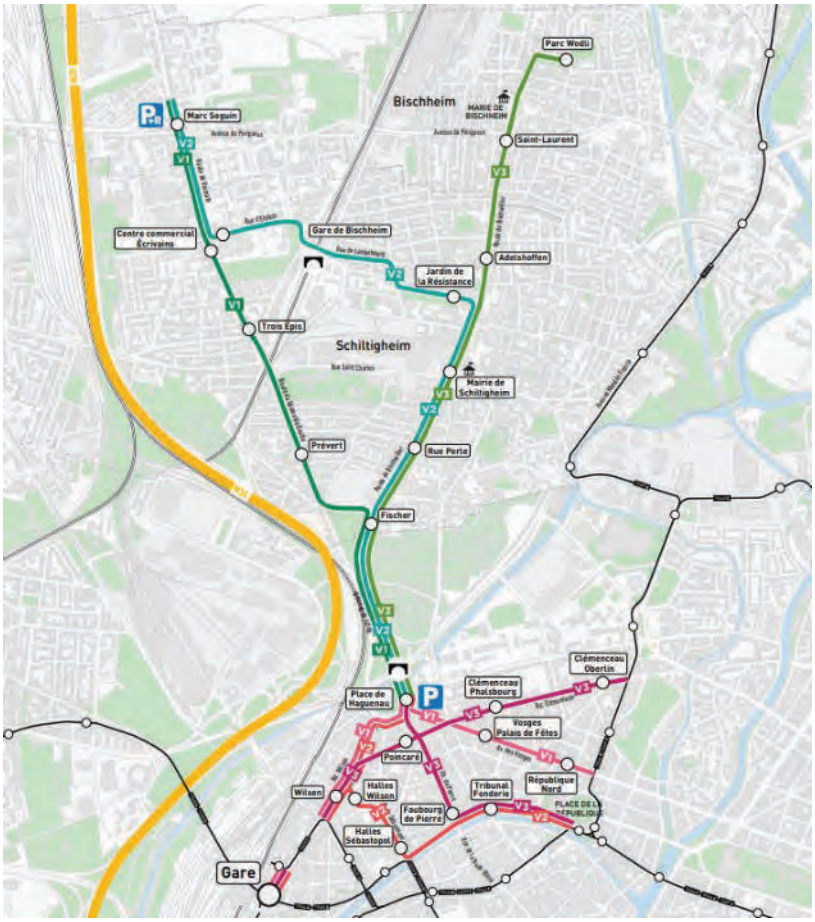
à lire aussi

Eurométropole de Strasbourg : 90 bornes de recharge pour véhicules électriques construites d'ici un an



https://cdn.radiofrance.fr/s3/cruiser-production/2021/06/67b69702-991a-42fd-b21d-92411539e1b5/870x489_capture_decran_2021-06-09_210121.jpg

Les trois trajets proposés par l'Eurométropole de Strasbourg Site de l'Eurométropole Les trois options pour le futur tram de Strasbourg vers les communes du nord de l'Eurométropole



https://cdn.radiofrance.fr/s3/cruiser-production/2021/06/b844013f-8616-4b1f-8052-c0bc3d96cb8a/860_fezefzf.jpg

Site de l'Eurométropole

par Bleu Alsace, Marie Maheux

Tous droits réservés 2021 francebleu.fr
c86047978150bc0bc0161e61280d51e57c248d3311de77576a63e58

N° 3636
lundi 14 juin 2021
Édition(s) : Strasbourg
Page 2
106 mots - ⏱ < 1 min



Quel tracé pour le tram nord vers Schiltigheim ?

La route de Bischwiller, celle du Général-de-Gaulle, la mairie de Bischheim reliée… Trois scénarios sont aujourd'hui envisagés pour l'extension nord du tram de Strasbourg. Charge maintenant aux citoyens de s'exprimer pour peser dans le choix final. L'eurométropole lance en ce sens une concertation publique à partir de mercredi et jusqu'au 30 septembre. Au programme, 4 réunions ouvertes à tous à Schiltigheim et Strasbourg, 12 permanences pour échanger avec les équipes projet des services de l'agglomération ou encore 3 déambulations sur les tracés. A l'issue, une enquête publique sera organisée, pour une mise en service espérée fin 2025. ■

Parution : Quotidienne
Diffusion : 971 237 ex. (Diff. payée Fr.) - © OJD PV 2013/2014
Audience : 2 640 000 lect. (LNM) - © AudiPresse One 2021 V2

Tous droits réservés 2021 20 Minutes
616df7af8a10720fc0c41a91630251b27ed48036a1e875b3f773211

DNA DERNIÈRES NOUVELLES D'ALSACE

jeudi 10 juin 2021
Édition(s) : Strasbourg-Sud, Strasbourg Campagne, Strasbourg-Nord, Strasbourg
Page 44
644 mots - 3 min



Extension du tram vers le nord : la concertation publique est lancée

Élus strasbourgeois et schilikois ont lancé mercredi la première phase de la concertation publique pour étudier une extension du tram vers le nord.

Pour lancer la phase de concertation publique du tram vers le nord, les représentants des exécutifs strasbourgeois et schilikois se sont retrouvés, mercredi, dans le parc de verdure de la place de Haguenau. Un lieu assiégé par les automobiles, qui, pour reprendre l'expression d'Alain Jund, vice-président de l'EMS en charge des mobilités, ne symbolise pas vraiment la « sérénité urbaine ».

Ce nœud est censé devenir le futur point de connexion entre la gare, le réseau existant du tramway et les communes au nord. Il a aussi vocation à élargir le centre-ville de Strasbourg. « Actuellement, tout y est rouge, la qualité de l'air, le bruit, les émissions de gaz à effet de serre, a pointé Alain Jund, vice-président de l'EMS. Il faut passer tous ces indicateurs au vert ! »

« Le tram change les habitudes, la ligne de Kehl a fait exploser la fréquentation »

Selon le projet de la nouvelle majorité écologiste à Strasbourg, une partie d'une nouvelle ligne de tram « nord » est censée s'insérer à l'est de la place de Haguenau. Il s'agit d'une extension du réseau existant, dont le but est relier la gare de Strasbourg, les institutions européennes et les communes au nord en évitant la place de l'Homme-de-Fer, saturée (lire notre édition du 8 juin) .

« Projet emblématique pour répondre à l'urgence climatique et mettre en place la ZFE » (Jeanne Barseghian, maire de Strasbourg), « équité territoriale et renforcement de l'offre de mobilités à l'échelle de l'EMS » (Pia Imbs, présidente de l'EMS), « transformation urbaine globale » (Alain Jund)… Ce projet est particulièrement attendu à Schiltigheim. « Enfin ! » a d'ailleurs lâché, réjouie, Danielle Dambach, maire de Schiltigheim, qui déplore que sa ville (33 000 habitants) soit devenue « un entonnoir pour le bruit, pour la pollution, laissant peu de place aux piétons et aux vélos ». « Schiltigheim est la commune la plus dense de l'EMS, a-t-elle poursuivi. En 2022, on attend plus de 2 000 logements supplémentaires, ce qui représente 4 000 à 5 000 habitants. » « On attend également quelque 6 000 salariés à terme dans le quartier du Wacken », a complété Alain Jund.

Quel serait le nombre d'usagers potentiels ? « On sait que le tram change les habitudes, l'ouverture de la ligne vers Kehl a fait exploser la fréquentation », a argumenté Patrick Maciejewski, président de la CTS et adjoint au maire de Schiltigheim. Pour visualiser l'impact de l'extension du réseau, Alain Jund a cité quelques chiffres : « Une ligne de bus, c'est environ 10 000 à 20 000 usagers par jour ; un tram, 50 000 ».

Réunions publiques et ateliers

Le projet démarre avec la phase de concertation publique qui se fera en deux temps (avant les vacances et en septembre). Les citoyens disposeront de trois mois et demi pour s'informer et donner leur avis sur le tracé et les variantes proposées. Deux réunions publiques sont programmées, à Schiltigheim (le 29 juin à 18 h 30 à l'hôtel de Ville, en présentiel et en visio), et à Strasbourg (le 30 juin à 18 h 30, au centre administratif, en visio). Deux autres réunions publiques auront lieu en septembre.

L'EMS prévoit également douze permanences, trois déambulations et cinq ateliers de travail. Les premières conclusions seront exposées en novembre au conseil eurométropolitain. Puis viendra le temps de l'enquête publique (2022). Le projet représenterait un investissement de « 130 à 140 millions d'euros » pour l'EMS (avec une contribution de l'État pour certains tronçons) et la mise en service serait envisagée à l'horizon 2026. ■



Jeanne Barseghian, Pia Imbs, Danielle Dambach et Alain Jund, lors du lancement de la concertation publique, place de Haguenau. Photo DNA /Laurent RÉA



Place de Haguenau, un nœud routier « rouge » qui devrait, demain, assurer la liaison entre Schiltigheim et Strasbourg et élargir le centre-ville de la capitale alsacienne. Photo DNA /Laurent RÉA

par Valérie Bapt

S'informer sur https://participer.strasbourg.eu/

Tous droits réservés Les Dernières Nouvelles d'Alsace 2021
7567978boa006e0420b10008880971a16b439d2529c7063d92ec06b

Annexe e

Projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim
Bilan de la première phase de concertation
15 juin- 30 septembre 2021

Retranscription du débat tramway au Conseil Municipal du 14 septembre 2021 de la commune de Schiltigheim

Département du Bas-Rhin

Commune de Schiltigheim

Procès-verbal

Séance du 14 septembre 2021

L'an 2021, le 14 septembre à 18h00, le Conseil Municipal de la commune de Schiltigheim s'est réuni en visioconférence, sous la présidence de Madame Danielle DAMBACH, Maire, en session ordinaire. Les convocations individuelles et l'ordre du jour ont été transmis aux conseillers municipaux le 07 septembre 2021.

Présents :

Mme Danielle DAMBACH, M. Patrick MACIEJEWSKI, Mme Nathalie JAMPOC-BERTRAND, M. Patrick OCHS, Mme Andrée BUCHMANN, M. Martin HENRY, Mme Sandrine LE GOUIC, M. Bernard JÉNASTE, Mme Laurence WINTERHALTER, M. Jean-Marie VOGT, Mmes Sophie MEHMANPAZIR, Evelyne WINTERHALTER, Sylvie ZORN, Mme Dominique BOUSSARD-MOSSER, MM André LECHNER, Mathieu GUTH, Mme Corine DULAURENT, MM Nicolas REYMANN, Stéphane HUSSON, Jérôme MAI, Mmes Jamila CHRIGUI, Aurélie LESCOUTE-PHILIPPS, MM Tomislav NAJDOVSKI, Selim ULU, Mme Maryline WILHELM, MM Julien RATCLIFFE, Benoît STEFFANUS, Antoine SPLET, Mme Françoise KLEIN, M Dera RATSIAJETSINIMARO, Mme Hélène HOLLEDERER, MM Nouredine SAID L'HADJ, Christian BALL, Raphaël RODRIGUES, Mme Sylvie GIL BAREA.

Sont absents et ont donné procuration :

Mme Maïté ELIA donne procuration à Mme Nathalie JAMPOC-BERTRAND jusqu'à son arrivée au point 13.
M. Stanislas MARTIN donne procuration à M. André LECHNER jusqu'à son arrivée au point 18.
Mme Anne SOMMER donne procuration à M. Mathieu GUTH.
Mme Christelle PARIS donne procuration à M. Benoît STEFFANUS jusqu'à son arrivée au point 7.

Sont absents et n'ont pas donné de procuration :

M. Jérôme MAI est absent aux points 24 et 25.
Mme Corine DULAURENT a quitté la séance au point 25.
M. Nicolas REYMANN a quitté la séance au point 33.

A été nommé secrétaire :

Antoine SPLET

CONSEIL MUNICIPAL DU 14 SEPTEMBRE 2021 (visioconférence)

Ordre du jour

1. DÉBAT SUR LE TRAM
2. ADOPTION DES PROCÈS-VERBAUX DES SÉANCES DU 27 AVRIL, 1ER JUIN ET 6 JUILLET 2021
3. CONSTATATION D'EXTINCTION DE CRÉANCES : JUGEMENT DE RÉTABLISSEMENT PERSONNEL & JUGEMENT DE CLÔTURE POUR INSUFFISANCE D'ACTIF
4. ABROGATION DE LA DÉCISION MODIFICATIVE N° 2 DE 2021
5. DÉCISION MODIFICATIVE N°2 DE 2021
6. ABROGATION DE LA RÉVISION N°3 DES CRÉDITS DE PAIEMENTS : 1ER SEMESTRE 2021 DM2
7. RÉVISION N°3 DES CRÉDITS DE PAIEMENTS : 1ER SEMESTRE 2021 DM2
8. FIXATION À DEUX ANS DE L'EXONÉRATION EN FAVEUR DES CONSTRUCTIONS NOUVELLES À USAGE D'HABITATION
9. EXONÉRATION DU PAIEMENT DES REDEVANCES D'OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC POUR LES DROITS DE TERRASSE POUR L'ANNEE 2021
10. CRÉATION D'EMPLOIS À TEMPS NON COMPLET D'UNE DURÉE HEBDOMADAIRE DE SERVICE INFÉRIEURE AU MI-TEMPS
11. RECRUTEMENT DE VACATAIRES – MISE À JOUR DES TAUX HORAIRES BRUTS D'INTERVENTION
12. MODIFICATION DU TABLEAU DES EFFECTIFS
13. AVENANT À LA CONVENTION PLURIANNUELLE D'OBJECTIFS AVEC L'ASSOCIATION HORIZOME
14. DEMANDE DE SUBVENTION À LA RÉGION GRAND EST AU TITRE DE L'AMÉLIORATION DES SERVICES DE PROXIMITÉ POUR LA RÉHABILITATION ET L'EXTENSION DE L'ANCIENNE MAISON DE CONCIERGE DE L'ÉCOLE MATERNELLE KLÉBER EN UN SITE DE RESTAURATION SCOLAIRE ET D'ACCUEILS PÉRISCOLAIRES
15. ALLOCATION D'UNE SUBVENTION EXCEPTIONNELLE POUR UN PARTENARIAT AVEC L'INSTITUT NATIONAL DES SCIENCES APPLIQUÉES DE STRASBOURG
16. ALLOCATION D'UNE SUBVENTION À LA MAISON EUROPÉENNE DE L'ARCHITECTURE

17. AUTORISATION DONNÉE AU SPORTING CLUB DE SCHILTIGHEIM D'INSTALLER DEUX BÂTIMENTS MODULAIRES DANS L'ENCEINTE DU STADE DE L'AAR

18. SIGNATURE D'UNE CONVENTION PLURIANNUELLE D'OBJECTIFS AVEC LA COMPAGNIE EST OUEST THÉÂTRE

19. ALLOCATION DE SUBVENTIONS AUX ASSOCIATIONS À CARACTÈRE CULTUREL – 2E VAGUE 2021

20. VERSEMENT D'UNE SUBVENTION DE FONCTIONNEMENT POUR LA MICRO-CRECHE INTERCOMMUNALE « LA PETITE PLUME »

21. VERSEMENT D'UNE SUBVENTION DE FONCTIONNEMENT À LA HALTE-GARDERIE DU CENTRE SOCIAL ET FAMILIAL VICTOR HUGO

22. RAPPORT D'ACTIVITÉ JANVIER 2020 DÉCEMBRE 2020 DU PROGRAMME DE RÉUSSITE ÉDUCATIVE

23. ADOPTION DU PLAN DE DÉPLACEMENT DE L'ADMINISTRATION

24. EXTENSION DU STATIONNEMENT PAYANT À COMPTER DU 1ER JANVIER 2022

25. ATTRIBUTION DU MARCHÉ DE MAÎTRISE D'ŒUVRE PRIVÉE CONSÉCUTIF À L'OPÉRATION DE TRAVAUX RELATIVE À LA RESTRUCTURATION, LA RÉNOVATION & L'AGRANDISSEMENT DE L'ÉCOLE MATERNELLE « VICTOR HUGO » ET AUTORISATION DONNÉE À MADAME LA MAIRE POUR SIGNER LE CONTRAT

26. CONVENTION RELAIS CHANTIER – CLAUSE D'INSERTION NOUVEAU PROGRAMME DE RENOUVELLEMENT URBAIN (NPNRU)

27. ADOPTION DE LA CONVENTION CADRE À CONCLURE AVEC R-GDS POUR L'INSTALLATION ET L'HÉBERGEMENT D'ÉQUIPEMENT DE TÉLÉRELEVÉ EN HAUTEUR

28. PRISE DE PARTICIPATION AU CAPITAL DE LA SCIC LA CABANNE DES CREATEURS

29. BILAN DES TRANSACTIONS IMMOBILIÈRES – ANNÉE 2020

30. DÉMATÉRIALISATION : MISE EN PLACE DE LA PROCÉDURE DE TÉLÉTRANSMISSION DES ACTES RELATIFS À LA COMMANDE PUBLIQUE SOUMIS AU CONTRÔLE DE LÉGALITÉ

31. COMMUNICATION SUR LA CONCLUSION DES CONTRATS PUBLICS – PÉRIODE DU 4 JUIN AU 20 AOUT 2021

32. COMPTE-RENDU DES DÉCISIONS ET DES ARRÊTÉS PRIS PAR MADAME LA MAIRE PAR DÉLÉGATION DU CONSEIL MUNICIPAL

33. RETRAIT DE LA FONCTION D'ADJOINT

34. MODALITÉ DE RENOUVELLEMENT D'UN POSTE D'ADJOINT

Mme la Maire :
Le premier point à notre ordre du jour est le débat sur le thème du tram.

Je voudrais vous informer également que le groupe « Schilick pour tous » m'a informé de sa dissolution.

Vous informer également de la création d'un nouveau groupe qui s'appelle « Rassemblés pour Schilick » avec Dera RATSIAJETSINIMARO et Françoise KLEIN.

Vous informer aussi que M. Christian BALL siège désormais comme conseiller municipal indépendant.

Vous informer que M. Martin HENRY siège désormais comme adjoint indépendant.

Vous informer que, sous réserve du maintien de l'amélioration des conditions sanitaires, le conseil municipal se réunira de nouveau, en présentiel à sa prochaine séance du mois de novembre.

Et je passe maintenant à la priorisation des points, veuillez me dire si vous souhaitez retenir le point.
Le débat sur le tram est retenu

Point 1 : DÉBAT SUR LE TRAM, retenu

Point 2 : ADOPTION DES PROCÈS-VERBAUX DES SÉANCES DU 27 AVRIL, 1ER JUIN ET 6 JUILLET 2021, adopté

Point 3 : CONSTATATION D'EXTINCTION DE CRÉANCES : JUGEMENT DE RÉTABLISSEMENT & JUGEMENT DE CLÔTURE POUR INSUFFISANCE D'ACTIF, adopté

Point 4 : ABROGATION DE LA DÉCISION MODIFICATIVE N° 2 DE 2021, retenu

Point 5 : DÉCISION MODIFICATIVE N°2 DE 2021, retenu

Point 6 : ABROGATION DE LA RÉVISION N°3 DES CRÉDITS DE PAIEMENTS : 1er SEMESTRE 2021 DM2, retenu

Point 7 : RÉVISION N°3 DES CRÉDITS DE PAIEMENTS : 1er SEMESTRE 2021 DM2, retenu

Point 8 : FIXATION À DEUX ANS DE L'EXONÉRATION EN FAVEUR DES CONSTRUCTIONS NOUVELLES À USAGE D'HABITATION, retenu

Point 9 : EXONÉRATION DU PAIEMENT DES REDEVANCES D'OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC POUR LES DROITS DE TERRASSE POUR L'ANNEE 2021, retenu

Point 10 : CRÉATION D'EMPLOIS À TEMPS NON COMPLET D'UNE DURÉE HEBDOMADAIRE DE SERVICE INFÉRIEURE AU MI-TEMPS, adopté

Point 11 : RECRUTEMENT DE VACATAIRES – MISE À JOUR DES TAUX HORAIRES BRUTS D'INTERVENTION, adopté

Point 12 : MODIFICATION DU TABLEAU DES EFFECTIFS, adopté

Point 13 : AVENANT À LA CONVENTION PLURIANNUELLE D'OBJECTIFS AVEC L'ASSOCIATION HORIZOME, retenu

Point 14 : DEMANDE DE SUBVENTION À LA RÉGION GRAND EST AU TITRE DE L'AMÉLIORATION DES SERVICES DE PROXIMITÉ POUR LA RÉHABILITATION ET L'EXTENSION DE L'ANCIENNE MAISON DE CONCIERGE DE L'ÉCOLE MATERNELLE KLÉBER EN UN SITE DE RESTAURATION SCOLAIRE ET D'ACCUEILS PÉRISCOLAIRES, retenu

Point 15 : ALLOCATION D'UNE SUBVENTION EXCEPTIONNELLE POUR UN PARTENARIAT AVEC L'INSTITUT NATIONAL DES SCIENCES APPLIQUÉES DE STRASBOURG, adopté

Point 16 : ALLOCATION D'UNE SUBVENTION À LA MAISON EUROPÉENNE DE L'ARCHITECTURE, adopté

Point 17 : AUTORISATION DONNÉE AU SPORTING CLUB DE SCHILTIGHEIM D'INSTALLER DEUX BÂTIMENTS MODULAIRES DANS L'ENCEINTE DU STADE DE L'AAR, adopté

Point 18 : SIGNATURE D'UNE CONVENTION PLURIANNUELLE D'OBJECTIFS AVEC LA COMPAGNIE EST OUEST THÉÂTRE, retenu

Point 19 : ALLOCATION DE SUBVENTIONS AUX ASSOCIATIONS À CARACTÈRE CULTUREL – 2E VAGUE 2021, adopté

Point 20 : VERSEMENT D'UNE SUBVENTION DE FONCTIONNEMENT POUR LA MICRO-CRECHE INTERCOMMUNALE « LA PETITE PLUME », retenu

Point 21 : VERSEMENT D'UNE SUBVENTION DE FONCTIONNEMENT À LA HALTE-GARDERIE DU CENTRE SOCIAL ET FAMILIAL VICTOR HUGO, retenu

Point 22 : RAPPORT D'ACTIVITÉ JANVIER 2020 DÉCEMBRE 2020 DU PROGRAMME DE RÉUSSITE ÉDUCATIVE, retenu

Point 23 : ADOPTION DU PLAN DE DÉPLACEMENT DE L'ADMINISTRATION, retenu

Point 24 : EXTENSION DU STATIONNEMENT PAYANT À COMPTER DU 1er JANVIER 2022, retenu

Point 25 : ATTRIBUTION DU MARCHÉ DE MAÎTRISE D'ŒUVRE PRIVÉE CONSÉCUTIF À L'OPÉRATION DE TRAVAUX RELATIVE À LA RESTRUCTURATION, LA RÉNOVATION & L'AGRANDISSEMENT DE L'ÉCOLE MATERNELLE « VICTOR HUGO » ET AUTORISATION DONNÉE À MADAME LA MAIRE POUR SIGNER LE CONTRAT, retenu

Point 26 : CONVENTION RELAIS CHANTIER – CLAUSE D'INSERTION NOUVEAU PROGRAMME DE RENOUVELLEMENT URBAIN (NPNRU), retenu

Point 27 : ADOPTION DE LA CONVENTION CADRE À CONCLURE AVEC R-GDS POUR L'INSTALLATION ET L'HÉBERGEMENT D'ÉQUIPEMENT DE TÉLÉRELEVÉ EN HAUTEUR, adopté

Point 28 : PRISE DE PARTICIPATION AU CAPITAL DE LA SCIC LA CABANNE DES CREATEURS, retenu

Point 29 : BILAN DES TRANSACTIONS IMMOBILIÈRES – ANNÉE 2020, adopté

Point 30 : DÉMATÉRIALISATION : MISE EN PLACE DE LA PROCÉDURE DE TÉLÉTRANSMISSION DES ACTES RELATIFS À LA COMMANDE PUBLIQUE SOUMIS AU CONTRÔLE DE LÉGALITÉ, adopté

Point 31 : COMMUNICATION SUR LA CONCLUSION DES CONTRATS PUBLICS – PÉRIODE DU 4 JUIN AU 20 AOUT 2021, retenu

Point 32 : COMPTE-RENDU DES DÉCISIONS ET DES ARRÊTÉS PRIS PAR MADAME LA MAIRE PAR DÉLÉGATION DU CONSEIL MUNICIPAL, adopté

Point 33 : RETRAIT DE LA FONCTION D'ADJOINT, retenu

Point 34 : MODALITÉ DE RENOUVELLEMENT D'UN POSTE D'ADJOINT, retenu

Je vous remercie et nous allons maintenant passer à la désignation du secrétaire de séance. M. SPLET acceptez-vous, en tant que plus jeune membre de cette assemblée, d'être notre secrétaire de séance ?

Antoine SPLET :
Sans hésitation, j'accepte cette mission.

Mme la Maire :
Je vous en remercie et nous allons maintenant passer directement au débat.
Je m'étais engagé, vous le savez en faveur de ce débat sur le tram au conseil municipal de juillet, nous démarrons donc ce conseil par la présentation, d'abord technique par les services de l'Eurométropole de Strasbourg et ensuite nous pourrons parler et le verbatim de nos échanges sera versé à la concertation qui est en cours, et qui je vous le rappelle se termine le 30 septembre prochain.

Un petit rappel, la concertation porte sur trois tracés, je remercie Mme MASCARELL et M. BROCHARD qui sont avec nous ce soir en ligne, et je vous donne sans plus attendre la parole pour cette présentation.

DEBAT SUR LE TRAM

Je prends maintenant les tours de parole et évidemment pour les questions techniques, je compte sur votre appui, Gilles BROCHARD et Sophie MASCARELL et quant au reste, toutes vos expressions seront versées dans ce verbatim que nous enverrons à la concertation.

Qui souhaite se lancer ?
Françoise KLEIN vous avez la parole.

François KLEIN :
Merci Mme la Maire. Le tram que vous comptez imposer aux Bischheimois et aux Shilikois va structurer la vie de nos concitoyens pour les décennies à venir.
La moindre des choses est de les associer à chaque étape de son élaboration.
La première étape consiste à leur poser la question s'ils souhaitent avoir un tram ou pas à Schiltigheim mais aussi à Bischheim.
En ce qui nous concerne, vous pouvez déjà commencer par demander l'avis des Schilikois. Par ailleurs, on entend ici et là, que vous avez été élue pour faire le tram.
Vous-même Mme la Maire vous l'avez encore répété lors de la réunion publique qui s'est tenue à Bischheim la semaine dernière.

Certes, quand on regarde votre programme, il y a bien un volet sur le tram mais il y a aussi d'autres choses, ce qui nous pousse à penser que vous n'avez pas été élue pour faire uniquement le tram.
Si vous n'avez pas été élue pour faire uniquement le tram, par contre, vous avez été élue par 16% du corps électoral Schilikois, soit 3 169 voix sur 18 330 inscrits. Vous en conviendrez, qu'avec un tel niveau de suffrage exprimé, nos résultats issus des urnes sont loin pour faire tout ce qu'il vous plait et en particulier d'imposer le tram aux Schilikois.

Pour notre groupe, « Rassemblés pour Schilick », la démocratie n'a pas de prix. Il est donc normal de consulter régulièrement les Schilikois quand il s'agit d'une décision aussi lourde de conséquences pour leur avenir mais aussi pour l'avenir de notre Ville.
Merci pour votre écoute.

Mme la Maire :
Merci beaucoup Françoise KLEIN, la parole est à Hélène HOLLEDERER.

Hélène HOLLEDERER :
J'ai deux petites questions un peu technique suite à la présentation par Mme MASCARELL, je n'avais pas compris ce qu'était l'impact de végétalisation. Donc c'est l'impact positif ou négatif ? C'est négatif, c'est ce qui enlève des arbres ? C'est ça ?

Sophie MASCARELL :
Oui tout à fait.

Hélène HOLLEDERER :
J'aime bien les arbres mais à un moment un arbre ça se coupe, ça peut se replanter, c'est un être vivant, ça a un début et une fin, ce n'est pas non plus dramatique si on coupe quelques arbres.

Vous disiez tout à l'heure que l'avantage de la N1 c'est qu'il pourra être prolongé vers le Nord et en fait c'est le cas de la N2 aussi, on est bien d'accord que les deux, on le même terminus et donc le même potentiel de prolongation vers le Nord.

Sophie MASCARELL :
Oui tout à fait. Quand on donne un petit bonus pour la N1 par rapport à cette idée de prolongement, c'est plutôt en se mettant à la place des gens qui habitent vraiment au Nord de l'agglomération, qui du coup auront quand même un temps d'accès à Strasbourg plus réduit, c'est donc la solution N1.
Les deux solutions permettent de prolonger vers le Nord.

Hélène HOLLEDERER :
Ça rajoute 4 minutes c'est bien cela ?

Sophie MASCARELL :
Tout à fait.

Hélène HOLLEDERER :
Je voudrais parler plus spécifiquement de la concertation et de sa forme. D'abord parce que cette concertation je la trouve brouillonne, je la trouve incomplète et au final, n'ayons pas peur des mots, un peu malhonnête.

Sur le côté brouillon d'abord, alors je passe sur les loupés de départ. On nous annonce une concertation à partir du 15 juin, le jour J les documents ne sont pas en ligne, ils arrivent que quelques jours plus tard, ça ne fait pas très sérieux.

Cette concertation publique porte sur trois variantes de tracés sur Schilick, mais trois possibilités de branchement sur le réseau Strasbourgeois, et finalement, on mélange en terme de présentation, trois tracés et des infrastructures nécessaires à Strasbourg pour désengorger la place de l'Homme de Fer.

Le résultat est que personne ne comprend sur quelle ligne il est question de brancher la future ligne Schilikoise. 100% des gens à qui j'ai demandé, n'ont pas compris les schémas, donc ça je vous le dis.

Une concertation, si on regarde le dictionnaire Larousse, c'est une pratique qui consiste à consulter des personnes concernées avant de prendre une décision. Et une concertation publique, avant un grand projet comme celui d'installer une ligne de tram, ce n'est pas une votation, ce n'est pas un référendum. C'est un temps durant lequel les habitants peuvent poser des questions, donner leurs avis et soumettre des propositions.

Or, sur le site « participer.eu », l'EMS propose de voter pour ou contre. Pour ou contre quoi ? Personne ne le sait, il y a des pouces levés dans un sens ou dans l'autre, ça introduit une confusion et la lecture des commentaires postés sur le site, de nombreux commentaires effectivement, montrent la confusion, puisque certains internautes votent pour tel ou tel tracé avec un mélange tout à fait ubuesque des problématiques Strasbourgeoises et Schilikoises.

Après, on a eu un premier document en juin qui était sur certains points erroné et d'une imprécision qui est quand même assez incroyable. Le coût des variantes Schilikoises, est évalué au doigt levé, à la dizaine de millions de près, c'est vrai que c'est « peanuts » dix millions d'euros.

Le second document est heureusement un peu plus précis, mais on sent bien que, finalement, Mme DAMBACH, vous avez démarré alors que les services n'étaient pas prêts, parce que il faut finir ce tram avant la fin du mandat. Donc ça c'est le leitmotiv et du coup les services doivent cavaler derrière.

Lors de la première réunion publique, il nous avait été promis plus d'informations pour la seconde phase de la concertation en septembre, notamment sur les sujets qui fâchent, l'emplacement du P+R et les reports de circulation.
Je vous cite, Mme la Maire, lors du conseil municipal de juillet : « les études de circulation seront faites de manière concomitantes ». Et bien non, en réunion à Bischheim, nous apprenons finalement que les reports de circulation ne seront étudiés qu'une fois le tracé retenu.
Bref, on demande aux habitants leurs avis sans les informer de manière complète. Or, les habitants des rues périphériques aux différents tracés, ils ont le droit de savoir, où seront déviés les voitures et les bus, qui ne pourront plus passer sur le tracé du tram.

J'ai appris, lors de la visite sur site samedi matin, la déambulation de samedi matin, que si la version Général de Gaulle était retenue, vous prévoyez éventuellement dévier les camions de desserte de Heineken. Où vont-ils passer pour rejoindre l'autoroute ? Je pense quand même que c'est une décision qui impacte un certain nombre de riverains.

Enfin, j'ai de plus en plus la certitude que cette concertation est en fait malhonnête. Normalement, les réunions organisées servent à s'informer et à répondre aux interrogations. Celles auxquelles j'ai pu assister, sont en fait des plaidoyers en faveur du tracé que vous avez décidé de privilégier, pensant que les services répondent à une commande politique, il faut faire un tram à l'Ouest avant la fin du mandat et tout est fait pour décrédibiliser les deux autres variantes.

Il y a des ficelles qui sont grossières, d'autres plus fines.
Prenons un exemple, dans le premier document le critère de l'intermodalité. L'intermodalité c'est la possibilité que donne un moyen de transport à en emprunter facilement un autre. C'est ce qui rend un transport performant puisqu'il permet une variété de solutions pour les usagers.

Pour l'intermodalité, la V1 et la V2 ont le même avantage en parking-relais, en terminus, connecté à l'autoroute, permettant aux conducteurs de se garer et de continuer leur trajet en tram. Mais le point fort de la V2, qui est de connecter le tram au réseau TER via la gare de Bischheim-Schiltigheim est complètement occulté.

Autre exemple, mais là c'est un peu plus vicieux je dirais, c'est de représenter graphiquement la variante N2 comme zone d'insertion très contrainte, sur quasiment l'ensemble du tracé. On a peur, on se dit « Oh la la ça ne va jamais passer ». Alors que dans le texte il est écrit, que 70% du tracé est sans contrainte. A un moment on fait peur avec des visuels, et après dans le texte, ce n'est pas si grave que ça.

Enfin, dernier exemple, les expropriations, les démolitions nécessaires pour l'un ou l'autre tracé. Comme par hasard, le secteur du terminus qui pose problème, et à raison, il est abordé uniquement dans la version N2.
Sur l'emplacement le flou est un peu entretenu pour tenter de juguler la colère justifiée des riverains et des habitants touchés par les destructions de bâtiment.
En revanche, il est bien précisé qu'il y aura des destructions indispensables pour la version N2, Passage du Cimetière, rue de Lauterbourg, alors que ces destructions ne sont causées que par un choix technique de maintenir deux voies de tram dans des passages étroits.

Curieusement, la solution voie unique qui est présentée pour le Sud de la route du Général de Gaulle dans la version 1, n'est plus possible pour la N2, voilà, moi je n'y crois plus de tout.

En fait, on s'aperçoit que cette concertation n'est que façade, vous avez décidé de faire un tram à l'Ouest, vous faussez la concertation par des présentations qui ne sont pas honnêtes.
Le point fort dans tout ça, c'est sans doute votre tribune dans les DNA, co-signée avec votre premier adjoint, le Président de la CTS. Sans doute, un peu affolé que malgré tous les moyens mis en œuvre pour inciter les Schilikois à préférer la version une, plus rapide et moins chère, la version deux, et je laisserai mon collègue Nouredine SAID L'HADJ en présenter les avantages, semble intéresser beaucoup de vos concitoyens.

Alors vous vous fondez d'une tribune, dénigrant la version deux. Le tram n'est pas un petit train touristique. La Présidente Déléguée de l'Eurométropole et le Président de la CTS, vous devriez être les garants de l'objectivité de la concertation.

Vous dites clairement aux habitants, la concertation c'est du bidon, on m'a obligé à la faire mais ma majorité a déjà fait choix et de mon point de vue, c'est une énorme faute politique que vous avez commise Mme DAMBACH.

Mme la Maire :
D'autres questions concernant les techniciens ? Je ne sais pas s'il y a des choses à préciser. Moi ce que je voudrais dire simplement, par rapport à la question des expropriations, à ce stade, s'il y a question de démolition sur le terminus, c'est bien parce que le maire de Bischheim a exclu les deux autres possibilités, qui elles, ne toucheraient pas les immeubles ou des terrains mais on aura l'occasion d'y revenir dans le détail lors de la réunion, notamment de demain soir.

Je laisse les collègues s'exprimer et je m'exprimerai tout à la fin. La parole est à Dera RATSIAJETSINIMARO.

Dera RATSIAJETSINIMARO :
Une première question Mme la Maire, est ce que la réunion publique de demain, est ce que les gens peuvent encore venir même s'ils ne sont pas inscrits ?
Apparemment il y a beaucoup de Schilikois qui n'ont pas été au courant de la réunion publique qui est organisée demain.

Mme la Maire :
Alors je peux tout de suite vous répondre, pour que ce soit très claire, évidemment qu'on peut venir, évidemment jusqu'à la dernière minute, tenté que le Brassin ne soit pas en train de déborder et dans le respect des gestes barrières.

Dera RATSIAJETSINIMARO :
Merci beaucoup.
Si le tram tel que nous le connaissons était une solution avant-gardiste il y a une trentaine d'années, quand Catherine TRAUTMANN l'a proposé aux Strasbourgeois, aujourd'hui ce mode de transport en commun est presque obsolète.
De nos jours, il existe plusieurs solutions innovantes et surtout mieux adaptées aux enjeux qui sont les nôtres. A savoir un budget contraint, compte-tenu de l'endettement de l'Eurométropole, et les enjeux environnementaux qui constituent un défi central de notre siècle.

Je ne vais pas énumérer toutes ces solutions innovantes mais je vais me permettre quand même de m'attarder sur l'une d'entre elle.
Le tram-bus électrique, c'est quoi le tram-bus électrique ? Il s'agit d'un mode de transport innovant qui cumule les avantages du bus et du tram. Plus grand qu'un bus classique, il permet de transporter plus de passagers tel un tram, tout en conservant la flexibilité du bus en matière d'infrastructure.
Ainsi, il est moins couteux en terme d'investissement et préserve alors, par la même occasion les deniers publics.

En plus il est électrique, donc ça mise en service ne dégage aucun polluant atmosphérique. Plusieurs villes l'ont déjà adopté, Nantes, Paris et plus près de nous la métropole du Grand Nancy va le mettre en service le 18 novembre prochain.
Ensemble le tram-bus électrique permet de limiter le coût des investissements tout en créant moins de désagréments pour les commerçants et les riverains. Il permet aussi de transporter plus de passagers.
Enfin, il répond pleinement aux critères environnementaux que nous recherchons.

Mme la Maire, il y a eu cette réunion la semaine dernière où le maire de Bischheim avait proposé qu'un tracé « quatre » soit proposé. En tout cas, un tracé qui permet de trouver une alternative au tram. Le tram-bus électrique est une alternative au tram, nous vous demandons de l'étudier aussi.

Venons-en au tram Schilikois tel que vous voulez l'imposer Mme la Maire, le tram aura un coût économique et social exorbitant pour nos concitoyens, qu'ils soient commerçants ou riverains, indépendamment du tracé choisi, que ce soit le tracé 1, le tracé 2 ou le tracé 3.
En plus de ce coût économique et social, il faut rajouter aussi le chamboulement dans leur mode de vie en commençant par une remise en cause de la circulation dans le voisinage de chaque tracé.

Pas plus tard que cet été, les Républicains, la famille politique à laquelle nous appartenons Mme Françoise KLEIN et moi-même, on distribuait 10 000 tracts auprès des Schilikois et des habitants des villes voisines pour demander leur avis sur le tram.
Dans nos échanges avec les commerçants et les riverains, tous, je précise bien Mme la Maire, tous, étaient inquiets, préoccupés par les répercussions négatives du tram. On a pu constater un véritable désarroi.

Les commerçants ont peur de perdre une partie de leur clientèle et du chiffre d'affaire qui va avec pendant les travaux mais surtout après les travaux.
Comment comptez-vous combler les manques, le manque à gagner de nos forces vives économiques par rapport à ça ?
Certains commerçants envisagent même de quitter Schiltigheim si le tram passait devant leur commerce. Quand sera-t-il alors du devenir du commerce de proximité à Schiltigheim ?
Les riverains ont peur du changement au niveau de la circulation dans le voisinage du tram. Nous savons tous que les quartiers constituant l'entrée Sud sont irrigués par des rues à sens unique.

Comment vont-ils sortir ? Comment vont-ils accéder à leur logement ?

Enfin, les contribuables, dont font bien évidemment partis les commerçants et les riverains que je viens de citer. Les contribuables vont payer un tram pour plusieurs dizaines de millions d'euros, voir une centaine de millions, pourtant ce tram, peu importe le tracé choisi, ne va apporter ni de réponses concrètes, ni pérennes pour le transport de passagers, ni de réponses concrètes et pérennes pour l'apaisement de la circulation.

Aujourd'hui, le tram à Schiltigheim suscite plus de questions qu'il n'apporte de réponses. Au regard des éléments que je viens d'évoquer, il aura plus d'inconvénients pour les Schilikois que de bénéfices.

Mme KLEIN l'a évoqué précédemment dans ces propos, que votre élection n'est pas un plan sain, c'est un fait. Associer les Schilikois à une décision qui les concerne au premier chef, qui va structurer leur vie pour les prochaines décennies, est loin d'être une demande superflue.

Afin de trancher définitivement la question Mme la Maire, notre groupe, « Rassemblés pour Schilick », demande que vous vous en remettiez au verdict des Schilikois en organisant un référendum sur le tram, et donc envisager une quatrième option, merci.

Mme la Maire :
Merci beaucoup Dera RATSIAJETSINIMARO, la parole est à Sylvie GIL BAREA.

Sylvie GIL BAREA :
Mme la Maire, vous n'êtes pas seulement la maire de Schiltigheim, mais également Vice-Présidente de l'Eurométropole. Dans ce projet vous ne tenez pas compte de l'avis de nos voisins ni même de la population.
Etre élue par un électeur sur dix, ne nous permet pas d'affirmer que ce projet convient au ressent de la population.
Il est tout aussi révélateur sur votre position, que cette enquête a été faite pendant les congés. Est-ce réellement une concertation citoyenne Mme la Maire ?

Je reviens pour en finir, il existe également des avancées technologiques nous permettant d'autres moyens de transports collectifs, comme ceux propulsés par hydrogène par exemple.
Mme la Maire, n'est-il pas nécessaire de revoir votre projet phare ?

Mme la Maire :
Merci beaucoup Sylvie GIL BAREA, la parole est à Christian BALL.

Christian BALL :
Merci Mme la Maire. Une nouvelle fois nous allons évoquer le tram et la multimodalité est bien plus importante dans un tel devis.
Je n'interviendrais pas pour les choix des tracés Strasbourgeois qui ne sont pas déterminants pour les Schilikois dans cette consultation mais qui montrent bien qu'à Strasbourg il y a également des **« INAUDIBLE »** ….le tram de Wolfisheim car il s'implique dans une certaine logique.

Je ne suis pas contre le tram mais à Schiltigheim, dans les propositions faites, je ne pense pas que ce soit la solution. D'ailleurs le 7 mai dernier à l'EMS j'ai émis le souhait d'une variante 4, d'une étude sur les moyens alternatifs qui seront probablement moins coûteux et plus adaptés quant aux besoins de nos concitoyens.

Nous avons notamment, je vous le rappelle, proposé conjointement, il y a un an, une motion sur le train. Ce sont de belles revendications mais rien ne bouge. J'ai lu avec attention les différentes propositions, votre consultation citoyenne, et j'ai enfin cherché les solutions alternatives comme proposées par les deux maires du Nord de l'Eurométropole, dans les DNA je crois du 1er avril dernier, sur la mise en place de bus et de trains.

Rien, vous demandez de choisir, finalement entre le tram et le tram. Entre l'entêtement et le dogmatisme, vous perdez le sens des réalités quand on regarde l'ensemble de vos propositions, les tracés sont aussi excentriques que farfelus.

Dans les variantes N2 et N3 plus précisément, celles qui intègrent le tronçon de la route de Bischwiller à Schiltigheim, ce tronçon n'est pas en mesure d'accueillir le tram pour deux raisons, son espacement et sa fragilité.
Son espacement est trop faible pour qu'un tram puisse passer sans condamner définitivement la route aux autres passagers. A moins de pousser les murs des bâtiments de chaque côté. Je vous parlais avant de multimodalité.

Sa fragilité, pour rappel, plusieurs affaissements ont eu lieu ces dernières années sur cette route. Dois-je vous rappeler le trou de la place de l'Hôtel de Ville à quelques jours de la Fête de la Bière de 2019 ?
Quant à la variante 1, celle préférée par Mme la Maire de Schiltigheim, tout le monde le sait, celle de la route du Général de Gaulle, nous avons à plusieurs occasions pu vous démontrer qu'elle est irréaliste et irréalisable.

Irréaliste, le tracé proposé actuellement est irréaliste, farfelu, il ne tient pas compte des contraintes géographiques ni techniques. Là aussi Schiltigheim est parcouru de galeries souterraines qu'il faudra combler et éviter les effondrements de terrain, je ne suis pas sûr que vous porterez les responsabilités des nombreuses fissures sur les bâtiments comme vous ne portez pas cette responsabilité sur Fonroche.

Un tram irréaliste mais aussi le tram est irréalisable. Le coût des différents travaux est exorbitant pour nos concitoyens, il avoisine les 100 millions d'euros au bas mot et quand on en annonce 90 tout le monde sait qu'on ne finira pas à 90. Et cela, pour moins de 3 kilomètres, allant de la place de Haguenau au quartier des Ecrivains.

Cette somme pourrait être affectée à d'autres solutions de transports en commun, moins coûteuses, il en existe, les villes voisines, les communautés urbaines voisines ont fait des essais, il faut voir aussi ce qui marche ailleurs.

Comme dans d'autres versions nous ne pouvons pas pousser les murs des bâtiments, à moins que vous ne souhaitiez interdire totalement la voiture mais là il faut le dire.
Le point commun de ces trois variantes c'est l'obstination du tram à tout prix. Quitte à prendre Messieurs MULLER, KLEINMAUSER et SCHNEIDER pour des incompétents.
Vous ne pensez pas que si c'était réaliste et réalisable, c'est trois grands maires l'auraient fait au lieu de proposer par des parcours qui contournent leur Ville.

Par ailleurs, le tram se doit d'être un outil intercommunal, vous négligez la transversalité dans votre démarche. Le maillage se construit autour du passage obligé par la ville centre qui est Strasbourg. D'un point de vue pratique, cette situation limite fortement les trajets directs d'une commune à l'autre sans passer par cette ville centre de Strasbourg, qui est déjà totalement bloquée par la circulation des trams.

Vous qui fanfaronnez à vouloir défendre les commerçants Schilikois, vous souhaitez transporter leur chaland finalement de Vendenheim à Strasbourg ou vice versa.
Il aurait été opportun d'intégrer d'avantage cet aspect dans vos propositions. Vous consultez les concitoyens Eurométropolitains sur trois trajectoires, alors que vous savez pertinemment que les variantes 2 et 3 seront techniquement retoquées.
Madame MASCARELL a déjà presque éliminé la N3 ce soir, en réalité vous imposez votre trajectoire, cela s'appelle, pour le moins, de la malhonnêteté politique.

Les Schilikois sont pas dupes Mme la Maire, en imposant, habilement, votre tracé, vous semblez sur un nuage. Mais à Schiltigheim comme ailleurs, après la pluie vient le beau temps, sans nuage. Merci.

Mme la Maire :
Merci M. BALL, la parole est à Benoît STEFFANUS.

Benoît STEFFANUS :
Pour préparer ce débat je me suis un peu replongé dans l'historique de ce qu'a été l'opposition en tram depuis 15 ans, et finalement on se rend compte, effectivement Christian BALL le redit, que techniquement ce n'est pas possible. On ne sait pas quel est son niveau d'expertise pour affirmer de telles choses, on ne saura jamais, c'est une estimation au doigt mouillé : « à mon avis c'est pas possible ».

Ensuite il nous avait aussi expliqué à une époque que le tram allait être Schilikos-Schilikois, dans le débat de France 3, entre les deux tours des élections municipales, ou avant le premier tour, il avait expliqué que les gens allaient devoir descendre à la place de Haguenau et marcher à pied pour rejoindre Strasbourg parce que le réseau ne serait pas relié au reste du tram Strasbourgeois.
Là aussi on peut se demander d'où ça sort, on n'aura jamais eu l'explication.

Ensuite, s'agissant d' « Osons pour Schiltigheim », il y avait effectivement à une époque, des tracts qui avaient été distribués en 2020, estimant que le tram était une opportunité à ne pas manquer pour Schiltigheim.
Puis quelques mois plus tard un changement de direction en expliquant que le tram n'est pas LA SOLUTION, c'était écrit comme cela dans les DNA.

Mme la Maire vous aviez demandé à Hélène HOLLEDERER si, vous aviez supposé que ça serait peut-être la perspective d'une future alliance en vue des élections Départementales, l'histoire vous a donné raison.
Et puis finalement j'étais, il y a deux semaines à une réunion « PEPS21 », une association dont sont membres certains des militants et des élus d' « Osons pour Schiltigheim », durant laquelle j'ai appris que finalement le bus c'était pas possible, qu'à moyen terme ça allait être un mur, là effectivement je partage cette conclusion-là, et que finalement il fallait voter pour la N2.

Donc on a eu une belle leçon aussi tout à l'heure d'honnêteté politique, durant cette réunion-là, on nous a présenté des travaux d'un cabinet, sur le tract, c'est écrit noir sur blanc, un cabinet d'étude qui en fait n'est pas un cabinet d'étude, donc là aussi il y a matière à se demander de quoi on parle et sur quelle base technique et « scientifique » on parle.

Tout ça nous montre bien que finalement cette agitation et cette opposition, c'est effectivement plus une agitation politique, finalement le but c'est d'empêcher de mener à bien le projet, je trouve ça assez déplorable.

Je crois que nous, on a le mérite de la constance, notre équipe municipale milite depuis trois ans pour le même tracé, avec constance, toujours avec la même détermination et certains de mes collègues qui sont élus depuis plus longtemps que moi, militent pour ce tracé là depuis bien plus longtemps.
Après les Schilikois jugeront, la concertation est en cours. Merci.

Mme la Maire :
Merci beaucoup Benoît STEFFANUS, la parole est à Antoine SPLET.

Antoine SPLET :
Avec la sensibilité qui est la mienne, d'un élu favorable au droit au transport durable pour tous et toutes, alliant développement de l'offre de transport comme le tram et gratuité totale du réseau de transport.

Je crois qu'avec les interventions de l'opposition, je souhaite prendre de la hauteur, parce que, à aucun moment, j'ai entendu prononcer le mot « climat ». L'urgence climatique, la qualité de l'air et le besoin de mobilité durable pour tous et toutes, sont des questions qui n'ont pas été évoquées dans leurs interventions que l'on peut dire, à charge.

A aucun moment également, il n'a été fait référence, et pourtant quand on est élu d'une grande métropole, il faut se les poser, personne n'a évoqué dans l'opposition la question du développement du Nord de l'agglomération. Parce que Schiltigheim comme Bischheim ont pris un sérieux train ou un sérieux tram de retard, si je puis dire, en terme de développement urbain. Retard sur le tram, retard sur les pistes cyclables, une gare SNCF délaissée et une urgence à refondre les infrastructures de transport.

Parce que c'est une question qui est éminemment politique et je crois que ce soir j'ai trop entendu de polémiques politiciennes remettant en cause la sincérité du débat pour préparer une éventuelle défaite politique.
J'ai entendu des élus qui jouent sur les peurs alors que nous pouvons rassurer par exemple les commerçants parce que, quand il y a des travaux, il y a des indemnisations, nous les votons de manière récurrente à la métropole depuis au moins que j'y siège, depuis 2018.

Ce n'est pas une question simpliste, ce n'est pas, on répond par oui, on répond par non, pas du tout, c'est une question beaucoup plus complexe et on le voit avec la présentation, et je remercie les services de l'Eurométropole pour la clarté de la présentation.

Moi je lance un appel ce soir à nos auditeurs, c'est, emparez-vous du débat, mobilisez-vous. C'est une affaire trop sérieuse pour être laissé aux partisans de l'immobilisme, à celles et à ceux qui jouent à la démagogie et aux experts auto-proclamés, emparez-vous du débat parce que ce n'est pas une simple question financière.
On parle de 80 à 100 millions d'euros, mais qu'est-ce que c'est sur le budget de l'Eurométropole ? Parce que, quand on investit pour le tram, c'est un investissement sur 5 ans, sur 6 ans, sur 7 ans, voir sur 10 ans, et quand on fait le calcul annuel, 10 à 13 millions d'euros par an sur des budgets d'investissement qui s'élèvent à plus de 200 millions d'euros par an, payés non pas par les Schilikois mais payés par l'ensemble des Eurométropolitains.

Nous avons payé l'extension du tram à Kehl, et c'était normal. C'est normal quand, on voit la carte de la géographie de l'Eurométropole, que l'ensemble des Eurométropolitains comblent là où il y a un désert en terme de tram. Donc, c'est ça qu'il faut avoir comme débat ce soir. C'est un débat pour dire comment le tram peut nous permettre de faire territoire, comment nous pouvons le penser à l'échelle

de l'agglomération, parce qu'il force bien les choses, le Nord de l'agglomération, il y a une polarité avec le centre-ville de Strasbourg, les gens, ce qu'ils veulent c'est aller rapidement au centre-ville pour pouvoir accéder aux services publics, pour pouvoir travailler, pour pouvoir consommer et accéder aux loisirs.

Je crois qu'il faut parler des gains économiques et sociaux, il est plus intéressant à l'échelle de la métropole, de desservir une piscine olympique, une salle culturelle à rayonnement métropolitain, que de se perdre dans un secteur où il y aura 7 à 8 virages, je pense que ce n'est pas très sérieux d'un point de vue géographique.

Personne n'a évoqué la question de la résorption des fractures territoriales, nous avons la possibilité avec le tram de doter le dernier quartier politique de la Ville, le quartier populaire des Ecrivains du tram.
La Meinau là, le Neuhof là, Hautepierre là. Pourquoi personne ne l'évoque ? Nous avons cette possibilité de réduire les fractures territoriales, de mettre fin au désenclavement, de participer à l'inclusion sociale, mais ça a été nullement question et ça c'est une question éminemment politique.

Pour ma part je pense que les quartiers populaires du territoire ont droit au tram. C'est ma conviction et hélas peu l'ont évoqué dans le débat, notamment dans l'opposition.
Je ne reviens pas sur les vertus du tram, un tram qu'est-ce que c'est ? C'est 2 à 3 fois plus de personnes que dans un bus articulé, et c'est très important. Nous avons mis en place, et je m'en félicite, les transports en commun gratuits pour les mineurs. Et bien il y aura un afflux d'usagers, le tram répondra à ces demandes-là. D'autant plus que c'est un atout écologique, il est neutre au niveau de l'émission de CO2.

Voilà Mme la Maire, je pense que, je souhaiterais que ce soir, ou même plus tard, demain, on ait un débat éminemment politique, sur le fond, sur la vision de la métropole, que nous n'avons pas ce soir.
Parce qu'il faut apporter des vraies réponses à des vraies questions. J'entends avec la version 2 qu'il faut améliorer les liaisons Est-Ouest, il faut le faire, parce que, quand on habite au Marais pour aller à la Briqueterie, c'est un sport de combat, et ça c'est une question et je sais que vous êtes très sensible là-dessus, vous êtes très sensible comme moi sur le développement de la gare de Schiltigheim-Bischheim, il faut la dynamiser, mais cela doit se faire en complémentarité avec le tram, je suis désolé, moi je suis un partisan, un militant du rail, mais prendre le tram, et prendre le train, ça n'est pas la même chose, cela ne correspond pas aux mêmes besoins de mobilité.

Bien sûr qu'il faut tout articuler, mais attention à garder bien cette cohérence globale et personne ne l'a évoqué ce soir, et cela m'énerve. Bien sûr on a évoqué la question du plan de circulation, on peut pas le décréter par avance parce qu'on ne sait pas si le tram sera en mixte ou sera en site propre partout, on ne le sait pas encore, forcément, quand on change un paramètre du système, forcement ça redéfinit tout, mais il faut s'engager à ce qu'il y ait un plan de circulation démocratiquement discuté et construit en fonction des tracés, c'est ça l'engagement que l'on prend ce soir, on ne peut pas décréter par avance, comme je l'ai entendu, à coup de baguette magique, le futur plan de circulation. Bien sûr qu'il faudra le revoir mais avec tous les éléments et aujourd'hui on ne les aura pas.

Un dernier point que j'aimerai évoquer, personne ne l'a évoqué, il faut aussi faire attention à un enjeu de spéculation immobilière qui risque d'arriver avec l'arrivée du tram, c'est un enjeu métropolitain, il faudra se saisir la question que, partout où le tram est arrivé, il y a ce danger là, ce qui n'invalide pas la venue du tram, mais c'est un point de vigilance qu'il faut avoir, je le dis publiquement puisque ça va être mis dans le verbatim de la consultation, c'est un véritable enjeu, parce que nous sommes attachés

je crois, ici, toutes et tous, que Schiltigheim reste une ville accessible au niveau du droit au logement pour tous.

J'espère que dans le débat qui va se poursuivre, on va vraiment aller dans une confrontation d'idées, projets contre projets. Je vous remercie Mme la Maire.

Mme la Maire :
Merci beaucoup Antoine SPLET, la parole est à Sylvie ZORN.

Sylvie ZORN :
Je ne vais évidemment pas contredire ce qu'a évoqué Antoine SPLET, je suis entièrement d'accord avec lui. Il est totalement inutile de manipuler les peurs des gens, parce que à Strasbourg si les peurs avaient été écouté, il n'y aurait pas eu de tram et la ville serait encore sous l'emprise de la voiture.
On ne va pas revenir là-dessus.

Par contre je vais en remettre une couche sur l'équité territoriale. Les versions 1 et 2 desservent toutes les deux le quartier des Ecrivains d'une manière ou d'une autre. Par contre, dans la version 2 et dans tout le reste qui est présenté, il y a une partie de la population qui est totalement ignorée, c'est la population qui habite dans le secteur du Parc des Oiseaux, derrière l'école Prévert et le quartier des Généraux qui finalement seraient loin du tram et qui actuellement, desservis par un bus en fin de ligne, ils ne peuvent pas prendre le bus, ils sont toujours obligé d'attendre le suivant, voir le troisième suivant et cette population est totalement délaissée des transports en commun actuellement.

Je pense que le tram leur apporterait une solution qui leur éviterait beaucoup de prendre la voiture et c'est ça l'équité territoriale, c'est tout le monde servi et pas juste une partie de la population.

Je ne sais pas comment a été dénombré le nombre d'habitants impactés par un trajet ou l'autre, mais la version 1, pour moi, elle desserte beaucoup de monde quand même.
Tout le secteur des Poilus et derrière Prévert, derrière Mermoz, c'est énorme. Donc il faut aussi penser à eux et ne pas les laisser de côté, c'est ça l'équité.

Mme la Maire :
Merci beaucoup Sylvie ZORN, la parole est à SAID L'HADJ.

Nouredine SAID L'HADJ :
J'ai grandi dans le quartier du Marais et vécu l'arrivée du tram sur l'Est de notre commune. Je confirme, l'arrivée du tram a amélioré les mobilités et le cadre de vie des Schilikois. Je rappelle que l'avenue Mendès France était presque une autoroute avec un nombre d'accidents impressionnants par an.

L'arrivée du tram a donc été une bonne chose en terme de sécurité routière et de mobilité. Aujourd'hui on le voit bien, que ce soit sur la route de Bischwiller ou la route du Général de Gaulle, le trafic routier a fortement augmenté.
L'utilisation du vélo a été encouragé avec un partage des routes entre automobilistes et cyclistes compliqué, voire dangereux.

Le problème est lié à la qualité de l'air de notre commune. Effectivement, le développement du réseau tramway répondra à cette exigence.
Le 8 septembre 2021, lors de la réunion publique organisée par l'EMS, les Bischheimois présents ont manifesté vivement leur opposition au tram.

Je trouve dommage **INDAUDIBLE**, sans tram, avec des bus électriques, dix fois moins chers que les trams classiques n'ai pas été étudié et proposé à la concertation.
Je pense que vous auriez pu expliquer pourquoi cette solution n'a pas été retenu.

Comme les Bischheimois sont globalement opposés au tram, d'une manière égoïste, défendons un tracé tram 100% Schilikois. Je suis convaincu que la version 2 répondra le mieux aux besoins des Schilikois.

Mme la Maire, lors de la concertation du 8 septembre 2021, et l'article des DNA paru le 1er septembre 2021, vous annoncez clairement être en faveur du tracé N1. Dans cet article, vous dites, je vous cite : « La variante 2 est trop longue, le tram n'est pas un petit train touristique qui doit passer par tous les points d'intérêt de la Ville ».
Vous êtes Présidente Déléguée de l'Eurométropole, vous avez proposé ces trois tracés à la concertation publique, j'ai du mal à comprendre pourquoi vous détruisez, en tant que maire de Schiltigheim, ce que vous nous présentez en tant que Présidente Déléguée à l'Eurométropole.
Est-ce que vous pouvez vous expliquer à ce sujet ?

Ensuite, sur le fond, le tram n'est pas un petit train touristique, je ne suis pas d'accord avec la façon dont vous fustigez cette variante, la variante 2. Vous dites que ce petit train touristique ne doit pas passer par tous les centres d'intérêt de la Ville, je pense que le quartier des Ecrivains, la mairie, la gare pour son intermodalité, la médiathèque, indirectement le Vieux Schilick, sont des centres d'intérêt incontournables pour un tram Schilikois.
Je n'ai jamais vu de touristes à Schiltigheim prendre la mairie en photo et que dire de la gare de Schiltigheim, elle est loin de ressembler à la gare centrale.
Donc Mme la Maire, ce tram, version V2 n'est pas un train touristique.

Je vais reprendre la délibération du conseil municipal du 2 février 2021 sur la carte scolaire et vous montrer que ce tram est loin d'être un petit train touristique.
Lors du conseil municipal du 2 février 2021, je vous ai interpellé sur la modification de la carte scolaire, je m'interrogeais sur cette grosse zone d'habitation, rue de Lattre de Tassigny, ancienne friche Caddie, qui apparaissait en zone blanche à quatre des maternelles et donc affectée à aucun établissement scolaire. Cette zone est à deux pas de la maternelle Victor Hugo, dans le cadre du renouvellement urbain il est prévu un groupe scolaire au quartier des Ecrivains et un passage facilité des voies ferrées.

La maternelle Léo Delibes est surchargée. Lors du conseil je vous ai suggéré Mme la Maire de faire preuve d'anticipation et de prévoir, afin de mixer les populations, d'envoyer ces habitants vers le quartier des Ecrivains.
Voilà la réponse donnée par Mme LE GOUIC, je la cite : « Nous avons effectivement réfléchi au fait de passer cette rue, ou en tout cas partiellement sur le secteur Victor Hugo, mais comme vous le savez probablement, pour accéder à l'école Victor Hugo, non seulement il y a le pont mais les personnes qui habitent rue de Lattre de Tassigny, il est difficile d'accéder à ce pont parce qu'il y a juste un escalier ou bien il faut faire le tour du quartier. L'actuelle école Victor Hugo est une maternelle, nous avons donc besoin d'enfants qui sont équipés de poussettes. Je ne peux pas demander à des parents de prendre l'escalier avec des poussettes et des petits de 3-4 ans, ça c'est quelque chose qu'on ne peut pas faire ».
Voilà la réponse de Mme LE GOUIC.

Je pense qu'aujourd'hui la version V2 du tram est une opportunité qui permettra de relier les futurs habitants du nouveau quartier rue de Lattre de Tassigny au magnifique groupe scolaire au quartier des Ecrivains et également les élèves de l'école Exen et l'école des Arts.
Le tram version V2 est tout sauf un petit train touristique.

Autre remarque, concernant le coût. A l'étude des documents distribués lors des réunions publiques, vous présentez les coûts des différentes variantes.
70 millions pour la V1, 90 millions pour la V2, 50 millions pour la V3. Je pense qu'il aurait été pertinent de présenter le coût par habitant desservi, soit 3 139 € pour la V1 et 2 893 € pour la V2. Je pense qu'il existe d'autre coût indu ou caché mais vous n'en faites pas mention.
En résumé, ramener le coût par habitant desservi, la V2 est moins chère.

J'ai également une autre petite remarque sur la brochure distribuée. Dans la première version de la brochure, les coûts du tram étaient présentés à 10 millions d'euros près, je trouvais cette évaluation peu respectueuse à l'égard des deniers publics. Cela a été corrigé dans la version 2, sauf que la brochure a été distribué tout au long de cet été et rien n'indique, sur la nouvelle brochure, avec une couverture semblable, que des ajustements ont été apportés.

Vous auriez pu, afin d'éclairer le lecteur, l'indiquer sur la brochure en marquant simplement V2. Je trouve que vous rendez cette présentation floue et difficile à comprendre.

Autre point, c'est le monde économique et le tram. J'ai des questions à vous poser sur cette thématique. Avez-vous pris l'avis des différents acteurs économiques sur la question du tram ? Quand pensent les commerçants ? Les artisans ? Et les professionnels de santé ? Que prévoyez-vous en terme de places de livraison ou stationnement pour ces travailleurs ?
En tout cas, moi, en tant que dirigeant de société ayant son siège social à Schiltighiem, je n'ai été invité à aucune rencontre.

Autre question, elle concerne Heineken. Pouvez-vous nous expliquer comment vous allez gérer le trafic des véhicules poids-lourds ? Avez-vous rencontré la Direction pour les rassurer ?
Ne donnons pas un signal à Heineken pour partir. Heineken c'est plus de 200 emplois à Schiltigheim, des sous-traitants et ça fait également vivre nos restaurants.

En conclusion, la V2 est la solution la moins chère, elle permet de relier le train et elle permet également de relier le centre de Schiltigheim au quartier des Ecrivains.

Mme la Maire :
Merci beaucoup M. SAID L'HADJ, la parole est à Jamila CHRIGUI.

Jamila CHRIGUI :
Permettez-moi de vous dire mesdames et messieurs, mes très chers collègues et les personnes de l'opposition que j'éprouve une profonde tristesse par l'absence totale de vision à l'égard de nos aînés, à l'égard des personnes en situation de vieillissement, à l'égard des personnes en situation de handicap.

Considérer le tram et les différents tracés comme étant une problématique plus qu'un avantage m'attriste. Je n'ai aucunement entendu au même titre qu'Antoine, la préoccupation que vous pourriez avoir à l'égard de ces personnes. Parce que visiblement, elles ne vous apparaissent pas. Je voudrais aussi rappeler que sur le tracé numéro 1, nous avons l'institut St Charles, nous avons la maison de retraite, nous allons avoir bientôt un établissement qui accueillera des personnes en situation de handicap psychique.

Dans le cadre du vieillissement, nous serons toutes et tous concernés par nos difficultés réciproques, que nous rencontrerons immanquablement dans la circulation.

Alors oui, nous avons une vision sur une décennie et plusieurs décennies de sorte à ce que notre Ville reste inclusive et n'oublie pas celles et ceux qui sont le plus en difficulté.

Je vous rappelle que nous sortons d'une période de Covid, qui n'est pas encore terminée. Les personnes les plus fragiles ont été profondément isolées, seules et sans pouvoir être mobiles. Même aujourd'hui dans toutes les présentations qu'on nous fait, et je remercie le travail de l'EMS, et la qualité de ce travail, mais regrette encore une fois qu'il n'y a pas le moindre dessin ou illustration qui rappelle notre vieillissement, notre canne, et à ce moment-là je vais vous rappeler juste comme ça, pour citer des noms de maladie, comme ça ça vous interpellera peut-être : la maladie de Charcot, la sclérose en plaque, la maladie de Parkinson, les maladies dégénératives et neurologiques, le diabète qui aujourd'hui conduit les personnes encore en France, à être amputé dans le cadre de leur vieillissement.

Alors comment vont-elles circuler ? Croyez-vous réellement que lorsque vous prenez le train, vous voyez beaucoup de personnes en situation de fauteuil roulant. Aujourd'hui le tram est une opportunité pour la Ville de Schiltigheim, la voie numéro 1 en reliant la route du Général de Gaulle, où il y a le plus de personnes en situation de handicap, et permettant de relier l'ESAT, l'ESAT dans lequel je vous invite à vraiment y aller parce que là, il sera possible, aussi pour les personnes valides d'y accéder et de rencontrer des personnes formidables qui vous accueilleront avec un sourire, fières de pouvoir vous servir un repas parfaitement adapté et d'une grande qualité.

Donc oui le tram est important pour la Ville de Schiltigheim et oui je suis en colère parce que vous ne prenez pas acte, ni attention par rapport à ce public-là, dont vous ne faites jamais référence. Et je suis attristée par rapport à ça, excusez-moi je suis dans l'émotion, cette tristesse de constater que vous ne pouvez pas avoir une préoccupation et que l'ensemble de vos discussions ne visent qu'à nous démonter et nous faire passer pour des personnes, où nous serions dans l'amateurisme alors que nous sommes dans la progression, nous sommes là pour le climat et nous sommes là pour l'inclusion de l'ensemble de notre population. Je vous remercie Mme la Maire.

Mme la Maire :
Merci beaucoup. Alors ne vous impatientez pas les uns et les autres, le tour de parole est bien noté, bien inscrit pour tout le monde. La parole est maintenant à Nathalie JAMPOC-BERTRAND.

Nathalie JAMPOC-BERTRAND :
Passer après ma collègue Jamila CHRIGUI, c'est passer à la fois après quelqu'un qui remet le cadre, ce cadre rationnel d'une population à la fois vieillissante, une population invisibilisée et puis qui rappelle que nous sommes aussi de l'émotion, l'émotion qui nous conduit à faire de la politique mais à vouloir toujours rester dans l'honnêteté.

Je crois Mme la Maire que nous parlons bien du tram. Ce mode de déplacement absolument plébiscité par l'ensemble des habitants de l'Eurométropole et on le voit encore dans les dernières inscriptions.
Aujourd'hui, sur les moins de 18 ans, notre collègue et Président de la CTS Patrick MACIEJEWSKI, nous disait que plus de 50 000 jeunes s'étaient inscrits pour pouvoir circuler de façon gratuite dans l'Eurométropole.

Donc ce tram, ce déplacement doux, sont bien entendu plébiscités. Ce qui m'a choqué, pendant l'intervention d'une de nos collègues, tout à fait au début du débat, c'est ce registre catastrophiste. A la limite de la théorie du complot et je n'ai pas pu m'empêcher de relever des locutions comme « concertation de facette » que nous aurions fait, des mots comme « comme par hasard », nous serions « malhonnête », ça serait « vicieux », sans compter la remise en cause à mon sens,

scandaleuse, de la probité des agents dévoués avant tout au service public. Et je souhaite aussi là, moi aussi, saluer leur professionnalisme.

Il me semble qu'à l'heure de la remise des conclusions du rapport du GIEC, ce débat vaut mieux. Nous défendons certes, des positions différentes mais il nous faut sortir des postures, aller dans l'intérêt général.
Oui, notre équipe défend la version 1 car elle nous semble plus efficace en terme de dessertes, plus efficiente en terme de délais. Elle raccorde de façon claire le quartier des Ecrivains à la métropole, elle est à mettre en lien avec la route de Bischwiller qui va être apaisée avec un plan vélo en cours, avec le doublement du cadencement des trains.

Oui ce tram nous en avons besoin, nous la Ville la plus dense de l'Eurométropole, et la plus populaire aussi de notre métropole. Avec une population à la fois jeune mais aussi une partie de la population qui est vieillissante.
Nous assumons pleinement notre mandat et notre ambition. Engager la Ville dans la transition écologique car elle est urgente, et, au service de la justice sociale.
Donc ce tram, oui pour le débat, non pour la malhonnêteté.

Mme la Maire :
Merci beaucoup Nathalie JAMPOC-BERTRAND, la parole est à Raphaël RODRIGUES.

Raphaël RODRIGUES :
Merci de me donner la parole. Je vais être très rapide, enfin je vais essayer, deux minutes, si je dépasse de 30 secondes j'espère que vous ne n'en voudrez pas.

Déjà, j'habite depuis 2006 à Schiltigheim, comme M. STEFFANUS le relevait, moi aussi ça fait 15 ans que j'en entend parler du tram et très sincèrement c'est très redondant, les mots s'alignent et ne veulent pratiquement plus rien dire pour moi.

J'habite entre les deux lignes et à côté du site Fischer, c'est pour ça que je suis cela depuis très longtemps. D'un point de vue écologique et climatique, déjà à l'Eurométropole de Strasbourg, puis à Schiltigheim, vous êtes passionnés par les mobilités et en fait je pense que la question pour arranger l'écologie et le climat, elle se situe ailleurs que dans les mobilités.

Après, le tram ça va générer beaucoup de travaux sur site et aussi des constructions de rames et de rails et des entretiens par la suite, des remplacements, de l'électricité et en fait ce n'est pas écologique non plus de ce côté-là.
Alors il y a quelque chose qui nous unis tous je dirais, c'est qu'on trouve qu'il y a beaucoup de voitures qui traversent Schiltigheim et dans les voitures ce n'est pas forcément des Schilikois, enfin c'est rarement des Schilikois d'ailleurs. Et il existerait peut-être une autre solution que le tram pour empêcher ces voitures de traverser Schiltigheim à toute blinde ou à 30km/h non respecté.

J'arrive à la fin, la fin est difficile parce que, à l'origine, à titre personnel je suis favorable au tram et on en a discuté depuis des années avec les gens qui ont fait que je suis là aujourd'hui et finalement, même si on est tous un peu triste de le dire, on pense que le tram n'est pas une solution, le tram est trop intrusif, il est polluant et en plus il va générer des expropriations qui vont détruire des vies. Merci pour votre attention.

Mme la Maire :
Merci M. RODRIGUES, la parole est à Sylvie GIL BAREA.

Sylvie GIL BAREA :
Mme la Maire, je souhaitais savoir si vous avez déjà une idée à quelle hauteur pourront être dédommagés, sous quelles conditions les commerçants qui souffriront des travaux pourront être dédommagés ?

J'avais envie de rebondir également sur les propos de M. SPLET et de Mme CHRIGUI. Alors j'entends beaucoup parler de préoccupations des habitants, de progressions mais de quelles progressions parle-t-on ?
Aujourd'hui nous sommes en pleine pandémie, tous les matins je prends le bus, je suis choquée de voir qu'en pleine pandémie, nous ne sommes pas fichus d'avoir des distributeurs de gel hydroalcoolique dans les bus ni même dans les arrêts de tram.
Alors on parle de progressions mais n'est-il pas nécessaire de revenir un peu sur la réalité ?

Mme la Maire :
Merci Mme GIL BAREA, la parole est à Hélène HOLLEDERER.

Hélène HOLLEDERER :
C'est juste sur trois choses puisque j'ai été interpellé par des interventions postérieures à la mienne. D'abord il faut que M. STEFFANUS arrête de lire que les titres des articles des DNA, il faut qu'il lise le contenu de l'article.
Dans l'article qui était effectivement titré « Non le tram n'est pas LA solution », j'expliquais que c'est un mixte, tram, bus et train qui répondra à la congestion automobile du Nord de l'Eurométropole. Je n'ai jamais dit, arrêtez de me caricaturer comme ça, que j'étais contre le tram.

Deuxièmement, c'est M. SPLET qui disait que la version 2 ne desservait pas les Ecrivains ou la desservait moins bien, en fait elle la dessert mieux puisqu'il y a deux arrêts qui la concerne, ce qui fait que les Ecrivains Est seront beaucoup plus proches d'une station, parce que là, ils seront assez éloignés, ceux du Nord-Est de la station qui est au niveau du Leclerc et la V2 dessert également la piscine et la Briqueterie en rajoutant cinq minutes pour les Strasbourgeois mais par contre elle permet aux Schilikois du Sud et du Centre d'y accéder.

Troisièmement, sur l'apaisement de la route de Bischwiller, en fait je n'y crois pas une seconde. C'est-à-dire que si vous avez une ligne de bus qui circule dans les deux sens, qui apparaît à peu près toutes les trois minutes, une zone de rencontre avec un bus toutes les trois minutes, moi personnellement je ne lâcherai pas mon enfant de la main.
C'est-à-dire qu'on apaisera pas du tout, puisque les bus continueront à passer de manière intense. Seul le tram permettra d'apaiser la route de Bischwiller.

Mme la Maire :
Merci Mme HOLLEDERER, la parole est à Dera RATSIAJETSINIMARO et on va s'acheminer tout doucement vers la fin.

Dera RATSIAJETSINIMARO :
Je voudrais tout simplement répondre aux remarques de la majorité, quand on parle de posture, de faire peur.

A un moment donné il faut, comme l'a très bien dit un conseiller municipal, en disant voilà, il faut élever le débat. Nous, nous sommes d'accord, nous avons proposé, on n'a pas juste fait une critique du tram, nous avons fait une proposition qui est le tram-bus électrique.

Ce même conseiller délégué parlait tout à l'heure de problème climatique. Là justement le tram-bus électrique permet de faire face aux enjeux environnementaux, et oui, il y a des membres de l'opposition qui ont pris la parole, M. SPLET dans ce sens, c'est nous et nous assumons pleinement ce positionnement-là.

Ensuite on parlait tout à l'heure de fracture territoriale, tout d'abord il faut comprendre c'est que parmi les territoires en QPV au sein de l'Eurométropole, il y a au moins un quartier qui est le QPV Libermann d'Illkirch qui n'est pas desservi par le tram. Donc, ce n'est pas vrai quand on dit que tous les quartiers sont desservis sauf le quartier des Ecrivains à Schiltigheim.
Surtout ce qu'il faut comprendre c'est ce qui fait le développement de ces territoires, mais je pense qu'on aura l'occasion d'y revenir un peu plus tard, quand on va parler de l'ANRU, ce n'est pas uniquement le tram, c'est aussi les ZFU, c'est-à-dire les Zones Franches Urbaines qui permettent un certain développement économique, social, on y reviendra comme je l'ai dit, un peu plus tard.

Ensuite on parlait tout à l'heure de manipulation, de peur. Mme ZORN soyez sérieuse, on n'est pas en train de manipuler les peurs de qui que ce soit, c'est le ressenti de nos concitoyens, comme je l'ai dit, notre groupe « Rassemblés pour Schilick », à travers le parti auquel nous sommes affiliés, « Les Républicains du Bas-Rhin », nous sommes allés voir les riverains, nos concitoyens et surtout les commerçants sur le tracé 1, ils nous ont fait part de leurs peurs, de leurs craintes.

Donc, à un moment donné, quand on vous dit les choses, vous dites qu'on fait peur, mais non, on vous dit les choses, prenez-en de la graine, tenez-en compte, c'est tout ce qu'on vous demande.
Quand on parlait tout à l'heure d'indemnisations Mme la Maire, je veux vous rappeler un évènement qui s'est déroulé sous votre mandat d'adjoint, c'était Raphaël NISAND qui était maire, et il y a eu des travaux au niveau de la rue d'Adelshoffen.
Je vous assure, il y a au moins un commerçant qui nous a dit qu'il n'a jamais été indemnisé. Je ne vais pas le citer ici parce que ça ne se fait pas, mais ça signifie aussi qu'en terme d'indemnisation, quand on dit que l'Eurométropole indemnise les commerçants comme il faut, nous en tout cas, le retour que nous avons, c'est que certains commerçants envisagent même de quitter Schiltigheim pour ces raisons-là, pas uniquement pour ces raisons-là, mais à cause du tram.

Tenez-en compte, il ne s'agit pas d'accuser qui que ce soit Mme la Maire, il ne s'agit pas d'accuser qui que ce soit Messieurs et Mesdames de la majorité, on vous demande juste d'en tenir compte. C'est notre rôle aussi en tant qu'opposant, d'être un garde-fou, de dire aussi les paroles contradictoires ou autres au sein de la population.

Ensuite, on parlait tout à l'heure d'absence de vision. C'est absolument faux Mme CHRIGUI. Comme je viens de le dire, le tram-bus électrique permet justement de nous projeter collectivement, ça change de ce qu'on a jusqu'ici.
On n'a pas fait que critiquer le tram, on propose une alternative au tram. Cette alternative coûte moins chère, cette alternative est écologique et cette alternative implique moins d'infrastructures et donc moins structurant pour notre Ville.

C'est tout ce qu'on a dit, donc je ne vais pas rajouter en terme de polémique, je voulais juste conclure sur cette phase finale des choses, au sein de « Rassemblés pour Schilick », Mme KLEIN et moi-même, nous faisons des propositions mais des propositions alternatives au tram, parce que c'est possible de

desservir plus de personnes sans passer forcement par le tram et de respecter les enjeux écologiques qui se profilent devant nous. Merci.

Mme la Maire :
Merci beaucoup Dera RATSIAJETSINIMARO, deux dernières prises de parole, Mme BUCHMANN et nous conclurons avec M. MACIEJEWSKI avant que je ne fasse aussi une petite conclusion. Mme BUCHMANN.

Andrée BUCHMANN :
A entendre certaines interventions je me retrouve 33 ans en arrière. Lorsqu'on a discuté du tram à Strasbourg, les arguments des contres étaient terribles. A les entendre à l'époque, le tram allait entraîner la mort du commerce, le déclin de Strasbourg, c'était l'horreur.
Or, Strasbourg est devenu célèbre positivement dans le monde entier pour avoir osé faire le choix du tram mais, si j'ai eu beaucoup d'oppositions avec Mme TRAUTMANN, je pense que là, on ne peut que saluer sa décision. Tout le monde maintenant veut le tram.

Concernant le tracé, qui est la discussion aujourd'hui. Celui de la route de Bischwiller a été refusé par M. MULLER pour sauver les commerçants à l'époque. La route de Bischwiller a connu pendant des années un déclin tout à fait triste avec une fermeture progressive des commerçants. Ce déclin est en train, heureusement, d'être stoppé grâce à une action constante de notre équipe.
La route de Bischwiller retrouvera son beau lustre d'antan avec l'apaisement de la circulation en cours. Preuve en est le nombre de terrasses de café qui s'installent depuis un an. C'est tout à fait remarquable cette adhésion à la volonté qu'une autre façon de se déplacer soit engagée.

J'ai entendu que les commerçants de la route du Général de Gaulle seraient tous contre le tram, c'est faux, et vous le verrez dans les interventions des documents de concertation. Il y a des commerçants qui sont favorables.
C'est vrai qu'ils sont inquiets, c'est tout à fait légitime, mais ils savent qu'il y aura des compensations en phase travaux et qu'ensuite ils pourront avoir du bénéfice.
Car pour l'heure, la route du Général de Gaulle, très sincèrement, est dégradée par la circulation automobile. Comment peut-on se sentir bien sur une terrasse de café avec un tel bruit alentour ?

La route du Général de Gaulle est une vieille route romaine qui reliait Strasbourg à Brumath. C'est une route droite et plus large que la route de Bischwiller, ça a était dit à plusieurs reprises. Donc cette route peut accueillir le tram sans expropriation et c'est quand même tout à fait extraordinaire.

Je voudrais rappeler que le tram route du Général de Gaulle a été voté en juillet 2013 par l'Eurométropole qui s'appelait la CUS à l'époque.
Cette solution, ce projet a été retiré par le maire qui nous a précédé. Je trouvais cette attitude obscurantiste. Nous aurions déjà le tram actuellement si cette décision n'avait pas été malencontreusement prise.

J'aimerais aussi faire une remarque qu'on a pas encore entendu et qui m'a été soufflé par une collègue. Concernant le nombre de la population desservie, le comparatif présent fait état de l'actuel, pas de la population à venir.

Enfin, pourquoi ne pas donner le chiffre des usagers à venir plutôt que celui des habitants ? En effet, une voie rapide permettra le transfert de la route vers le rail beaucoup plus important qu'une voie qui se promène et qui fait du tourisme à travers le centre de Schiltigheim, et ça c'est aussi un chiffre qu'il faudrait qu'on nous donne.

Le tram route du Général de Gaulle s'inscrit dans un schéma territorial vaste, qui intègre Schiltigheim, le Nord de notre commune, mais permet aussi de drainer le trafic qui vient des communes du Nord. N'oublions pas que 40% de nos emplois sont occupés par des personnes qui viennent de la frange Rhénane, de la région de Brumath, etc.

La version 1 permettra une belle intégration de cette zone de chalandise, le tram version 1 permettra de faire en sorte que la route de Brumath attire et entraîne la diminution de la circulation avec un tram route de Brumath, la diminution de la circulation parce que le transfert de la route vers le tram pourra s'y faire aisément. Merci beaucoup.

Mme la Maire :
Merci beaucoup Andrée BUCHMANN, la parole est à Patrick MACIEJEWSKI.

Patrick MACIEJEWSKI :
On n'a déjà pas mal parlé, alors il y a ceux qui sont pour le tram d'une manière ou d'une autre, selon le tracé et je crois que c'est bien qu'on en débatte. Il n'y a pas de secret, j'ai aussi voté pour la version 1, mais c'est bien aussi que les autres versions soient étudiées et qu'elles soient mises sur la table, ça m'a paru intéressant quand même, il y a des avantages et des inconvénients.

Evidemment c'est normal qu'on défend un tracé, ce n'est pas parce qu'on est élu ou premier adjoint ou qu'on est maire qu'on peut pas défendre une idée. Justement c'est qu'on a étudié la question et qu'on s'est fait une opinion et on ne s'est pas lancé comme ça aveuglement dans un projet de tram sur Schiltigheim ou le Nord de l'Eurométropole.

Donc on a réfléchi évidemment et on a aussi tiré nos conclusions sur cette première réflexion. Donc c'est normal qu'on défend un tracé et cela n'empêche pas que les autres personnes puissent aussi se prononcer et c'est ce qui est fait encore aujourd'hui.

Il y a ceux qui disent : « Finalement le tram ça ne sert à rien, on veut garder les bus ». Alors ils les appellent tout ce qu'on veut, électrique, mais ça ne change rien, un bus qui soit électrique ou qu'il soit à l'hydrogène, ça change rien, c'est toujours des bus et ça on l'a déjà, on vérifie que ça fonctionne plus ou moins bien, ça fonctionne mais pas assez bien et c'est bien pour cela qu'on veut changer.

La souplesse que vous dites, c'était l'idée des années 60, de dire on enlève les trams pour avoir plus de souplesse. Mais la souplesse a créé l'engorgement et l'asphyxie des villes, ça n'a pas du tout était une bonne solution, donc il faut bien restructurer et c'est bien un outil intéressant le tram pour restructurer l'urbanisme. Pas supprimer la voiture, bien sûr que non, la voiture va continuer à exister, la voiture aura sa place et on a toujours milité pour ça, elle aura toujours une place mais aussi le vélo doit avoir sa place, les piétons doivent avoir leur place et les enfants doivent avoir leur place pour pouvoir circuler librement dans la ville.

A ce propos déjà on peut dire que les jeunes et les familles plébiscitent le transport en commun puisque déjà plus de 3 800 jeunes se sont inscrits à la gratuité et à la carte Badgeo gratuite pour eux, et donc on voit bien que vraiment il y a un engouement sur Schiltigheim, autour de cette idée là et autour des transports en commun.

L'électrique, les fameux BHNS électriques, je suis aussi Président de la CTS et je connais ces questions-là, on l'a étudié cette question-là. Un BHNS électrique c'est extrêmement compliqué, c'est très cher et ça ne fonctionne pas bien parce que l'autonomie est très faible.

Donc vous avez déjà une batterie qui va peser 8 tonnes et ça ne suffira pas pour assurer le trafic, il faut recharger en cours de route et ça prend du temps, il faut des infrastructures supplémentaires encore sur le tracé pour recharger les bus.

Donc ce n'est pas au point, l'hydrogène, on a eu une réunion la semaine dernière sur cette question-là, une première réunion, est ce qu'on peut passer sur l'énergie hydrogène ? On en est encore loin. Certains disent que l'hydrogène est une énergie d'avenir, certains disent aussi que ça le restera. Mais c'est possible d'avancer, on va faire des tests sur cette question-là mais c'est pareil, c'est qu'une question d'énergie et ce n'est pas plus structurant que le bus soit à hydrogène ou qu'il soit au gasoil, au niveau du fonctionnement ça reste un peu près la même chose et c'est extrêmement encombrant dans nos rues parce que ça ne permet pas forcément….

Le nombre de navettes, par exemple déjà comme ça sur la L6 ça représente quand même plus de 30 000 bus dans l'année qui circulent sur Schiltigheim sur une seule ligne, donc il y a déjà beaucoup de bus, en rajouter ça va créer encore de l'engorgement sur les routes et on ne va rien régler, donc bien sûr l'idée est de trouver d'autres solutions pour éviter le transit sur Schiltigheim, ça fait partie du changement de l'urbanisme et des changements de plan de circulation, éviter le transit sur nos deux axes, ces deux axes sont liés, d'une manière ou d'une autre, on sait déjà qu'ils sont liés, on va réfléchir, d'une part si le tram passe sur un des axes qu'on propose route du Général de Gaulle, l'autre axe sera traité aussi pour éviter qu'il y a du report sur l'axe de la route de Bischwiller.

Donc ces deux choses sont liées et ces deux axes vont avancer ensemble pour avoir justement une ville apaisée, une ville où les gens peuvent se déplacer correctement quelque que soit leur mode de déplacement et qu'ils puissent bénéficier et être sur le réseau aussi tram, le réseau tram évidemment aujourd'hui on peut dire, les Schilikois pourront aller n'importe où sur l'Eurométropole et jusqu'à Kehl directement à partir du tram une fois qu'il monte à Schiltigheim.

La différence est marquante, je le dis souvent, sur Kehl il y avait train et bus, une fois qu'on a mis le tram, l'explosion du trafic des passagers était terrible, et on voit bien que psychologiquement, confort, la praticité du tram n'est pas du tout la même qu'un bus et effectivement une addiction forte de la population pour utiliser ce type de transport.

Si on veut que les gens viennent à Schiltigheim aussi pour nos commerçants, pour notre médiathèque, pour nos commerces et notre futur cinéma, c'est très bien d'avoir le tram, ça fait aussi venir des gens, ça fait marcher les commerces et ça a aussi une action pour développer le commerce.

La concertation je ne pense pas qu'elle soit pas appliquée, certains disent ça, elle est là, on y participe, elle continuera après cette première phase, première phase qui déduira, on va décider d'un tracé, mais après la concertation continue, elle continuera et je crois que l'équipe « tram » pourra l'expliquer, elle continuera jusqu'à l'enquête publique et l'enquête publique va définir définitivement, dans tous les détails, comment cette ligne de tram sera intégrée et comment le plan de circulation sera associé à cette ligne de tram sur l'ensemble de Schiltigheim va se développer.

Le tram est nécessaire et le tram va changer notre ville. Faut pas avoir peur de changer notre ville, je crois qu'elle en a besoin. Strasbourg l'a fait, alors vous dites certaines choses marchent ailleurs mais le tram marche partout bien et il n'y a pas besoin de se poser les questions, d'autres choses ont été essayées ailleurs, ça ne marche pas toujours bien.

Donc oui, le tram marche bien partout, donc il n'y a pas de raison que le tram ne marchera pas bien à Schiltigheim et c'est de toute façon la CTS qui va réaliser les travaux et la CTS ne se lancerait pas dans

des travaux irréalisables. Si ces projets sont présentés c'est que c'est possible, tous sont possibles, la version 2 est un peu plus difficile, on le sait, elle est un petit peu plus coûteuse aussi.

Un autre point qui me fait penser que ce n'est pas forcément…l'intérêt c'est la circulation Est-Ouest sur Schiltigheim et le tram, même en version 2, reste quand même une version Nord-Sud et il y aura très peu d'impact sur la circulation Est-Ouest et là aussi, avec la CTS et l'Eurométropole, on a décidé d'augmenter les rotations de la ligne 50.
Dons la ligne 50 va être augmentée, va aller vers plutôt une ligne type L6, avec des rotations plus fortes, là effectivement il y aura des bus électriques sur cette ligne là et on pourra desservir l'Est et l'Ouest et rabattre à la fois sur la ligne de chemin de fer et la gare et sur le tram, toute la circulation Est-Ouest qui est importante à Schiltigheim, mais desservir aussi les différents quartiers dans ces secteurs-là.

Il y a des choses à faire et les choses vont évoluer entre ces deux modes de déplacement. Oui le bus continuera à exister entre autre sur le circuit Est-Ouest mais sur la circulation Nord-Sud, qui va se développer et qui va relier Schiltigheim et Bischheim aujourd'hui jusqu'au Neuhof, jusqu'à Illkirch, jusqu'à Kehl, tout ça c'est possible et il faut que les Schilikois puissent être branchés sur cette aventure là et sans se poser des questions et plus avoir ces ruptures de confort et de charge qu'on peut avoir en passant d'un bus, quand même beaucoup moins confortable, pour aller vers Strasbourg.

C'est quand même une révolution pour Schiltigheim, n'hésitons pas à y aller, il y a des moments un peu difficile, les travaux vont durer deux ans, on le sait, on sait aussi qu'il y a toute une panoplie spécifique au tram qui a été voté à l'Eurométropole pour indemniser les commerçants, donc tout ça existe et il faut accompagner et les commerçants et il faut accompagner tout le monde, tous les habitants pour passer cette période-là.

Mais après je crois, on se dira, comme partout ailleurs, comment a-t-on pu vivre autrement qu'avec un tram à Schiltigheim ? C'est comme ça qu'on le vit aujourd'hui sur Strasbourg.
Comment on peut imaginer Strasbourg sans le tram ? Ça sera pareil pour Schiltigheim d'ici quelques années.

Mme la Maire :
Merci beaucoup. Je vous remercie les uns et les autres d'avoir participé à ce débat. Un débat contradictoire mais un débat respectueux et j'aimerai à ce stade-là conclure.

Conclure pour vous dire qu'on a tellement dit à Schilick et dans le Nord de l'Eurométropole que le tram n'est pas possible que certains pensent qu'il n'est pas possible.
Tous les jours on m'arrête encore et on me dit : « Mais Mme la Maire, vous pensez que techniquement c'est possible ? » Je dis : « Oui bien sûr que techniquement c'est possible » et les services de mobilité de l'Eurométropole, sont à notre service, ils ne sont pas téléguidés parce que nous pourrions dire, par contre ils sont à notre service pour améliorer les mobilités et de faire en sorte à ce qu'elles soient ouvertes à toutes et à tous pour les Schilikois bien sûr mais aussi pour donner un ton progressiste au Nord de l'Eurométropole, pour que l'ensemble de notre Nord soit irrigué par ces mobilités alternatives.

Ce tram qui arrive au Nord a un triple enjeu. Le premier enjeu c'est de sortir du « tout voiture », alors sortir du « tout voiture », je le dis souvent, ce n'est pas qu'on est contre la voiture mais on est contre l'exclusivité de la voiture qui est omniprésente, mais qui encombre notre espace public, alors même que notre configuration géographique Schilikoise, est en forme d'entonnoir et tous les flux se déversent chez nous, créés des bouchons, des engorgements, des encombrements et évidemment aussi des questions de pollution de l'air.

Donc vous l'avez compris, le fait de ramener le tram nous permet de nous connecter, d'enfin de requalifier la place de Haguenau, mais surtout nous reconnecter aux réseaux, à l'ensemble du réseau métropolitain.
Je vous signale chères habitantes et chers habitants que nous avons pendant des années payés le tram pour Illkirch, le tram pour Kehl, le tram pour Ostwald et nous au Nord nous renoncerions à nous connecter ? Cela me parait effectivement tout à fait incroyable.
Donc cet enjeu de mobilité alternative est très présent d'autant plus que quand le tram arrive, il ramène une configuration des routes, il redessine les routes et il y aura aussi des pistes cyclables et des cheminements piétons et ça m'amène au deuxième enjeu de ce tram, qui est un enjeu urbain.

Je vous le signale, 40% des habitants n'ont pas de voitures, or ces habitants-là souffrent encore plus parce qu'ils ont les inconvénients de la voiture sans en avoir les avantages. L'automobile ne peut pas être la seule réponse dans le Nord de notre agglomération qui se densifie. Nous devons apaiser, nous devons donner une place aux modes doux, nous devons créer une centralité nouvelle, notamment entre l'axe de la médiathèque en allant jusqu'au site Fischer.
Nous avons besoin de créer un cœur de ville et ce cœur de ville fait partie de nos promesses de campagne.

Enfin le troisième enjeu de ce tram, c'est un enjeu climatique, ça a été dit par les uns et les autres, mais aussi et surtout de santé publique. Les crises qui nous impactent fortement, on parle beaucoup de la Covid, mais il y en a une autre qui est une crise beaucoup plus silencieuse, c'est celle des allergies, c'est celle des asthmes, c'est celle des 500 morts par an sur notre agglomération liée à la pollution de l'air et en tant que maire de Schiltigheim je ne ferais rien ? Je continuerai juste comme avant parce que certains n'ont pas envie de bouger leurs habitudes et n'ont pas envie et résistent aux changements ?

Non chères habitantes et habitants, non chers collègues, je veux amener le Nord de l'Eurométropole et Schiltigheim vers le progrès, je veux sortir Schilick de la pollution et en ce sens-là, je me sens une très grande responsabilité.

Donc en conclusion, le tram à lui tout seul ne règlera pas les problèmes. Ce n'est qu'une pièce du puzzle de notre plan mobilité. Le Nord de l'agglomération a droit à ce mode de transport, il a le droit d'être relié au reste de l'agglomération et à Kehl.
Evidemment, quand je dis que ce n'est pas la seule mesure le tram, certains l'ont dit, il y a le doublement des arrêts de train en gare de Bischheim-Schiltigheim, il y a une mesure que nous avons prise mais qui n'est pas suffisante qui est le 30km/h, il y a bien sûr aussi les aménagements pour les cycles qui sont indispensables.

Nous avons un certains nombres d'associations qui les attendent. Nous voulons aussi et vous le verrez en fin de ce conseil, instaurer le stationnement payant de manière progressive parce que là aussi, c'est une façon de faire la place et de faire de la place pour les Schilikois et les Schilikoises et pas seulement pour le transit, et pas seulement pour ceux qui prennent nos rues pour des parkings relais.

Donc le tram est une conclusion pour moi, pour améliorer la circulation, il est plus rapide, il est en site propre, il est plus confortable, Djamila le disait notamment pour les personnes âgées, un fauteuil roulant peut rentrer de plein pied dans le tram.
Donc il n'est pas question à ce stade de remettre le tram en cause, d'autant plus que 2 000 logements vont encore arriver et du coup, au minimum, 5 000 habitants de plus, nous avons besoin de transport en commun performant, nous avons besoin de toute une palette de solutions, bus, tram, train, piste

cyclable, zone piétonne. Et c'est tout ça la réponse pour créer une ville beaucoup plus apaisée, une ville à vivre telle que nous l'avons promise.

Alors une petite réponse sur le bus pour terminer. Bien sûr que le bus va continuer à se déployer et à se moderniser. Mais le bus à lui tout seul ne suffit pas, parce que le bus est pris dans les bouchons, le bus transporte moins de monde, il est moins rapide, il est moins confortable.
C'est une des solutions, elle ne suffit pas mais le tram, aujourd'hui, si nous le faisons, nous rattrapons 30 ans de notre histoire, parce qu'il y a eu au moins trois loupés sur le Nord de l'agglomération, trois renoncements et avec l'arrivée du tram, nous allons les rattraper.

Voilà mesdames et messieurs, chers collègues, et pour terminer je remercie très sincèrement le professionnalisme, la disponibilité de Sophie MASCARELL, Gilles BROCHARD et Olivier PAGENOT qui font les déambulations, qui participent à nos réunions publiques et qui donnent de leur temps sans compter parce que comme nous, ils sont au service des habitants pour l'amélioration de notre qualité de vie.

Annexe f

Projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim
Bilan de la première phase de concertation
15 juin- 30 septembre 2021

Tableaux descriptifs des contributions par variante et détaillés par thématique

Thématique des avis favorables pour la variante N1	Total
Desserte	**186**
Possibilité d'extension vers le Nord	41
Desserte de l'Ouest Schilikois, Tram B déjà disponible à l'Est, besoin plus important à l'ouest, manque d'investissement, meilleure équité territoriale	51
Desserte ESAT	11
Desserte / Revalorisation du Quartier des Écrivains , accès facilité au centre-ville, désenclavement	35
Densité de population importante desservie	21
Desserte des équipements importants	19
Desserte commerces	3
Localisation du terminus intéressante.	2
Liens possibles avec l'Espace Européen de l'Entreprise	2
Desserte centre commercial	1
Exploitation	**128**
Itinéraire rapide, efficace, pas ou peu de virages (bruyant), gain de temps pour Écrivains et extension nord	75
Meilleure exploitation / performance du tram, plus de site propre	6
Ligne L6 bus saturé, pas assez performant	16
Offre de transport de qualité - Répond au besoin des habitants	6
Efficace pour report modal, création d'un P+R, Répond au besoin des habitants du nord du Bas Rhin souhaitant se rendre en centre-ville de Strasbourg en se garant dans un P+R	17
Déplacements intra-Schilick possible par autres modes que tram	2
Contribue à l'intermodalité (gare de Schiltigheim/Bischheim à quelques minutes)	3
Seule variante acceptable / choix par défaut / logique avec le reste du réseau	3
Insertion urbaine	**48**
Ne nécessite pas d'expropriations ou moins d'impact urbain, pas de nouveau pont	19
Route Général de Gaulle plus adaptée (large, axe majeur), pas de tramway à voie unique	25
Préserve le patrimoine de Schiltigheim, Goutte au Lait, jardins	4
Conditions de circulation / Stationnement	**36**
Zone ouest de Schiltigheim trop centrée autour de l'automobile	0
Besoin de réduire le trafic automobile, Faire ralentir, Permet de réorganiser la circulation	32
Moins d'impact négatif sur la circulation, reports sur autoroute à proximité	4
Développement urbain	**36**
Développement du quartier, dynamique, plus attractif, désenclavement	14
Accompagnement des projets urbains / densité renforcée	15
Route de CDG en mauvais état, à rénover	5
Ouvre Schiltigheim à la Métropole, la rend plus accessible et la valorise	2
Modes actifs	**34**
Voie dangereuse pour les modes doux, permet de développer les modes doux et les protéger	15
Permet de revoir les circulations (plus apaisées) sur la route de Bischwiller, le centre-ville	9
Meilleure insertion des cycles	10
Cadre de vie	**24**
Besoin d'améliorer la qualité de l'air, Enjeu de santé publique, Réduire la pollution	20
Fortes nuisances sonores actuelles	4

Environnement	**5**
Amélioration cadre de vie - arbres plantés	5
Coûts/délais	**38**
Solution plus économique	27
Solution plus rapide, moins contraignante	11
Total	535

Thématiques des avis défavorables pour la variante N1	**Total**
Desserte	**39**
Densité desservie plus faible, Ouest moins peuplé, une grande partie de la population est oubliée, moins d'équité entre les habitants, desserte rapide pour une seule partie, pas structurant pour Schiltigheim, communication Est-Ouest non traitée, Pas de desserte fine	17
Pas de desserte de la gare de Schiltigheim/Bischheim	4
Avantages pour Schiltigheim et inconvénients à Bischheim // Communes nord (Hœnheim Bischheim) oubliées	7
Pas de desserte du centre-ville	7
Desserte de zone commerciale ou hypermarchés n'est pas un motif suffisant, Affaiblit le petit commerce	3
Peu de points d'intérêt et d'arrêts sur cet itinéraire	1
Exploitation	**2**
Maintenance plus lourde dans les virages	1
Créer un P+R est inutile car le parking de la chambre des métiers pour la ligne G est vide	1
Insertion urbaine	**29**
Expropriations, démolitions liées au P+R nord, suppressions jardins	14
Route du Général de Gaulle pas adaptée, déjà encombrée, manque d'espace général	10
Pont au-dessus des voies ferrées à revoir	3
Insertion du terminus compliqué, pas de terminus nécessaire	2
Conditions de circulation / Stationnement	**21**
Report de circulation sur la route de Bischwiller	7
Circulation tram en plus de la circulation générale impossible	2
Importance de la Route de Charles de Gaulle pour les flux VP Nord/Sud, importance de l'automobile sur cet axe (garages, commerces dotés de parkings, …)	4
Report sur l'automobile faible (utilisateurs de la voiture en ont besoin, report uniquement depuis les utilisateurs du bus, fort taux de motorisation des ménages qui ont l'habitude d'utiliser leur voiture)	1
Suppression de stationnement déjà insuffisant et augmentant les problèmes d'insécurité	7
Modes actifs	**3**
Perte de sécurité pour les modes doux	2
Aménager des pistes cyclables, élargir les trottoirs, apaiser la voirie	1
Cadre de vie	**11**
Tram bruyant, notamment dans les virages, invivable pour les riverains	7
Dégradation de la qualité de vie sur l'axe desservi par le tramway	2
Cadre de vie satisfaisant et offre de TC déjà bien développée	2
Environnement	**1**
Abattage d'arbres	1
Coûts/délais	**1**

Coût trop élevé	1
Total	**107**

Propositions/questions émises par ceux qui sont neutres - variante N1	Total
Prolonger le tramway légèrement au nord et construire le P+R sur des parcelles libres afin d'éviter les démolitions / expropriations	10
Compléter par une nouvelle desserte Est-Ouest, itinéraire piétons ou bus reliant la gare de Bischheim	8
Extension vers les communes de Hœnheim, Souffelweyersheim, Mundolsheim pour aboutir au centre commercial de Vendenheim	3
Un autre mode plus modulable type tram-train	5
Faire passer la V1 par la route de Charles De Gaulle dès le début	2
Ligne de bus déjà présente sur ce trajet, peut être remplacée par des bus propres	9
Solution intéressante si elle est réalisée en même temps que la N3	2
Combien de places de stationnement sont supprimées ? Des compensations sont-elles prévues ?	3
Prévoir des solutions pour compenser la perte d'un axe majeur pour les VL	2
Emprunter la ligne ferroviaire constituerait une alternative	2
Prévoir des cheminements pour accès aux équipements sportifs proche Centre Commercial	1
Proposition d'une boucle routière pour la desserte de Heineken au lieu du maintien du double sens	1
Pourquoi n'est-il pas envisagé d'engazonner la plateforme sur la route du Général de Gaulle ?	1
Étude d'impact (trafic) a-t-elle été réalisée ?	2
Comment est-il possible d'apaiser la route de Bischwiller dans la N1?	1
Passer en souterrain sous la route de Brumath ?	1
Le coût de restructuration du pont est interrogé car il peut faire pencher vers les variantes 1 ou 2	1
Modifier la localisation du P+R pour éviter la suppression de logements (friche Istra, parcelle au Nord des jardins ouvriers et au Sud de l'Auto City…).	8
Concernant la N1, pourquoi ne pas aller en ligne droite sur Schiltigheim entre l'arrêt Prévert et la place de Haguenau ? Y a-t-il un problème technique, passage d'un pont ou autre ?	1
Interrogation sur la vitesse commerciale annoncée (50 km/h contre 30 km/h pour les autres véhicules)	1
Quelle évolution de la ligne de bus L3 ?	2
En cas d'expropriation, quelle solution pour les expropriés ?	2
Sécuriser les passages piétons et PMR, refaire la voirie	2
Prévoir des mesures contre les nuisances sonores et vibrations	1
Projet avec le renforcement du cadencement des lignes 50 et 70 ainsi du réseau SNCF de proximité	2
Solution N1 accompagnée d'un ambitieux plan d'apaisement de la circulation et d'aménagement de pistes cyclables dans l'ensemble de Schiltigheim, route de Bischwiller ou de Lauterbourg qui sont des lieux à apaiser	7

Positionnement du futur terminus et l'implantation d'un parking relais (capacité, accès M35) restent à approfondir	1
Développement et amélioration de la signalétique en amont depuis la M35 sur les P+R existant, dont les taux de remplissages restent perfectibles voire insuffisants	1
Extension de la ligne G du BHNS en correspondance avec le futur terminus nord via la rue Georges Burger depuis l'Espace Européen de l'Entreprise	2
P+R E3 sous exploité	1
Concernant le trafic Poids lourds vers la brasserie HEINEKEN : y aura-t-il toujours ce trafic sur le pont et la rue Saint-Charles? Il a 3 amorces de voies ferrées existantes au Nord/Ouest du site; peut-on dans l'esprit ZFE développer rapidement une expédition par rails comme cela a déjà existé?	1
Création d'une halte ferroviaire au niveau de « Trois Épis » qui favoriserait les correspondances entre le réseau express métropolitain et le tramway	2
Développement du TCSP de couronne nord-ouest dont l'emprise est intégrée dans celle qui est réservée, globalement, au PLUi au titre de l'infrastructure multimodale VLIO.	1
Rapprocher le tram Nord du centre de Strasbourg (près de la place Kléber) ou à défaut de la gare centrale afin de permettre le maximum de déplacements pendulaires en TC	1
Installation de radars de régulation du trafic et boucles de circulation pour rendre le trafic de transit bien moins intéressant (A35 parallèle)	0
Bus électriques pour desservir le centre de la commune, liaison est-ouest	2
Variante N1 qui dessert la gare de Bischheim en longeant les voies SNCF (parallèle rue Sélestat) puis en empruntant la rue d'Erstein	1
Pourquoi les problèmes posés par le trajet 1 ont-ils été éludés ? Rupture de charge au nord de Schiltigheim, localisation du P+R, étroitesse du premier tronçon de la route du Général de Gaulle, voie unique trop longue qui réduira la fréquence, difficulté de desserte des commerces et des rues perpendiculaires, report de circulation sur la route de Bischwiller ….	1
Total	94

Thématique des avis favorables pour la variante N2	Total
Desserte	**223**
Répond aux besoins des habitants de Schiltigheim souhaitant se rendre au centre de Schiltigheim, liaison / desserte des équipements, desserte fine	38
Desservir / désenclaver la gare, Intermodalité de la gare de Bischheim, Faire un véritable PEM	36
Liaison entre les « deux » Schiltigheim, "recoudre", Transverse Ouest-Est, il n'y a pas que les échanges avec Strasbourg qui sont importants	24
Desserte / revalorisation / dynamise centre-ville, les commerces, la mairie	37
Variante qui dessert le plus de personnes, bassin de population plus important, dessert différents quartiers	38
Desserte / Revalorisation du Quartier des Écrivains , accès facilité au centre-ville, désenclavement	27
Possibilité d'extension vers le Nord	16
Désenclave quartiers ouest, Tram B plus éloigné	2
Permet de desservir et revaloriser 2 axes (Route de Brumath et de Bischwiller) simultanément	5
Exploitation	**36**
Compromis entre N1 et N3, proposition plus complète et pertinente, Intérêt du plus grand nombre	16
L3 saturée, Lignes de bus mal desservies vers le centre de Strasbourg	10
Meilleur temps de parcours tram vers CV qu'en voiture ou bus	3
Favorise les trajets transversaux et réduit ainsi la saturation vers le centre-ville	3

Choix par défaut	4
Insertion urbaine	**4**
Travaux pont sans impact sur la circulation	2
Partie nord sur Route de Brumath plus adaptée à recevoir un tramway que la partie nord de la route de Bischwiller	1
Début de la route de Bischwiller plus large, adaptée au tramway	1
Conditions de circulation / Stationnement	**28**
Besoin de réduire le trafic automobile sur la route de Bischwiller	13
Permet aussi de désengorger / requalifier route de Gaulle	7
Rôle clé du P+R dans le report modal, bon positionnement	3
Alternative la plus complète à la voiture	3
N'induit pas un report automatique et non souhaitable du flux continu de voitures d'un axe vers l'autre.	2
Développement urbain	**2**
Desserte des quartiers en constructions	2
Modes actifs	**18**
Route de Bischwiller dangereuse pour les modes doux, à réaménager, requalification	18
Cadre de vie	**10**
Préserve la tranquillité de Bischheim	2
Améliore le cadre de vie, le circulation douce et les espaces verts, particulièrement en centre-ville de Schiltigheim	6
Amélioration de la qualité de l'air	2
Total	321

Thématique des avis défavorables pour la variante N2	Total
Desserte	**14**
Centre-ville favorisé, déséquilibre, quartier périphériques oubliés	2
Desserte de zone commerciale ou hypermarchés n'est pas un motif suffisant, Affaibli le petit commerce	3
Densité urbaine décroît fortement en allant vers le nord sur l'axe de la Route de Brumath	1
Dessert moins efficacement les quartiers ouest de Schiltigheim (dont quartier des écrivains)	6
Dessert des équipements inintéressants (gare de Bischheim peu utilisée, majorité des habitants préférant se rendre dans le centre de Strasbourg plutôt que celui de Schiltigheim, problèmes de sécurité des zones ouest empêchant leur visite)	2
Exploitation	**59**
Itinéraire pas assez direct / rapide, moins attractif, cabotage, confort amoindri, lisibilité difficile	28
Performance tram amoindrie (moins de site propre, site mixte)	7
Proche des lignes tram existante (ligne B), moins de population intéressée	6
Contrainte d'exploitation et coûts supplémentaires, nécessite de conserver les lignes de bus structurantes actuelles L3 et L6, pour desservir sans rupture de charge les deux axes structurants, rames supplémentaires	2
Le bus L3 fait déjà la desserte, et peut être renforcé. Idem pour le bus 50 et les trains vers Strasbourg	6
Autre mode plus adapté type tram train, développer les pistes cyclables, élargir les trottoirs, apaiser la voirie	6
Empêche la réalisation des scénarios N1 et N3 simultanément	1
Créer un P+R est inutile car le parking de la chambre des métiers pour la ligne G est vide	1

La variante confond 2 problématiques : l'axe nord-sud et une nécessaire navette est-ouest, la variante n'a pas de sens	2
Insertion urbaine	**55**
Expropriations liées aux jardins rue Lauterbourg, Destruction patrimoine (Goutte de lait, hôpital de jour)	16
Voies pas adaptées pour accueillir le TRAM + d'autres modes de circulation (piste cyclable, piétons, voitures), route de Bischwiller plus étroite, apaiser le route de Bischwiller grâce aux modes doux	17
Expropriation, démolition liées au P+R nord, suppression maison et jardins	13
Ouvrage pont ferroviaire, contraintes d'insertion, plus cher	8
Insertion terminus Marc Seguin compliquée	1
Conditions de circulation / Stationnement	**16**
Élimine toute circulation automobile sur la route de Bischwiller, route qui doit rester accessible aux VL	5
Report route du Général de Gaulle	2
Augmente la saturation automobile en centre- ville de Schiltigheim, perturbations de trafic importantes	2
Suppression stationnement	7
Cadre de vie	**22**
Beaucoup de virages, peu confortable, bruit, coûts supplémentaires, maintenance supplémentaire	10
Davantage de gêne aux riverains, tram pas adapté pour la desserte interne de Schiltigheim, autres modes plus adaptés, nuisances sonores	7
Vibration, immeuble qui tremble (fissures), nuisances sonores	3
Cadre de vie satisfaisant et offre de TC suffisante	2
Environnement	**7**
Moins de place pour les aménagements paysagers	2
Dessert les habitants de Schiltigheim et inconvénients à Bischheim, Communes nord (Hœnheim Bischheim) oubliées	5
Coûts/délais	**24**
Itinéraire plus cher à réaliser	20
Plus long à réaliser	4
Total	197

Propositions/questions émises par ceux qui sont neutres - variante N2	**Total**
Quels sont les avantages de cette variante ?	1
Questionne le coût de restructuration du pont qui peut faire pencher pour les variantes 1 ou 2	1
Modifier la localisation du P+R pour éviter la suppression de logements (friche Istra, parcelle au Nord des jardins ouvriers et au Sud de l'Auto City…).	9
Aménagement prévu pour la place des VP du fait des reports (axes du tram, accès autoroute déjà actuellement dégradé…) ?	1
Quelle restructuration des TC associée ?	1
Prévoir stationnement pour accès aux commerces	1
Prévoir des cheminements pour accès aux équipements sportifs proche Centre Commercial	1
Interrogation sur le dimensionnement du P+R à venir : taille suffisante ?	1
Le pont présent sur la voie de chemin de fer devra-t-il être renforcé ?	2

Rue de Lauterbourg n'est- elle pas trop étroite ? pourquoi la solution voie unique n'est pas possible ? Plus simple ? Pourquoi ne pas avoir envisagé une voie unique en site propre, avec croisement aux stations ? Cette solution permettrait d'éviter nombre d'expropriations tout en garantissant un trafic fluide et régulier.	3
Penser au verdissement des abords du tram	1
Passer la ligne L3 en bus électrique	1
Privilégier à tout prix la desserte multimodale de la gare de Bischheim : Tram, vélo, bus, voitures avec un parking-relais bien desservi	1
projet passant via la rue Saint-Charles à examiner	2
L'intermodalité à la gare de Bischheim / Schiltigheim se fera aussi, et surtout, par les liaisons bus est-ouest évoquées précédemment (les lignes 50, 60, 70 plus au nord), en améliorant le cheminement piéton des derniers 400 mètres vers la gare.	1
P+R situé en contrebas du pont menant vers E3 quasiment toujours sous-exploité	1
À chaque passage de bus 50 et 60 passant rue de Lauterbourg, l'ensemble de l'immeuble tremble : des rapports et courriers ont montré que l'immeuble se fissure, que la chaussée s'affaisse. Que se passera-t-il lors qu'un tram, à fréquence régulière passera rue de Lauterbourg? Sans oublier que Schiltigheim est un gruyère dans ses sous-sol.	1
Lors d'une réunion publique, il a été aussi envisagé que si la N2 n'était pas retenue, une ligne de bus type G BHNS pourrait être implantée passant par la rue de Lauterbourg. Ces lignes BHNS occupent énormément de place, il serait nécessaire de s'assurer de leur fonctionnalité car les bus assurent tout à fait leur rôle.	1
Variante OK si des pistes cyclables sécurisées sont aménagées route de Bischwiller et route du Général de Gaulle. Veiller à mailler l'ensemble de la ville	2
Déplacements internes à Schiltigheim (notamment est-ouest) que favorisent la version 2 doivent plutôt être pensés avec le bus et le vélo plutôt qu'en tram	1
Il faut donc penser l'aménagement de ces deux rues ensemble, peu importe le tracé retenu, avec pour la rue où le tram ne circulera pas une fréquence de bus renforcée et des voies dédiées, des pistes cyclables, des sens uniques ou des zones 30 pour freiner le flux des voitures, etc.	2
Il manque cependant des précisions concernant le plan de circulation et de stationnement.	1
Je m´étonne encore plus du fait que le tram doive cohabiter avec les voitures rue de Lauterbourg : il y a là pour moi une incohérence. Si le tram doit cohabiter avec les voitures, alors pourquoi dépenser autant d´argent et ne pas juste mettre des bus ? Ou même encore plus logique : il suffirait de rajouter des trains à la gare de Bischheim !	1
Déplacer la gare de Bischheim à l'arrêt « 3 Épis » plutôt que de créer une halte supplémentaire	1
Maintenir la L3 jusqu'aux Halles n'est pas utile, mais qu'elle pourrait éventuellement, après Schiltigheim Mairie être détournée vers le Wacken, pour offrir un meilleur maillage dans Schiltigheim	1
À la gare de Bischheim, une passerelle doit permettre de relier directement le nouveau pont 'Tram/Bus' et les quais de la gare. La gare doit également être ouverte des deux côtés des voies (côté Est comme côté Ouest) – ce qui semble être en projet.	1
La ligne Strasbourg-Lauterbourg et vers l'Allemagne, est amenée à être cadencé de façon conséquente à court terme. Il faut profiter l'opportunité d'amélioration de cette desserte ferroviaire pour désenclaver la gare et créer un vrai pôle multimodal. Les voies désaffectées doivent également faire l'objet d'une négociation avec SNCF réseau pour racheter une partie du foncier et aménager ce point nodal.	1
Nous nous interrogeons sur la place qu'aura le vélo et les aménagements cyclables et modes doux dans ce projet, le foncier nous semblant particulièrement contraint	1

Les incidences sur la circulation de la V2 nécessitent évidemment une refonte complète du plan de circulation, dans lequel la rue Saint Charles est l'axe est-ouest majeur de Schiltigheim, ainsi évidemment que la refonte de la liaison des bus. L'étude de la création d'un axe de circulation entre la rue de Lattre de Tassigny et la rue Saint Charles me semble également nécessaire.	1
Soucis causés par le placement du terminus à Marc Seguin, la solution du parking situé aux niveaux des jardins familiaux, reste, en mon sens, la solution ad hoc, sans le tiroir de retournement (station terminus de type Robertsau Escale), cf qui permettrait de ne pas totalement détruire les jardins. Néanmoins, Il faut penser le terminus de manière à ce qu'il puisse permettre de poursuivre la ligne ensuite. Il existe une solution que personne n'a évoqué ; celle d'optimiser et de mutualiser l'utilisation du parking actuel du terminus de la ligne BHNS G en créant un report automobile vers celui-ci d'une part (via la sortie actuelle M35), et surtout, en envoyant les bus G faire une boucle de liaison avant terminus : comme celle-ci : Chambre des Métiers - Marc Seguin - E3.	1
À plus long terme, cette ligne pourrait aller desservir le bassin de vie de Vendenheim / Mundolsheim / Reichstett, ainsi que la Gare de Vendenheim. Cette aire urbaine et commerciale est en complète réorganisation et de nouvelles habitations, nouveaux arrivants, nouveaux commerces et emplois tendront à se développer et émerger d'ici à l'ouverture des nouvelles extensions du réseau et au-delà.	3
V1 et V2 pourraient être logiquement connectés à la gare de tri, ce qui allègerait le trafic passant par la gare centrale.	1
V3 ou v1 plus économique à réaliser par la suite	1
Interconnexion avec la SNCF en gare de Bischheim : est que la SNCF sera coopérative?)	1
Épine dorsale d'une liaison à venir entre le quartier d'affaire Wacken et l'espace européen de l'entreprise	1
Total	51

Thématique des avis favorables pour la variante N3	Total
Desserte	**36**
Desserte des centres-villes, ses habitants, et ses commerces, mise en valeur	19
Meilleure densité, dessert l'Est, le plus peuplé,	9
S'occupe des communes Nord Bischheim et Hœnheim, solidarité, gain de temps	6
Pas de terminus existant à Bischheim	2
Desserte de nouveaux équipements du centre de Schiltigheim	0
Exploitation	**9**
Plus performant que le bus actuel	3
Complèterait la ligne Hœnheim-gare existante.	3
P+R (N1 et N2) onéreux, inutile, places restantes dans ceux déjà aménagés	1
Bus L3 saturé	1
À long terme : réalisation possible de N1 et N3	1
Insertion urbaine	**2**
Démolitions de maisons (N1 et N2) évitées	1
Évite le réaménagement du secteur Marc Seguin	1
Conditions de circulation	**14**
Besoin d'apaiser la circulation route de Bischwiller, réduire le trafic	12
Besoin de réduire le trafic automobile sur la route de Bischwiller	2

Modes actifs	**5**
Favorise les modes doux, Voie dangereuse pour les modes doux à qui il faut donner plus de place	5
Cadre de vie	**5**
Réduction du bruit et de la pollution, Plus de tranquillité	5
Coûts/délais	**8**
Plus simple, plus efficace	4
Moins cher	4
Total	79

Thématique des avis défavorables pour la variante N3	Total
Desserte	**34**
Ne permet pas d'extension future vers le Nord, Handicap dans une vision à plus long terme	13
N'améliore pas la desserte de l'ouest, délaisse la partie Ouest	7
impact préjudiciable sur les commerces.	5
Ne dessert pas le quartier des Écrivains, les quartiers populaires	4
Terminus parc Wodli de Bischheim ne comporte aucune correspondance et aucun commerce n'est à proximité	2
Problématique de la communication Est-Ouest non traitée	2
Pénalise l'accès à pied ou en voiture au centre-ville	1
Exploitation	**37**
L'Est a déjà la ligne de tram B, Tram B accessible à pied, desserte trop proche, moins de population intéressée	24
Déjà desservi par L3, Réseau bus déjà performant	8
Contraintes fortes sur l'exploitation tram, seulement 20% de site propre	4
Vitesse commerciale plus faible	1
Insertion urbaine	**50**
Voies pas adaptées pour accueillir le TRAM + d'autres modes de circulation (piste cyclable, piétons, voitures), route de Bischwiller plus étroite, aménager des pistes cyclables, élargir les trottoirs, apaiser la voirie et supprimer le stationnement (hors livraison)	27
Impact sur le parc Wodli : espace paysager, de mémoire, social	20
Expropriations à prévoir	1
Manque de place côté Fischer	2
Conditions de circulation	**7**
Beaucoup d'embouteillages généré	2
Report de circulation sur la route du général de Gaulle, et les rues voisines du tracé	4
Élimine toute circulation automobile sur la route de Bischwiller, axe qui doit rester accessible aux VL	1
Cadre de vie	**8**
Nuisances sonores du tram	6
Cadre de vie satisfaisant et offre de TC déjà bien développée	2
Coûts/délais	**1**
Mise en œuvre complexe	1
Total	137

Propositions/questions émises par ceux qui sont neutres - variante N3	Total
Prolonger le tramway vers Hœnheim	4
Prolonger le tramway pour être en correspondance avec la ligne B	1
Branche intéressante, mais à réaliser après N1	3
Un autre mode plus modulable type tram-train	5
Étude d'impact (trafic) réalisée ?	1
Intermodalité en gare de Bischheim peut se faire en liaison bus.	1
Trajet intéressant en tant que deuxième branche de la V2	1
Comment s'effectuera la desserte des rues attenantes ?	1
envisager de passer la ligne L3 en bus électrique	1
Il suffirait pour remplacer cette version d'augmenter la fréquence de la ligne de Bus L3.	1
J'espère que le tracé V3 sera validé avec un renforcement des bus sur les rues perpendiculaires et si cela n'aboutit pas que la route soit réaménagée avec moins de place pour la voiture.	1
J'habite au 61C route de Bischwiller à BISCHHEIM en face du parc WODLI, au fond de l'impasse et je dispose de mon véhicule de société garé dans ma cours pour le travail et ma conjointe pareil, est-ce que je vais pouvoir encore sortir et rentrer chez moi avec mon véhicule si le trajet N3 est choisi ?	1
Quelles solutions proposez-vous aux riverains comme moi qui risquent d'avoir de gros problèmes d'accès à mon logement, de pouvoir partir travailler avec mon véhicule (voiture). Car mon travail ne me permet pas d'utiliser un vélo, car je transporte des marchandises lourdes !	1
Total	22

Thématique des avis favorables pour la variante C1	Total
Desserte	**18**
Facilite l'accès aux transports en commun, Touche plus de personnes éloignées du tram, Desserte commerces et services, bâtiments publics	18
Exploitation	**53**
Évite République et le centre-ville en règle générale, Moins de saturation, de concentration du trafic au même endroit, Évite un nouveau nœud, Contribue à soulager les stations du centre	18
Variante plus directe / rapide, meilleure vitesse commerciale,	13
Meilleur équilibre des flux, maillage équilibré et meilleure efficacité du réseau dans son ensemble au bénéfice du plus grand nombre d'usagers	7
Prolongement ultérieur possible (av de la Forêt Noire)	6
Optimiser l'infrastructure rail par l'emploi du maximum de lignes, une seule extension pour atteindre le double objectif liaison directe Gare / Wacken et Gare / Facultés	4
Accès direct à la gare	5
Insertion urbaine	**49**
Plus facile à mettre en œuvre, moins de temps, moins de contraintes techniques que par les quais, tracé sans contrainte de fonctionnement, pas de nécessité de consolider le tracé comme sur les quais	17

Meilleur maintien des espaces publics par rapport aux autres variantes, respecte l'architecture et les perspectives de la Neustadt, Protège le patrimoine des quais, plus adapté à la promenade, aux modes doux	13
Axe adapté pour un trafic structurant, permet d'intégrer le plus d'options de mobilité dans le respect de tous, Largeur des axes adaptées.	19
Conditions de circulation / Stationnement	**31**
Besoin de réduire la circulation av des Vosges, apaisement av des Vosges	28
Meilleure prise en compte des PMR, des places PMR restent possibles voire du stationnement sur un des côtés	2
Moins grande suppression de places de stationnement	1
Modes actifs	**14**
Besoin d'intégrer une véritable piste cyclable, aménagement actuel trop dangereux et pas utilisé	9
Besoin de plus d'espace pour les modes doux, itinéraires cyclables plus confortables, Terrasses et vitrines	4
Rue de Wissembourg : solution ménageant le plus de place pour les modes doux	1
Cadre de vie/ nuisances	**19**
Besoin de requalifier l'avenue des Vosges, valorisation du secteur patrimonial dans le secteur de la Neustadt, beaucoup de nuisances	11
Amélioration de la qualité de vie, réduction des nuisances	2
Requalification place de Haguenau et mise en œuvre de son rôle de pôle d'échange	3
Répond pleinement à l'objectif d'extension du centre-ville vers la Neustadt	2
Aucun virage à angle droit : diminue bruit	1
Environnement	**11**
Arbres conservés	9
Plus vertueuse au niveau de la défense de l'environnement, avec un souci environnemental	2
Coûts/délais	**29**
Variante moins coûteuse	29
Total	224

Thématique des avis défavorables pour la variante C1	Total
Desserte	**17**
Liaisons bus existantes peu fréquentées, Desserte TC actuelle suffisante, pas besoin du tram, Bus électriques existants non polluants	16
Rue de Wissembourg et place de Haguenau, moins attractif que Faubourg de Pierre	1
Insertion urbaine	**6**
Rue de Wissembourg inadaptée, trop étroite	6
Conditions de circulation / Stationnement	**160**
Embouteillage aggravé, Quotidien ingérable si dégradation des conditions de circulation, Énormes ralentissements	51
Liaison voiture à privilégier sur ces axes, axe central et indispensable dans le quotidien des strasbourgeois, accès à l'autoroute important	47
Report d'un trafic inadapté sur les petites rues environnantes	24
Manque déjà de stationnement, Stationnement indispensable pour les familles riveraines, Très peu de parkings privés existants, trop de stationnement supprimé	36

Restrictions d'accessibilité pour la desserte des commerces, des sociétés de services, de nombreux médecins et autres profession libérales dont les activités seraient fortement impactées	2
Modes actifs	**3**
Les cyclistes ont peur d'emprunter les pistes cyclable de l'avenue des Vosges	3
Cadre de vie/ nuisances	**55**
Dégradation de la fluidité du trafic qui dessert l'objectif de baisse de la pollution	23
Dégrade le cadre de vie du quartier et sa tranquillité, Dangereux pour les enfants (trafic), perte d'attractivité du quartier, Nuit aux particularités architecturales / urbanistiques de la Neustadt	16
Subit déjà les nuisances de la création des pistes cyclables (quasiment inutilisées) et passage à 2x1 voie, projet qui a déjà nécessité des dépenses aux frais du contribuable	14
Riverains nombreux sur l'avenue des Vosges : nuisances amplifiées	2
Environnement	**3**
Arbres existants rue de Wissembourg à préserver / protéger	3
Exploitation	**11**
Énorme détour pour les voyageurs tram; sur la future ligne H, les habitants de la Robertsau n'accèdent plus au centre-ville à partir de la station République (ligne E)	4
Schéma d'exploitation associé peu ambitieux : attractif	2
Bus moins onéreux	1
Pas le projet le plus logique et cohérent	1
Station République Nord très éloignée de République, ne remplit pas son rôle de PEM	1
Disparition de la branche nord du tramway E	1
Dégrade l'accès à la gare depuis Robertsau	1
Nuisances (vibrations et bruits)	**26**
Bruit du tram, pollution sonore et atmosphérique déjà importante, Nuisance des travaux	21
Fragilisation des immeubles, Vibrations	5
Total	281

Propositions/questions émises par ceux qui sont neutres- variante C1	Total
Quel franchissements cyclables place Haguenau ?	1
Quel accès aux services de secours vu l'étroitesse plateforme rue Wissembourg ?	1
Quelle préservation du système racinaire des arbres ? Que ferez-vous des arbres ??	2
Quelle intégration aux exigences de l'UNESCO (possibilité de ne pas avoir de ligne aérienne Avenue des Vosges) ? Est-ce que cette distinction (UNSECO - Neustadt Remarquable) sera maintenue avec un tramway qui passe entre ses bâtiments centenaires ?	4
Quelle qualité de l'air ?	1
Quelle prise en compte du quartier Archipel ?	1
Propose passage rue Jacques Kablé. Meilleure desserte du parking Archipel. Meilleure desserte des institutions européennes, plus rapide ?	1
Du foncier public proche gare a été déclassé, le projet l'utilise, est-ce possible ?	1
Proposition de démarrage de la ligne à Fisher et connexion à Wacken au tramway B.	1
Quelles solutions apportées pour compenser le stationnement dégradé ?	1
Prolonger le tracé (quartier Elsau pour bouclage ouest)	1

Quel emplacement précis du terminus?	1
Quelle localisation exacte de la station Rue des Vosges ?	1
Quelle localisation exacte du parking?	1
S'agissant du parking compensateur imaginé Place de Haguenau quel en serait le tarif pour les riverains privés de solutions en voirie proches de leurs domiciles ? Mon avis est qu'un tarif riverain dans cet ouvrage serait équitable.	
Quelle compensation pour la perte de la ligne 10 ?	1
Quel dispositif stationnement prévu pour les résidents ? Attention néanmoins à prévoir suffisamment de parkings pour les riverains.	7
D'ailleurs avez-vous vu des parking ou box dans la Neustadt ? Où sont donc les 60% ou 40% de parkings privés dont la Mairie parle ?	
Nécessaire de préserver la possibilité de charger et décharger une voiture à proximité de son domicile	
Sinon où trouver assez de box et de parkings dans ce quartier? Il n'y en a que très peu, et à des prix non accessibles.	
Quels impacts (bruit, circulation, suppression d'arbres) ?	8
Il y a un report de véhicules qui vient de la rue Jacques Kablé vers l'avenue des Vosges pour éviter le carrefour place de Bordeaux où les feux sont longs. Réguler ses feux permettrait clairement aux véhicules de ne pas passer avenue des Vosges.	1
Ce projet pourrait s'accompagner du transfert de la gare routière des Halles soit vers la gare centrale SNCF soit sur la place de Haguenau.	1
Est-ce que le tram avec ses travaux très longs et son infrastructure à entretenir très régulièrement est le moyen le plus efficace pour relier des quartiers à travers des zones très urbanisées et denses ? N'y aurait-il pas d'autres alternatives ? Je pense à des navettes, petits bus de 10 à 15 personnes, pourquoi pas électriques, qui seraient prioritaires sur les voitures et dont la cadence pourrait être modulable au long de la journée. Des navettes très fréquentes, toutes les 5min, en heures de pointe, qui seraient intégrées à la circulation automobile. Puis toutes les 10min le reste de la journée pour les utilisateurs non scolaires et non professionnels heure de bureau... Si ces navettes étaient couplées avec des parkings relais, elles seraient très utiles pour qu'il y ait moins de voitures et plus de sérénité tout au long de la journée entre tous les utilisateurs des voies publiques.	1
Il faut dans ce cas prévoir un accès voiture de la rue FRIESE à la rue des Halles de façon à permettre une sortie sans traverser une ligne de tram, par le tunnel situé au bout de la rue du Marais vert.	1
Je souhaite que l'étude soit menée globalement en prenant en compte l'impact sur la circulation automobile et sur le stationnement. On comprend que ce n'est pas la préoccupation de la municipalité mais c'est celle des milliers de riverains de l'avenue des Vosges et des automobilistes pris dans les embouteillages. Il faudra cependant bien gérer les déports et alternatives de circulation pour que les petites rues ne deviennent pas de nouvelles autoroutes urbaines! Il faut penser à tous les usagers !	4
Le cahier des charges impose de ne pas toucher aux arbres. Il me semble que cela apporte des contraintes trop importantes sur l'implantation de la plateforme du tram sur plusieurs tronçons. Il devrait être possible de replanter des alignements d'arbres qualitatifs implantés en fonction des nouvelles infrastructures.	1
Opter pour un vélo n'est pas possible lorsque nous avons plusieurs enfants, des courses à faire et de nombreux trajets quotidiens.	16
Aménagement place de Haguenau, secteur en devenir, devra également profiter aux déambulations piétonnes depuis le parc et contribuer à la réduction de la circulation automobile (transit), deux éléments qui font particulièrement défaut aujourd'hui	1

Vous n' avez qu' à réglementer l'accès à la Neustadt et bloquer l'accès seulement aux riverains comme en ville à l' heure actuelle et vous verrez il y aura beaucoup moins de voitures et de camions!	1
Il aurait été plus judicieux de placer les pistes cyclables sur les rue du maréchal Joffre et Foch, ainsi que sur les rue de Turenne et Strauss Durkheim etc (en limitant à 15km/h ces axes aux voitures). Cela aurait permis de conserver une fluidité pour les véhicules et une mise en sécurité des cyclistes !	1
Il serait plus judicieux d'implanter la station « République Nord » au niveau du Centre des Finances Publiques, 35 Avenue des Vosges, bâtiment devant lequel il n'y a pas de commerce et n'occasionnera donc aucune gêne.	1
Certains immeubles dont ma résidence datent de début 1900 et ne sont pas construit avec des normes antisismiques, on l'a récemment constaté lors des différents séismes que nous avons subis. Nous craignons non seulement les nuisances sonores que risquent d'engendrer le passage du tram, la circulation automobile étant réduite de 21h à 7 h mais surtout les vibrations transmises par le sol aux planchers des étages supérieurs des anciens immeubles que l'on ressent lors du passage de certains bus ou poids lourds dans l'avenue des Vosges. Comment allez-vous régler ce problème?	2
Les riverains sont conscients des enjeux écologiques et souhaitent pousser les solutions suivantes : - Favoriser par tout moyen - notamment l'installation de bornes électriques - le passage progressif aux voitures électriques ainsi que l'augmentation des stations d'auto partage. - Permettre le stationnement des résidents par un prix compétitif pour la voiture nécessaire au foyer avec éventuellement un prix dégressif pour les voitures moins polluantes. - Sécurisation et extension des pistes cyclables. - Nous préférerions conserver notre quartier historique sans Tram supplémentaire en privilégiant des liaisons par Bus (Bus électrique ou Bus rapide).	1
Pourquoi pénaliser les familles avec enfants et personnes âgées qui ont nécessairement besoin de leur voiture ? Peut être plutôt chercher à réduire le nombre de véhicules à passager unique (et ils sont plus que nombreux...) ? la voiture permet de faire des trajets à n'importe quelle heure du jour et de la nuit. ce que ne permettent pas les transports en commun.	2
Pour diminuer les nuisances sonores et olfactives sur l'Avenue des Vosges, il serait beaucoup plus judicieux de réaliser : - De conserver le tracé des 2 voies de circulation (montante et descendante) pour VL et Bus et d'une matérialisation avec bordure pour les vélos - De limiter la vitesse à 40 Km/h - D'interdire définitivement la circulation des poids lourds, sauf véhicules de livraisons commerces, riverains et prioritaires	1
S'il s'agit de sécuriser la circulation des cyclistes sur l'avenue des Vosges, il suffit d'y réaliser une piste bidirectionnelle sur l'un des trottoirs comme ce qui a été effectué avenue de la Forêt Noire à la satisfaction générale. Strasbourg étant une ville avec beaucoup de vélo , il faut privilégier les bandes cyclables sur les trottoirs(cela permet aux cyclistes d'être en sécurité , permet de fluidifier le trafic routier et donc du diminuer la pollution).	2
Quel est le projet qui peut se fonder sur une représentation de la ville habitée par des gens qui travaillent uniquement au centre ou peuvent aller au travail en tram/bus? vouloir supprimer toute circulation automobile en ville est une entreprise qui vise à rapprocher le centre de la fonction d'un centre commercial où l'on vient le samedi pour faire du shopping.	2
Quelles compensations sont prévues pour la suppression des places de stationnement ?	1
Total	80

Thématique des avis favorables pour la variante C2	Total
Desserte	**17**
Desserte plus centrale, desserte du plus grand nombre d'habitants, potentiel de desserte important, dessert le Palais de Justice	15
Autres tracés déjà bien desservis par les bus qui circulent déjà à vide	2
Exploitation	**63**
Liaison Robertsau avec la gare, en tram, directe	2
Meilleures connexions tram, bus et REM Besoin de TRAM pour désengorger et accéder au centre Strasbourg ;	16
Temps de trajet réduits, Ligne la plus directe	42
Relie les quartiers de Schiltigheim au centre-ville	1
Bonne couture Schiltigheim/Strasbourg / meilleure desserte pour le Nord à Strasbourg	2
Insertion urbaine	**61**
Réfection de la place des halles/réaménagement de la rue de Sébastopol, Utiliserait un grand terrain près des Halles actuellement non exploité (embellissement du quartier)	8
Évite les impacts sur Neustadt, Dénaturerait le moins le paysage de la « Neustadt »	31
Meilleur compromis, Les quais plus à même d'accepter ces changements, Tracé plus approprié	22
Conditions de circulation / Stationnement	**45**
Moins d'impact sur les habitants en termes de stationnement ou de circulation, y compris détournée Moins de pollution générée	45
Stationnement (argument isolé de la circulation)	35
Modes actifs	**6**
Apaisement des quais, aménagements cyclable de qualité (ring cyclable intégré)	2
Paysage plus agréable pour les usagers tram (les quais) Permettrait de mettre le plus en valeur le patrimoine de la Neustadt Permet de créer des espaces plus agréables et plus sécurisant pour les ballades autours de la ville	4
Cadre de vie	**58**
Ligne la plus naturelle par rapport à l'environnement (Position près de l'eau) éviterait une dispersion de la circulation, du bruit et surtout de la pollution sur toutes les ruelles du quartier de l'Avenue des Vosges / Contades. Gêne minimum pour les riverains	54
Piétonisation et bonnes perspectives pour le développement des commerces sur les quais ; continuité de l'aménagement du quai des bateliers	3
Dommage de refaire des travaux là où un aménagement vient d'être effectué soit l'avenue des Vosges	1
Coûts/délais	**2**
Moins cher, plus simple	2
Total	252

Thématique des avis défavorables pour la variante C2	Total
Desserte	**16**
Secteur déjà bien desservi par TC	9
Tribunal déjà desservi à proximité	2
Peu d'habitants desservis	5
Exploitation	**65**
Station République déjà saturée ou va l'être avec ce tracé	17
Impact sur la circulation des bus (en particulier sur les quais)	3
Autres lignes de tramway à proximité, trop proches, double emploi, centre-ville resserré au lieu de l'aérer	17
Densifie le réseau de centre-ville, déjà saturé, nouveau point noir Place des Halles, augmente les stations du centre-ville	11
Ne relie pas Gare-Wacken-Institutions, Ne répond pas à l'objectif initial	2
Itinéraire plus long et sinueux, multipliant les courbes Plus d'usures et coûts de maintenance plus élevés liés aux courbes et virages	3
Exploitation tram dégradée, voie mixte tram-voiture Seulement 65 % du tracé sans contrainte de fonctionnement	3
Infrastructure bus déjà en place Bus électrique silencieux Voirie et trottoirs viennent d'être refaits bd Wilson	2
Un autre terminus serait plus pertinent (Homme de fer, Broglie, etc.)	2
Un autre mode modulable serait plus adapté (tram-train, etc)	5
Insertion urbaine	**23**
Voiries trop étroites	8
Rue des Halles surchargée	3
Quais trop étroits	8
Trop de contraintes, notamment techniques	4
Conditions de circulation / Stationnement	**31**
Problème de congestion et pollution	3
Trop de nuisance pour la circulation en voiture	1
Impact sur la circulation des véhicules d'urgence	5
Nuit à l'accessibilité PMR et des personnes âgées, des livraisons, accès parking sur les quais (pas de dépose minute possible)	11
Impact sur le stationnement	11
Modes actifs	**17**
Suppression des pistes cyclables, modes doux déjà bien intégrés	5
Axe plus adapté à la promenade sur les quais, aux modes doux	12
Cadre de vie	**69**
Impact sur les quais/La Neustadt, l'environnement, le bruit, les marronniers, le classement UNESCO, Impact attractivité de la ville, risque de déclassement UNESCO, défigure les quais	44
Tram à 2m des immeubles, vibrations, cadre de vie dégradé, Nécessité pour les riverains de franchir la plateforme pour accéder aux immeubles, Entrave l'accès et la desserte des immeubles	14
Rue de Wissembourg trop étroite, Tranquillité à respecter, défigurée, dénaturée	6

Isole davantage du centre-ville	1
Problème des vibrations, Nuisances, bruit, Risques à proximité des immeubles anciens	4
Environnement	**18**
Arbres à abattre ou risque de dégradation	18
Coûts/délais	**11**
Solution onéreuse	11
Total	250

Propositions/questions émises par ceux qui sont neutres- variante C2	**Total**
Est-il prévu d'apaiser la rue des Vosges si le tram n'emprunte pas l'avenue des Vosges ?	1
Préservation des arbres?	1
Bus H pourrait être maintenu et être une 2eme option pour le trajet gare/Wacken parlement européen	1
Nous qui n'avons pas de crèche dans nos centres administratifs - nous travaillons en entreprise - devons faire plusieurs kilomètres avec plusieurs enfants. Expliquez-moi les solutions alternatives que la mairie propose pour nous aider ? Mettre des enfants de 3 ans dans un tram, livrés à eux même ? Et pour les courses ? Faut-il absolument se faire livrer ? Il faut arrêter avec cette acharnement contre des gens qui n'ont pas le choix que de prendre leurs voitures pour aller travailler. Car il ne s'agit que de ça !	1
Une réflexion sur la valorisation et la pacification des quais extérieurs et intérieurs, à l'image des aménagements réalisés sur le quai des Bateliers, doit être menée, quelle que soit la variante retenue à l'issue de la concertation.	1
En fin d'année, les gendarmes assurent la protection de la Grande-Île en se garant sur le quai Sturm près du pont du théâtre. Où seraient-ils déplacés si une des variantes C2 ou C3 était adoptée ? La gendarmerie occupe au moment de Noël et pendant les manifestations, une bonne partie du début du quai Sturm. A-t-elle été contactée ?	3
Je crois savoir que des évacuations d'eau existent depuis la création des quais. Ne risqueraient-elles pas d'être endommagées par les travaux du tram ?	1
Les berges du canal sont un remblai construit dont on peut se demander s'il résistera aux vibrations provoquées par le passage des trams dans les deux sens, mettant en danger la stabilité des immeubles voisins et des divers conduits enfouis sous terre. L'expertise d'ingénieurs géologues s'impose si ce n'est pas encore fait.	1
Est-ce qu'il n'y aurait pas d'ailleurs atteinte à un certain patrimoine culturel et historique ? je me demande si les quais ne sont pas SITES PROTEGES	2
La desserte par la ligne 6 de bus pourrait être électrifiée	1
Où se ressourceront touristes et promeneurs en admirant et en se reposant sous ces grands arbres remarquables ?	1
Pourquoi pas la rue Jacques Kablé elle relie Schiltigheim ouest et Strasbourg centre en passant par la place d'Haguenau et le lycée Kléber ?	1
Pourquoi un arrêt Tribunal Fonderie avec des arrêts à proximité Ancienne Synagogue à 200m, Broglie à 150m, République à 200m ?	1
Total	17

Thématique des avis favorables pour la variante C3	Total
Desserte	**10**
Autres secteurs déjà densément desservis par le tram	1
Dessert mieux les nouveaux quartiers, dessert davantage d'habitants, davantage de stations que C1 et C2	8
Accès plus facile au Tribunal	1
Exploitation	**23**
Tracé direct, Temps de trajet minimum depuis la gare, Accès le plus direct au quartier du Wacken	10
Évite les nœuds existants du réseau tram, Meilleur effet réseau / maillage, Plus complémentaire, Permet de rejoindre le centre plus directement	7
Supprimerait le bus H et re-exploiterait les espaces aujourd'hui réservés à ce bus sur le Bld Clemenceau Préfigure la rocade nord tramway	2
Tient le défi de relier Schiltigheim à la Gare Permet un accès facilité (plus de connexions) à une partie des habitants de Schiltigheim éloignés	3
Relie place de Bordeaux	1
Insertion urbaine	**8**
Bd Clemenceau / Faubourg de Pierre / Bvd Poincaré adaptés au passage du tramway Faubourg de Pierre plus commerçant, pas encore desservi par le tram, desservira des grands axes, support plus rationnel	8
Conditions de circulation / Stationnement	**4**
Moins de problème de circulation préexistant, préserve la dynamique de circulation av des Vosges	3
Entraînera une réduction du trafic avenue des Vosges	1
Cadre de vie	**11**
Moins de riverains bd Clémenceau ou sur les quais qui subissent les nuisances (bruit, vibrations), plus respectueux par son parcours du respect de la quiétude des habitants des petits axes	5
Côté touristique de l'itinéraire par les quais	1
Faubourg de Pierre mal aménagé à refaire, Bruyant et très fréquenté par les bus, Meilleur accès avec tram	2
Piétonisation et bonnes perspectives pour le développement des commerces sur les quais ; continuité de l'aménagement du quai des Bateliers	1
Tracé par les quais plus adapté, Variante moins destructive	2
Total	56

Thématique des avis défavorables pour la variante C3	Total
Desserte	**29**
Déjà des bus électriques et silencieux bd Clemenceau, Desserte suffisante / Tram inutile	20
Bassin de population desservi limité (bd Clemenceau) Dessertes inutiles : peu d'élèves à l'école militaire, les clients viennent en VL au centre médical, etc.	4
Peu d'emplois desservis	1
Dessert moins d'habitants, Desserte réduite sur les quais : immeubles moins hauts (principalement habitation) et bras de l'Ill de l'autre côté	4
Exploitation	**63**
Station République déjà saturée ou va l'être par ce tracé, insertion compliquée à République	12
Suppression de la liaison République-Bordeaux	1
Densifie le réseau de centre-ville, déjà saturé	6

Autres lignes de tramway à proximité, double emploi, Offre TC suffisante et proche	21
Impact sur la circulation des bus, Exploitation en doublon avec la ligne de bus structurante L3 avec de fortes contraintes d'insertion et d'exploitation	3
Exploitation tram dégradée, site en partie mixte avec un risque de dégradation de la régularité de la ligne E, Temps de parcours moins attractif et potentiellement fluctuants Seulement 70% du tracé sans contrainte de fonctionnement Site partagé avec les voitures, ou bien les voitures seraient exclues.	5
Itinéraire plus long et sinueux, multipliant les courbes, Plus d'usures et coûts de maintenance plus élevés liés aux courbes et virages, Oblige à dédoubler les lignes pour desservir d'une part le Campus Esplanade, d'autre part le Wacken, Outre le changement place de la République pour se rendre à l'Esplanade (selon le panneau d'information de la Robertsau), il faudra préalablement changer au Wacken ou au Lycée Kléber et prendre le tram actuel B.	5
Nœud de correspondance entres les lignes C, E et H qui se situerait sur le boulevard Poincaré, au risque de minimiser le potentiel de développement urbain et de valorisation du secteur de la place de Haguenau	3
Un autre terminus serait plus pertinent (Homme de fer, Broglie, etc.)	2
un autre mode modulable serait plus adapté (tram-train, etc)	5
Insertion urbaine	**18**
Insertion compliquée sur les axes, axes secondaires inadaptés, étroitesse des voies, réduction des trottoirs, Options trop contraintes et sujettes à des difficultés techniques, Nuisances sonores et visuelles du tram	18
Conditions de circulation / Stationnement	**57**
Problème de congestion et pollution, Temps de parcours voiture allongés , Amènerait un trafic plus important, Pollution supplémentaire	18
Impact sur la circulation des véhicules d'urgence	1
Blocage des petites ruelles adjacentes, ne se prêtent pas à la circulation à double sens, avec des voitures ou des camionnettes de livraison	5
Nuit à l'accessibilité PMR et des personnes âgées, des livraisons, accès parking sur les quais (pas de dépose minute possible)	10
Suppression de places de stationnement Rendrait la vie difficile à de nombreux riverains qui ne disposent pas de parking	23
Modes actifs	**12**
Axe plus adapté à la promenade sur les quais	12
Cadre de vie	**106**
Impact sur les quais/La Neustadt, l'environnement, le bruit, les marronniers, le classement UNESCO, Impact attractivité de la ville, Risque de déclassement UNESCO, Défigure les quais	43
Tram à 2m des immeubles, vibrations, impact sur la structure des immeubles, Cadre de vie dégradé Nécessité pour les riverains de franchir la plateforme pour accéder aux immeubles Entrave l'accès et la desserte des immeubles > nuisance et gêne pour les piétons / sécurité	23
Bus H (bd Clemenceau) peu fréquenté, Mis en place à la suite de longs et coûteux travaux avec le même objectif, Nuisances travaux et bruit tram déjà subies	12
Faubourg de Pierre déjà réaménagé de façon réussie, Aménagement faubourg de Pierre difficile et décrié par les riverains	5
Impact sur le Bd Clemenceau, déjà apaisé pour les habitants et les modes doux, Beau boulevard, beaux arbres, Apporte des nuisances (ex bruit, vibrations)	18
Beaucoup de riverains sur le Boulevard Clémenceau subissant les nuisances	1
Isole davantage du centre-ville	1
Influence néfaste sur les commerces	2
Nuisances supplémentaires pour les hospitalisés	1
Environnement	**10**
Des alignements d'arbres devraient être replantés, Arbres à protéger	10

Coûts/délais	16
Solution (la plus) onéreuse, Ne justifie pas un tel investissement pour le peu de plus-value apportée aux usagers	16
Total	311

Propositions/questions émises par ceux qui sont neutres- variante C3	Total
Supprimer l'arrêt/la branche Faubourg de Pierre	2
Arbres à préserver, est-ce que la totalité des arbres seront préservés Bd Wilson et Clemenceau ? le tram passerait par le quai Sturm jusqu'à la Place de la République. Là aussi envisage-t-on d'abattre les arbres ?	6
Places de parking à préserver, Si le choix de ce boulevard devait être pris, qu'en serait-il du stationnement des riverains ?	2
Dans quelle mesure l'impact des vibrations sur les habitants a été étudiée ? je constate que mon appartement tremble à chaque passage de bus. Le tram étant beaucoup plus lourd, je me demande si les immeubles et la voirie peuvent supporter l'arrivée de ce nouveau mode de transport.	2
Les tramways du centre-ville sont particulièrement bruyants, est-il prévu une amélioration des équipements et de leur empreinte sonore ?	1
Quelle nécessité de la branche perpendiculaire au Faubourg de Pierre ?	1
Prolonger la ligne (rue de la Nuée Bleue)	1
Est-il prévu d'apaiser la rue des Vosges si le tram n'emprunte pas l'avenue des Vosges ?	1
Pourquoi cette variante est-elle plus chère que les autres ? / il est plus simple de disqualifier cette variante car plus chère car linéaire plus long.	2
Une liaison via la rue Jacques Kablé ne serait - elle pas plus respectueuse de l'environnement? parallèle au boulevard Clemenceau, présente l'énorme avantage d'être large, d'avoir déjà une piste cyclable, et de ne pas supprimer trop de places de stationnement…	3
Faubourg de Pierre : prévoyez donc un sens unique en exploitant intelligemment les rues parallèles	1
Une réflexion sur la valorisation et la pacification des quais extérieurs et intérieurs, à l'image des aménagements réalisés sur le quai des Bateliers, doit être menée, quelle que soit la variante retenue à l'issue de la concertation.	1
Avez-vous vu des parking ou box dans la Neustadt ? Où sont donc les 60% ou 40% de parkings privés dont la Mairie parle ?	1
En fin d'année, les gendarmes assurent la protection de la Grande-Île en se garant sur le quai Sturm près du pont du théâtre. Où seraient-ils déplacés si une des variantes C2 ou C3 était adoptée ? La gendarmerie occupe au moment de Noël et pendant les manifestations, une bonne partie du début du quai Sturm. A-t-elle été contactée ?	2
Je crois savoir que des évacuations d'eau existent depuis la création des quais. Ne risqueraient-elles pas d'être endommagées par les travaux du tram ?	1
En parallèle de ce projet, il nous parait essentiel de privilégier une piste cyclable sécurisée entre la gare et le quartier du Wacken et de renforcer la possibilité de parking pour les vélos sur le site de la gare	1
Est-ce qu'il n'y aurait pas d'ailleurs atteinte à un certain patrimoine culturel et historique ? je me demande si les quais ne sont pas SITES PROTEGES	2
Je tiens à souligner que la ligne H est vraiment bien et les bus électriques sont géniaux ! Je vois très souvent des personnes handicapés ou des mamans avec des poussettes prendre le bus et cela se passe merveilleusement bien ! De plus, les voies express nous permettent d'arriver très vite à la gare (peut-être plus vite qu'un tram d'ailleurs). Je ne vois pas l'intérêt écologique, social, et budgétaire (n'oublions pas les travaux à faire alors qu'on a déjà créé les nouvelles stations de bus l'année dernière) de remplacer la ligne H par un tram. Celui-ci sera plus bruyant qu'un bus électrique, encombrant pour le boulevard (aujourd'hui, nous	1

cyclistes partageons avec joie la voie avec les bus) et vivons en harmonie avec les personnes qui ont encore besoin de la voiture.	
Les berges du canal sont un remblai construit dont on peut se demander s'il résistera aux vibrations provoquées par le passage des trams dans les deux sens, mettant en danger la stabilité des immeubles voisins et des divers conduits enfouis sous terre. L'expertise d'ingénieurs géologues s'impose si ce n'est pas encore fait.	1
Opter pour un vélo n'est pas possible lorsque nous avons plusieurs enfants, des courses à faire ou des trajets dans des villes alentours loin des transports en communs. J'ajoute que la voiture permet de faire des trajets à n'importe quelle heure du jour et de la nuit. ce que ne permettent pas les transports en commun.	1
Où se ressourceront touristes et promeneurs en admirant et en se reposant sous ces grands arbres remarquables ?	1
Pourquoi créer une nouvelle ceinture alors qu'à une centaine de mètres de l'hyper centre existe la double voie de tram? Pourquoi un arrêt Tribunal Fonderie avec des arrêts à proximité Ancienne Synagogue à 200m, Broglie à150m, République à 200m ?	2
Qu'apporterait vraiment une ligne de tram, quelle est la réelle balance bénéfices/préjudices ?	1
Strasbourg étant une ville avec beaucoup de vélo , il faut privilégier les bandes cyclables sur les trottoirs(cela permet au cyclistes d'être en sécurité , permet de fluidifier le trafic routier et donc du diminuer la pollution).	1
Vouloir écarter les voies de tramway pour protéger les arbres du boulevard Clemenceau est parfaitement respectable mais ne doit pas se faire à mon sens au détriment de la sécurité et de la quiétude des riverains	1
Un tracé de tram E sur le Faubourg de Pierre me parait délicat et surtout questionnable au vu de l'usage qui est proposé, à savoir le seul passage de cette ligne E. La ligne E ferait alors un détour assez inutile vers Poincaré, avant de rejoindre la gare… Pourquoi ?	1
- Permet aussi, à condition de la poursuivre à l'est de l'avenue de la Paix- Simone Veil, de relier à la Gare Centrale le quartier de l'université et de l'Esplanade. - Peut d'ailleurs se combiner avec un raccordement de la ligne venant de Schiltigheim directement vers le secteur Halles / Gare via le boulevard Wilson comme le proposent les variantes C1 ou C2, et donc sans ligne nouvelle sur le Faubourg de Pierre. - Il reste inutile de placer, dans les variantes C2 ou C3, une ligne sur les quais entre les Halles et la place de la République, ce qui n'apporte aucune vraie clientèle supplémentaire dans des espaces déjà bien couverts par les stations très proches (Ancienne synagogue, Homme-de-Fer, Broglie, République...) et risque malheureusement de complexifier les jeux d'aiguillages de la station République en les dédoublant de facto.	1
Ma proposition consiste à décaler le tracé du barreau Clemenceau plus au Nord, avec deux options répondant à des critères différents : 3A/ Si le critère à privilégier est la rapidité du parcours entre la gare et le Wacken/ Inst. Européennes, le tracé peut emprunter la Rue J.Kablé, dont l'emprise est largement suffisante pour intégrer la plate-forme tram sans impact notable sur les flux de circulation véhicules 3B/ Si le critère à privilégier est le renforcement des liaisons urbaines entre Strasbourg et les communes riveraines au Nord, le tracé peut suivre un parcours paysager, au-delà de la place de Haguenau, en bordure des jardins familiaux (Hellengarten, Schiltigheimermatt) et ainsi desservir les fronts urbanisés de Schiltigheim, ainsi que le CMCO. La jonction vers le Wacken et les Institutions Européennes se faisant alors au niveau de la station Berges de l'Aar.	1

le tracé C3 me semble le plus approprié, mais avec toutefois une suggestion de variante, en reprenant un petit morceau de la variante C2, dans le but d'optimiser le tracé de la ligne E et probablement de réduire un peu le cout de cette variante C3. Ma proposition de variante C3-bis serait donc la suivante : * Ok sur les branches du Tram H vers la Robertsau : Boulevard Wilson, Poincaré et Clemenceau et Tram C vers Bischheim par le boulevard Poincaré et Wilson. Ce sont de vraies nouvelles dessertes de quartiers Nord du centre-ville de Strasbourg et donc un excellent maillage. * Pour le Tram E : tracé sur les quais Kléber, Finkmatt et Sturm, comme sur la variante C2, donc aussi sur le quai Kléber. Pas de tracé sur le Faubourg de Pierre. Et en conséquence pour les lignes de tram : * Ok pour la ligne C et la ligne H telles que proposées en variante C3 * Mais la ligne de Tram E emprunterait alors tous les quais (Sturm, Finkmatt, Kléber) avant de poursuivre tout droit et de desservir l'arrêt « Les Halles » et de descendre vers le tunnel existant de la gare, et ferait donc son terminus E à la station « Rotonde » !	1
Il est déjà difficile de passer au nord du faubourg de pierre avec une poussette à cause des arceaux à vélo. Je vous passe les détails des motos/scooters qui se garent sur le trottoir juste à côté des poubelles, afin que la seule option restante soit de passer sur la piste cyclable où l'allure des cyclistes est élevée. Pour rappel, sur la rue du faubourg de pierre et dans les 150m à la ronde se trouvent au moins trois groupes scolaires (écoles publiques et privées) + le centre socio culturel, où le public est des enfants (souvent très jeunes (crèche + maternelle)). Alors oui, développer les transports en commun pour éviter la circulation voiture d'accord mais si on empêche les piétons de passer, on y gagne quoi ? Le passage du tram apeure les enfants et est source de stress pour les parents (Et impossibilité de laisser l'enfant aller seul à l'école, même si elle est proche. S'il faut en plus des vélos, voitures et trottinettes, faire attention au tram, où chacun fait sa loi, ça devient compliqué pour des enfants).	1
Il serait judicieux de promouvoir l'habitation sur le flanc gauche du Bld Clemenceau (en proposant une relocalisation à la caserne qui n'a aucunement besoin d'être placée au centre-ville. Cela permettrait de loger 500 familles supplémentaires dans ce secteur déjà très tendu. (Soit 2000 personnes de plus desservies du coup)	1
Total	45

Annexe 2

Relative à la délibération « Projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim : arrêt du bilan d'une première phase de concertation, arrêt des caractéristiques essentielles du projet, engagement d'une phase complémentaire de concertation, périmètre de prise en considération du projet »

Analyse comparative des variantes de tracé du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

Analyse comparative des variantes « Nord » :

Echelle d'analyse

Très favorable	4
Favorable	3
défavorable	2
très défavorable	1

	Variante N1		Variante N2		Variante N3	
Insertion tramway et partage de l'espace public	Emprises publiques existantes moyennement contraintes. Les secteurs les plus contraints concernent la partie Sud de la Route du Général de Gaulle ainsi que le secteur de terminus.	3	Emprise fortement contrainte, en particulier lors de la traversée d'Ouest en Est du tramway dans un tissu essentiellement résidentiel.	2	Emprise fortement contrainte sur la majorité du tracé	1
Couverture habitants/emplois par le tracé	Solution permettant de capter un important potentiel de population.	3	Solution qui dessert un potentiel maximum de population et d'emplois sur son parcours.	4	Solution permettant de capter un important potentiel de population.	3
pôles d'activité, équipements et secteurs desservis	Solution permettant la desserte du nouveau pôle économique et de loisirs Fischer et de l'Ouest de Schiltigheim. En particulier le groupe scolaire Leclerc, le quartier des Ecrivains, les habitations récentes et projetées au niveau du site ISTRA, le centre Nautique, la Briqueterie, le centre commercial E.Leclerc. Au sud le futur pôle économique et de loisirs Fischer	3	Solution permettant de desservir le plus grand nombre d'équipements et de points d'intérêts et notamment, en plus des secteurs desservis par la variante N1, la desserte du centre historique et commerçant de Schiltigheim, de la Mairie de Schiltigheim, de la gare de Bischheim.	4	Solution permettant de desservir le nouveau pôle économique et de loisirs Fischer, les centres historiques de Bischheim et de Schiltigheim et leurs deux mairies, la nouvelle médiathèque, les habitations récentes autour de la route de Bischwiller	2
Intermodalité et desserte bus, potentiel de report modal	Opportunité d'un pôle d'échange bus+tram intéressant au terminus et d'un éventuel P+R. Une restructuration du réseau de bus permettant de redéployer facilement le bus L6 vers la M35.	4	Solution permettant une connexion du tramway avec la gare de Bischheim. Opportunité d'un pôle d'échange bus+tram intéressant au terminus et d'un éventuel P+R. En revanche, peu d'opportunité de redéploiement des lignes de bus L3 et L6 qui devront être conservées le long du tramway pour maintenir un bon service aux usagers.	4	Solution qui offre peu d'opportunités pour les connexions bus/tram.	2
Evolutivité	Solution pouvant être prolongée vers le Nord en offrant le parcours le plus direct possible vers le cœur d'agglomération	4	Solution pouvant être prolongée dans une phase ultérieure, mais proposant un parcours assez long vers le cœur d'agglomération pour usagers des communes situées le plus au Nord.	3	Solution qui ne pourrait pas être prolongée vers le Nord dans une phase ultérieure.	2
Opportunités pour les modes actifs	Les modes actifs sont intégrés aux solutions d'aménagements envisageables	4	Les modes actifs sont intégrés aux solutions d'aménagements envisageables	4	Les modes actifs sont intégrés aux solutions d'aménagements envisageables	4
Impacts sur la couverture arborée et les espaces verts	Impact possible d'une partie des arbres d'alignement dans la partie Sud de la route de Bischwiller. Une sensibilité particulière avec un alignement central d'arbres à préserver au droit du cimetière Nord. Des possibilités de nouvelles plantations le long de la route du Général de Gaulle.	3	Impact possible d'une partie des arbres d'alignement dans la partie Sud de la route de Bischwiller. Peu de possibilités de plantations nouvelles.	3	Impact possible d'une partie des arbres dans la partie Sud de la route de Bischwiller. Impact important pour l'insertion du terminus au niveau du Parc Wodli. Des possibilités nouvelles plantations le long de la route de Bischwiller.	1
Impacts circulation automobile	La refonte du plan de circulation sera nécessaire afin de faciliter l'insertion du tramway dans la partie Sud de la route du Général de Gaulle. La M35 offre une possibilité de délestage automobile interessante en parallèle du tracé tramway.	2	Impact modéré sur la circulation automobile à prévoir. La desserte de la partie Sud de la route de Bischwiller devra être revue afin de limiter la circulation des voitures qui s'établirait en mixité avec le tramway et les bus. Impact de la route du Général de Gaulle et de la route de Bischwiller	1	Des contraintes d'insertion qui imposent la mise en place de sens uniques sur la quasi-totalité de l'itinéraire le long de la route de Bischwiller.	1
Impact stationnement dont livraisons	Suppression du stationnement dans la partie Sud de la route de Bischwiller. Selon l'aménagement choisi, restitution possible d'un côté de stationnement. Des compensations envisageables dans des parkings situés à proximité du tracé.	2	Suppression du stationnement le long de la route de Bischwiller, dans le passage du cimetière, dans la rue de Vendenheim et dans la rue de Lauterbourg. Des compensations envisageables dans des parkings situés à proximité du tracé. Sur la route de Bischwiller pas de possibilité de maintien de places pour les livraisons.	2	Impact important sur le stationnement de la route de Bischwiller. Suppression de tout le stationnement dans la partie Sud et d'un côté sur la partie Nord. Des compensations pourraient être envisagées dans le parking sous-terrain de la Mairie de Schiltigheim.	1
Libération d'espaces publics	Dans cette variante, la route du Général de Gaulle peut permettre des aménagements d'espaces "libérés" sur sa partie Sud pour la plantation d'arbres, la requalication des trottoirs et l'insertion généreuse de pistes cyclables, estimé à +20 à +25% par rapport à aujourd'hui).	4	Cette solution offre quelques d'oppotunités de libération des espaces pour la plantation d'arbres, la requalication des trottoirs et l'insertion généreuse de pistes cyclables. Le potentiel global est estimé à +20%.	3	Dans cette variante, la route de Bischwiller pourrait offrir quelques opportunités de libération des espaces pour la plantation d'arbres, la requalication des trottoirs et l'insertion généreuse de pistes cyclables, selon un potentiel global estimé à +15%.	2
Ouvrages d'art	Des travaux seront à prévoir pour renforcer le pont Saint-Charles.	2	La construction d'un pont long de 100 mètres au dessus des voies ferrées pour le passage du tramway, l'intégration d'une station et d'aménagements pour les modes actifs sera nécessaire.	1	Pas de nouvel ouvrage d'art en plus d'une nouvelle passerelle pour les modes actifs sur la place de Haguenau.	3
Potentiel de transformation urbaine	Solution offrant un grand potentiel de transformation urbaine, permettant de requalifier les espaces publics de l'Ouest de la commune en offrant un potentiel d'élargissement du centre-ville.	3	Solution qui offre un potentiel limité de transformation urbaine en oubliant la partie Sud-Ouest de Schiltigheim et en laissant peu de place aux fonctions essentielles de la vie locale sur les secteurs réaménagés	2	Solution permettant de renforcer les centres historiques de Schiltigheim et de Bischheim mais ne permettant pas le développement de la centralité située à l'Ouest de la commune.	2
Qualité du fonctionnement du service tramway	Un parcours plutôt direct comportant deux courbes. Moins d'un tiers du parcours s'effectuerait en voie unique (deux tramways se croisent sur une plateforme simple) ou en voie banalisée avec la circulation générale, garantissant un service tramway performant.	4	Un parcours sinueux comportant sept courbes. La moitié du parcours s'effectuerait en voie banalisée avec la circulation générale. Ceci présente un risque de fonctionnement dégradé du service tramway.	2	Un parcours direct, cependant les deux tiers du parcours s'effectueront en voie unique (deux tramways se croisent sur une plateforme simple), ou en voie banalisée avec la circulation générale. Ceci présente un risque de fonctionnement fortement dégradé du service tramway.	1
Impact foncier	Impacts fonciers importants de terrains non bâtis. Impact possible sur des terrains surbâtis.	2	Impacts fonciers importants de terrains non bâtis. Impact possible sur des terrains surbâtis.	2	Peu d'impact foncier hormis quelques terrains non bâtis.	3
Coût estimatif des travaux (M€)	70 M€ HT	3	90 M€HT	2	50M€ HT	4
Bilan		**46**		**39**		**32**

Synthèse de l'analyse pour les variantes « Nord » :

- La variante N3 présente un potentiel de desserte élevé et le coût le plus faible des trois variantes. Toutefois les difficultés d'insertion posées par les faibles emprises publiques le long de la route de Bischwiller impliquent de trop nombreuses contraintes, tant sur la robustesse du réseau de tramway que sur le partage de l'espace public et ses conséquences sur le fonctionnement de la vie locale et sur les espaces arborés existants (Parc Wodli). Par ailleurs, cette solution permet de renforcer les centres historiques de Schiltigheim et de Bischheim mais ne permet pas le développement de la centralité située à l'Ouest de la commune.

- La variante N2 dispose du meilleur potentiel de desserte et dessert un très grand nombre de points d'intérêts du territoire Schilikois. Toutefois, le parcours du tramway pour passer de la route de Bischwiller à la route du Général de Gaulle impose une insertion contrainte et un tracé sinueux relativement pénalisants pour la vie locale (desserte riveraine et livraisons, nuisances), et pour l'exploitation du tramway. Les nombreuses courbes ainsi que les sections en site mixte pénalisent la qualité du service tramway (vitesse notamment). Cette variante offre par ailleurs un potentiel limité de transformation urbaine en oubliant la partie Sud-Ouest de Schiltigheim et en laissant peu de place aux fonctions essentielles de la vie locale sur les secteurs réaménagés ;

- La variante N1 s'avère la solution la plus intéressante d'un point de vue métropolitain, puisqu'elle propose le parcours le plus direct vers le cœur d'agglomération, tout ayant un potentiel de desserte similaire à la variante N3 en intégrant notamment le quartier Politique de la Ville du quartier des Écrivains et plusieurs équipements publics scolaires et de loisirs. Ceci présage un service qui restera attractif lors d'un possible prolongement ultérieur vers le Nord. Par ailleurs, son insertion, à l'exception du secteur de terminus et de la section sud de la route du Général de Gaulle est la plus aisée des trois solutions. Elle garantit un bon fonctionnement du tramway et un partage satisfaisant de l'espace public. Cette variante offre par ailleurs un grand potentiel de transformation urbaine, permettant de requalifier les espaces publics de l'Ouest de la commune en offrant un potentiel d'élargissement du centre-ville.

Illustration graphique de l'analyse multicritères des variantes « Nord » :

Echelle des valeurs :

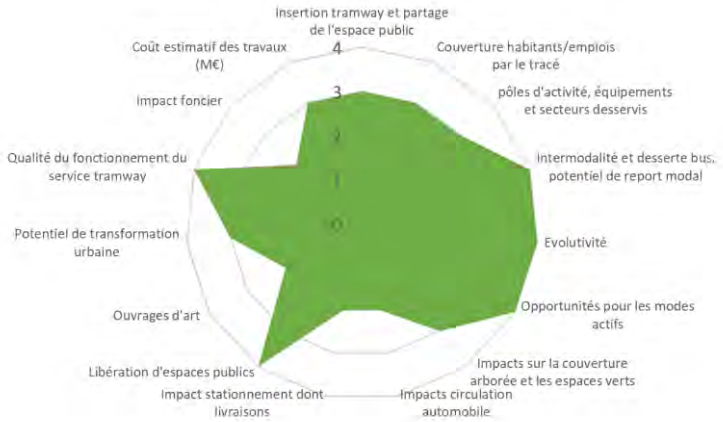
4 : très favorable

3 : favorable

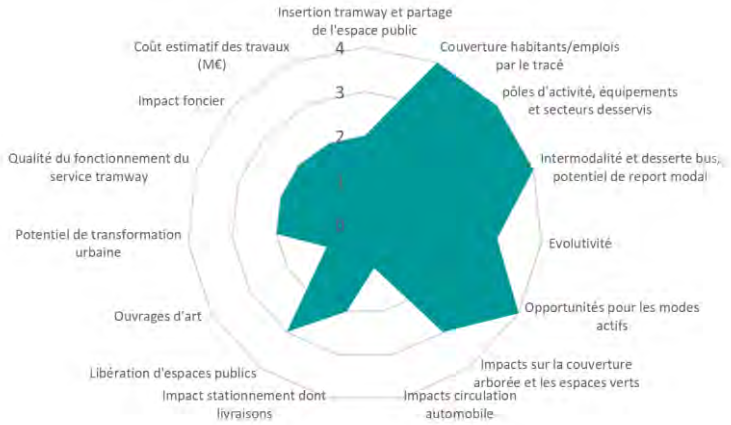
2 : défavorable

1 : très défavorable

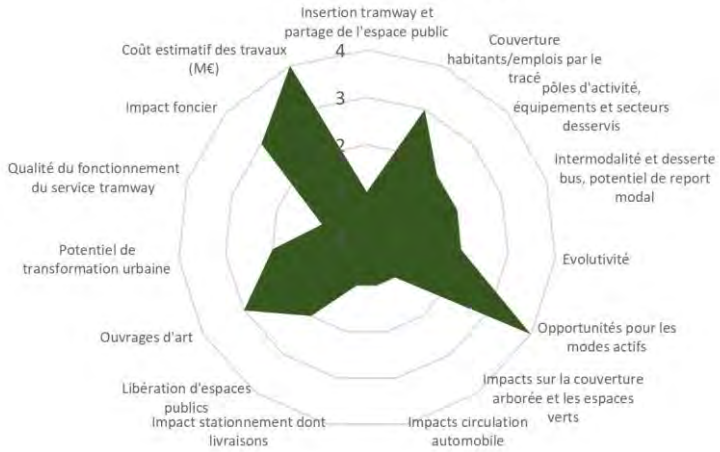
Variante de tracé N1



Variante de tracé N2



Variante de tracé N3



Analyse comparative des variantes « Centre » :

Echelle d'analyse

Très favorable	4
Favorable	3
défavorable	2
très défavorable	1

	Variante C1	C1	Variante C2	C2	Variante C3	C3
Insertion tramway et partage de l'espace public	Des emprises confortables de 30m de large sur l'ensemble du parcours permettant un partage qualitatif de l'espace public.	4	Une insertion contrainte dans la rue des Halles où l'ensemble des modes doivent se partager un espace très réduit. L'insertion sur les quais Kléber, Finkmatt et Sturm est également contrainte. Difficile compatibilité d'insertion avec la desserte des bus urbains et interurbains au plus proche du centre-ville sur la rue de Sébastopol.	1	Une insertion contrainte sur la rue du Faubourg de Pierre et sur les quais Finkmatt et Sturm.	2
Couverture habitants/emplois par le tracé	Meilleur potentiel de desserte actuellement non desservi par le tramway. Ce critère est néanmoins peu discriminant.	4	Potentiel de desserte vis-à-vis de la population actuellement non desservie par le tramway légèrement inférieur aux solutions C1 et C3, néanmoins ce critère est peu discriminant.	3	Potentiel de desserte actuellement non desservi par le tramway légèrement inférieur à la variante C1. Ce critère est néanmoins peu discriminant.	3
pôles d'activité, équipements et secteurs desservis	Nouvelle desserte tram des des secteurs de la Place de Haguenau et de l'Ouest de la Neustadt actuellement desservis par le bus ou le BHNS.	3	Nouvelle desserte tram du secteur Place de Haguenau, cependant, une desserte tramway qui reste proche des secteurs déjà bien desservis par le tramway.	2	Nouvelle desserte tram des des secteurs de la Place de Haguenau et de l'Ouest de la Neustadt actuellement desservis par le bus ou le BHNS.	3
Intermodalité et desserte bus, potentiel de report modal	La création d'un nouveau noeud d'échange avec 3 lignes de tramway en entrée de ville Place de Haguenau. La création d'un nouveau nœud d'échange Wodli. Un potentiel de report modal plus important car un impact plus fort sur le partage des modes sur l'Avenue des Vosges	4	La création d'un nouveau nœud d'échange Wodli. Une opportunité de diffusion vers le tramway intéressante pour les usagers des cars interurbains et des bus urbains aux Halles.	4	La création d'un nouveau pole d'échange avec 3 lignes de tramway au niveau du boulevard Poincaré. La création d'un nouveau nœud d'échange Wodli.	3
Evolutivité	Possibilité de prolongement ultérieur vers le Boulevard de Metz afin de compléter le maillage tramway vers le sud. Un maillage par les quais reste possible à terme.	3	Possibilité de prolongement ultérieur vers le Boulevard de Metz afin de compléter le maillage tramway vers le sud. Un maillage par le boulevard Clémenceau ou par l'avenue des Vosges reste possible à terme.	3	Possibilité de prolongement ultérieur vers le Boulevard de Metz afin de compléter le maillage tramway vers le sud. Possibilité de poursuivre la desserte tramway par le boulevard Ohmacht direction du quartier des XV.	4
Opportunités pour les modes actifs	Les modes actifs sont intégrés aux solutions d'aménagement envisageables	4	Les modes actifs sont intégrés aux solutions d'aménagement envisageables	4	Les modes actifs sont intégrés aux solutions d'aménagement envisageables	4
Impacts sur la couverture arborée et les espaces verts	Préservation des arbres d'alignement existants. Difficultés ponctuelles pouvant être relevées en station. Une sensibilité vis-à-vis des racines des arbres quant au passage par la rue de Wissembourg. Engazonnement central possible.	3	Préservation des arbres d'alignement existants. Difficultés ponctuelles pouvant être relevées en station. Un risque de détérioration racinaire pour les arbres quant au passage du tramway par les quais.	2	Préservation des arbres d'alignement existants. Difficultés ponctuelles pouvant être relevées en station. Un risque de détérioration racinaire pour les arbres quant au passage du tramway par les quais.	2
Impacts circulation automobile	Impact important sur la circulation automobile en entrée de ville (Porte des Halles, Place de Haguenau et avenue des Vosges.	1	Impact important sur la circulation automobile d'entrée de ville, notamment Place de Haguenau et rue des Halles.	2	Impact circulatoire important sur la circulation automobille d'entrée de ville, notamment Porte des Halles.	2
Impact stationnement dont livraisons	Impact fort sur stationnement existant, en particulier le long de l'avenue des Vosges. Compensation possible dans un nouveau parking public de proximité et dans les parkings en ouvrage environnants.	1	Impact fort sur stationnement existant, mais on recense moins de places existantes sur les quais que le long des boulevards. En revanche, contraintes importantes sur la desserte riveraine le long des quais. Compensation du stationnement possible dans un nouveau parking public de proximité et dans les parkings en ouvrage environnants.	2	Impact fort sur stationnement existant, en particulier sur les boulevards poincaré et Clémenceau. Compensation possible dans un nouveau parking public de proximité et dans les parkings en ouvrage environnants.	1
Libération d'espaces publics (au profit des aménagements cyclables et piétons et de la végétalisation)	Potentiel de liibération des espaces publics au profit des modes actifs et de la végétalisation de l'ordre de +30% à +40%. En particulier, création d'aménagements cyclables et piétons qualitatifs sur les boulevards.	4	Potentiel de libération des espaces publics au profit des modes actifs et de la végétalisation de l'ordre de +20%. En particulier, une concentration des flux piétons, cyclistes, tramway au niveau des Halles.	2	Potentiel de libération des espaces publics au profit des modes actifs et de la végétalisation de l'ordre de +20% à +30%. En particulier, création d'une piste cyclable sur les boulevards Poincaré et Clemenceau.	3
Valorisation patrimoniale	Solution qui valorise bien l'important patrimoine de la Neustadt et notamment la longue perspective de l'Avenue des Vosges depuis la Place de Haguenau.	4	Solution qui permet peu de valoriser le patrimoine de la Neustadt.	2	De plus faibles possibilités de valorisation patrimoniale sur le boulevard Clémenceau que sur l'Avenue des Vosges.	3
Potentiel de transformation urbaine	Solution offrant un grand potentiel de transformation urbaine dans l'objectif d'élargir le centre-ville au-delà de l'Ellipse insulaire vers les boulevards et de l'étendre au secteur de la Neustadt.	4	Un potentiel d'élargissement du centre-ville limité aux abords de la Grande Ile.	2	Solution offrant un potentiel de transformation urbaine très vaste risquant d'amoindrir, en la diluant, l'ambition d'élargir le centre-ville.	3
Qualité du fonctionnement du service tramway	La totalité du parcours s'effectue en site propre tramway intégral. Le parcours est globalement rectiligne. L'écartement des infrastructures tramway de l'hypercentre améliore la robustesse du réseau (en cas de manifestation notamment).	4	Un tiers du tracé s'effectue, dans un sens - avec une double fréquence tramway - en site tramway banalisé avec la circulation automobile riveraine (durant les horaires de la zone piétonne).	2	Près d'un tiers du parcours s'effectue dans un sens - avec une simple fréquence tramway - en site tramway banalisé avec la circulation automobile riveraine dans la rue du Faubourg de Pierre.	3
Coût estimatif des travaux (M€)	40-50 M€	3	50-60 M€	2	60-70 M€	1
BILAN		**46**		**33**		**37**

NB : Les critères « impacts fonciers » et « ouvrages d'art » ont été retirés car non discriminants dans la partie strasbourgeoise du projet.

Synthèse de l'analyse pour les variantes « Centre » :

- La variante C1 s'insère de façon confortable dans les larges emprises des grands boulevards. Ce qui offre une possibilité de service tramway compétitif exploité en site propre intégral sur l'ensemble du tracé, avec un parcours relativement rectiligne. Cette solution permet, par ailleurs, la création de deux nœuds d'échanges tramway aux portes de la ville, offrant ainsi des bonnes possibilités de report modal vers les transports en commun. Cette variante améliore également la robustesse du réseau de tramway en proposant un passage en dehors de l'hyper centre. Si toutes les solutions impliquent une recomposition (partielle ou totale) des circulations sur la place de Haguenau, la variante C1 est en revanche la plus impactante sur le trafic routier d'entrée de ville, et elle permet la transformation des espaces aujourd'hui dédiés majoritairement à l'automobile. Elle impacte de manière importante l'offre de stationnement sur voirie, dans un secteur aujourd'hui peu doté en parking privés. Son coût est le plus faible des trois solutions vis-à-vis du service rendu. Cette variante permet les meilleures possibilités de valorisation de l'important patrimoine de la Neustadt. Elle offre par ailleurs un grand potentiel de transformations urbaines dans l'ambition d'élargir le centre-ville au-delà de l'ellipse insulaire vers les boulevards Nord et Est et l'étendre aux secteurs de la Neustadt. Il s'agit du scénario le plus « équilibré » ;

- La variante C2 offre une solution intéressante de maillage tramway si l'on examine les aspects transports en commun, notamment avec son point de contact au cœur du secteur Halles/Homme de Fer. Elle s'insère toutefois dans un milieu déjà fortement occupé par les infrastructures de transport et fréquenté par de très nombreux piétons et cyclistes, sans effet de « détente » du réseau en cœur de ville ni de desserte de nouveaux quartiers. Elle apparait comme la moins bien placée pour la libération des espaces publics au profit des modes actifs et de la végétalisation, avec un risque plus marqué portant sur la préservation des alignements d'arbres existants. Par ailleurs, il s'agit de la solution qui impacte le moins la circulation automobile d'entrée de ville et le stationnement sur voirie, puisqu'elle s'insère dans des secteurs actuellement moins circulés. La desserte riveraine et commerçante au niveau des quais, qu'il faudra organiser en compatibilité avec la circulation de deux lignes de tramway, est toutefois un point de vigilance qui pourrait nuire à la qualité du service tramway. Par ailleurs, l'augmentation des passages de rames de tramway sur le nœud « République » pourrait in fine le conduire plus rapidement à ses limites de fonctionnement, à l'instar du nœud « Homme de Fer ». Enfin, cette variante permet peu de valoriser le patrimoine de la Neustadt et limite les possibilités d'élargissement du centre-ville à la Grande-Ile ;

- La variante C3 irrigue bien le centre-Nord de Strasbourg, mais impose, pour assurer la réalisation d'une liaison entre la gare et l'université évitant le nœud de l'Homme de Fer, de démultiplier les infrastructures sur les quais et sur le boulevard Clemenceau. Ceci implique un coût d'investissement bien supérieur aux deux autres solutions. Elle impacte moins la circulation d'entrée de ville au niveau de la Place de Haguenau, mais son insertion reste très consommatrice de stationnement sur voirie en raison d'une offre préexistante très conséquente sur les boulevards Poincaré et Clemenceau. Son passage par la rue du Faubourg de Pierre et par les quais impliquera quelques « frottements » entre la desserte riveraine et commerciale de ces rues et la circulation du tramway sur la même plateforme. Cette variante propose une opportunité de valorisation du patrimoine de la Neustadt moins marquée que la variante C1, en raison de son caractère moins central.

Illustration graphique de l'analyse multicritères des variantes « Centre » :

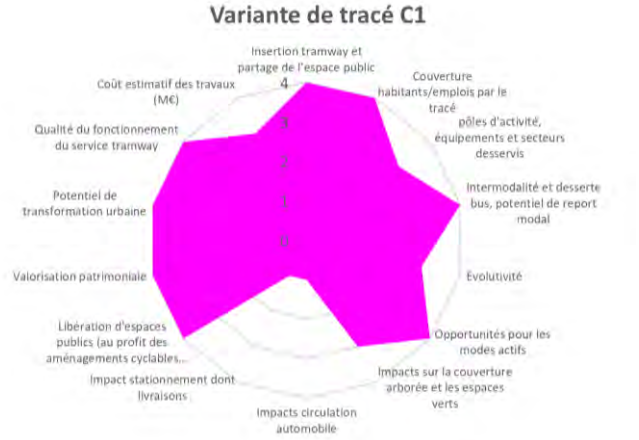
Echelle des valeurs :

4 : très favorable

3 : favorable

2 : défavorable

1 : très défavorable







Annexe 3

Relative à la délibération « Projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim : arrêt du bilan d'une première phase de concertation, arrêt des caractéristiques essentielles du projet, engagement d'une phase complémentaire de concertation, périmètre de prise en considération du projet »

Programme des études d'avant-projet

Les éléments de programme se réfèrent aux tracés et éléments d'insertion présentés au public lors de la concertation publique réglementaire. Ils prennent aussi en compte un certain nombre d'observations et de propositions concrètes formulées dans le cadre de la concertation publique.

1. Variantes de tracés mises à l'étude et généralités

À l'issue de la concertation publique réglementaire organisée du 15 juin au 30 septembre 2021 et considérant d'une part l'ensemble des observations, avis et remarques formulées par le public lors de celle-ci, et les analyses comparatives des trois variantes de tracés présentées sur la partie Nord et des trois variantes de tracé présentées sur la partie strasbourgeoise d'autre part, l'exécutif de l'Eurométropole de Strasbourg décide la poursuite des études d'avant-projet de la combinaison des tracés de la variante N1 au Nord et de la variante C1 sur la partie strasbourgeoise.

À savoir :

Pour la partie Nord, depuis la Place de Haguenau, le tracé de la variante N1 remonte vers le Nord du côté Est de la place. Une nouvelle passerelle serait nécessaire pour franchir la M350 et le canal de dérivation. Le tracé emprunterait d'abord la route de Bischwiller, où une première station serait implantée. Il tournerait ensuite vers l'Ouest pour rejoindre la route du Général de Gaulle par la nouvelle liaison du quartier Fischer. Une deuxième station pourrait être implantée au niveau du parking Prévert. Le tracé se poursuivrait sur la route du Général de Gaulle en direction du Nord, traverserait le Pont « Saint Charles » qui enjambe les voies ferrées. Au nord du pont pourrait être implantée une troisième station. Toujours sur cet axe, une quatrième station pourrait être implantée devant le centre-commercial E. Leclerc. Le tracé se poursuit sur la route de Brumath, où une cinquième station de terminus dont l'emplacement reste à définir serait implantée. En fonction de l'interdistance avec ce nouvel emplacement de terminus, une sixième station serait envisagée. Le terminus s'accompagnerait de la construction d'un éventuel P+R.

Pour la partie strasbourgeoise, depuis la gare où serait créée une deuxième station tramway en surface, le tracé de la variante C1 emprunterait le boulevard Wilson. Une deuxième station s'établirait entre la rue Wodli et la Petite Rue des Magasins. Le tracé se poursuivrait ensuite rue de Wissembourg, puis rejoindrait la place de Haguenau où serait implantée une troisième station. Le tracé emprunterait ensuite l'avenue des Vosges jusqu'à la rue de la Paix où la connexion serait réalisée avec les lignes existantes. 2 stations seraient envisageables au niveau du Palais des Fêtes et au niveau de la rue Louis Apfel (« République Nord »).

La longueur d'infrastructure à construire entre le terminus Nord à Bischheim et les connexions sur la commune de Strasbourg au niveau de la gare centrale d'une part, de la rue de la Paix d'autre part correspond à un linéaire estimé à environ 5 kilomètres répartis en 1,8 kilomètres pour la partie strasbourgeoise et environ 3 kilomètres pour la partie Nord.

2. Objectifs généraux du programme d'aménagement de l'espace public

Le programme d'extension du réseau tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim a pour ambition l'apaisement de la circulation à travers le projet de territoire, avec notamment la mise à l'étude approfondie en vue de la réappropriation de l'espace public et de la mise en cohérence avec les schémas piétons et cyclables, et plus concrètement de :

- La création d'une nouvelle bretelle d'accès à la future M35 depuis l'échangeur de Hoenheim, dans le but de pacifier la circulation sur les routes de Brumath/Général de Gaulle et Bischwiller/de la République ;
- La restructuration de la place de Haguenau en « parc urbain métropolitain » et sa transformation afin de créer la continuité des espaces publics urbains entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim ;
- La requalification de l'avenue des Vosges en vue de réorganiser les conditions d'accès à Strasbourg, afin de limiter les flux de longue distance, au profit des usages de desserte locale, en poursuivant notamment des études sur différents degrés d'apaisement de l'avenue des Vosges, à la lueur des impacts sur les quartiers environnants ;
- La requalification de la route de Bischwiller dans une logique d'apaisement et en cohérence avec sa fonction de centralité des communes concernées par le projet tramway ;
- La suppression de la circulation automobile traversante à la Gare pour répondre aux ambitions de diffusion majeures des voyageurs en lien avec le Réseau Express Métropolitain ;
- La création d'un éventuel P+R, au niveau du terminus Nord afin de basculer le maximum de report modal des déplacements automobiles vers les transports en commun ;
- La valorisation du P+R existant de l'Espace Européen de l'Entreprise sur le ban communal de Bischheim, grâce au prolongement de la ligne de BHNS G, ligne pour laquelle un projet de prolongement en direction du quartier Danube à Strasbourg est en cours ;
- La création d'un parking public de proximité dans le secteur de la place de Haguenau et la rue Jacques Kablé, d'au moins 300 places.

Il intègre aussi quelques aménagements visant à la préservation d'une qualité d'accès des usagers des bus urbains et des cars interurbains au secteur des Halles, en cohérence avec le projet de tramway.

Il comporte également l'approfondissement des études d'aménagement d'itinéraires cyclables et de cheminements piétons nouveaux :

- Le long de l'infrastructure tramway, des itinéraires cyclables et piétons homogènes, larges et sécurisés seraient réalisés ;
- Des itinéraires de rabattements vers les nouvelles stations tram seront, par ailleurs, étudiés afin de créer de nouvelles porosités interquartiers.

3. Caractéristiques d'insertion urbaine de la nouvelle infrastructures tramway

3.1. Section mise à l'étude sur le ban communal strasbourgeois

- Entre la gare où serait créée une deuxième station tramway « Gare » en surface sur la partie Est de la place, et la place de Haguenau où serait créée une station tramway au Sud du parc et dans l'espace piétonnier, le tramway s'implanterait en site propre double sens le long du boulevard Président Wilson et de la rue du Wissembourg. Les alignements d'arbres centraux seraient conservés et une rangée de stationnement longitudinal serait aménagée entre les arbres. Sur la rue de Wissembourg, la plateforme tramway serait aménagée sur la rive Sud de sorte à assurer la continuité des aménagements de la place de Haguenau. La circulation générale serait basculée sur la rive Nord. Concernant l'itinéraire cyclable, une piste bidirectionnelle pourrait être aménagée à l'Ouest dans l'objectif d'une liaison cyclable entre le Nord et la gare, et d'une connexion avec les itinéraires vélos provenant de l'Ouest, ou bien une large piste cyclable bidirectionnelle serait aménagée sur le terre-plein central.

- Entre la place de Haguenau et l'avenue de la Paix le tramway s'insérerait sur l'avenue des Vosges en site propre central intégral, en préservant des arbres d'alignement. La nouvelle infrastructure tramway serait interconnectée avec l'infrastructure existante de l'avenue de la Paix. Plusieurs solutions d'aménagement de l'espace sont possibles. L'aménagement recherchera :
  - La libération des rives entre les arbres et les façades des bâtiments au profit des modes actifs ;
  - La création d'aménagements cyclables confortables permettant d'assurer une liaison Ouest – Est rapide, sécurisée et sans discontinuités en cohérence avec le plan vélo adopté par l'Eurométropole le 25 juin 2021 ;
  - La préservation des arbres d'alignement ;
  - Le respect des perspectives d'alignement ;
  - Un aménagement permettant un apaisement important de la circulation automobile.

- Deux stations tramway sont projetées sur l'avenue des Vosges :
  - Une première station « Palais de Fêtes » serait implantée au niveau de la rue de Phalsbourg.
  - Une deuxième station « République Nord » serait implantée au niveau de la rue Louis Apfel.

3.2. Section mise à l'étude sur les bancs communaux de Schiltigheim et de Bischheim

- Depuis la Place de Haguenau, le tracé remonte vers le Nord du côté Est de la Place et de la route de Bischwiller. La plate-forme du tramway serait en site latéral Est, double sens partagé avec le bus. Une première station « Fischer » serait implantée sur le ban communal de Schiltigheim devant le garage ANDRE_CITROEN.

– Il tournerait ensuite vers l'Ouest par la nouvelle liaison du quartier Fischer (rue Hélène Schweitzer). La plate-forme tramway serait en site latéral Sud sur ce tronçon, avant de rejoindre la route du Général de Gaulle.

– Sur la route du Général de Gaulle, au Sud de la rue Saint Charles, dans l'emprise la plus contrainte, située entre la rue des Poilus au Sud et la rue Jean-Jaurès au Nord, le tramway serait en voie unique (sauf au niveau de la station « Prévert » au niveau du parking Prévert existant). Le partage de l'espace public entre la plate-forme du tramway, l'automobile et les modes doux sera étudié plus finement. Plusieurs possibilités pour la circulation automobile au profit de la desserte locale sont possibles : vélorue (zone 30km/h) ou zone de rencontre (zone 20km/h). Il s'agit de profiter de l'arrivée du tramway pour apaiser très fortement la circulation automobile. Quelle que soit la solution, le plan de circulation devrait être modifié, notamment par la mise en place de boucles de desserte (à l'instar du centre de Strasbourg).

– Au-delà de la rue Jean-Jaurès, et jusqu'à la rue de Sélestat, le tramway serait en site mixte avec les voitures ou le bus dans un sens afin de franchir le pont Saint Charles.

– Au Nord du Pont Saint Charles, et jusqu'au terminus au Nord, un site propre central intégral est envisagé. Toutefois, l'aménagement proposé cherchera à limiter au maximum l'impact sur l'alignement central d'arbres existant entre la rue d'Obernai et le centre commercial E. Leclerc, qu'il conviendra de contourner. Un site banalisé tramway et circulation générale serait ponctuellement envisagé dans un sens.

– Trois ou quatre stations tramway sont projetées sur cette section, selon le choix de l'emplacement du terminus :
  - La station « Trois Épis » serait implantée au Nord du pont Saint Charles, au Sud de la rue de la Paix ;
  - La station « Centre commercial/Écrivains » serait implantée en face du centre commercial E. Leclerc ;
  - Une ou deux stations seraient implantées sur les routes de Général de Gaulle/Brumath, au-delà du centre commercial, en fonction du choix de l'emplacement du futur terminus « Marc Seguin », sur le ban communal de Bischheim.

Concernant la future zone du terminus du tramway au Nord, l'étude de différentes solutions sera poursuivie, avec comme ambition :

- D'éviter au maximum l'impact sur le patrimoine bâti et préserver les habitations au droit du secteur Burger ;
- De permettre la possibilité d'un prolongement ultérieur de la ligne de tramway vers les communes du Nord ;
- La création éventuelle d'un parking-relais dont la capacité sera définie par les études d'avant-projet ;
- De faciliter l'approche des bus et d'une régulation par feux priorisant leur circulation ;
- De rendre parfaitement commodes et sécurités les cheminements d'accès aux points de correspondances bus-tram, en privilégiant les échanges de quai à quai ;
- D'améliorer l'information donnée aux usagers ;

- De faciliter l'accès et l'usage des transports en commun aux personnes handicapées dans les conditions prescrites par la réglementation en vigueur.

L'apaisement simultané du trafic et la sécurité des usagers sur la route du Général de Gaulle et la route de Bischwiller sera recherché ; Ainsi sera étudié la requalification de la route de Bischwiller, en faveur des modes actifs, afin d'assurer la cohérence de fonctionnement et d'aménagement des espaces publics sur ce territoire.

4. Programme des études de restructuration du réseau bus

Le réseau de bus serait localement restructuré de manière à favoriser les synergies entre les lignes de bus et le tramway, et à améliorer la desserte des différents secteurs et quartiers traversés. À une plus large échelle, il devrait également s'articuler en complémentarité avec le train et les cars interurbains, dont les offres seront amenées à se développer très sensiblement dans le cadre du Réseau Express Métropolitain Européen.

Les premières perspectives de restructuration du réseau de bus urbain et interurbain associée au projet sont les suivantes :

- Le tramway, sur la partie où il s'insère, remplacerait la ligne de bus L6.
- Le maintien pour les communes et quartiers situés au nord du terminus tram, aujourd'hui desservis par la L6, d'une desserte bus permettant de rejoindre le centre-ville de Strasbourg sans correspondance. Cette ligne pourra emprunter la M35 ;
- Le caractère structurant de la ligne L3 desservant la route de Bischwiller et le centre de Strasbourg via Schiltigheim, Bischheim et Hœnheim serait conforté par le maintien d'un itinéraire bus direct et rapide jusqu'au cœur du centre-ville.
- La montée en gamme de la ligne 50 en ligne « L5 » afin de favoriser les liaisons transversales de première couronne et desservir notamment les projets d'habitat et d'équipements de Schiltigheim et Bischheim (projet ANRU sur le quartier des Ecrivains, projets urbains, requalification du centre-ville au tour du projet de médiathèque nord…) ;
- À Strasbourg, la ligne de bus H serait remplacée par le tramway, et la ligne 10 ne circulerait plus sur l'avenue des Vosges.

Annexe 4

Relative à la délibération « Projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim : arrêt du bilan d'une première phase de concertation, arrêt des caractéristiques essentielles du projet, engagement d'une phase complémentaire de concertation, périmètre de prise en considération du projet »

Instauration du périmètre de prise en considération

Il importe de préserver les conditions de faisabilité du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, et de pouvoir le réaliser au moindre coût, avec un minimum de déviations de réseaux et de démolitions de bâtis. Il convient, à cet effet, d'une part que la collectivité prenne en compte, dans le cadre de la procédure d'élaboration du PLUi, les différentes orientations du volet "transports collectifs" présentées dans le SCOTERS et d'autre part, que des périmètres de prise en considération soient inscrits sur les plans d'urbanisme.

Diverses mesures de sauvegarde sont prévues par le droit de l'urbanisme pour éviter que des travaux, des constructions ou des installations projetées par des particuliers ne compromettent les projets d'urbanisme et de travaux publics, ou n'en rendent l'exécution plus onéreuse. S'agissant de protéger les tracés des futurs TCSP, les articles L 424-1du Code de l'urbanisme trouve son application dans la mise en œuvre de périmètres de prise en considération qui offrent à l'Administration la possibilité de ne pas se prononcer immédiatement, de façon positive ou négative, sur les demandes d'autorisation d'occupation du sol (certificats d'urbanisme ; permis de lotir ou de construire...). La principale mesure de prise en considération est la possibilité d'opposer un sursis à statuer, cette mesure devant être motivée et ne pouvant pas dépasser deux ans. Par ailleurs, les périmètres de prise en considération arrêtés par une collectivité deviennent obsolètes si, dans un délai de dix ans à compter de leur entrée en vigueur, l'exécution des travaux n'a pas été engagée.

Conformément à l'article L. 422-5 du Code de l'urbanisme, les maires de Strasbourg, de Schiltigheim et de Bischheim compétents pour la délivrance des autorisations d'urbanisme, devront recueillir l'avis conforme du représentant de l'État sur tout projet situé dans le périmètre de prise en considération.

Le périmètre de prise en considération sera reporté, à titre informatif, en annexe du Plan local d'urbanisme (PLU) de l'Eurométropole de Strasbourg.

En ce qui concerne la portée et les effets juridiques de l'instauration de périmètres de prise en considération, il convient de préciser que :

- La mise en œuvre du sursis à statuer ne constitue pas pour autant de la part de la collectivité, une décision de réaliser le projet dont le périmètre est pris en considération. Elle ne préjuge en rien des choix qui pourraient être arrêtés par la collectivité, à l'issue des procédures requises, au titre de l'opération,
- La délimitation des périmètres de prise en considération de variantes de tracés d'un TCSP n'a ni pour objet, ni pour effet, d'amener l'autorité compétente à se prononcer sur les avantages des différentes variantes possibles, mais uniquement d'en faciliter l'éventuelle réalisation,
- Les périmètres de prise en considération présentent des différences sensibles, tant en termes de procédure d'établissement que d'effets juridiques, avec les emplacements réservés qui sont fixés dans le cadre du PLUi, qui ont une emprise précise et dont l'effet produit (servitude impliquant l'inconstructibilité radicale du terrain) n'est pas limité dans le temps. En matière de garanties des propriétaires, les deux procédures prévoient le droit de délaissement. Le propriétaire frappé par un sursis à statuer sur une demande d'autorisation d'urbanisme peut mettre en œuvre son droit de délaissement, la collectivité disposant d'un an pour répondre et décider d'acquérir le terrain concerné.

Aux enjeux liés à l'insertion du tramway et à son fonctionnement urbain viennent s'ajouter l'attractivité nouvelle des secteurs desservis, qui pourront influer sur des mutations de grands tènements fonciers, secteurs leviers pour développer des programmes d'accompagnement à la mise en œuvre du tramway (piste cyclable, stationnement de compensation, plantation, équipements publics, …).

Ces objectifs de restructuration urbaine, impulsés par l'arrivée du tramway, nécessitent donc une attention toute particulière des collectivités sur les abords de la future ligne et des aménagements connexes.

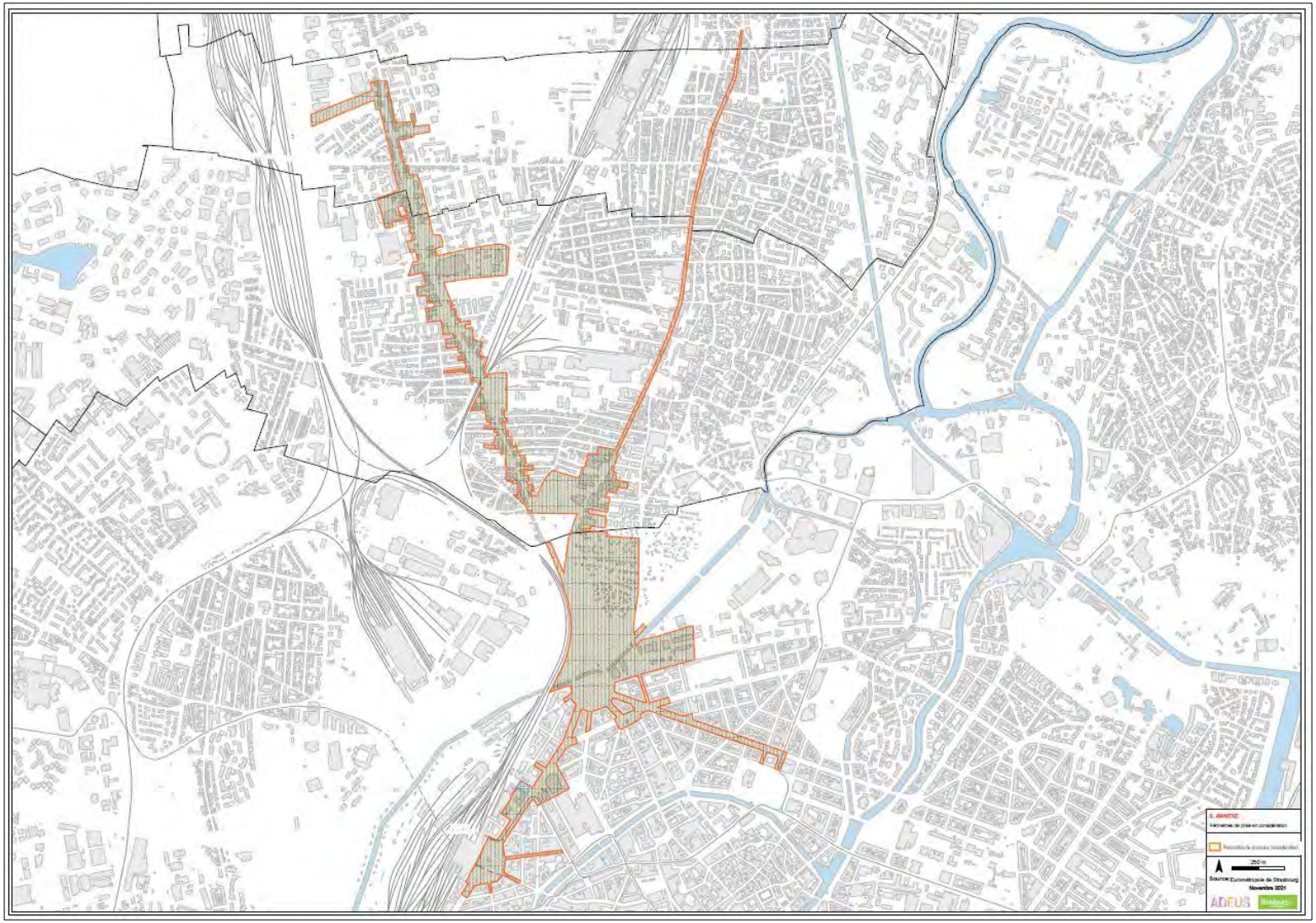
Le Conseil de l'Eurométropole est donc appelé à « prendre en considération » le projet, et à délimiter les terrains affectés à celui-ci sur les territoires des communes de Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim. Le périmètre de prise en considération tel qu'annexé à la présente, considère l'une des caractéristiques suivantes:

- Le premier rang bâti constitué ;
- Les unités foncières d'un seul tenant de taille importante ;
- Les unités foncières présentant un risque de mutation ;
- Les unités foncières présentant une opportunité de compensation de places de stationnement ;
- Les zones à urbaniser situées en bordure des axes traversés par le tracé tramway ;
- L'amorce des rues adjacentes de ces axes ;

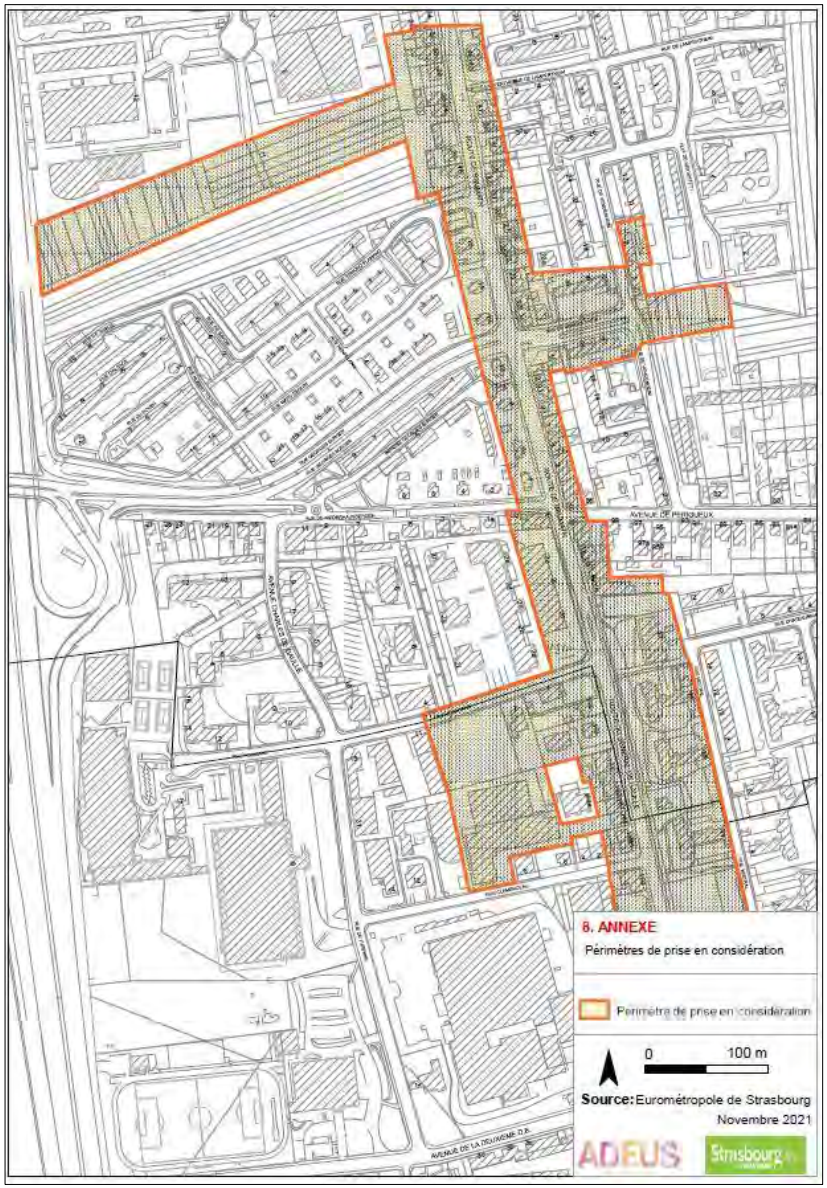
Sur le ban communal de Strasbourg et dans les secteurs concernés par le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV), vu le risque néant de mutation du patrimoine bâti, le périmètre de prise en considération est limité à l'emprise de l'espace public traversé par le futur tramway.

Périmètre de prise en considération du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

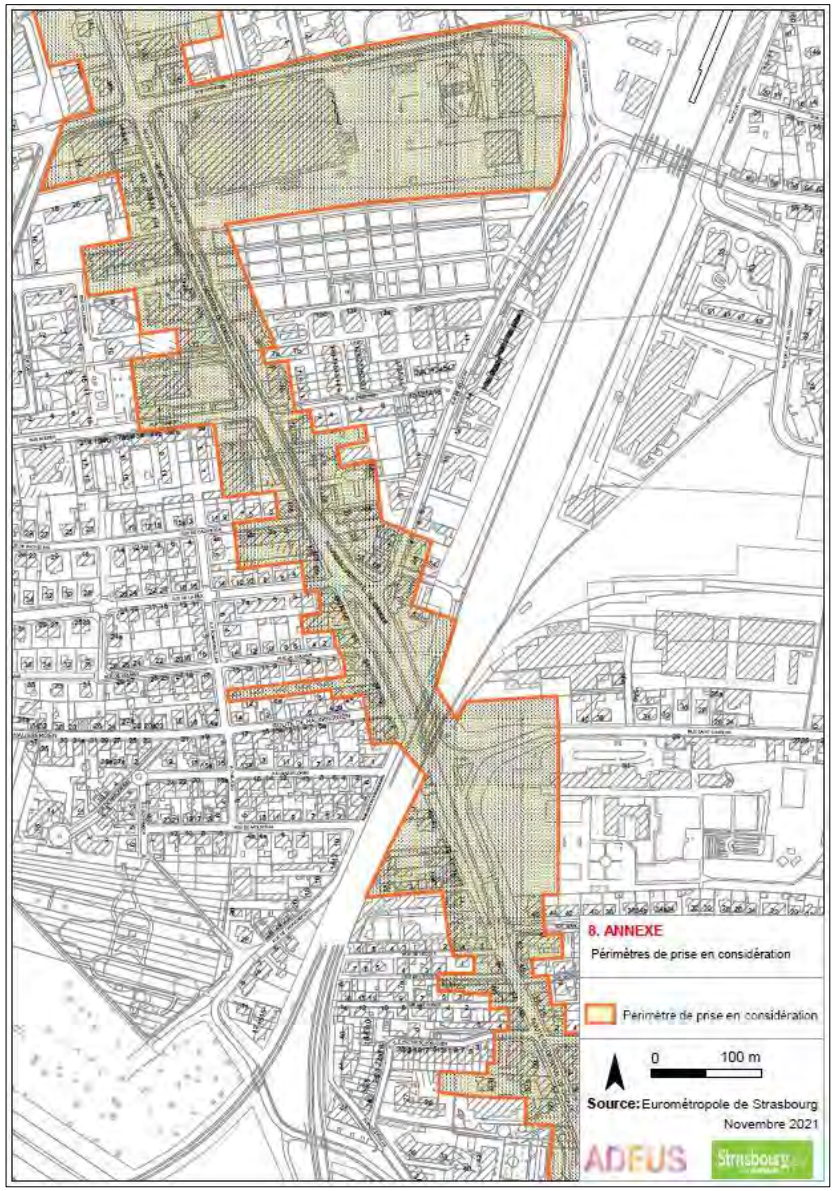
Plan d'ensemble



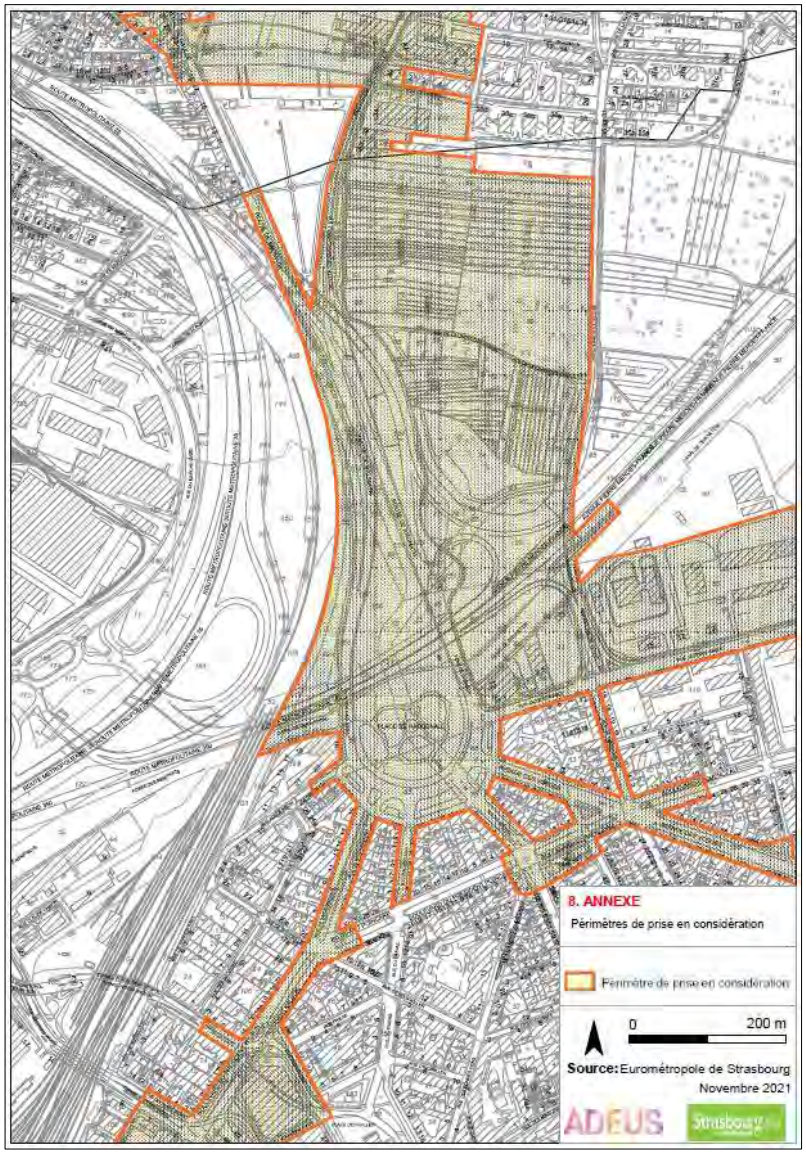
Zone terminus Nord



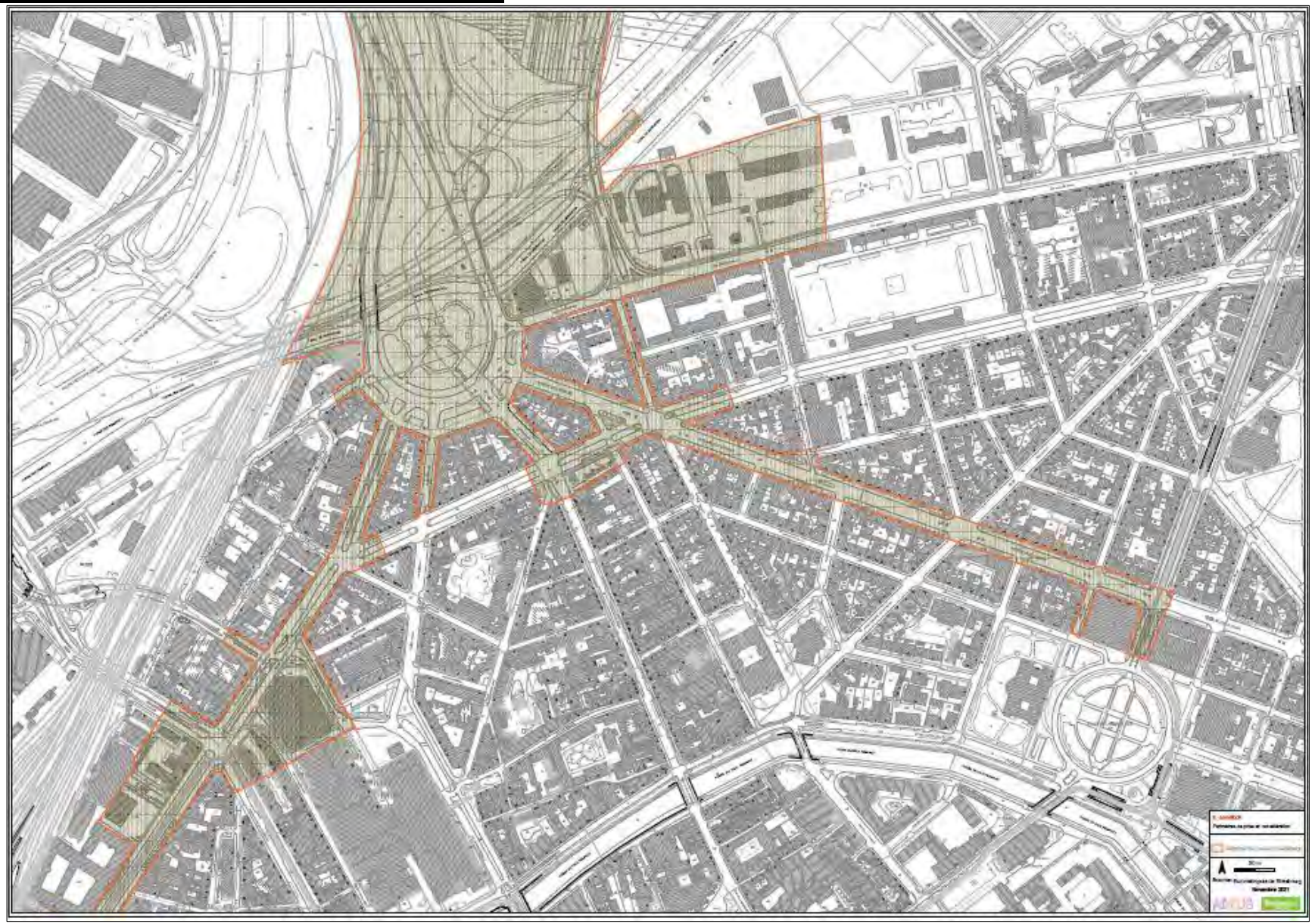
Tronçon « Centre commercial – Pont Saint Charles »



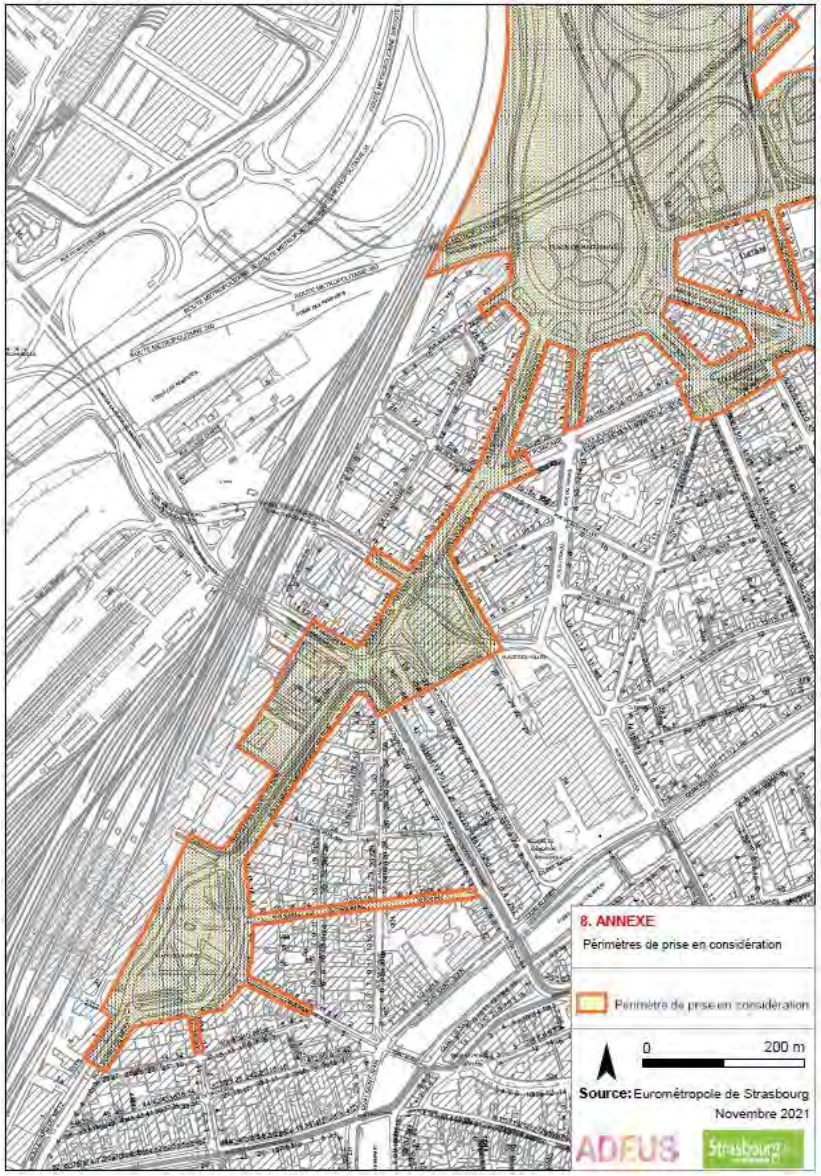
Tronçon « Fischer – Place de Haguenau»



Tronçon « Place de Haguenau – Avenue des Vosges»



Tronçon « Place de Haguenau – Gare»



RÉPUBLIQUE FRANCAISE
Département
du Bas-Rhin

VILLE DE SCHILTIGHEIM

EXTRAIT
du registre des délibérations du Conseil municipal

Nombre des membres élus aux élections : **39** (dont **39** sont encore en fonction)

Séance du 14 décembre 2021
sous la présidence de **Madame Danielle DAMBACH**

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

Date de convocation : 7 décembre 2021
38 membres ont assisté à la séance

Étaient absents : **3 membres**
dont **2** ont voté **par procuration**

Tomislav NAJDOVSKI donne procuration à Antoine SPLET du point 17 au point 18
Maryline WILHELM donne procuration à Benoît STEFFANUS du point 1 au point 10
Sylvie GIL BAREA est excusée
Bernard JÉNASTE est absent aux points 18 et 19
Dera RATSIAJETSINIMARO est absent au point 19
Corine DULAURENT est absente aux points 22 à 25

19e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2021SGDE187)

PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU DE TRAMWAY ENTRE STRASBOURG, SCHILTIGHEIM ET BISCHHEIM : AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL SUR LE CHOIX DE TRACÉ À SCHILTIGHEIM

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE187-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

19. PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU DE TRAMWAY ENTRE STRASBOURG, SCHILTIGHEIM ET BISCHHEIM : AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL SUR LE CHOIX DE TRACÉ À SCHILTIGHEIM

Madame la Maire :

Dans le cadre de sa stratégie de déploiement massif des mobilités alternatives, l'Eurométropole de Strasbourg (EMS) a engagé les études et la concertation préalables au prolongement du réseau de tramway vers le nord jusqu'à Bischheim, via la Place de Haguenau, et la liaison Gare centrale-Institutions européennes. Les objectifs de ce projet sont multiples en termes d'amélioration à la fois des conditions de transport et du cadre de vie, tout en préservant une offre de service de qualité qui réponde aux attentes des usagers :

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

Suite à la première phase de concertation qui s'est déroulée du 15 juin au 30 septembre 2021, le Conseil de l'EMS est appelé, dans sa séance du 17 décembre 2021, à arrêter le bilan de cette concertation, les caractéristiques essentielles du projet, à savoir principalement le choix des tracés retenus *in fine*, et à engager la suite des études et procédures. Dans cette optique, et sur la base du bilan de la concertation, le Conseil municipal de Schiltigheim a souhaité par la présente délibération formuler son avis sur la proposition de tracé concernant son ban communal.

SYNTHÈSE DES CARACTÉRISTIQUES DES TROIS TRACÉS AU NORD. Pour la desserte nord de Schiltigheim jusqu'à Bischheim, trois variantes de tracé pour implanter la plateforme tramway depuis la place de Haguenau à Strasbourg ont été proposées à la concertation :

› La variante N1 : Depuis la place de Haguenau, le tracé remonterait vers le nord du côté est de la place. Une nouvelle passerelle serait nécessaire pour franchir la M350 et le canal de dérivation. Le tracé emprunterait d'abord la route de Bischwiller, où une première station serait implantée. Il tournerait ensuite vers l'ouest pour rejoindre la route du Général de Gaulle par la nouvelle liaison du quartier Fischer. Une deuxième station pourrait être implantée au niveau du parking Prévert. Le tracé se poursuivrait sur la route du Général de Gaulle en direction du nord, traverserait le Pont « Saint Charles » qui enjambe les voies ferrées. Au nord du pont pourrait être implantée une troisième station. Toujours sur cet axe, une quatrième station pourrait être implantée devant le centre commercial E. Leclerc. Le tracé se poursuivrait sur la route de Brumath, où une cinquième station serait implantée entre la rue de Niederhausbergen et la rue Georges Burger. À cet endroit s'établirait un important pôle d'échange bus/tram, complété par la construction éventuelle d'un parking relais.

› La variante N2 : Depuis la place de Haguenau, le tracé remonterait vers le nord du côté est de la place. Une nouvelle passerelle serait nécessaire pour franchir la M350 et le canal de dérivation. Le tracé emprunterait la route de Bischwiller jusqu'à l'intersection avec la rue des

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE187-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

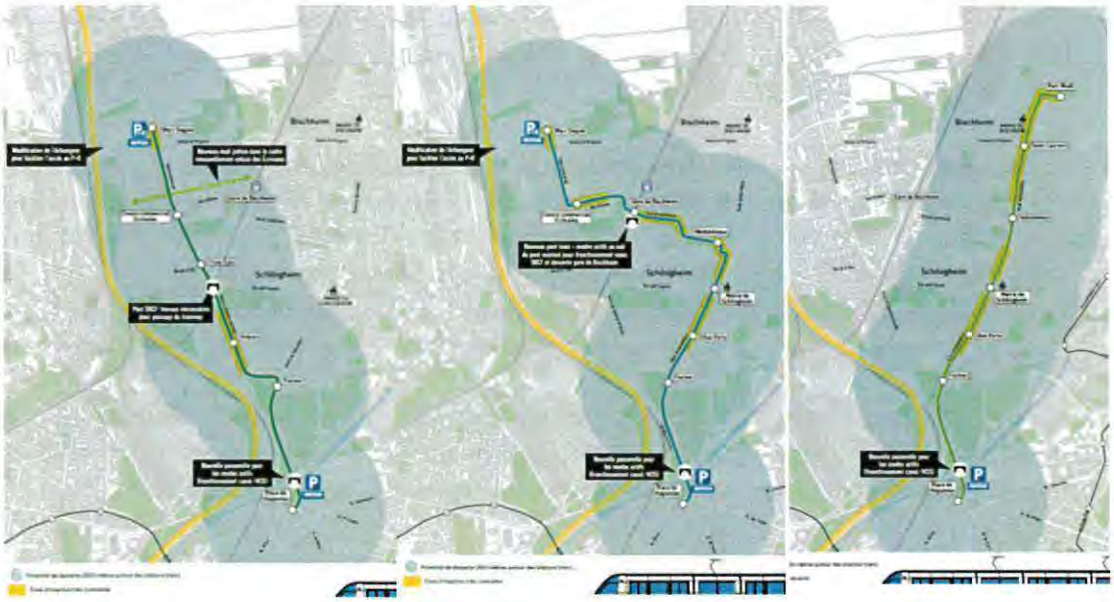
Pompiers. Sur cette première partie de tracé, trois stations seraient implantées : une première au niveau de Fischer (identique à la variante N1), une deuxième au niveau de la rue Perle, puis une troisième au niveau de la Mairie de Schiltigheim. Le tracé bifurquerait ensuite en direction de l'ouest par la rue de Wissembourg, devant la nouvelle médiathèque, puis emprunterait successivement le passage du cimetière, qui accueillerait une quatrième station, la rue de Vendenheim puis la rue de Lauterbourg. Pour franchir les voies ferrées, un nouveau pont serait construit et intégrerait une cinquième station. Le tracé se poursuivrait ensuite par la rue d'Erstein, où une sixième station serait implantée, puis rejoindrait la route du Général de Gaulle et enfin la route de Brumath pour aboutir au terminus Marc Seguin (identique à la variante N1).

› La variante N3 : Depuis la place de Haguenau, le tracé remonterait vers le nord du côté est de la place. Une nouvelle passerelle serait nécessaire pour franchir la M350 et le canal de dérivation. Le tracé emprunterait ensuite la route de Bischwiller jusqu'au Parc Wodli (Bischheim). L'emplacement des stations serait commun à la variante N2 jusqu'à la troisième station « Mairie de Schiltigheim ». En direction du nord, une quatrième station serait possible au niveau du quartier Adelshoffen, puis une cinquième près de l'église Saint Laurent et de la rue du Général Leclerc. Le terminus serait implanté aux abords du Parc Wodli.

Variante N1 : Place de Haguenau → Marc Seguin via route du Général de Gaulle

Variante N2 : Place de Haguenau → Marc Seguin via route de Bischwiller

Variante N3 : Place de Haguenau → Parc Wodli



Après analyse, au regard de ce premier bilan de la concertation, et en synthèse pour les variantes N1, N2 et N3, il apparaît que :

› La variante N3 présente un potentiel de desserte élevé et le coût le plus faible des trois variantes. Toutefois, les difficultés d'insertion posées par les faibles emprises publiques le long de la route de Bischwiller impliquent de trop nombreuses contraintes, tant sur la robustesse du réseau de tramway que sur le partage de l'espace public et ses conséquences sur le fonctionnement de la vie locale et sur les espaces arborés existants (Parc Wodli). Cette variante n'est pas évolutive à terme et offre par ailleurs un faible potentiel de transformations urbaines ne permettant pas aux centres-villes de Schiltigheim et Bischheim de s'élargir vers l'ouest et donc de desservir le secteur des Écrivains ;

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE187-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

› La variante N2 dispose du meilleur potentiel de desserte et dessert un très grand nombre de points d'intérêts du territoire schilikois. Toutefois, le parcours du tramway pour passer de la route de Bischwiller à la route du Général de Gaulle impose une insertion contrainte et un tracé sinueux relativement pénalisants pour la vie locale (desserte riveraine et livraisons, nuisances) et pour l'exploitation du tramway. Les nombreuses courbes ainsi que les sections en site mixte pénalisent la qualité du service tramway (vitesse notamment). Cette variante offre par ailleurs un potentiel réduit de transformations urbaines en contournant la partie sud-ouest de Schiltigheim et en laissant peu de place aux fonctions essentielles de la vie locale sur les secteurs réaménagés ;

› La variante N1 s'avère la solution la plus intéressante d'un point de vue métropolitain, puisqu'elle propose le parcours le plus direct vers le cœur d'agglomération, tout en ayant un potentiel de desserte similaire à la variante N3 en intégrant notamment le quartier Politique de la Ville des Écrivains et plusieurs équipements publics scolaires et de loisirs. Ceci présage un service qui restera attractif lors d'un possible prolongement ultérieur vers le nord. Par ailleurs, son insertion, à l'exception du secteur de terminus et de la section sud de la route du Général de Gaulle, est la plus aisée des trois solutions. Elle garantit un bon fonctionnement du tramway et un partage satisfaisant de l'espace public. Cette variante offre par ailleurs un grand potentiel de transformations urbaines, permettant de requalifier les espaces publics de l'ouest de Schiltigheim et offrant une perspective d'élargissement du centre-ville.

Au regard du bilan de la concertation et de l'analyse comparative des tracés, l'EMS considère la variante N1 comme la meilleure solution à envisager.

AVIS DE LA VILLE DE SCHILTIGHEIM SUR LE CHOIX DU TRACÉ SUR SON BAN COMMUNAL : La Ville de Schiltigheim rejoint l'analyse conduite par l'EMS et exprime un avis favorable au choix de la variante N1.

La variante N1 répond aux objectifs métropolitains de desserte directe et rapide des communes de Schiltigheim et Bischheim tout en conservant la possibilité d'un prolongement ultérieur vers les communes plus au nord. Par ailleurs, située à l'ouest des bans communaux de Schiltigheim et de Bischheim, elle satisfait le besoin d'équité territoriale en s'éloignant de la ligne B du tramway préexistante sur les territoires de Schiltigheim, Bischheim et Hœnheim. Son insertion sur la partie sud de la route du Général de Gaulle est susceptible de libérer le plus d'espaces publics en vue d'améliorer *in fine* la ville marchable et cyclable et donc de favoriser les reports modaux en faveur des transports en commun et des modes actifs. Cette variante offre par ailleurs un grand potentiel de transformations urbaines, permettant de requalifier les espaces publics de l'ouest de Schiltigheim et offrant des perspectives d'élargissement du centre-ville. Le coût de la variante N1, bien que plus élevé que celui de la variante N3, est sensiblement inférieur à celui de la variante N2.

La position du terminus et d'un éventuel P+R devront être réétudiées de manière à prendre en compte les aspirations et inquiétudes exprimées par les riverains du secteur « Marc Seguin » et notamment de supprimer au maximum l'impact éventuel sur les habitations.

Par ailleurs, la variante N1 s'inscrit totalement dans les objectifs de projet pour la ville de Schiltigheim en offrant l'opportunité de structurer et requalifier les espaces publics pour redonner de la place aux usages de proximité :

Périmètre de prise en considération du projet pour préserver sa faisabilité et délimitation des terrains affectés au projet. L'EMS doit être en mesure de préserver les conditions de faisabilité de cette extension du réseau urbain de transport collectif en site propre (TCSP) prévu dans les documents d'urbanisme avec un minimum d'acquisitions foncières, de démolitions de propriétés bâties ou de travaux de déviations de réseaux. Il sera proposé par le

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE187-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

Conseil de l'EMS de « prendre en considération » le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim et de délimiter les terrains affectés à ce projet. Cette délimitation correspondra à l'intégration de toutes les parcelles situées de part et d'autre de l'axe du tracé. Les parcelles situées à proximité des emplacements alternatifs possibles pour le terminus y figurent également. Enfin, certaines parcelles susceptibles de muter et se trouvant à proximité du secteur de projet sont également intégrées à ce périmètre.

Par ailleurs, la Ville de Schiltigheim prend acte de l'approfondissement par l'EMS des problématiques soulevées dans le cadre de la concertation, et notamment l'aménagement de la route de Bischwiller au profit de l'extension des espaces publics apaisés et du renforcement de la centralité historique de Schiltigheim. Pour ce faire, l'EMS a choisi d'ouvrir une phase de concertation complémentaire avec le public, au regard des objectifs du projet déjà délibérés le 7 mai 2021 et des objectifs complémentaires d'approfondissement des thématiques citées précédemment.

Le calendrier prévisionnel de l'opération est le suivant :

- Études d'avant-projet et concertation complémentaire : 2022
- Enquête publique : printemps 2023
- Déclaration d'utilité publique : automne 2023
- Travaux : 2024-2026

Quatre pièces jointes sont liées à la présente délibération pour une compréhension globale de la position de la Ville de Schiltigheim :

- Annexe 1 : bilan de la concertation
- Annexe 2 : analyse comparative des différents scénarii
- Annexe 3 : programmation des études à venir, par l'EMS
- Annexe 4 : instauration du périmètre de prise en considération

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,

Vu les articles L. 103-2, L. 103-6 et R. 103-1, du Code de l'urbanisme,
Vu l'article L. 424-1 du Code de l'urbanisme,
Vu le dernier alinéa de l'article L. 121-15-1 du Code de l'environnement,
Vu la délibération N° E-2020-846 du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg intitulée « Une ambition inédite en matière de mobilités »,
Vu la délibération N° E-2021-494 du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg intitulée « Lancement d'une concertation réglementaire et engagement des études opérationnelles du projet de Tramway vers le nord du réseau de Strasbourg »,

Après en avoir délibéré,
Sur proposition du Bureau municipal,

APPROUVE le choix du tracé de la variante N1, à savoir environ 3 km d'infrastructure tramway nouvelle, dont le tracé pourrait remonter vers le nord depuis la place de Haguenau par la route de Bischwiller, puis tourner à l'Ouest par la nouvelle rue Hélène Schweitzer, avant de rejoindre la route du Général de Gaulle et la route de Brumath en direction du nord ; 5 à 6 nouvelles stations tramway seraient créées (en fonction de l'emplacement exact du terminus),

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE187-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

DEMANDE à l'Eurométropole de Strasbourg de poursuivre :

- Les études et procédures visant à mettre en œuvre cette opération,
- Le processus d'information du public par l'ouverture par l'Eurométropole de Strasbourg d'une phase de concertation complémentaire, au regard des objectifs du projet déjà délibérés par le Conseil métropolitain le 7 mai 2021 et des objectifs complémentaires d'approfondissement des thématiques du projet,

AUTORISE Madame la Maire, sa représentante ou son représentant à signer tout document ou convention concourant à la mise en œuvre effective de la présente délibération.

Adopté par 31 voix ; 5 voix contre (Mme Françoise KLEIN, Mme Hélène HOLLEDERER, M. Nouredine SAID L'HADJ, M. Christian BALL, M. Raphaël RODRIGUES), 2 membres absents (M. Bernard JÉNASTE, M. Dera RATSIAJETSINIMARO) et 1 membre excusé (Mme Sylvie GIL BAREA).

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 15 décembre 2021.

La Maire,

MAIRIE DE SCHILTIGHEIM * Bas-Rhin *

Madame la Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cette délibération et informe que cette dernière peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa date de transmission au contrôle de légalité. Affichée en Mairie le 16 décembre 2021.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE187-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

RÉPUBLIQUE FRANCAISE
Département
du Bas-Rhin

VILLE DE SCHILTIGHEIM

EXTRAIT
du registre des délibérations du Conseil municipal

Nombre des membres élus aux élections : **39** (dont **39** sont encore en fonction)

Séance du 14 décembre 2021
sous la présidence de **Madame Danielle DAMBACH**

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

Date de convocation : 7 décembre 2021
38 membres ont assisté à la séance

Étaient absents : **3 membres**
dont **2** ont voté **par procuration**

Tomislav NAJDOVSKI donne procuration à Antoine SPLET du point 17 au point 18
Maryline WILHELM donne procuration à Benoît STEFFANUS du point 1 au point 10
Sylvie GIL BAREA est excusée
Bernard JÉNASTE est absent aux points 18 et 19
Dera RATSIAJETSINIMARO est absent au point 19
Corine DULAURENT est absente aux points 22 à 25

20e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2021SGDE188)

CONVENTION DE TRANSFERT DE MAÎTRISE D'OUVRAGE RELATIVE À L'ÉLABORATION D'UN SCHÉMA DIRECTEUR DES ESPACES PUBLICS SUR LE BAN DE LA COMMUNE DE SCHILTIGHEIM

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE188-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

20. CONVENTION DE TRANSFERT DE MAÎTRISE D'OUVRAGE RELATIVE À L'ÉLABORATION D'UN SCHÉMA DIRECTEUR DES ESPACES PUBLICS SUR LE BAN DE LA COMMUNE DE SCHILTIGHEIM

Monsieur le Premier Adjoint :

Schiltigheim, deuxième commune de l'Eurométropole par sa population, assume des charges de centralité de la métropole avec l'accueil de nombreux équipements métropolitains : CMCO, centre nautique, lycées, futur complexe MK2, future médiathèque nord… Dans cet ancien faubourg construit autour de noyaux villageois et espaces de production, l'espace public y est rare et contraint. Schiltigheim est également un lieu de convergence et de transit pour les communes du nord de l'agglomération qui met l'espace public sous pression.

La commune connaît des mutations importantes depuis 10 ans avec la reconversion de nombreuses friches industrielles. En effet, elle connaît et va connaître de très importantes évolutions (arrivée du tramway, construction de plus de 1 000 logements dans les 4 prochaines années, transformation du quartier des Écrivains, reconversion des friches, renforcement de polarités (gare de Bischheim, médiathèque nord…).

Dans ce contexte, la commune de Schiltigheim et l'Eurométropole souhaitent disposer d'un document dénommé « schéma directeur des espaces publics » permettant de donner une vision à court et moyen terme de la transformation des espaces publics comme support de la construction de son projet urbain.

Les objectifs du schéma sont de définir et mettre en œuvre une politique des espaces publics et du paysage structurant le territoire tout en améliorant son accessibilité. Ce schéma directeur doit être directement applicable par les services et constituera un outil de dialogue entre services et partenaires pour co-élaborer l'espace public et la trame viaire sur le ban communal de Schiltigheim. Il permettra également de nourrir les débats autour de la création de la nouvelle ligne de tramway, des modifications des accès à la M35 ou les évolutions du Plan local de l'urbanisme (PLU).

Ce schéma directeur aura pour objectifs :

- D'animer un débat public avec les habitantes et habitants sur leur vision des transformations de la commune et en particulier d'engager le débat sur la transformation des espaces publics ;
- De définir un cadre d'orientation et des principes d'aménagement pour les interventions de la commune mais aussi celles de l'Eurométropole ;
- De s'assurer de la cohérence des interventions dans leur programmation et leur enchaînement dans la période des 8 prochaines années.

Plus spécifiquement, pour la commune, les objectifs sont :

- D'améliorer la qualité de l'air et de lutter contre les îlots de chaleur ;
- De créer et renforcer des centralités urbaines animées bien reliées entre elles ;
- D'accompagner l'arrivée de la nouvelle ligne de tramway, avec la refonte du plan de circulation et de la politique de stationnement ;
- De mettre en valeur le patrimoine industriel, brassicole et historique de la ville en lien avec le projet de Site patrimonial remarquable ;
- D'enrichir le projet de Parc naturel urbain.

Plus précisément le schéma directeur doit proposer :

- Une articulation des enjeux de mobilité avec les enjeux d'amélioration des usages de l'espace public relatifs à la desserte, au fonctionnement du territoire et à l'amélioration de la qualité de vie des habitants ;
- Une identification des enjeux de politiques métropolitaines, concernant l'espace public, appliquées au territoire de Schiltigheim (écologie, bruit, eau, plantations, entretien viaire, stationnement, fonctionnement commercial…) ;
- Une démarche pour établir une programmation des aménagements et une évaluation de leurs coûts ;
- Des principes d'aménagement de l'espace public sous forme de cahiers de recommandations et de schéma d'intentions.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE188-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

L'aménagement et la gestion des espaces publics sont souvent envisagés sous un angle technique et fonctionnel. Cette étude doit nous permettre de nous interroger sur les enjeux à la fois urbains, sociaux, sociétaux, de croiser des thématiques plurielles (la place de la culture dans la ville, par exemple) et de prendre en compte les préoccupations des habitants.

Au regard de l'imbrication des compétences portant sur une étude en vue de l'aménagement et de la gestion des espaces publics, l'Eurométropole de Strasbourg et la commune de Schiltigheim ont décidé, en application de l'article L. 2422-12 du Code de la commande publique de confier à la commune de Schiltigheim la maîtrise d'ouvrage unique pour l'élaboration du « Schéma directeur des espaces publics de Schiltigheim » avec une convention de transfert jointe en annexe.

Le montant du schéma directeur est estimé à 200 000 € HT pour lequel l'Eurométropole participera à hauteur de 50 % et 100 000 €HT maximum.

Le règlement des dépenses sera effectué par la maîtrise d'ouvrage unique. L'Eurométropole procédera à un versement forfaitaire de 50 000 €HT en 2022 et au solde en 2023 après remise de la version finalisée du schéma directeur.

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,
Après en avoir délibéré,
Sur proposition de la Commission « Écologie, Urbanisme et mobilités – Cadre de vie et travaux » et du Bureau municipal,

AUTORISE la mise en œuvre d'un « schéma directeur des espaces publics » sur la ville,

APPROUVE la mise en place d'une convention de maîtrise d'ouvrage entre l'Eurométropole de Strasbourg et la commune de Schiltigheim au bénéfice de la commune de Schiltigheim pour la réalisation d'un « schéma directeur des espaces publics de la commune de Schiltigheim » (cf. annexe),

AUTORISE Madame la Maire à signer et à mettre en œuvre la Convention de transfert de maîtrise d'ouvrage entre l'Eurométropole de Strasbourg et la commune de Schiltigheim pour la réalisation d'un « schéma directeur des espaces publics de la commune de Schiltigheim » (cf. annexe) ainsi que des avenants portant sur les conditions de réalisation,

DÉCIDE d'imputer les dépenses correspondantes au budget 2022 – fonction 810 – nature 617 *(« études et recherches »)*.

Adopté par 35 voix ; 2 voix contre (Mme Françoise KLEIN, M. Dera RATSIAJETSINIMARO), 1 abstention (M. Christian BALL) et 1 membre excusé (Mme Sylvie GIL BAREA).

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 15 décembre 2021.

La Maire,

MAIRIE DE SCHILTIGHEIM Bas-Rhin

Madame la Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cette délibération et informe que cette dernière peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa date de transmission au contrôle de légalité. Affichée en Mairie le 16 décembre 2021.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE188-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

Convention de transfert de maîtrise d'ouvrage relative à l'élaboration d'un schéma directeur des espaces publics sur le ban de la commune de Schiltigheim

Exposé

La commune de Schiltigheim, deuxième commune en poids démographique de l'Eurométropole, connait un évolution urbaine importante depuis une dizaine d'années. L'arrivée d'une nouvelle ligne de tramway en 2025, l'émergence de nouvelles polarités, la transformation quartiers de logements sociaux vont accentuer la transformation du territoire nord de l'agglomération.

Dans ce contexte, la commune de Schiltigheim et l'Eurométropole souhaitent disposer d'un document dénommé « schéma directeur des espaces publics » permettant de donner une vision à court et moyen terme de la transformation des espaces publics comme support de la construction de son projet urbain.
Les objectifs du schéma sont de définir et mettre en œuvre une politique des espaces publics et du paysage structurant le territoire tout en améliorant son accessibilité. Ce schéma directeur doit être directement applicable par les services et se révèle un outil de dialogue entre services et partenaires pour co-élaborer l'espace public et la trame viaire sur le ban communal de Schiltigheim.

Il permettra également de nourrir les débats autour de la création de la nouvelle ligne de tramway, des modifications des accès à la M35 ou les évolutions du Plan local de l'urbanisme (PLU).

Ce schéma directeur aura pour objectifs :

- D'animer un débat public avec les habitants-es sur leur vision des transformations de la commune et en particulier d'engager le débat sur la transformation des espaces publics ;
- De définir un cadre d'orientation et des principes d'aménagement pour les interventions de la commune mais aussi celle de l'Eurométropole ;
- De s'assurer de la cohérence des interventions dans leur programmation et leur enchainement dans la période des 8 prochaines années.

Plus spécifiquement, pour la commune, les objectifs sont :

- D'améliorer la qualité de l'air et de lutter contre les îlots de chaleur ;
- De créer et renforcer des centralités urbaines animées bien reliées entre elles ;
- D'accompagner l'arrivée de la nouvelle ligne de tramway, avec la refonte du plan de circulation et de la politique de stationnement ;
- De mettre en valeur le patrimoine industriel, brassicole et historique de la ville en lien avec le projet de Site patrimonial remarquable ;
- D'enrichir le projet de Parc naturel urbain.

Plus précisément le schéma directeur doit proposer :

- Une articulation des enjeux de mobilité avec les enjeux d'amélioration des usages de l'espace public relatifs à la desserte, au fonctionnement du territoire et à l'amélioration de la qualité de vie des habitants ;

- Une identification des enjeux de politiques métropolitaines, concernant l'espace public, appliquées au territoire de Schiltigheim (écologie, bruit, eau, plantations, entretien viaire, stationnement, fonctionnement commercial…) ;
- Une démarche pour établir une programmation des aménagements et une évaluation de leurs coûts ;
- Des principes d'aménagement de l'espace public sous forme de cahiers de recommandations et de schéma d'intentions.

La présente convention précise les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage unique exercée et en fixe les termes.

Ceci exposé, il est convenu ce qui suit

Article 1 – Objet du transfert de la maîtrise d'ouvrage

La présente convention organise les modalités de transfert de la maîtrise d'ouvrage de l'Eurométropole de Strasbourg à la commune de Schiltigheim pour l'élaboration d'un schéma directeur des espaces publics, conformément à l'article L 2422-12 du Code de la commande publique.

Pour le compte de l'Eurométropole de Strasbourg, l'opération portera sur l'établissement d'un document cadre lui permettant de planifier les actions relevant de ses compétences. Elle devra :

- S'assurer, d'une manière générale, de la compatibilité des propositions avec les documents cadre de l'Eurométropole pour les objets abordés dans l'étude objet de la présente convention ;
- Recoller et articuler les projets en cours afin de prolonger leurs effets dans une vision urbaine à 8-10 ans ;
- Accompagner la mise en place d'un plan de circulation qui visera à limiter les flux motorisés de transit passant au cœur de la commune ;
- Identifier les projets qui seront à mener sur l'espace public, par thématique, en lien avec les orientations des politiques publiques de l'Eurométropole :
- Permettre de prioriser les projets pour les inscrire dans les programmations pluri-annuelles ;
- Identifier les points d'attentions relatifs aux contraintes des gestionnaires.

Pour le compte de la commune de Schiltigheim :

- De créer et renforcer des centralités et assurer les liens entre les lieux d'animation ;
- Élargir le centre-ville du centre ancien jusqu'au site Schutzenberger, au parc du Château, aux sites Fischer et Adelshoffen en privilégiant l'accueil de fonctions d'animation ;
- D'accompagner l'arrivée de la nouvelle ligne de tramway, avec la déclinaison à l'échelle locale du quartier du plan de circulation et de la politique de stationnement ;
- D'enrichir le projet de Parc naturel urbain, à l'intensification de la trame verte par des aménagements végétalisés, à la préservation des berges de l'Ill et de l'Aar et le développement des accès doux pour les rendre accessibles à tous ;
- De rendre la densité de la ville acceptable et attractive en valorisant les espaces naturels ;
- De réduire la perméabilité des infrastructures et les ruptures des continuités écologiques ;
- De mettre en valeur le patrimoine industriel, brassicole et historique de la ville en lien avec le projet de Site patrimonial remarquable (SPR) ;
- De prendre en compte les enjeux environnementaux comme la lutte contre les ilots de chaleur et l'amélioration de la qualité de l'air ;

- De mener les ateliers et les concertations permettant l'élaboration et l'enrichissement du schéma directeur à travers la vison des habitants de l'avenir de leur ville.

Article 2 – Gestion financière et modalités de financement

Le financement de l'étude sera assuré par les maîtres d'ouvrage selon une répartition décrite ci-après. Ces derniers s'engagent à inscrire dans leur budget les crédits nécessaires au paiement des dépenses afférentes à l'étude.

Le règlement des dépenses sera effectué par le maître d'ouvrage unique avec les fonds mis à disposition par les maîtres d'ouvrage dans les conditions décrites ci-dessous ?

Ces règlements seront effectués, dans la limite plafonnée de 50% des dépenses prévisionnelles (200 000 €HT soit 100 000 €HT), au moyen d'un versement forfaitaire de 50 000 €HT en 2022 et le solde en 2023.

La demande de versement de l'acompte et du solde seront transmis à l'Eurométropole de Strasbourg pare voie dématérialisée sur la plate-forme chorus pro (https://chorus.pro.gouv.fr).

Une copie de la demande indiquant le service fait sera également envoyée pour information à la Direction des Espaces publics et naturels.

Les pièces justificatives seront envoyées en format PDF.

L'Eurométropole procédera au paiement visé ci-dessus dans les 30 jours suivant la demande du maître d'ouvrage unique.

Article 3 – Contenu de la mission du maître d'ouvrage unique

La mission de la commune de Schiltigheim en tant que maître d'ouvrage unique, porte sur les éléments suivants :

3-1. Elaboration et passation des marchés publics

- centraliser les besoins exprimés par les partenaires ;
- assurer la définition des conditions administratives et techniques selon lesquelles l'étude sera réalisée ;
- respecter et mettre en œuvre l'ensemble des procédures administratives ad hoc s'appliquant à la présente étude ;
- effectuer la passation des marchés nécessaires notamment la désignation des prestataires en charge de l'étude, conformément au Code de la commande publique;
- organiser et préparer les procédures d'attribution, ainsi que mettre en place les organes nécessaires dans le respect des règles de la commande publique ;
- conclure et notifier l'ensemble des marchés nécessaires à la réalisation de l'étude.

3-2. Exécution du marché

- s'assurer de la bonne exécution des marchés et procéder au paiement des prestataires ;
- agréer les sous-traitants et, le cas échéant, procéder à leur paiement ;
- assurer la direction des travaux, leur suivi technique et administratif, et procéder à l'ensemble des actes d'exécution (avenants, ordres de service, résiliations ...) ;

- assurer la gestion administrative, financière et comptable de l'opération ;
- prendre toute mesure nécessaire à l'exécution de l'opération.

Article 4 – Modalités de remise de l'étude

Le maître d'ouvrage unique s'assure de la bonne mise en œuvre des étapes de remise de l'étude dans les conditions définies ci-après.

Le maître d'ouvrage unique transmettra à l'Eurométropole un document finalisé provisoire ne faisant pas l'objet de réserves de sa part. l'Eurométropole aura un délai de 30 jours pour formuler ses remarques à l'intention du maître d'ouvrage unique.

Suite à ces remarques, le maître d'ouvrage unique transmettra le document modifié.

Article 5 – Formalités entre les co-contractants

5.1. Transmission d'information

Le maître d'ouvrage unique informe régulièrement l'Eurométropole de l'avancement de l'étude. Il s'engage à transmettre aux partenaires les comptes rendus des réunions.

l'Eurométropole s'engage à désigner un ou plusieurs représentants pour suivre l'étude lesquels seront amenés à centraliser les correspondances avec le maitre d'ouvrage unique, mais également assister aux réunions, si elle le juge nécessaire.

5.2. Validations et avis

Le maitre d'ouvrage unique transmettra à l'Eurométropole, pour analyses et avis les versions de l'étude au regard de l'avancement qui sera établi dans le marché.

L'Eurométropole s'engage à faire part de sa position dans un délai de 30 jours après réception des documents.

Article 6 – Terme de la convention

6.1. Terme normal

Lorsque la réception de l'étude est prononcée sans réserve, le terme de la convention intervient à compter de la signature du procès-verbal de réception des objets de l'étude relevant des compétences métropolitaines, énumérés à l'article 1 de la présente convention, par l'Eurométropole. Lorsque la réception de l'étude est prononcée avec des réserves, le terme de la convention intervient lorsque l'intégralité des réserves seront levées.

6.2. Résiliation amiable

Les parties peuvent convenir d'un commun accord de mettre fin à la présente convention.

6.3. Résiliation unilatérale l'Eurométropole de Strasbourg

En cas de faute grave imputable au maitre d'ouvrage unique, l'Eurométropole peut effectuer une résiliation unilatérale de la présente convention, sous réserve de respecter un préavis de trois mois. Cette résiliation est notifiée à la commune de Schiltigheim par courrier recommandé avec accusé de réception.
L 'Eurométropole règlera, au prorata de son taux de répartition financier, les dépenses préalablement engagées par le maitre d'ouvrage unique.

6.4. Résiliation unilatérale pour motif d'intérêt général

Les parties peuvent résilier unilatéralement ladite convention, sur le fondement d'un motif d'intérêt général, sous réserve d'un préavis de six mois. La résiliation est notifiée à l'autre partie par courrier recommandé avec accusé de réception.

En cas de résiliation unilatérale pour motif d'intérêt général de l'Eurométropole cette faculté est subordonnée au règlement financier des dépenses déjà effectuées, par application de son taux de répartition financier, ainsi que de l'indemnisation des éventuels préjudices subis par la commune de Schiltigheim, dans la limite de 3% du budget prévisionnel global.
Le maitre d'ouvrage unique, en sa qualité de personne publique, peut également résilier unilatéralement la présente convention, sur le fondement d'un motif d'intérêt général. Dans cette hypothèse, le maitre d'ouvrage unique indemnisera l'Eurométropole des éventuels préjudices subis, dans la limite de 3% du budget prévisionnel global.

Article 7 – litiges

Les litiges susceptibles de naître à l'occasion de la présente convention feront l'objet d'une procédure de négociation amiable avant toute procédure contentieuse. Il pourra également être fait appel à une mission de conciliation du Tribunal Administratif de Strasbourg. En cas d'échec de la conciliation, le Tribunal administratif de Strasbourg est la juridiction compétente pour tous les litiges susceptibles de naitre de l'exécution de la présente convention.

ANNEXE 3 : LISTE DES PROJETS DANS LES COMMUNES

SCHILTIGHEIM

Opération	**2021SCG10**	SCHILTIGHEIM			Suite études et travaux						**1**
Site projet	AMENAGEMENT ROUTE DE BISCHWILLER										
Tronçon / tranche	2/4	Début	Cimetière Sainte Hélène			Fin	Rue de la Gare				
Mt Total Prévisionnel	5 000 000 €		MOE	Externe		Tableau	PPI DEPN	AMO	non		
											TTC
Voirie & équipements	Amélioration qualité		Piste cyclable		Réaménagement		Trx en profondeur		Type Marché	MAPA	**200 000 €**
							Total délibéré EMS				**200 000 €**

Opération	**2015SCH4570**	SCHILTIGHEIM			Suite études et travaux						**2**
Site projet	RUE DES CHASSEURS										
Tronçon / tranche	4/4	Début	Rue Schutzenberger			Fin	Rue de la Patrie				
Mt Total Prévisionnel	450 000 €		MOE	Externe		Tableau	T2	AMO	non		
											TTC
Voirie & équipements	Etat d'entretien		Voie de desserte		Réaménagement		Trx en profondeur		Type Marché	MAPA	**15 000 €**
							Total délibéré EMS				**15 000 €**

Opération	**2022SCH17**	SCHILTIGHEIM			Etudes et travaux						**3**
Site projet	RUE VAUBAN										
Tronçon / tranche	1/1	Début	Complet			Fin	Complet				
Mt Total Prévisionnel	110 000 €		MOE	Externe		Tableau	_	AMO	non		
											TTC
Assainissement	Etat entretien réseau		Collecteur/branchements		Pose		Travaux tranchée ouverte		Type Marché	MAPA	**110 000 €**
							Total délibéré EMS				**110 000 €**

Opération	**2022SCH16**	SCHILTIGHEIM			Etudes et travaux						**4**
Site projet	RUE RAPP										
Tronçon / tranche	1/1	Début	Rue Kellermann			Fin	N°8				
Mt Total Prévisionnel	10 000 €		MOE	Externe		Tableau	_	AMO	non		
											TTC
Assainissement	Etat entretien réseau		Collecteur/branchements		Pose		Travaux tranchée ouverte		Type Marché	MAPA	**10 000 €**
							Total délibéré EMS				**10 000 €**

Opération	**2022SCH15**	SCHILTIGHEIM			Etudes et travaux						**5**
Site projet	RUE GOURAUD ET RUE LYAUTEY										
Tronçon / tranche	1/1	Début	Localisé			Fin	Localisé				
Mt Total Prévisionnel	240 000 €		MOE	Externe		Tableau	_	AMO	non		
											TTC
Assainissement	Etat entretien réseau		Collecteur/branchements		Pose		Travaux tranchée ouverte		Type Marché	MAPA	**240 000 €**
							Total délibéré EMS				**240 000 €**

Opération	**2022SCH14**	SCHILTIGHEIM			Etudes et travaux						**6**
Site projet	RUE DES POMPIERS										
Tronçon / tranche	1/1	Début	Rue de Bischwiller			Fin	Rue Principale				
Mt Total Prévisionnel	240 000 €		MOE	Externe		Tableau	_	AMO	non		
											TTC
Assainissement	Etat entretien réseau		Collecteur/branchements		Pose		Travaux tranchée ouverte		Type Marché	MAPA	**240 000 €**
							Total délibéré EMS				**240 000 €**

Opération	**2022SCH13**	SCHILTIGHEIM			Etudes et travaux						**7**
Site projet	RUE DE VENDENHEIM										
Tronçon / tranche	1/1	Début	Rue de Sarrebourg			Fin	Rue Sainte-Odile				
Mt Total Prévisionnel	70 000 €		MOE	Externe		Tableau	_	AMO	non		
											TTC
Assainissement	Etat entretien réseau		Collecteur/branchements		Pose		Travaux tranchée ouverte		Type Marché	MAPA	**70 000 €**
							Total délibéré EMS				**70 000 €**

Opération	**2022SCH12**	SCHILTIGHEIM			Etudes et travaux						**8**
Site projet	RUE DE LAUTERBOURG										
Tronçon / tranche	1/1	Début	Rue du Fondeur			Fin	Rue de Wissembourg				
Mt Total Prévisionnel	70 000 €		MOE	Externe		Tableau	_	AMO	non		
											TTC
Assainissement	Etat entretien réseau		Collecteur/branchements		Pose		Travaux tranchée ouverte		Type Marché	MAPA	**70 000 €**
							Total délibéré EMS				**70 000 €**

Opération	**2022SCH11**	SCHILTIGHEIM			Etudes et travaux						**9**
Site projet	RUES KLEBER, KAPP ET KELLERMANN										
Tronçon / tranche	1/1	Début	Localisé			Fin	Localisé				
Mt Total Prévisionnel	510 000 €		MOE	Externe		Tableau	_	AMO	non		
											TTC
Eau	Etat entretien réseau		Conduite/ branchements		Pose		Travaux tranchée ouverte		Type Marché	MAPA	**510 000 €**
							Total délibéré EMS				**510 000 €**

Opération	**2022SCH10**	SCHILTIGHEIM			Etudes et travaux						**10**
Site projet	RUES FOCH ET LECLERC										
Tronçon / tranche	1/1	Début	Localisé			Fin	Localisé				
Mt Total Prévisionnel	370 000 €		MOE	Externe		Tableau	_	AMO	non		
											TTC
Eau	Etat entretien réseau		Conduite/ branchements		Pose		Travaux tranchée ouverte		Type Marché	MAPA	**210 000 €**
Assainissement	Etat entretien réseau		Collecteur/branchements		Pose		Travaux tranchée ouverte		Type Marché	MAPA	**160 000 €**
							Total délibéré EMS				**370 000 €**

Opération	2022SCH09	SCHILTIGHEIM		Etudes et travaux			11
Site projet	RUE DU NIDECK - chaussée						
Tronçon / tranche	1/1	Début	Complet	Fin	Complet		
Mt Total Prévisionnel	147 000 €	MOE	Externe	Tableau	T1	AMO	non

							TTC
Voirie & équipements	Etat d'entretien	Voie de desserte	réfection	Trx en faible profondeur	Type Marché	MAPA	27 000 €
Eau	Etat entretien réseau	Conduite/ branchements	Pose	Travaux tranchée ouverte	Type Marché	MAPA	120 000 €
				Total délibéré EMS			147 000 €

Opération	2022SCH08	SCHILTIGHEIM		Etudes et travaux			12
Site projet	AVENUE DE LA 2EME DIVISION BLINDEE - chaussée et trottoirs						
Tronçon / tranche	1/1	Début	Complet	Fin	Complet		
Mt Total Prévisionnel	710 000 €	MOE	Externe	Tableau	T1	AMO	non

							TTC
Voirie & équipements	Etat d'entretien	Voie de desserte	réfection	Trx en faible profondeur	Type Marché	MAPA	160 000 €
Eau	Etat entretien réseau	Conduite/ branchements	Pose	Travaux tranchée ouverte	Type Marché	MAPA	550 000 €
				Total délibéré EMS			710 000 €

Opération	2022SCH07	SCHILTIGHEIM		Etudes et travaux			13
Site projet	RUE DE BISCHHEIM - chaussée						
Tronçon / tranche	1/1	Début	Rue de Bitche	Fin	Rue d'Adelshoffen		
Mt Total Prévisionnel	50 000 €	MOE	Externe	Tableau	T1	AMO	non

							TTC
Voirie & équipements	Etat d'entretien	Voie de desserte	réfection	Trx en faible profondeur	Type Marché	MAPA	50 000 €
				Total délibéré EMS			50 000 €

Opération	2022SCH06	SCHILTIGHEIM		Etudes et travaux			14
Site projet	RUE DU BARRAGE - chaussée						
Tronçon / tranche	1/1	Début	Rue des Contades	Fin	Rue Principale		
Mt Total Prévisionnel	260 000 €	MOE	Externe	Tableau	T1	AMO	non

							TTC
Voirie & équipements	Etat d'entretien	Voie structurante	Réfection	Trx en faible profondeur	Type Marché	MAPA	70 000 €
Eau	Etat entretien réseau	Conduite/ branchements	Pose	Travaux tranchée ouverte	Type Marché	MAPA	190 000 €
				Total délibéré EMS			260 000 €

Opération	2022SCH05	SCHILTIGHEIM		Etudes et travaux			15
Site projet	RUE DES PETITS CHAMPS ET RUE NEUVE						
Tronçon / tranche	1/2	Début	Localisé	Fin	Localisé		
Mt Total Prévisionnel	550 000 €	MOE	Externe	Tableau	T2	AMO	non

							TTC
Voirie & équipements	Amélioration qualité	Voie de desserte	Réaménagement	Trx en profondeur	Type Marché	MAPA	250 000 €
				Total délibéré EMS			250 000 €

Opération	2022SCH02	SCHILTIGHEIM		Etudes et travaux			16
Site projet	RUE DU 23 NOVEMBRE ENTRE LA RUE DE LA 2EME DIVISION BLINDEE ET LA PASSERELLE RUE D'HAUSBERGEN						
Tronçon / tranche	1/1	Début	Rue du 23 novembre	Fin	Passerelle rue d'Hausbergen		
Mt Total Prévisionnel	1 200 000 €	MOE	Externe	Tableau	T4 Voirie	AMO	non

							TTC
Voirie & équipements	Liaison et équipements	Piste cyclable	Aménagement	Trx en profondeur	Type Marché	MAPA	1 200 000 €
				Total délibéré EMS			1 200 000 €

Opération	2022SCH01	SCHILTIGHEIM		Etudes et travaux			17
Site projet	PLACETTE DE LA POMME D'OR						
Tronçon / tranche	1/1	Début	Rue des Pompiers	Fin	Rue Principale		
Mt Total Prévisionnel	160 000 €	MOE	Externe	Tableau	T2	AMO	non

							TTC
Voirie & équipements	Amélioration qualité	Place/placette	Réaménagement	Trx en profondeur	Type Marché	MAPA	160 000 €
				Total délibéré EMS			160 000 €

Opération	2021SCH08	SCHILTIGHEIM		Suite études et travaux			18
Site projet	ESPEX - QUARTIER DES GENERAUX						
Tronçon / tranche	2/2	Début	Complet	Fin	Complet		
Mt Total Prévisionnel	5 240 000 €	MOE	Externe	Tableau	PPI DEPN	AMO	non

							TTC
Voirie & équipements	Etat d'entretien	Voie de desserte	Réaménagement	Trx en profondeur	Type Marché	MAPA	5 140 000 €
				Total délibéré EMS			5 140 000 €

Opération	2021SCH06	SCHILTIGHEIM		Suite études et travaux			19
Site projet	ACCOMPAGNEMENT SITE ADELSHOFFEN (MT Total 950k€)						
Tronçon / tranche	2/2	Début	Rue de Bischwiller	Fin	Rue de Wissembourg		
Mt Total Prévisionnel	950 000 €	MOE	Externe	Tableau	PPI Autre	AMO	non

							TTC
Voirie & équipements	Accompagnement autre projet	Parvis	Réaménagement	Trx en profondeur	Type Marché	MAPA	600 000 €
				Total délibéré EMS			600 000 €

PLUSIEURS SECTEURS

Opération	2022EMS16	PLUSIEURS SECTEURS		Etudes et travaux			20
Site projet	PASSERELLES DE FRANCHISSEMENT DE L'AAR ET DU CANAL DE LA MARNE AU RHIN						
Tronçon / tranche	1/5	Début	Rives Ouest de l'Aar	Fin	Rive Est du Canal de la Marne au Rhin		
Mt Total Prévisionnel	5 000 000 €	MOE	Externe	Tableau	PPI Autre	AMO	non

							TTC
Voirie & équipements	Liaison et équipements	Passerelles	Création	Travaux en profondeur	Type Marché	MAPA	200 000 €
				Total délibéré EMS			200 000 €

Opération	2022EMS01	PLUSIEURS SECTEURS		Etudes et travaux		21
Site projet	AMELIORATION PISTE DU CANAL (Bischheim/ Hoenheim/ Schiltigheim/ Souffelweyersheim)					
Tronçon / tranche	1/1	Début	Bischheim	Fin	Souffelweyersheim	
Mt Total Prévisionnel	1 800 000 €	MOE	Externe	Tableau	T4 BAMA	AMO non

							TTC
Voirie & équipements	Amélioration qualité	Piste cyclable	Réaménagement	Trx en faible profondeur	Type Marché	MAPA	1 800 000 €
				Total délibéré EMS			1 800 000 €

Opération	2022SCH04	SCHILTIGHEIM		Etudes et travaux		22
Site projet	QUARTIER DES ECRIVAINS - RUE MISTRAL ET RACCORDS ROUTE DE BRUMATH					
Tronçon / tranche	1/1	Début	Complet	Fin	Complet	
Mt Total Prévisionnel	1 135 000 €	MOE	Externe	Tableau	NPNRU	AMO non

							TTC
Voirie & équipements	Amélioration qualité	Voie de desserte	Réaménagement	Trx en profondeur	Type Marché	MAPA	1 135 000 €
				Total délibéré EMS			1 135 000 €

Opération	2022SCH03	SCHILTIGHEIM		Etudes et travaux		23
Site projet	QUARTIER DES ECRIVAINS - PARVIS ECOLE RUE RONSARD					
Tronçon / tranche	1/1	Début	Complet	Fin	Complet	
Mt Total Prévisionnel	1 040 000 €	MOE	Externe	Tableau	NPNRU	AMO non

							TTC
Voirie & équipements	Abords écoles	Parvis	Réaménagement	Trx en profondeur	Type Marché	MAPA	1 040 000 €
				Total délibéré EMS			1 040 000 €

RÉPUBLIQUE FRANCAISE
Département
du Bas-Rhin

VILLE DE SCHILTIGHEIM

EXTRAIT
du registre des délibérations du Conseil municipal

Nombre des membres élus aux élections : **39** (dont **39** sont encore en fonction)

Séance du 14 décembre 2021
sous la présidence de **Madame Danielle DAMBACH**

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

Date de convocation : 7 décembre 2021
38 membres ont assisté à la séance

Étaient absents : **3 membres**
dont **2** ont voté **par procuration**

Tomislav NAJDOVSKI donne procuration à Antoine SPLET du point 17 au point 18
Maryline WILHELM donne procuration à Benoît STEFFANUS du point 1 au point 10
Sylvie GIL BAREA est excusée
Bernard JÉNASTE est absent aux points 18 et 19
Dera RATSIAJETSINIMARO est absent au point 19
Corine DULAURENT est absente aux points 22 à 25

21e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2021SGDE189)

PROJETS SUR L'ESPACE PUBLIC – PROGRAMME 2022 : VOIRIE, PLAN VÉLO, SIGNALISATION STATIQUE ET DYNAMIQUE, OUVRAGES D'ART, EAU ET ASSAINISSEMENT, NPNRU. LANCEMENT, POURSUITE DES ÉTUDES ET RÉALISATION DES TRAVAUX

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE189-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

21. PROJETS SUR L'ESPACE PUBLIC – PROGRAMME 2022 : VOIRIE, PLAN VÉLO, SIGNALISATION STATIQUE ET DYNAMIQUE, OUVRAGES D'ART, EAU ET ASSAINISSEMENT, NPNRU. LANCEMENT, POURSUITE DES ÉTUDES ET RÉALISATION DES TRAVAUX

Monsieur le Premier Adjoint :

Par délibération en date du 17 décembre 2021, le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg soumettra à l'approbation de son conseil le programme 2022 voirie (y compris l'entretien significatif), plan vélo, signalisation statique et dynamique, ouvrages d'art, établi après une phase d'instruction avec l'ensemble des Maires de l'Eurométropole de Strasbourg.

- Programme voirie 2022 : transport, voirie, signalisation statique et dynamique, ouvrages d'art, eau et assainissement
- Lancement, poursuite des études et réalisation des travaux.

L'enveloppe consacrée à ce programme, est de 35 M € pour l'année 2022. Les crédits sont ventilés de la manière suivante :

› 2,8 M € réservés pour la réfection d'ouvrages d'art,
› 1,2 M € prévus pour l'entretien des voiries dans les ZA et ZI,
› 3,15 M € prévus pour l'entretien des chaussées et trottoirs,
› 7,35 M € pour les opérations d'intérêt local T2,
› 4,5 M € pour les opérations d'intérêt métropolitain T3,
› 16 M € dédiés aux opérations du plan vélo T4.

Par ailleurs, les opérations d'eau et d'assainissement sont financées sur les budgets annexes de l'Eurométropole de Strasbourg.

Enfin, la programmation intègre des opérations de renouvellement urbain sur les quartiers de Strasbourg et les communes de Schiltigheim et de Bischheim. Les opérations du programme 2022 sont mentionnées dans la liste jointe en annexe qui détaille les différents projets :

› Annexe : liste des projets dans la ville de Schiltigheim

Les projets sont réalisés principalement sous maîtrise d'ouvrage de l'Eurométropole de Strasbourg. La maîtrise d'œuvre est assurée soit en interne par les services métropolitains avec l'accompagnement éventuel d'une mission d'assistance maîtrise d'ouvrage, soit en externe par des bureaux d'études privés. Certains projets pourront faire l'objet d'une délégation de maîtrise d'ouvrage : ils donneront lieu à l'élaboration d'une convention spécifique à adopter lors d'une délibération conjointe entre l'Eurométropole de Strasbourg et le délégataire.

Les montants délibérés sont établis en référence aux indices valeur décembre 2021. À noter que les reliquats de crédits d'études pourront, en cas de besoin et pour une même opération, être affectés aux travaux. Il est précisé que la présente délibération n'inclut pas les interventions ponctuelles de proximité et d'urgence liées à la mise en sécurité qui sont réalisées tout au long de l'année.

Dans le cadre des études et pour des raisons opérationnelles, il est prévu, dans certains cas, des « groupements de commandes » entre l'Eurométropole de Strasbourg et la Ville de Strasbourg (Coordonnateur Eurométropole de Strasbourg).

Pour des raisons pré-opérationnelles, certains projets identifiés au programme 2023 feront l'objet d'études d'opportunité, de faisabilité et de concertations dans l'objectif de consolider les montants et d'anticiper les contraintes (administratives, techniques et environnementales).

La délibération suivante serait à prendre :

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE189-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

Le Conseil municipal,

Vu l'article L. 5211-57 du Code général des collectivités territoriales,
Vu la loi n° 99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale,

Après en avoir délibéré,
Sur proposition de la Commission « Écologie, Urbanisme et mobilités – Cadre de vie et travaux » et du Bureau municipal,

APPROUVE le programme 2022 voirie (y compris l'entretien significatif), plan vélo, signalisation statique et dynamique, ouvrages d'art sur l'espace public de l'Eurométropole de Strasbourg tel que présenté.

Adopté par 35 voix ; 1 voix contre (M. Raphaël RODRIGUES), 2 abstentions (Mme Hélène HOLLEDERER, M. Nouredine SAID L'HADJ) et 1 membre excusé (Mme Sylvie GIL BAREA).

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 15 décembre 2021.

La Maire,

MAIRIE DE SCHILTIGHEIM Bas-Rhin

Madame la Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cette délibération et informe que cette dernière peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa date de transmission au contrôle de légalité. Affichée en Mairie le 16 décembre 2021.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE189-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

RÉPUBLIQUE FRANCAISE
Département
du Bas-Rhin

VILLE DE SCHILTIGHEIM

EXTRAIT
du registre des délibérations du Conseil municipal

Nombre des membres élus aux élections : **39** (dont **39** sont encore en fonction)

Séance du 14 décembre 2021
sous la présidence de **Madame Danielle DAMBACH**

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

Date de convocation : 7 décembre 2021
38 membres ont assisté à la séance

Étaient absents : **3 membres**
dont **2** ont voté **par procuration**

Tomislav NAJDOVSKI donne procuration à Antoine SPLET du point 17 au point 18
Maryline WILHELM donne procuration à Benoît STEFFANUS du point 1 au point 10
Sylvie GIL BAREA est excusée
Bernard JÉNASTE est absent aux points 18 et 19
Dera RATSIAJETSINIMARO est absent au point 19
Corine DULAURENT est absente aux points 22 à 25

22e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2021SGDE190)

LANCEMENT D'UNE MISSION DE PROGRAMMATION ET DE CONCERTATION POUR LA RÉNOVATION DE L'HÔTEL DE VILLE

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE190-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

22. LANCEMENT D'UNE MISSION DE PROGRAMMATION ET DE CONCERTATION POUR LA RÉNOVATION DE L'HÔTEL DE VILLE

Monsieur l'Adjoint Jean-Marie VOGT :

ENJEUX ET OBJECTIFS GÉNÉRAUX DU PROJET DE RÉNOVATION DE L'HÔTEL DE VILLE

L'Hôtel de Ville a été érigé de 1964 à 1969 à l'emplacement de la malterie Treyen (1864) qui approvisionnait la brasserie Adelshoffen (1864-2001). Il a été conçu par les architectes Jean-Henri Calsat et Louis Schneider, auteurs également du centre nautique de Schiltigheim, du cimetière ouest, de plusieurs quartiers d'habitation, dont le quartier du Marais, de plusieurs immeubles en hauteur, à l'image de la tour du « square du château » ou de l'Ile du Moulin. Le bâtiment est représentatif du courant d'architecture moderne des années 1960.

Plus de cinquante après sa construction, l'Hôtel de Ville doit entamer sa transformation pour répondre aux enjeux de notre époque et des années à venir sur le plan numérique, environnemental, sur l'évolution du cadre de travail et sur l'adaptation des services publics aux nouveaux usages.

À la nécessité de réhabiliter le bâti immobilier existant s'ajoute l'ambition de renforcer la place essentielle de cet équipement public en plein cœur de Schiltigheim et de l'ouvrir sur la ville. Avec la mutation du cœur de ville engagée par la métamorphose du quartier Sud, l'arrivée du tram, l'ouverture de la médiathèque nord, la réhabilitation de l'Hôtel de Ville renforcera la transformation de la ville et participera à l'apaisement du centre de la commune.

Le périmètre du projet intègre les bâtiments A et B qui constituent l'Hôtel de Ville ainsi que le bâtiment annexe qui héberge notamment l'OSCAL. Les surfaces concernées par le projet représentent environ 8 000 m² de surfaces de plancher. Les abords immédiats de l'Hôtel de Ville à l'articulation avec le dispositif immobilier seront pris en compte dans le cadre des travaux. Un périmètre de réflexion sera élargi à la Place Alfred Muller.

Dans ce cadre, la Ville souhaite orienter le projet à travers les trois ambitions suivantes :

1. La création d'un « guichet unique » ;
2. La mise en œuvre d'une « mairie 5.0 » ;
3. L'ouverture de la mairie sur la ville.

De ces ambitions découlent plusieurs objectifs organisationnels, fonctionnels et techniques, notamment :

- Améliorer l'accessibilité et la visibilité des services, optimiser les parcours depuis les abords jusqu'au lieu de prise en charge du public ;
- Répondre aux besoins fonctionnels, d'espaces et de locaux, de surfaces et d'équipements afin d'offrir des conditions d'accueil optimales de tous les publics ;
- Répondre aux besoins fonctionnels, d'espaces et de locaux, de surfaces et d'équipements afin de tenir compte des évolutions d'organisation, d'effectifs et d'activités et d'offrir des conditions de travail optimales aux agents ;
- Améliorer significativement les performances énergétiques et d'exploitation-maintenance du bâtiment ;
- Assurer les conditions de sécurité nécessaires des biens et des personnes et, de manière générale, la sûreté du bâtiment ;
- Favoriser des aménagements garants d'une évolution possible des bâtiments, des locaux et des usages à long terme ;
- Réaliser les mises aux normes nécessaires, notamment d'accessibilité des personnes à mobilité réduite, et de sécurité (incendie, électricité…) ;
- Mettre en valeur voire exploiter la valeur patrimoniale et architecturale du bâtiment, auprès du public et des habitants.

Le projet s'inscrit dans une volonté de démocratie participative afin de mettre l'habitant au cœur du projet.

La concertation portera sur les **trois ambitions poursuivies** par la Ville : la création d'un « **guichet unique** » ; la mise en œuvre d'une « **mairie 5.0** » ; l'**ouverture** de la mairie **sur la ville**.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE190-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

Elle sera menée par le titulaire du marché de programmation auprès :

› Des usagers, du tout public. La concertation permettra de recueillir les attentes des habitants concernant la « mairie de demain » ;
› Des agents de la Ville :
  - Exerçant pour l'un des services présents au sein du bâtiment ;
  - Exerçant en dehors de l'Hôtel de Ville mais amenés à le fréquenter dans l'exercice de leurs fonctions (agents du Centre technique municipal, responsables techniques de site, …).

Le service démocratie participative de la Ville accompagnera le titulaire dans le choix et la mise en place des outils de concertation. Les principales conclusions de l'étude sur la qualité de vie au travail (QVT) menée par la Ville seront également communiquées au titulaire du marché de programmation.

Le projet devra être exemplaire en matière de performances énergétiques.

Les critères de performances liés à ce type de bâtiment seront pris en compte dès le départ et devront être intégrés dans les objectifs de qualité du projet. Le programme devra définir précisément les objectifs fixés. Le maître d'ouvrage souhaite mener un projet exemplaire en matière de performances environnementales et énergétiques. La réduction des émissions de gaz à effet de serre (bas carbone), l'emploi d'énergies renouvelables et de matériaux bio-sourcés ainsi que la production d'énergie seront à développer dans le cadre de ce projet. Le maître d'ouvrage envisage à ce stade de répondre à l'objectif fixé par le « décret tertiaire » de juillet 2019 entré en vigueur le 1er octobre 2019 et par l'arrêté du 10 avril 2020 publié le 3 mai 2020, à savoir une réduction du niveau des consommations annuelles d'énergie finale -60 % d'ici 2050.

Vers une labélisation du futur Hôtel de Ville ? Proposition

Les labels sont des agréments qu'une collectivité peut obtenir, moyennant paiement d'un prestataire accrédité par l'État, pour valider un certain niveau de service rendu. Au vu du projet de restructuration de l'Hôtel de Ville envisagé à ce stade (guichet unique notamment), un label pourrait être envisagé pour valoriser la qualité de la relation citoyenne avec les services municipaux et la participation citoyenne à l'amélioration continue du service rendu. Dans un premier temps, la proposition pourrait être de s'appuyer sur le référentiel Qualivilles (sans objectif définitif d'agrément) dans le cadre des études menées par le titulaire de la mission de programmation. Il serait envisageable d'indexer le référentiel Qualivilles au cahier des charges du programmiste.

L'enveloppe financière affectée aux travaux est estimée à ce stade à 24 000 000 € TTC pour un coût global toutes dépenses confondues de 37 000 000 € TTC.

L'objectif calendaire poursuivi par le maître d'ouvrage est une notification du marché global de performances au premier semestre 2025.

MONTAGE ADMINISTRATIF : MARCHÉ GLOBAL DE PERFORMANCE

Le projet de rénovation de l'Hôtel de Ville pose la question de son montage administratif pour la partie conception, réalisation, exploitation ou maintenance, par son ampleur et les nombreux objectifs d'amélioration recherchés.

La restructuration de l'Hôtel de Ville entre tout à fait dans les critères de mise en place d'un marché global de performance (MGP). Le **marché global de performance** prévu par l'article L. 2171-3 du Code de la commande publique associe l'exploitation ou la maintenance à la réalisation ou à la conception-réalisation de prestations afin de remplir des objectifs chiffrés de performance. **Ces objectifs sont définis notamment en termes de niveau d'activité, de qualité de service, d'efficacité énergétique ou d'incidence écologique.**

Le marché global de performance comporte des engagements de performance mesurables.

Pour attribuer le marché public global de performance, l'acheteur se fonde sur une pluralité de critères parmi lesquels figurent le critère du coût global ainsi qu'un ou plusieurs critères relatifs aux objectifs de performance susvisés et définis en fonction de l'objet du marché public. En pratique, l'acheteur devra donc définir dans la consultation les objectifs à atteindre, les outils permettant de mesurer les engagements de performance et les sanctions en cas de non-respect de ces

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE190-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

objectifs. Ces exigences ne doivent pas être factices et doivent être établies sur des données théoriques qui ne peuvent être remises en cause en cours d'exécution.

Lorsque la valeur estimée du besoin est égale ou supérieure aux seuils de procédure formalisée, les acheteurs soumis au livre IV passent des marchés globaux de conception-réalisation ou de performance selon l'une des procédures suivantes : **dialogue compétitif, appel d'offres, procédure avec négociation.** Comme indiqué à l'article R. 217-16, l'acheteur n'est pas obligé de désigner un jury ; cependant, **pour cette opération et afin de pouvoir aider à la décision, un jury sera nommé pour la proposition d'attribution du marché global de performance.**

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,

Vu l'article L. 2122-21 du Code général des collectivités territoriales définissant les attributions du Maire en matière de gestion communale,
Vu la délibération du Conseil municipal du 9 juin 2020 relative aux délégations du Conseil municipal à la Maire,
Vu les articles L. et R. 2124 du Code de la commande publique d'avril 2019 relatifs aux procédures formalisées de passation des marchés publics,
Vu l'article L. 2171-3 du Code de la commande publique relatif au marché global de performance,
Vu le décret n° 2021-1004 du 29 juillet 2021 relatif aux exigences de performance énergétique et environnementale des constructions de bâtiments en France métropolitaine,
Vu le Code de la construction et de l'habitation,

Après en avoir délibéré,
Sur proposition de la Commission « Écologie, Urbanisme et mobilités - Cadre de vie et travaux » et du Bureau municipal,

APPROUVE le lancement de la consultation pour la mission de programmation et de concertation en vue de la rénovation de l'Hôtel de Ville,

AUTORISE Madame la Maire à lancer la procédure formalisée d'appel d'offres pour la mission de programmation et de concertation en vue de la rénovation de l'Hôtel de Ville,

AUTORISE Madame la Maire à désigner le jury pour la proposition d'attribution du marché global de performance,

PRÉCISE que les crédits nécessaires sont prévus au budget de l'autorisation de programme APCP 2021 04.

Adopté par 33 voix ; 3 voix contre (Mme Françoise KLEIN, M. Dera RATSIAJETSINIMARO, M. Christian BALL), 1 abstention (M. Raphaël RODRIGUES), 1 membre absent (Mme Corine DULAURENT) et 1 membre excusé (Mme Sylvie GIL BAREA).

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 15 décembre 2021.

La Maire,

MAIRIE DE SCHILTIGHEIM Bas-Rhin

Madame la Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cette délibération et informe que cette dernière peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa date de transmission au contrôle de légalité. Affichée en Mairie le 16 décembre 2021.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE190-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

RÉPUBLIQUE FRANCAISE
Département
du Bas-Rhin

VILLE DE SCHILTIGHEIM

EXTRAIT
du registre des délibérations du Conseil municipal

Nombre des membres élus aux élections : **39** (dont **39** sont encore en fonction)

Séance du 14 décembre 2021
sous la présidence de **Madame Danielle DAMBACH**

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

Date de convocation : 7 décembre 2021
38 membres ont assisté à la séance

Étaient absents : **3 membres**
dont **2** ont voté **par procuration**

Tomislav NAJDOVSKI donne procuration à Antoine SPLET du point 17 au point 18
Maryline WILHELM donne procuration à Benoît STEFFANUS du point 1 au point 10
Sylvie GIL BAREA est excusée
Bernard JÉNASTE est absent aux points 18 et 19
Dera RATSIAJETSINIMARO est absent au point 19
Corine DULAURENT est absente aux points 22 à 25

23e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2021SGDE191)

LE DINGHOF, LIEU DE MÉDIATION ARBORICOLE ET PATRIMONIALE : LANCEMENT DE L'APPEL À PROJETS

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE191-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

23. LE DINGHOF, LIEU DE MÉDIATION ARBORICOLE ET PATRIMONIALE : LANCEMENT DE L'APPEL À PROJETS

Madame la Maire :

Le site du Dinghof est un espace chargé d'histoire et un poumon vert au milieu d'une zone densément bâtie. Il a été racheté par la Ville de Schiltigheim après une longue procédure judiciaire, dans le but de réhabiliter la maison colongère sur sa cave et de créer un verger communal. La maison colongère, désormais sanctuarisée sur son site initial et sauvegardée des dégradations liées au temps, n'est pas intégrée dans le périmètre de la présente délibération. Cette dernière s'attache à traiter les espaces autour de la maison.

En effet, le rachat rend également possible l'accueil d'initiatives sur le reste du terrain. L'ambition de la municipalité est de faire du Dinghof un lieu de médiation arboricole et patrimonial participatif ouvert sur la ville.

Depuis plusieurs mois, un comité de pilotage travaille sur les modalités d'accueil de ces initiatives. Une réunion publique s'est tenue le 12 juillet 2021 afin d'évoquer le devenir du site et d'ouvrir la concertation. Cette concertation a été réalisée de mi-juillet à début septembre 2021, pour permettre aux habitants de partager leurs réflexions.

Il est proposé de travailler sur le reste du site afin de :

- Créer un verger communal de sauvegarde en plantant des arbres fruitiers en variétés anciennes ;
- Faire appel aux initiatives associatives pour créer sur le site du Dinghof un espace de médiation arboricole et patrimoniale afin de valoriser l'exceptionnelle richesse du lieu ;
- Reconstruire le garage, le « *schopf* », afin d'en faire un lieu pour les associations qui auront la possibilité de faire vivre ce site ;
- Maximiser les surfaces de pleine terre et ne pas créer de cheminements imperméabilisés mais de disposer de cheminements doux ou sur les pavés drainants.

La réhabilitation du *schopf* et les amenées de réseaux, tout comme la création des cheminements pédestres et la consolidation des murs, seront réalisées en régie, financées dans le cadre de l'APCP existante du Dinghof. Ces travaux se déroulent actuellement et se poursuivront en 2022.

Pour recenser les initiatives associatives qui seront proposées autour de projets arboricoles, patrimoniaux et archéologiques, un appel à projets va être lancé.

Le règlement de cet appel à projets est annexé à la présente délibération :

- L'appel à projets sera lancé du 20/12/2021 au 14/02/2022, auprès des associations qui souhaitent porter un projet en lien avec le Dinghof ;
- Entre le 15/02/2022 et le 01/05/2022, un jury, composé des membres du comité de pilotage, se réunira, afin de sélectionner et qualifier les meilleurs projets pour le site du Dinghof ;
- Les porteurs de projets signeront les conventions d'objectifs pluriannuelles et les conventions financières après le 17 mai 2022.

Les projets présentés par les associations devront être axés sur la biodiversité, la nature en ville, l'éducation à l'environnement, le lien social et la valorisation du lieu tant sur le plan patrimonial qu'archéologique.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE191-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

Toute proposition devra s'intégrer dans l'environnement du site, afin de favoriser les échanges et veiller à une cohérence avec les projets de la municipalité dans le cadre de la nature en ville.

Le site, propriété de la Ville, pourra être pour partie dévolu à un ou plusieurs partenaires associatifs, selon la pertinence du projet.

L'appel à projets peut donc laisser place à des projets très variés ; néanmoins, les associations doivent s'engager à entretenir les lieux, à réaliser des projets cohérents suivant un calendrier défini au préalable, dans le respect de règles suivantes :

- Aucun usage de pesticides ou produits phytosanitaires ;
- Des horaires d'ouverture permettant aux habitants de participer ;
- Une dimension pédagogique permettant de sensibiliser le public aux enjeux écologiques, naturels et patrimoniaux.

En outre, toutes les propositions devront s'intégrer en cohérence dans l'espace urbain et avec les projets portés par la Ville de Schiltigheim, en particulier la trame verte et bleue et le futur Parc naturel urbain.

La délibération suivante serait à prendre :

Vu l'article L. 2541-12 du Code général des collectivités territoriales,
Vu les articles 9-1 et 10 de la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations,
Vu le décret n° 2001-495 du 6 juin 2001 pris pour l'application de l'article 10 de la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 et relatif à la transparence financière des aides octroyées par les personnes publiques,
Vu la circulaire du 18 janvier 2010 relative aux relations entre les pouvoirs publics et les associations : conventions d'objectifs et simplification des démarches relatives aux procédures d'agrément (NOR : PRMX1001610C),
Considérant que conformément à la circulaire du 18 janvier 2010 précitée, « Pour pouvoir prétendre bénéficier d'une subvention, une association doit être à l'initiative du projet qu'elle porte, ce qui recouvre deux cas de figure : […] b) Le projet développé par l'association s'inscrit dans le cadre d'un appel à projets lancé par une collectivité publique : En pareille hypothèse, la collectivité lance un appel à projets qui lui permet de mettre en avant un certain nombre d'objectifs lui paraissant présenter un intérêt particulier. Il s'agit de définir un cadre général, une thématique. Les associations sont invitées à présenter des projets s'inscrivant dans ce cadre. Mais ce sont bien elles qui prennent l'initiative de ces projets et en définissent le contenu »,
Considérant que la commune de Schiltigheim a décidé de lancer un appel à projets afin de créer sur le site du Dinghof un lieu de médiation arboricole et patrimoniale,

Le Conseil municipal,
Après en avoir délibéré,
Sur proposition du Bureau municipal,

APPROUVE le programme des travaux sur le site, notamment sur le *schopf*, et autorise Madame la Maire, sa représentante ou son représentant à déposer les autorisations d'urbanisme afférentes,

APPROUVE le lancement de l'appel à projets « *Dinghof, lieu de médiation arboricole et patrimoniale* »,

APPROUVE les termes du règlement de l'appel à projets joint à la présente délibération et la procédure de sélection des candidatures,

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE191-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

DIT que le jury chargé de sélectionner les lauréats sera composé de : Monsieur Maciejewski, Madame Jampoc-Bertrand, Monsieur Vogt, Madame Buchmann, Monsieur Ochs, Madame Paris, Monsieur Ratsiajetsinimaro,

DONNE à Madame la Maire tous les pouvoirs pour assurer l'exécution de la présente délibération et l'autorise à signer tous les actes et documents s'y rapportant.

Adopté par 34 voix ; 3 abstentions (Mme Hélène HOLLEDERER, M. Nouredine SAID L'HADJ, M. Raphaël RODRIGUES), 1 membre absent (Mme Corine DULAURENT) et 1 membre excusé (Mme Sylvie GIL BAREA).

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 15 décembre 2021.

La Maire,

MAIRIE DE SCHILTIGHEIM Bas-Rhin

Madame la Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cette délibération et informe que cette dernière peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa date de transmission au contrôle de légalité. Affichée en Mairie le 16 décembre 2021.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE191-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

Règlement de l'appel à projets

DINGHOF, LIEU DE MÉDIATION ARBORICOLE ET PATRIMONIALE

Ouverture du dépôt des candidatures à l'appel à projets	20 décembre 2021
Clôture du dépôt des candidatures à l'appel à projets	14 Février 2022

1- CONTEXTE ET OBJECTIFS

La Ville de Schiltigheim, propriétaire du site du Dinghof, souhaite en faire désormais un espace de respiration et de médiation en plein cœur de ville, accessible et vivant. L'ambition de la municipalité est d'en faire un lieu de médiation patrimoniale et arboricole. Pour ce faire, un appel à projets est lancé par la ville afin de structurer les bonnes volontés, les bonnes idées et de soutenir un ou plusieurs projets qui prendront place sur le site à partir de 2022.

Le site d'une superficie de plus de 2500 mètres carrés, situé impasse d'Adelshoffen à Schiltigheim, se compose :

- D'une maison collongère
- D'un hangar
- D'un grand terrain d'une superficie de 1 000 mètres carrés, sur lequel sera planté un verger d'espèces anciennes

La ville plantera en 2022 un verger d'espèces anciennes d'une vingtaine de plants minimum.

Le site sera équipé en eau, électricité, assainissement.
Le bâtiment, « le Schopf », de compétence ville, sera équipé en fonction des besoins du projet (espace de rangement, espace de travail ou autre).
Ce bâtiment pourra être utilisé par le porteur de projet pour ses besoins. Les frais de fonctionnement seront à la charge de l'association.

L'ensemble du terrain est clôturé, un portail à l'entrée du site sera aménagé.
Le terrain mis à disposition est nettoyé et compatible avec toute activité agricole.
La maison collongère n'est pas destinée à être exploitée dans le cadre du présent appel à projet.



2- CHAMP DE L'APPEL A PROJETS

Le projet présenté par l'association devra être axé sur la biodiversité, la nature en ville, l'éducation à l'environnement, le lien social et la valorisation du lieu sur le plan patrimonial et archéologique.

L'appel à projet peut donc laisser place à des projets très variés, néanmoins les associations doivent s'engager à entretenir les lieux, à réaliser les projets s suivant un calendrier défini au préalable, dans le respect des règles suivantes :

- Aucun usage de pesticides ou produits phytosanitaires ;
- Des horaires d'ouvertures fixes et diffusés permettant aux habitants de participer ;
- Une dimension pédagogique permettant de sensibiliser le public aux enjeux écologiques, naturels et patrimoniaux.

Toute proposition devra s'intégrer dans l'environnement du site, afin de favoriser les échanges et veiller à une cohérence avec les projets de la municipalité dans le cadre de la nature en ville.

3- MODALITES DE PARTICIPATION

3.1. Structures concernées

Cet appel à projets concerne les associations.
Il est tout à fait possible que plusieurs associations s'associent, selon les compétences, pour répondre au présent appel à projet.
Dans ces conditions, il est demandé qu'une association soit porteuse principale du projet.

3.2. Subvention et dépenses éligibles

L'opérateur

3.3. Composition du dossier

La liste des pièces à transmettre pour le dépôt du dossier de candidature est présentée en annexe 1.

3.4. Dépôt des candidatures

Une visite technique sera organisée sur le site au préalable du dépôt des projets, le jeudi 13 janvier à 10h30.

L'appel à projet est ouvert du 20 décembre 2021 au 14 février 2022.

Les dossiers devront être envoyés par courrier avec accusé de réception à l'adresse suivante:

Mairie de Schiltigheim
Service du Développement durable
110 Route de Bischwiller
67300 SCHILTIGHEIM

Ou par mail avec accusé de réception, avec la mention dans le sujet du mail «AAP DINGHOF», à l'adresse suivante: dinghof@ville-schiltigheim.fr

4- SELECTION DES PROJETS

4.1. Critères d'éligibilité

Sont éligibles les projets :

- D'intérêt général s'inscrivant dans le champ de l'appel à projets explicité au point 2

- Dont le dossier de candidature est complet (voir liste des pièces du dossier en annexe 1) et transmis avant la date de clôture de dépôt des candidatures

4.2. Critères de sélection

Les candidatures répondant aux critères préalables d'éligibilité seront examinées notamment en fonction des critères suivants :

- Spécificités et pertinence du projet : pondération 30%
- Motivation et argumentaire de la démarche : pondération 30%
- Ouverture sur la ville et ses habitants : pondération 20 %
- Prise en compte des enjeux du développement durable : pondération 20 %

4.3. Gouvernance et déroulement de la sélection

L'évaluation sur dossier pourra, si le jury le juge nécessaire, être complétée par un entretien oral de présentation par le porteur du projet, sur les mêmes critères avec les mêmes pondérations.
L'avis du jury est consultatif. Ses recommandations seront soumises à Mme la Maire, ou à son représentant, pour validation.
Tout membre du jury ayant un lien juridique ou un conflit d'intérêt avec un candidat devra s'abstenir de participer à la délibération concernant le projet. Les membres du jury et toutes les personnes ayant accès aux dossiers déposés dans le cadre du présent concours s'engagent à garder confidentielle toute information relative aux projets.

4.4. Annonce des résultats

Le porteur de projet sera informé de la sélection ou non-sélection de son projet. La liste des projets lauréats sera publiée sur le site internet de la ville.
A l'issue de la procédure de sélection, la ville délibèrera le 17 mai 2022. Une convention d'objectifs pluriannuels et une convention financière seront signés entre la ville et les partenaires.

5- CALENDRIER

- Ouverture de l'appel à projets : **20 décembre 2021**
- Clôture du dépôt des candidatures : **14 février 2022 à midi**
- Sélection des meilleurs projets : entre le **15 février 2022** et le **1er mai 2022**, le jury composé des membres du comité de pilotage se réunira, afin de sélectionner et qualifier les meilleurs projets pour le site du Dinghof
- Délibération sur le / les lauréats : **17 mai 2022**

6- RESSOURCES ET CONTACTS

Durant la procédure de réponse à l'appel à candidature, des questions pourront être posées.
La réponse sera apportée par la ville au porteur et la réponse sera transmise à tous les candidats, pour des questions de transparence.

Annexes au règlement

- **Annexe 1 :** Liste des pièces à transmettre pour le dépôt de candidature
- **Annexe 2 :** Formulaire de candidature
- **Annexe 3 :** Budget prévisionnel détaillé du projet
- **Annexe 4 :** Attestation de demande de financement

ANNEXE 1 : LISTE DES PIECES A TRANSMETTRE POUR LE DEPOT DU DOSSIER DE CANDIDATURE

Pour tous
Pièces obligatoires : - Formulaire de candidature (annexe 2) - Budget prévisionnel détaillé du projet (annexe 3) - Composition du conseil d'administration et du bureau - Copie des statuts de l'association à jour - Rapport d'activité de l'année n-1 - RIB au format IBAN - Attestation de demande de financement (annexe 4) **Pièces facultatives :** - Des pièces annexes éventuelles (10 pages maxi) : laissées à l'appréciation du candidat pour étayer sa demande (plans, schémas, devis pour du matériel, etc.).

ANNEXE 2 : FORMULAIRE DE CANDIDATURE

1- Intitulé du projet

2- Présentation du porteur de projet

Nom - Dénomination : .....
Site web : .....

Numéro Siret : I__I__I__I__I__I__I__I__I__I__I__I__I__I__I__I

Numéro RNA ou à défaut celui du récépissé en préfecture : I W I__I__I__I__I__I__I__I__I__I

Numéro d'inscription au registre (article 55 du code civil local) : Date I__I__I__I__I__I__I__I__I
Volume : I__I__I__I Folio : I__I__I__I Tribunal d'instance :

Adresse du siège social : .....
Code postal : ..... Commune : .....

Représentant-e légal-e (personne désignée par les statuts)
Nom : ..... Prénom : .....
Fonction : .....
Téléphone : ..... Courriel : .....

Identification de la personne chargée de la présente demande de subvention (si différente du représentant légal)
Nom : ..... Prénom : .....
Fonction : .....
Téléphone : ..... Courriel : .....

L'association est-elle reconnue d'utilité publique ? Oui Non
Si oui, date de publication au Journal Officiel : I__I__I__I__I__I__I

L'association est-elle affiliée à une fédération, union ou un réseau ? Oui Non
Si oui, indiquer le nom :

L'association a-t-elle des adhérents ? Oui Non

Moyens humains au 31 décembre de l'année écoulée :

Nombre de bénévoles / adhérents :

Nombre de volontaires / services civiques :

Nombre total de salarié(e)s :

Dont nombre d'emplois aidés

Nombre de salarié(e)s en équivalent temps plein (ETP)

3- Présentation synthétique du projet - maximum 1 page

4- Descriptif détaillé du projet (maximum 5 pages sans les annexes)

4.1 - Objectifs du projet:

4.2 – Description détaillée du projet

4.3 - Calendrier du projet:

4.4 - Public visé:

4.5 – Moyens matériels et humains

4.6 - Gouvernance et pilotage opérationnel du projet
(coordination, répartition des rôles au sein de l'équipe projet, etc.)

4.7 - Actions de médiation envisagées
(éducation à l'environnement, participation citoyenne, etc.)

4.8 - Organisation envisagée pour garantir l'ouverture au public
(permanences, ateliers, événements, etc.)

ANNEXE 3 : BUDGET PREVISIONNEL DU PROJET

CHARGES	Montant	PRODUIT	Montant
CHARGES DIRECTES		RESSOURCES DIRECTES	
60 - Achats		70 – Vente de produits finis, de marchandises, prestations de services	
Achats matières et fournitures		73 – Dotations et produits de tarification	
Autres fournitures		74 – Subventions d'exploitation[1]	
61 – Services extérieurs		Etat : préciser le(s) ministère(s), directions ou services déconcentrés sollicités	
Locations			
Entretien et réparation			
Assurance		Conseil.s Régional(aux)	
Documentation			
62 – Autres services extérieurs		Conseil.s Départemental(aux)	
Rémunérations intermédiaires et honoraires			
Publicité, publications			
Déplacements, missions		Communes, communautés de communes ou d'agglomérations :	
Services bancaires, autres			
63 – impôts et taxes			
Impôts et taxes sur rémunération			
Autres impôts et taxes		Organismes sociaux (Caf, etc. Détailler)	
64 – Charges de personnel		Fonds européens (FSE, FEDER, etc.)	
Rémunération des personnels		L'agence de services et de paiement (emplois aidés)	
Charges sociales		Autres établissements publics	
Autres charges de personnel		Aides privées (fondation)	
65 – Autres charges de gestion courante		75 – Autres produits de gestion courante	
		756. Cotisations	
		758. Dons manuels - Mécénat	
66 – Charges financières		76 – Produits financiers	
67 – Charges exceptionnelles		77 – Produits exceptionnels	
68 – Dotation aux amortissements, provisions et engagements à réaliser sur ressources affectées		78 – Reprises sur amortissements et provisions	
69 – Impôts sur les bénéfices (IS) ; Participation des salariés		79 – Transfert de charges	
CHARGES INDIRECTES REPARTIES AFFECTEES AU PROJET		RESSOURCES PROPRES AFFECTEES AU PROJET	
Charges fixes de fonctionnement			
Frais financiers			
Autres			

[1] L'attention du demandeur est appelée sur le fait que les indications sur les financements demandés auprès d'autres financeurs publics valent déclaration sur l'honneur et tiennent lieu de justificatifs.

CONTRIBUTIONS VOLONTAIRES EN NATURE			
86 - Emplois des contributions volontaires en nature		87 - Contributions volontaires en nature	
860 - Secours en nature		870 - Bénévolat	
861 - Mise à disposition gratuite de biens et services		871 - Prestations en nature	
862 - Prestations		875 - Dons en nature	
864 - Personnel bénévole			
TOTAL DES CHARGES		TOTAL DES PRODUITS	

ANNEXE 4 :
ATTESTATION DE DEMANDE DE FINANCEMENT

ATTESTATION DE DEMANDE DE FINANCEMENT

Je soussigné(e) ……

Représentant ……

→ Sollicite l'octroi d'un financement de la ville de Schiltigheim au titre l'appel à projet « Dinghof lieu de médiation arboricole et patrimoniale »

→ Certifie exacts les renseignements contenus dans le présent dossier de demande de financement,

→ M'engage à informer la ville de toute modification du projet et à reverser toute somme indument perçue, au cas où la structure que je représente ne pourrait honorer les engagements visés par convention, et notamment en cas de sous-réalisation du projet,

Fait à ……..
Le ……..

(Signature et cachet de la structure)

RÉPUBLIQUE FRANCAISE
Département
du Bas-Rhin

VILLE DE SCHILTIGHEIM

EXTRAIT
du registre des délibérations du Conseil municipal

Nombre des membres élus aux élections : **39** (dont **39** sont encore en fonction)

Séance du 14 décembre 2021
sous la présidence de **Madame Danielle DAMBACH**

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

Date de convocation : 7 décembre 2021
38 membres ont assisté à la séance

Étaient absents : **3 membres**
dont **2** ont voté **par procuration**

Tomislav NAJDOVSKI donne procuration à Antoine SPLET du point 17 au point 18
Maryline WILHELM donne procuration à Benoît STEFFANUS du point 1 au point 10
Sylvie GIL BAREA est excusée
Bernard JÉNASTE est absent aux points 18 et 19
Dera RATSIAJETSINIMARO est absent au point 19
Corine DULAURENT est absente aux points 22 à 25

24e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2021SGDE192)

ALLOCATION D'UNE SUBVENTION D'ÉQUIPEMENT – ASSOCIATION HUMANIS

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE192-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

24. ALLOCATION D'UNE SUBVENTION D'ÉQUIPEMENT – ASSOCIATION HUMANIS

Madame la Conseillère déléguée Maryline WILHELM :

Humanis est un collectif associatif spécialisé dans l'accompagnement, l'animation, le service et la professionnalisation d'acteurs associatifs de solidarité. Le collectif regroupe 72 associations membres au niveau local et international. Il fonctionne grâce à un chantier d'insertion intégrant 7 salariés permanents et près d'une centaine de salariés en contrat à durée déterminée d'insertion (CDDI).

Le collectif Humanis porte un projet « Cybersolidarité » dont l'objet est de développer le chantier d'insertion autour de l'enjeu de l'inclusion numérique. La problématique de la fracture numérique a été particulièrement mise en lumière à l'occasion de la crise sanitaire. Humanis s'est alors mobilisé en un temps record, afin de mettre à disposition des familles les outils numériques adaptés. Forte de l'expérience accumulée, l'association souhaite aujourd'hui développer son chantier d'insertion afin de renforcer l'inclusion numérique de tous les publics.

Le projet « Cybersolidarité » consistera en :

- La mise en œuvre d'investissements qui permettront la consolidation de l'appareil productif (en particulier les moyens de collecte, de manutention, de conditionnement, de stockage et de revalorisation) et son développement afin de massifier les volumes de services. L'objectif est de pouvoir fournir davantage de matériel et de baisser les prix (plus de véhicules, des espaces rénovés et agrandis pour le stockage, des conteneurs tampons, plus de poste de revalorisation, …),
- La réalisation de travaux d'amélioration et d'efficacité énergétique pour permettre l'amélioration des conditions de travail des salariés en insertion et des permanents et les accès pour les personnes en situation de handicap,
- La préparation du Service d'intérêt économique général sur les nouvelles technologies de l'informatique et de la communication à venir, qui distribuera les agréments pour les zones de collecte des ordinateurs, téléphones, etc., sur l'EMS,
- Le développement d'une pépinière associative (bureau à 150 €/mois avec mobilier, ordinateurs) pour apporter des services novateurs au bénéfice des associations membres du collectif, qui constituent une part importante des clients du chantier d'insertion.

Dans son projet, l'association inclut une réponse aux normes ZFE (zone à faibles émissions) avec l'acquisition de véhicules électriques pour les collectes de matériel (informatique, médical, scolaire…).

Ce projet d'investissement aura comme conséquence directe :

- Le renforcement de la lutte contre la fracture numérique sur le territoire communal,
- La création de 20 postes en CDDI supplémentaires, montant ainsi à plus de 110 bénéficiaires par an d'ici fin 2022 et d'un poste supplémentaire de conseiller en insertion professionnelle,
- La création de services nouveaux en phase avec les besoins des entreprises du territoire (notamment sur la restauration et l'événementiel),
- Le renforcement des liens avec le monde de l'entreprise marchande, permettant ainsi de développer les périodes de mise en situation en milieu professionnel et les suites de parcours en CDDI dans le cadre du chantier d'insertion.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE192-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

La Ville de Schiltigheim, dans le cadre de son engagement en faveur de la lutte contre la fracture numérique, de l'économie circulaire, de l'économie sociale et solidaire (ESS) et de l'emploi local, souhaite participer au projet de développement du chantier d'insertion porté par le collectif Humanis en lui octroyant une subvention d'équipement de 30 000 euros.

Le projet de l'association s'élève à 769 000 € ainsi financés :

HUMANIS - Prévisionnel des investissement productifs, équipements et travaux
Projection 2021 et 2022

Dépenses TTC (association ne récupérant pas la TVA)	Prévisionnel	Aides et financements à mobiliser		Statut	% TOTAL
Charpente, couverture et zinguerie *(uniquement la partie administrative et production - la zone de stockage devra etre traitée plus tard)* Du fait de nombreuses fuites ainsi qu'à cause de la nature de la couverture actuelle en Eternit (matériaux intégrant de l'amiante), il nous est indispensable d'ajouter une couche de "bac acier" ou en matériaux composites en supplément de l'existant	115 500 €	ETAT - DDETS - FDI	350 000 €	Acquis	45,5%
5 Véhicules utilitaires, dont 4 électriques (neufs) et 1 thermique (plus grand) d'occasion... Du type Kangoo et Master, pour les collectes du pôle revalorisation, ainsi que pour les services évènementiels aux associations	150 000 €	EUROPE - FEDER	176 870 €	Sollicité droit commun	23,0%
Création d'un 2e atelier (N°2) de revalorisation du matériel informatique *(doublement de la surface dédiée pour cette activité)* Atelier de 70 M2 à créer dans la partie stockage des locaux - gros œuvre - mezzanine - platreries - menuiseries - double vitrage - electricité - sols - réseau informatique et cablage (réseau & téléphonie)...	95 900 €	Conseil Régional Grand Est	99 970 €	Sollicité droit commun	13,0%
Transformation de l'appartement du gardien en "pépinière de production N°4" (services administratifs et bureautique) Local de 35 M2 à renover en totalité - démolition - gros œuvre - isolation - platreries - carrelage - menuiseries - double vitrage - salle d'eau - WC - electricité - réseau informatique et téléphonie...	58 450 €	Collectivité Europenne d'Alsace	61 520 €	Sollicité droit commun	8,0%
Consolidation du réseau et de l'equipement informatique changement du serveur de fichiers, sauvegarde locale et Cloud, Cablage de catégorie 6, système de vidéoconférence, achat d'ordinateurs portables et station de conception graphique pour les graphistes...	46 000 €	Ville de SCHILTIGHEIM	30 000 €	En cours	3,9%
Postes de travail & équipements & outillage (Atelier de revalorisation N°1 et N°2) Ateliers de production et de revalorisation informatique et digital	37 500 €	Autofinancement HUMANIS et emprunt bancaire	50 640 €	Acquis	6,6%
Mise en place d'un outil dédié au suivi de la production Nécessité de mise en place d'un progiciel dédié permettant le suivi fin et la traçabilité des différentes phases de la production, qu'il s'agisse des liens avec les donateurs du gisement, de l'organisation des collectes, du démentellement, procédures d'amélioration et d'écoulement...	18 500 €				
Terrassement et bitum d'espaces extérieurs Essentiellement au niveau de l'espace entre les locaux, la future pépinière administrative et le magasin informatique, SAV, stock pré-vente...	17 500 €				
Chauffage central Rénovation et consolidation d'une partie du circuit actuel , mise en place de radiateur dans la partie administrative des locaux afin de supprimer le chauffage électrique actuellement en place dans cette moitié des locaux	35 000 €				
Portes entrées et de secours, Portails, Sécurisation du site, Accessibilité handicapés...	20 400 €				
Aménagement et équipements de la nouvelle "pépinière de production N°3" (services evenementiels) Utilisation pour nos activités saisonieres comme la SOUPE ETOILEE, ainsi que pour l'accueil d'activités solidaires ou d'insertion de structures membres du Collectif au sein d'un espace dédié à la confection & au conditionnement alimentaire	26 800 €				
Rénovation des sol dans la partie "boxs de stockage" et dans les entrepots de l'activité de Revalorisation	31 000 €				
Electricité Mise à niveau du tableau général et de la puissance et adéquation avec les nouveaux travaux et équipements : bornes électriques pour la recharge des véhicules, atelier N°1 ou bureaux, ainsi que pour partie dans les nouveaux espaces transformés en "pépinières" et qui permettront l'extension des activités	29 000 €				
Stockage Augmentation de la capacité de stockage et aquisition d'équipements logistiques chariot élévateur, tir-palettes, Rayonnages et étagères de stockage...	26 500 €				
Crépis - filet colle des murs externe - Isolations Tous les locaux à part la partie boxs de stockage	25 000 €				
Sanitaires "publics" pour les clients - côté salles de réunions Rénovation complète des sanitaires qui se trouvent au sein de la zone "pépinière bureautique" qui accueil les structures qui ont leurs bureaux dans cette pépinière, ainsi que les participants à leurs activités, les personnes présentes aux reunions et rencontres dans nos 4 salles de réunion...	24 550 €				
Evolution de la centrale téléphonique et du circuit interne de câblage essentiellement afin de pouvoir répondre au développement des nouveaux services et à la multiplication des postes téléphoniques filaires ou sans fils utilisé par les salariés, les utilisateurs de nos pépinières, les bénévoles...	11 400 €				
TOTAL à Engager	**769 000 €**	**TOTAL à mobiliser**	**769 000 €**		**100%**

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,
Après en avoir délibéré,
Sur proposition et de la Commission « Finances, Domaines et Marchés publics » et du Bureau municipal,

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE192-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

DÉCIDE de l'octroi d'une subvention 30 000 € à l'association HUMANIS,

PRÉCISE que les crédits sont prévus au compte 020-20422.

Adopté à l'unanimité.

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 15 décembre 2021.

La Maire,

MAIRIE DE SCHILTIGHEIM * Bas-Rhin *

Madame la Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cette délibération et informe que cette dernière peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa date de transmission au contrôle de légalité. Affichée en Mairie le 16 décembre 2021.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE192-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

RÉPUBLIQUE FRANCAISE
Département
du Bas-Rhin

VILLE DE SCHILTIGHEIM

EXTRAIT
du registre des délibérations du Conseil municipal

Nombre des membres élus aux élections : **39** (dont **39** sont encore en fonction)

Séance du 14 décembre 2021
sous la présidence de **Madame Danielle DAMBACH**

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

Date de convocation : 7 décembre 2021
38 membres ont assisté à la séance

Étaient absents : **3 membres**
dont **2** ont voté **par procuration**

Tomislav NAJDOVSKI donne procuration à Antoine SPLET du point 17 au point 18
Maryline WILHELM donne procuration à Benoît STEFFANUS du point 1 au point 10
Sylvie GIL BAREA est excusée
Bernard JÉNASTE est absent aux points 18 et 19
Dera RATSIAJETSINIMARO est absent au point 19
Corine DULAURENT est absente aux points 22 à 25

25e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2021SGDE193)

AUTORISATIONS D'URBANISME RELATIVES À LA CRÉATION D'UN CHEMINEMENT PATRIMONIAL

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE193-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

25. AUTORISATIONS D'URBANISME RELATIVES À LA CRÉATION D'UN CHEMINEMENT PATRIMONIAL

Madame l'Adjointe Andrée BUCHMANN :

La Ville de Schiltigheim dispose d'un patrimoine historique remarquable, témoin des différentes époques passées. Du château Hobenbüs au Foyer Soleil en passant par les maisons alsaciennes et l'Hôtel de Ville, ces bâtiments racontent l'histoire de Schiltigheim. Dans le cadre de sa politique patrimoniale, la Ville de Schiltigheim souhaite valoriser et diffuser la connaissance autour de ces sites souvent méconnus. L'apposition de 13 panneaux scellés au sol devant ces éléments patrimoniaux remarquables permettra de mieux comprendre l'histoire du bâtiment, ses évolutions et les aspects de la ville qu'il illustre (histoire ouvrière, brassicole, agricole, religieuse, économique, etc.). Ces panneaux seront disposés de sorte à réaliser un cheminement au sein de la ville, dans une cohérence pédagogique.

Le cheminement patrimonial s'adresse aux Schilikoises et Schilikois de tout âge, afin de leur permettre de mieux connaître leur ville et son histoire. Cette installation est également une étape dans la consolidation de la politique touristique schilikoise. Les textes figureront sur chaque panneau en trois langues pour les rendre plus accessibles aux visiteurs internationaux. L'aspect visuel de ces panneaux s'intègrera parfaitement dans l'espace public. Il sera soumis à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF).

Le coût général de cette installation est fixé à 1 500 € maximum (soit environ 115 € par panneau), avec l'exigence que celle-ci résiste à l'usure du temps et aux éventuelles dégradations.

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,

Vu l'article L. 2121-29 du Code général des collectivités territoriales,

Après en avoir délibéré,
Sur proposition de la Commission « Développement économique, Économie sociale et solidaire, Patrimoine, Tourisme, Numérique et Rayonnement international » et du Bureau municipal,

AUTORISE Madame la Maire à déposer les autorisations d'urbanisme relatives à ce projet,

PRÉCISE que les crédits nécessaires sont prévus au budget 2022 – fonction 95 – nature 60632 *(« fournitures de petit équipement »).*

Adopté à l'unanimité.

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 15 décembre 2021.

La Maire,

MAIRIE DE SCHILTIGHEIM Bas-Rhin

Madame la Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cette délibération et informe que cette dernière peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa date de transmission au contrôle de légalité. Affichée en Mairie le 16 décembre 2021.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE193-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

ANNEXE à la délibération n° 26

13 PANNEAUX TOURISTIQUES À SCHILTIGHEIM

Panneau	Contexte
Parc du Château et villa Wenger-Valentin	À l'emplacement du château *Hohenhüs* édifié au XIIIe siècle et démoli en 1676. Villa construite en 1882 par le banquier Louis Valentin (architectes Berninger et Brion), sa fille Marie-Rose épousera le banquier Paul Wenger. Vendue à la Ville en 1934, pouponnière et maternelle (transférées à la Villa Hatt-Mieg à côté du parc en 1955) puis Maison des Sociétés en 1976.
Le *Schloessel* d'Auguste Michel	Ancienne propriété d'Auguste Michel (1859-1909), aubergiste, fabricant de foie gras, mécène et génial gastronome. Entre 1896 et 1905, Michel y organise 35 *Kunsthafe*, banquets fabuleux avec ses amis artistes d'Alsace et de France, à l'origine de la Renaissance culturelle alsacienne au début du XXe siècle. La propriété est démolie en 1954 et traversée par une nouvelle rue.
Ancienne Mairie (1876-1969)	Construite en 1876 à l'emplacement du *Weegbronnen*/puits communal sur la Place des Tilleuls citée en 1683. Bâtiment exhaussé d'un 2e étage en 1929 (architectes Risch et Herveh). La Mairie a accueilli l'administration de la Ville jusqu'en 1969. À l'intérieur, vitraux remarquables de la Maison Ehrismann.
Droguerie Schunck	Immeuble érigé en 1903 par l'architecte schilikois Franz Scheyder (1873-1931) occupé par une droguerie symbolisée par le dessin du serpent, décor art nouveau d'Adolph Zilly (1904).
Église protestante	Ancienne chapelle médiévale primitive édifiée vers 840, agrandie en 1588 et en 1764. Église paroissiale après la démolition de *Rotenkirchen* (Église rouge) en 1531 située sur le site du cimetière Sainte-Hélène. Elle passe à la Réforme en 1528 puis accueille les cultes protestant et catholique (Simultaneum) de 1736 à 1899. Sur l'un des piliers du clocher figure l'inscription en latin : « Année 1368 le 2 novembre décès de Jean de Wintertur l'aîné bourgeois de Strasbourg », ce pilier proviendrait du château *Hohenhüs* détruit une première fois en 1336.
Le Cheval Blanc	Ancienne ferme de Claus Rosenstiehl citée en 1683, devenue auberge de 1779 à 1979, rachetée par la Ville en 1980 qui la transforme en *Bierstub* (brasserie) et en salle de spectacle (1981-1985). En face, square de la Pomme d'Or, site de l'auberge *s'Gold Epfele* démolie en 1962.
Maisons alsaciennes et Scilt	Maison alsacienne avec balcon couvert et inscription « 1685 Michel Rihn », à l'arrière, bâtiment industriel, ancienne distillerie Thomann puis Coopérative des bouchers (stockage). L'ensemble du site est racheté par la Ville en 1989 qui en fait un haut lieu culturel réhabilité en 2018 sous le nom de **Scilt** accueillant un marché couvert, une auberge et un espace d'exposition, la maison alsacienne devenant Service culturel de la Ville. En face, belle maison typique de l'architecture en pan de bois, construite en 1688 par Jacob Schott, l'aubergiste *Zum Krebs* (À l'Écrevisse). En façade, ancienne échoppe occupée par le boucher Eppling en 1850.
Foyer Soleil et Dinghof	Construction neuve et réhabilitation d'une vieille ferme et de l'auberge *Zum Rhein* (Au Rhin) qui accueillent résidence de 3e Age, halte-garderie et salle de gymnastique en 1988 (Architecte Roger Gérard). Les bâtiments étaient occupés au XIXe siècle par la brasserie Mühleisen qui sera rachetée en 1905 par la brasserie Fischer. Ce lieu est l'ancien emplacement du *Dinghof* ou *Meyerhof* jusqu'au XVIIIe siècle, propriété de l'Abbaye Saint-Etienne de Strasbourg, cour colongère dirigée par le « Meyer » qui gère 17 fermes, chacune menée par un fermier. Ce Dinghof se réunit 3 fois par an pour percevoir les redevances des fermiers.
Maison du Jeune Citoyen	Ancienne mairie-école bâtie en 1828 avec salles de classe séparées pour les élèves protestants et catholiques, appartements pour les instituteurs, salle communale et bureau du maire. Elle accueille le service municipal « Enfance/Jeunesse » en 1979 qui pilote le premier Conseil municipal des enfants (1979) et la Commission des jeunes (1989) Elle devient Maison du Jeune Citoyen en 1996, lieu de formation et de partage des expériences de citoyenneté en France et en Europe.

Panneau	Contexte
Place de l'Exen ou Exe	Ancienne place d'**exe**rcice de la Garde nationale (d'où son nom), elle accueille plusieurs nouvelles écoles en 1848, catholique en 1885, protestante en 1886, un grand bâtiment en 1926 (architecte Risch-Herweh) et nouvelles classes et salle de gymnastique en 1959. La séparation des élèves par sexe est supprimée en 1849 et l'école devient interconfessionnelle en 1925. L'Exen est aussi célèbre pour son *Messti*, kermesse annuelle, et son *Messtizug*, cortège qui bat son plein de spectateurs entre 1889 et 1961. Depuis 1948, le *Messti* accueille sur la place de l'Hôtel de Ville le *Bierfescht*, Fête de la Bière.
Hôtel de Ville	Sur le site de l'Exen, route de Bischwiller, est édifié le nouvel Hôtel de Ville inauguré en 1969 (architectes Calsat et Schneider) à côté de l'ancienne malterie Lévy et de l'auberge *Le Coq d'Or* démolies en 1975 puis aménagées en place et parking souterrain en 1982 (architecte Roger Gérard).
Ferme Linck et Dinghof	L'une des plus vieilles fermes alsaciennes datant de 1665, ancienne propriété de Fritz Linck (1898-1986), charron et musicien, compositeur de musique, membre de *La Fanfare* et cofondateur de la *Schnokelochkapell*. Propriété de la Ville, affectée en 1994 à l'APAS, Atelier public d'architecture dirigé par Roger Gérard. En face, la ruelle d'Adelshoffen mène à la maison du Dinghof, propriété colongère de plusieurs fermes, appartenant au Chapitre protestant de Saint-Thomas de Strasbourg.
Église Sainte Famille	Avec l'accroissement de la population catholique au XIXe siècle, la paroisse délaisse le Simultaneum à l'église protestante et érige sa première église catholique au sud du cimetière en 1899 (architecte Joseph Heilich), rehaussée du clocher en 1929 (architecte Henri Risch). En façade sur le tympan, sculpture d'Alphonse Rompel (1922), à l'intérieur, grands orgues de Max Roethinger (1968) et dans le chœur, œuvres d'art de Fleur Nabert (2007).

Règlement Intérieur de la Commission d'appel d'offres :

La Commission d'appel d'offres (CAO) est une instance de décision pour l'attribution des marchés publics des collectivités territoriales et de leurs établissements publics.

La réforme, opérée par l'ordonnance n°2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics a entendu apporter plus d'autonomie aux CAO au niveau de leur gestion. Leurs règles de fonctionnement ont été ainsi allégées.

Il appartient désormais à chaque acheteur public de définir lui-même ses propres règles de fonctionnement, dans le respect des principes régissant le droit de la commande publique et avec le souci de garantir aux élus la bonne information.

Le présent règlement intérieur est établi dans le respect de la règlementation en vigueur et s'appuie sur la mise en œuvre des principes de liberté d'accès, d'égalité de traitement des candidats et de transparence des procédures. Il propose le cadre de fonctionnement et des attributions de la CAO de la Ville de Schiltigheim.

Table des matières

TITRE I : COMPOSITION ET RÔLE DES MEMBRES : 2

Présidence : 2

Membres à voix délibérative : 2

Membres à voix consultative : 2

TITRE II : COMPETENCES : 3

Compétence obligatoire : 3

Compétence facultative : 3

Offres anormalement basses, inappropriées, irrégulières ou inacceptables : 4

TITRE III : FONCTIONNEMENT : 4

Règles de convocation : 4

Règles de remise des documents aux membres de la CAO : 5

Quorum : 5

Modalités de vote : 5

Rédaction du procès-verbal : 5

Réunions non publiques : 5

Réunions en visio-conférence : 6

Règles de remplacement des membres titulaires par les membres suppléants : 6

Confidentialité : 6

Prévention des conflits d'intérêts : 7

TITRE IV : JURY DE CONCOURS 7

TITRE I : COMPOSITION ET RÔLE DES MEMBRES :

Depuis l'ordonnance n°2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics, modifiée par la loi n°2018-1021 du 23 novembre 2018, les règles de composition et d'élection des commissions d'appel d'offres sont alignées sur celles des commissions de délégation de service public, figurant à l'article L.1411-5-II du CGCT.

Présidence :

Le Président de la CAO est la Maire qui, au sein de la Ville, est seule habilitée à signer les marchés, soit en vertu de ses compétences propres, soit en vertu des compétences qu'elle détient par délégation.

Pour la durée de son mandat, le Conseil municipal a délégué à la Maire le pouvoir :

« De prendre toute décision concernant la préparation, la passation, l'exécution et le règlement des marchés et des accords-cadres ainsi que toute décision concernant leurs avenants, lorsque les crédits sont inscrits au budget ».

La Maire, Présidente de la CAO, peut, conformément à l'article L.2122-18 du CGCT, déléguer par arrêté une partie de ses fonctions à un ou plusieurs de ses adjoints et à des membres du conseil municipal. Elle peut ainsi désigner un élu pour la représenter à la présidence de la CAO et, le cas échéant, un ou plusieurs suppléants. Cette désignation ne peut intervenir parmi les membres titulaires ou suppléants de la commission.

Le représentant de la Maire à la présidence de la CAO détient pour cet exercice tous les pouvoirs de la Maire.

Membres à voix délibérative :

La Commission est composée :

- Du président de la CAO ou de son représentant ;
- De cinq membres titulaires, élus au sein de l'assemblée délibérante à la représentation proportionnelle au plus fort reste.

Il est procédé, selon les mêmes modalités, à l'élection de cinq suppléants.

L'élection des membres titulaires et suppléants a lieu sur la même liste, sans panachage, ni vote préférentiel. Elle se fait au scrutin secret sauf accord unanime contraire. La liste ne doit pas attitrer un suppléant à un titulaire.

Membres à voix consultative :

Peuvent participer aux réunions de la CAO avec voix consultative :

- Les personnalités et un ou plusieurs agents de la collectivité désignés par le Président de la CAO ou son représentant en raison de leur compétence dans la matière qui fait l'objet du marché.

Par ailleurs, peuvent être invités par le Président de la CAO :

- Le comptable public ;
- Le représentant du Ministre en charge de la concurrence.

Ces personnes participent avec voix consultative et leurs observations éventuelles sont consignées au procès-verbal.

TITRE II : COMPETENCES :

La CAO dispose d'une compétence obligatoire notamment pour l'attribution de marchés selon les critères définis par le CGCT. Elle est aussi saisie pour avis consultatif à propos des marchés dont la valeur estimée est supérieure à 90 000 euros HT et, soit inférieure aux seuils européens, soit supérieure mais passés selon une procédure adaptée (exemple : services juridiques).

Compétence obligatoire :

Conformément à l'article L.1414-2 du CGCT, la CAO est l'organe compétent pour attribuer tous les marchés conclus au-delà des seuils européens selon une procédure formalisée, sauf en cas d'urgence impérieuse.

Tout projet d'avenant à un marché public dont l'attribution relève de la CAO et entraînant une augmentation du montant global HT supérieure à 5% est soumis pour avis à la CAO. Lorsque l'assemblée délibérante est appelée à statuer sur un projet d'avenant, l'avis de la commission d'appel d'offres lui est préalablement transmis.

Compétence facultative :

Dans un objectif de transparence et de bonne gestion de l'achat public, la CAO exerce une mission complémentaire dite facultative aux rôles obligatoires qui lui sont dévolus par la loi.

La CAO est saisie pour avis consultatif pour les marchés de fournitures, de services et de travaux dont le montant HT estimé est compris entre 90 000 euros et le montant des seuils européens figurant en annexe du code de la commande publique, qu'ils soient passés en procédure adaptée ou en procédure formalisée.

Par ailleurs, quel qu'en soit le montant, les marchés publics suivants ne sont pas attribués par la CAO mais sont soumis pour avis consultatif :

- Ceux attribués sur le fondement d'une coopération public-public (article L.2511-6 du code de la commande publique (CCP)) ;
- Ceux entrant dans le champ d'application de l'article L.2512-4 du CCP ;
- Ceux passés sans publicité ni mise en concurrence préalables de l'article L.2122-1 du CCP, dans les conditions des articles R.2122-1 à R.2122-9 ou R.2122-10 à R.2122-11 du CCP ou dans les conditions de l'article 1er du décret n°2018-1225 du 24 décembre 2018 portant diverses mesures relatives aux contrats de la commande publique ;
- Ceux passés selon une procédure adaptée, quelle que soit la valeur estimée du besoin auxquels ils répondent, en application du 3° (marchés publics de services sociaux et autres services spécifiques) ou du 4° (marché public de services juridiques des avocats) de l'article R.2123-1 du CCP ;
- Ceux passés selon une procédure adaptée en application du 2° de l'article R.2123-1 du CCP (règle des « petits lots »), à condition que l'acheteur ait décidé de mettre en œuvre une telle procédure adaptée ;
- Ceux qui répondent aux conditions du 1° de l'article R.2123-1 du CCP, même lorsque l'acheteur a décidé de ne pas recourir à une procédure adaptée mais à l'une des procédures formalisées ;
- Ceux qui correspondent à un besoin qui, globalement, est d'une valeur égale ou supérieure aux seuils européens mais qui font l'objet de différentes procédures qui, prises individuellement, ont un montant estimé inférieur à ces mêmes seuils.

Offres anormalement basses, inappropriées, irrégulières ou inacceptables :

Aux termes de l'article L.1414-2 du CGCT, le rejet des offres inappropriées, irrégulières ou anormalement basses n'est pas prononcé par la CAO.

Toutefois, il convient de rappeler que les éléments rassemblés en vue du futur rapport de présentation prévu aux articles R.2184-1 à R.2184-6 du CCP, lorsque le marché public est passé par un pouvoir adjudicateur, peuvent utilement être présentés à la CAO afin que celle-ci puisse se prononcer en toute connaissance de cause. Or, ces éléments comportent, notamment, les raisons qui ont amené l'acheteur à juger une offre anormalement basse ou à rejeter une offre.

Enfin, il convient d'ajouter que les acheteurs demeurent libres de consulter la CAO sur l'ensemble des points qui ne relèvent pas de sa compétence.

TITRE III : FONCTIONNEMENT :

La CAO est une instance à caractère permanent réunie périodiquement.

Règles de convocation :

La périodicité de réunion de la CAO est fixée à une réunion par trimestre. Les dates de ces réunions sont déterminées par le Président de la CAO au début de l'année civile et les convocations sont adressées avant le 15 janvier de chaque année par voie dématérialisée.

L'ordre du jour de ces CAO programmées pour l'année civile est adressé aux membres au moins 5 jours francs avant la réunion par voie dématérialisée avec, obligatoirement, les documents suivants :

- Pour les marchés publics :
  - Le rapport d'analyse des offres ;
  - Le tableau d'analyse des offres ;
  - La fiche de proposition d'attribution ;
  - Le rapport de présentation (optionnel).
- Pour les prestations modificatives (avenants) :
  - Le rapport de présentation de l'avenant (pour les avenants qui sont liés à un marché public attribué obligatoirement par la CAO) ;
  - L'avenant.

Le Président de la CAO conserve la possibilité d'annuler une de ces réunions si aucun point à l'ordre du jour n'est inscrit.

La CAO peut se réunir de manière exceptionnelle si un point nécessite son avis obligatoire ou consultatif. Les convocations sont alors adressées par voie dématérialisée à ses membres au moins cinq jours francs avant la date prévue pour la réunion. S'agissant des CAO exceptionnelles, est joint à la convocation, l'ordre du jour de la réunion. Cet ordre du jour peut être modifié jusqu'au jour de la réunion, uniquement pour les points liés à la compétence facultative de la CAO. L'ordre du jour de la CAO, concernant les points liés à la compétence obligatoire, est définitif à l'envoi de la convocation.

Si après une première convocation, le quorum n'est pas atteint, la Commission est à nouveau convoquée sans condition de délai. Elle se réunit alors valablement sans condition de quorum.

Afin notamment d'assurer les règles de quorum, les membres titulaires et suppléants sont convoqués pour chaque réunion avec une priorité accordée aux premiers s'agissant des voix délibératives.

Règles de remise des documents aux membres de la CAO :

Pour que les membres de la CAO puissent se prononcer de manière éclairée et avertie sur les procédures menées, il convient d'assujettir les services à des règles de remise des documents.

Les services opérationnels doivent transmettre l'analyse des offres, le rapport d'analyse, la fiche de proposition d'attribution, au moins 12 jours francs avant la réunion au service de la commande publique.

Le service de la commande publique doit vérifier ces documents et les faire valider par la direction générale puis les adresser aux membres de la CAO au moins 5 jours francs avant la réunion aux membres de la CAO par voie dématérialisée.

Tout dépassement du délai entraînera l'éviction du point à l'ordre du jour de la réunion de la CAO, sauf retard ou urgence dûment justifié.

Quorum :

Le quorum est requis lorsque la CAO intervient dans le cadre de ses compétences obligatoires, sauf en cas de deuxième convocation. Il ne l'est pas lorsque la CAO intervient dans le cadre des compétences facultatives.

Le quorum est atteint lorsque plus de la moitié des membres ayant voix délibérative sont présents, et sous réserve du respect du principe de la représentation proportionnelle (article L.1411-5 du CGCT), soit trois membres en plus du Président *a minima.*

Il doit donc être vérifié au moment du vote mais également lors des débats.

En l'absence du Président de la commission, de son représentant ou de l'un de ses suppléants, la réunion ne peut pas avoir lieu.

Modalités de vote :

Les membres élus de la CAO ont voix délibérative. Les décisions sont prises à la majorité absolue. En cas de partage de voix, le Président de la CAO a voix prépondérante.

Rédaction du procès-verbal :

Un procès-verbal des réunions de la CAO est dressé et signé par les membres ayant voix délibérative présents, ainsi que par les membres invités. Il indique les questions traitées au cours de la réunion et les éventuelles observations des membres invités.

Réunions non publiques :

Les réunions de la CAO ne sont pas publiques. Les candidats au marché ne peuvent donc pas y assister. Cette règle est également valable pour les réunions de jury.

Une audition des candidats à une consultation peut toutefois être organisée selon la procédure concernée. Les candidats auditionnés ne pourront pas assister aux débats de la CAO.

Réunions en visio-conférence :

Les réunions peuvent se tenir en visio-conférence totalement ou partiellement (membres en présentiel et en distanciel), dans les conditions de l'ordonnance n° 2014-1329 du 6 novembre 2014 relative aux délibérations à distance des instances administratives à caractère collégial.

Règles de remplacement des membres titulaires par les membres suppléants :

En cas d'absence temporaire d'un membre titulaire, il peut être remplacé par un des membres suppléants.

En cas d'indisponibilité permanente d'un membre, il est pourvu au remplacement d'un membre titulaire par le suppléant inscrit sur la même liste, et venant immédiatement après le dernier titulaire de ladite liste. Le remplacement du suppléant ainsi devenu membre titulaire, est assuré par le candidat inscrit sur la même liste, immédiatement après le dernier membre suppléant retenu.

Il est procédé au renouvellement intégral de la commission lorsqu'une liste se trouve dans l'impossibilité de pourvoir, dans les conditions telles que prévues ci-dessus, au remplacement des membres titulaires auxquels elle a droit.

La composition de la CAO doit refléter le pluralisme existant au sein de l'assemblée délibérante de la Commune, sous peine de renouvellement total de ses membres.

Les membres suppléants sont autorisés à assister à toutes les réunions de la CAO. Dans le cas où tous les titulaires sont présents, il leur est interdit de prendre part au vote. Dans le cas où plusieurs suppléants sont présents et qu'un ou plusieurs titulaires sont absents, le Président de la CAO désigne le ou les suppléants qu'ils les remplacent.

Confidentialité :

Les membres de la CAO ainsi que toute autre personne appelée à participer à ses réunions, sont tenus à une stricte confidentialité à l'égard des informations non publiques dont ils peuvent prendre connaissance :

- à l'occasion des réunions de la CAO ;
- dans tous les documents transmis par les soumissionnaires ;
- lors des échanges avec les soumissionnaires, quel que soit leur support ;
- sur les arguments échangés lors des délibérations.

Constituent notamment des informations non publiques pour lesquelles la plus stricte confidentialité est de rigueur :

- les rapports d'analyse des offres ;
- les informations contenues dans les candidatures ou les offres des soumissionnaires protégées par le secret en matière commerciale et industrielle. Il s'agit notamment des procédés (savoir-faire, description des matériels ou logiciels utilisés, du personnel employé ou contenu des activités de recherche développement), des informations économiques et financières (chiffre d'affaires, documents comptables, effectifs, organigrammes, etc.) et des stratégies commerciales (prix pratiqués, remises, etc.) des entreprises soumissionnaires ;
- les informations protégées par des droits de propriété intellectuelle (innovations, solutions proposées, etc.)

Prévention des conflits d'intérêts :

En vertu de l'article L 2141-10 du CCP, peuvent être exclues de la procédure de passation du marché, les personnes qui, par leur candidature, créent une situation de conflit d'intérêts, lorsqu'il ne peut y être remédié par d'autres moyens.

Constitue une telle situation, celle dans laquelle une personne qui participe au déroulement de la procédure de passation du marché ou est susceptible d'en influencer l'issue a, directement ou indirectement, un intérêt financier, économique ou tout autre intérêt personnel qui pourrait compromettre son impartialité ou son indépendance dans le cadre de la procédure de passation du marché (CE, 14 octobre 2015, Société Applicam et région Nord Pas-de-Calais,n° 390968).

L'article L. 1524-5 du CGCT interdit aux élus de participer à une CAO ou à une commission d'ouverture des plis lorsqu'une société d'économie mixte locale est candidate à l'attribution d'un marché public et lorsqu'ils se trouvent dans l'une des situations suivantes :

- ils sont mandataires de la collectivité au sein du conseil d'administration de la société d'économie mixte
- ils exercent les fonctions de membre ou de président du conseil d'administration, de président-directeur général ou de membre ou de président du conseil de surveillance de la société d'économie mixte.

Au surplus, avant chaque séance de la CAO, les élus membres doivent déclarer :

- si, à leur connaissance, ils se trouvent en situation de conflit d'intérêts au regard de la procédure de passation de marché public concernée ;
- si des circonstances sont susceptibles de les placer à court terme en situation de conflit d'intérêts.

TITRE IV : JURY DE CONCOURS

En application des articles R. 2162-22 à R. 2162-26 du CCP, trois règles s'appliquent :

- le jury doit être composé exclusivement de personnes indépendantes des participants au concours ;
- lorsqu'une qualification professionnelle particulière est exigée des candidats, au moins un tiers des membres du jury doit posséder cette qualification ou une qualification équivalente ;
- les membres élus de la CAO doivent faire partie du jury.

RÉPUBLIQUE FRANCAISE
Département
du Bas-Rhin

VILLE DE SCHILTIGHEIM

EXTRAIT
du registre des délibérations du Conseil municipal

Nombre des membres élus aux élections : **39** (dont **39** sont encore en fonction)

Séance du 14 décembre 2021
sous la présidence de **Madame Danielle DAMBACH**

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

Date de convocation : 7 décembre 2021
38 membres ont assisté à la séance

Étaient absents : **3 membres**
dont **2** ont voté **par procuration**

Tomislav NAJDOVSKI donne procuration à Antoine SPLET du point 17 au point 18
Maryline WILHELM donne procuration à Benoît STEFFANUS du point 1 au point 10
Sylvie GIL BAREA est excusée
Bernard JÉNASTE est absent aux points 18 et 19
Dera RATSIAJETSINIMARO est absent au point 19
Corine DULAURENT est absente aux points 22 à 25

26e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2021SGDE194)

COMMISSION D'APPEL D'OFFRES : ADOPTION DE SON RÈGLEMENT INTÉRIEUR

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE194-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

26. COMMISSION D'APPEL D'OFFRES : ADOPTION DE SON RÈGLEMENT INTÉRIEUR

Monsieur l'Adjoint Patrick OCHS :

La réforme du droit de la commande publique a maintenu les commissions d'appel d'offres (CAO) des collectivités territoriales et leurs établissements publics, mais a toutefois supprimé les règles qui étaient liées à leurs modalités de fonctionnement. La CAO est une instance de décision pour l'attribution des marchés publics des collectivités territoriales et de leurs établissements publics.

La réforme a permis d'accorder plus d'autonomie aux CAO au niveau de leur gestion. De cet assouplissement découle le principe selon lequel chaque collectivité territoriale ou établissement public local doit définir lui-même les règles de fonctionnement de sa CAO. Ainsi, chaque collectivité doit inscrire les règles de fonctionnement de la CAO au sein d'un règlement intérieur qui est adopté par l'assemblée délibérante. Ce règlement permet d'arrêter la composition et le rôle des membres de la CAO, ses compétences, les règles de convocation, de quorum et de vote. Cependant, il doit respecter la réglementation en vigueur et s'appuyer sur les principes fondamentaux de la commande publique : liberté d'accès, égalité de traitement des candidats et transparence des procédures.

Bien que la réforme ait permis un assouplissement des règles de fonctionnement des CAO, il est important de rappeler que des principes fondamentaux s'imposent aux acheteurs publics. En effet, un procès-verbal doit être rédigé après chaque CAO. Par ailleurs, tout projet d'avenant à un marché public dont l'attribution relève de la CAO et qui entraînant une augmentation du montant global HT supérieure à 5 % est soumis à la CAO. Enfin, le quorum est requis lorsque la CAO intervient dans le cadre de ses compétences obligatoires.

Actuellement, le Code général des collectivités territoriales (CGCT) prévoit, au sein de ses dispositions, que le titulaire du marché soit choisi par une CAO lorsque le marché, passé selon une procédure formalisée, dépasse les seuils européens actuels.

Il existe une tendance à assimiler les CAO aux commissions municipales (article L. 2121-22 du CGCT) et une certaine coutume veut que le règlement intérieur de ces commissions soit délibéré par l'autorité délibérante.

Actuellement, le règlement intérieur du Conseil municipal dispose simplement, à propos de la CAO, que « lorsque le marché est passé selon une procédure adaptée, la commission d'appel d'offres pourra donner son avis mais ne pourra pas attribuer le marché ».

Afin de permettre plus de transparence vis-à-vis de l'attribution des marchés et de rendre le fonctionnement de la CAO plus lisible pour ses membres, il a été décidé d'adopter un règlement intérieur de la CAO permettant, notamment, d'abaisser son seuil de saisine lui accordant le droit de donner un avis pour les marchés publics dont la valeur estimée est supérieure à 90 000 € HT.

Il est donc proposé au Conseil municipal de bien vouloir adopter ce règlement intérieur.

La délibération suivant serait à prendre :

Le Conseil municipal,

Vu le Code de la commande publique,
Vu les articles L. 1411-5, L. 1414-2, L. 1414-4, L. 2121-22 du Code général des collectivités territoriales,
Vu l'article 30 du règlement intérieur du Conseil municipal de la Ville de Schiltigheim,
Vu la délibération du Conseil municipal en date du 9 juin 2020 relative à l'élection des membres de la Commission d'appel d'offres,

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE194-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

Considérant que les collectivités territoriales sont libres de fixer les règles de fonctionnement propres à leur Commission d'appel d'offres sous réserve de respecter certaines obligations,
Considérant que la Ville de Schiltigheim ne dispose pas à l'heure actuelle de règlement intérieur propre à sa Commission d'appel d'offres,
Considérant qu'il est nécessaire d'apporter plus de transparence dans le cadre de l'attribution des marchés publics et de lisibilité dans le fonctionnement de la Commission d'appel d'offres pour ses membres.

Après en avoir délibéré,
Sur proposition de la Commission « Finances, Domaines et Marchés publics » et du Bureau municipal,

ADOPTE le règlement intérieur de la Commission d'appel d'offres.

Adopté à l'unanimité.

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 15 décembre 2021.

La Maire,

MAIRIE DE SCHILTIGHEIM Bas-Rhin

Madame la Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cette délibération et informe que cette dernière peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa date de transmission au contrôle de légalité. Affichée en Mairie le 16 décembre 2021.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE194-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

RÉPUBLIQUE FRANCAISE
Département
du Bas-Rhin

VILLE DE SCHILTIGHEIM

EXTRAIT
du registre des délibérations du Conseil municipal

Nombre des membres élus aux élections : **39** (dont **39** sont encore en fonction)

Séance du 14 décembre 2021
sous la présidence de **Madame Danielle DAMBACH**

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

Date de convocation : 7 décembre 2021
38 membres ont assisté à la séance

Étaient absents : **3 membres**
dont **2** ont voté **par procuration**

Tomislav NAJDOVSKI donne procuration à Antoine SPLET du point 17 au point 18
Maryline WILHELM donne procuration à Benoît STEFFANUS du point 1 au point 10
Sylvie GIL BAREA est excusée
Bernard JÉNASTE est absent aux points 18 et 19
Dera RATSIAJETSINIMARO est absent au point 19
Corine DULAURENT est absente aux points 22 à 25

27e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2021SGDE195)

COMMUNICATION CONCERNANT LA CONCLUSION DE CONTRATS PUBLICS PÉRIODE DU 9 OCTOBRE AU 15 NOVEMBRE 2021

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE195-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

27. COMMUNICATION CONCERNANT LA CONCLUSION DE CONTRATS PUBLICS – PÉRIODE DU 9 OCTOBRE AU 15 NOVEMBRE 2021

Monsieur l'Adjoint Patrick OCHS :

I – Marchés publics, passés en application des dispositions de l'article L. 2123-1-1° du Code de la commande publique (marchés à procédure adaptée) :

Objet du contrat	Lot	Intitulé du lot	Titulaire	Montant total du contrat (HT)	Forme des prix	Délai global de réalisation des prestations techniques du contrat
Amélioration des performances énergétiques des bâtiments 2 à 5 du groupe scolaire "Exen" de la Ville	Unique	Mission de contrôle technique « bâtiment »	QUALICONSULT S.A.S., Entzheim (67960)	3 400,00	Révisable	19 mois
	Unique	Mission de coordination « santé et sécurité des travailleurs sur le chantier »	QUALICONSULT SECURITE S.A.S., Entzheim (67960)	2 450,00	Révisable	19 mois
Construction d'une école des Arts & d'une Maison de l'Enfance de la Ville	Unique	Mission d'assistance à la maîtrise d'ouvrage	Groupement solidaire "EMBASE S.A.S., Strasbourg (67000) & OASIIS S.A.S., Strasbourg (67000) & ACOUSTIQUE ET CONSEIL S.A.S., Rueil-Malmaison (92500)"	48 100,00	Révisable	9 mois
Mise en accessibilité des ERP de la Ville – Programme de travaux 2021	00	Désamiantage	S.E. GUNAY S.A.R.L., Forbach (57600)	10 533,00	Révisable	8 mois
	01	Aménagement extérieur	TRATER TP S.A.R.L., Dorlisheim (67120)	43 897,00	Révisable	8 mois
	02	Démolition & gros-œuvre	ZENNA BATIMENT S.A.R.L., Wintzenheim (68920)	63 612,80	Révisable	8 mois
	03	Serrurerie & menuiserie aluminium	SOBRIMA S.A.S., Hoerdt (67720)	91 388,69	Révisable	8 mois
	04	Plâtrerie	PLÂTRERIE PETROVIC PERE & FILS S.A.R.L., Forbach (57600)	23 018,00	Révisable	8 mois
	05	Nettoyage de chantier	NETIMMO S.A.S., Mundolsheim (67450)	8 865,00	Révisable	8 mois
	06	Menuiserie bois	MENUISERIE SCHALCK S.A.R.L., Niedermodern (67350)	30 514,00	Révisable	8 mois
	07	Carrelage, faïence & sols souples	Comptoir des Revêtements de l'Est. S.A.S., Illkirch-Graffenstden (67400)	68 518,40	Révisable	8 mois
	08	Peinture	DECOPEINT S.A.S., Kilstett (67840)	85 937,00	Révisable	8 mois
	09	Ascenseur	SCHINDLER S.A., Velizy-Villacoublay (78140)	22 000,00	Révisable	8 mois
	10	Sanitaire & assainissement	Société d'Application des Fluides et Techniques S.A.R.L., Hohfrankenheim (67270)	61 990,75	Révisable	8 mois
	11	Électricité courants forts & faibles	ELECTRICITE VEIT S.A.R.L., Niederhausbergen (67207)	182 573,93	Révisable	8 mois
Rénovation de l'Hôtel de Ville	Unique	Mission de maîtrise d'œuvre en vue de la mise aux normes des stationnements souterrains	Groupement solidaire "LAMA ARCHITECTES S.A.R.L., Strasbourg (67000) & SERUE INGENIERIE S.A.S., Schiltigheim (67300) & QUALICONSULT SASU, Entzheim (67960)"	45 000,00	Révisable	3 mois & 15 jours calendaires
Location de motifs lumineux pour Noël	Unique	Location de motifs lumineux pour Noël	BLACHERE ILLUMINATION SAS, APT (84400)	38 000 ,00	Révisable	1 an (reconductible 3 fois)

II – Marchés publics, passés en application des dispositions de l'article L. 2124-1 du Code de la commande publique (procédures formalisées) :

A – Appel d'offres ouvert ou restreint (article L. 2124-2 du Code de la commande publique) : sans objet.
B – Procédure avec négociations (article L. 2124-3 du Code de la commande publique) : sans objet.
C – Dialogue compétitif (article L. 2124-4 du Code de la commande publique) : sans objet.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE195-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

III – Marchés publics, passés en application des dispositions de l'article L. 2125-1 du Code de la commande publique (techniques d'achat) :

A – Accord-cadre (article L. 2125-1-1° du Code de la commande publique) :

Objet de l'accord-cadre	Lot	Intitulé du lot	Titulaire	Montant total de l'accord-cadre (HT)	Forme des prix	Délai global de réalisation des prestations du contrat
Location de motifs lumineux pour Noël	Unique	Motifs lumineux	BLACHERE ILLUMINATIONS S.A.S, APT (84400)	38 000,00	Révisable	Octobre 2021 à octobre 2025
Relevé & géoréférencement des réseaux sensibles de classe A	03	Secteur géographique C (communes Nord)	GEOSAT SELAS, Cancjan (33610)	260 000,00	Révisable	30 mois
Relevé & géoréférencement des réseaux sensibles de classe A	05	Contrôle des prestations aux différents stades du processus)	SOLUTIONS RESEAUX EST - SRE S.A.S., Hauconcourt (57280)	15 000,00	Révisable	30 mois

B – Concours (article L. 2125-1-2° du Code de la commande publique) : sans objet.
C – Système d'acquisition dynamique (article L. 2125-1-4° du Code de la commande publique) : sans objet.
D – Catalogue électronique (article L. 2125-1-5° du Code de la commande publique) : sans objet.
E – Enchères électroniques (article L. 2125-1-6° du Code de la commande publique) : sans objet.

IV – Marchés publics, passés en application des dispositions de l'article L. 2171-1 du Code de la commande publique (marchés globaux) :

A – Marché de conception-réalisation (article L. 2171-2 du Code de la commande publique) : sans objet.
B – Marché de global de performance (article L. 2171-3 du Code de la commande publique) : sans objet.

V – Marchés publics, passés en application des dispositions des articles L. 2172-1 à L. 2172.4 du Code de la commande publique (marchés particuliers) :

A – Marché de maîtrise d'œuvre (article L. 2172-1 du Code de la commande publique) : sans objet.
B – Marché de décoration des constructions publiques (article L. 2172-2 du Code de la commande publique) : sans objet.
C – Marché de partenariats d'innovation (article L. 2172-3 du Code de la commande publique) : sans objet.
D – Marché d'achat de véhicules à moteur (article L. 2172-4 du Code de la commande publique) : sans objet.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE195-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

VI – Prestations modificatives & avenants :

Date d'effet de chaque avenant ou prestations modificatives : À compter de sa date de notification.

Objet du contrat	Lot	Intitulé du lot	Titulaire	Objet des prestations modificatives n° 20 034-02/01	Raisons ayant conduit à la passation des prestations modificatives n° 20 034-02/01	Montant HT du contrat	Montant HT des prestations modificatives n° 20 034-02/01	Nouveau montant HT du contrat
Fourniture de services de télécommunications électroniques de la Ville au titre des années 2020 à 2024	02	Raccordements analogiques RTC & solutions alternatives de remplacement, abonnements & toutes communications associées, numéros accueil, envoi de massages en masse et accès Internet à débits non garantis	SFR S.A., Paris (75015)	• De compléter les pièces contractuelles du contrat initial par l'ajout de nouveaux bordereaux de prix unitaires (*Tarifications des services « ACCES Max », « Box Business », « Ligne Business IP », « SFR Dialog Compteur » & « Téléphonie Fixe »*) ; • De mettre au point les pièces contractuelles du contrat.	Fait suite à une demande du Service gestionnaire de la Ville (*Informatique & téléphonie*)	480 000,00	0,00	480 000,00

Objet du contrat	Lot	Intitulé du lot	Titulaire	Objet des prestations modificatives n° 20 028/05	Raisons ayant conduit à la passation des prestations modificatives n° 20 028/05	Montant HT du contrat	Montant HT des prestations modificatives n° 20 028/05	Nouveau montant HT du contrat
Acquisition d'un logiciel de gestion pour divers services opérationnels de la Ville de Schiltigheim	Unique	/	S.A.S ARPEGE, SAINT SEBASTIEN SUR LOIRE (44236)	De compléter les prestations initiales du contrat pour répondre aux besoins, en faisant l'acquisition de 9 licences pour l'application CONCERTO MOBILITE OPUS ainsi que 9 sessions de E-learning pour cette application en incluant la maintenance de ces licences	Demande du service enfance jeunesse et du service informatique	52 036,00 €	1 800, 00 €	53 836,00 €

Objet du contrat	Lot	Intitulé du lot	Titulaire	Objet des prestations modificatives n° 21 014/02	Raisons ayant conduit à la passation des prestations modificatives n° 21 014/02	Montant HT du contrat	Montant HT des prestations modificatives n° 21 014/02	Nouveau montant HT du contrat
Achats de fournitures scolaires et de matériels pédagogiques	Unique	/	SCOP SA SAVOIRSPLUS, BRISSAC LOIRE AUBANCE (49320)	• D'augmenter le montant maximum HT annuel de 50 % par rapport à la valeur initiale en raison de la nécessité d'équiper la nouvelle école « Simone VEIL » ; • De mettre au point les pièces contractuelles.	Demande du service éducation	Montant maximum : 69 666,67 €	34 833,335 €	104 500,00 €

Objet du contrat	Lot	Intitulé du lot	Titulaire	Objet des prestations modificatives n° 20 048-01/05	Raisons ayant conduit à la passation des prestations modificatives n° 20 048-01/05	Montant HT du contrat	Montant HT des prestations modificatives n° 20 048-01/05	Nouveau montant HT du contrat
Travaux divers d'impression et de services de diffusion du magazine d'informations municipales et de supports de communication municipale	01	Impression de plaquettes et documents divers	OTT IMPRIMEURS SAS, WASSELONNE (67319)	• De compléter le bordereau des prix unitaires par l'ajout d'une nouvelle prestation « impression de 200 brochures piquées Passeport culturel de 40 pages » ; • De mettre au point des pièces contractuelles du contrat.	Demande du service de la communication de la Ville	Minimum : 80 000 Maximum : 136 000	0,00	Minimum : 80 000 Maximum : 136 000

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE195-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

Objet du contrat	Lot	Intitulé du lot	Titulaire	Objet des prestations modificatives n° 19 063/01	Raisons ayant conduit à la passation des prestations modificatives n° 19 063/01	Montant HT du contrat	Montant HT des prestations modificatives n° 19 063/01	Nouveau montant HT du contrat
Achat de produits, de machines d'entretien et de mobilier de bureau pour les Services de la Ville de Schiltigheim pour les années 2019 à 2022	01	Produits et machines d'entretien	ALSAPRO HYGIENE GROUPE ADELYA S.A.S, HOERDT (67720)	• De modifier les prestations initiales du contrat suite à des circonstances imprévisibles au moment de la conclusion du contrat et d'augmenter ainsi le montant maximum HT à hauteur de 50 % ; • De mettre au point des pièces contractuelles du contrat	Demande de divers services de la Ville	Minimum : 89 250 Maximum : 357 000	178 500,00	Minimum : 89 250 Maximum : 535 500

VII – <u>Convention de délégation de service public passée conformément aux dispositions de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993, des articles 55, 56 et 78 de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016, les articles 36 et 37 du décret n° 2016-86 du 1er février 2016 et des articles L. 1411-1 & suivants et R. 1411 & suivants du Code général des collectivités territoriales :</u> sans objet.

Prise d'acte.

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 15 décembre 2021.

La Maire,

MAIRIE DE SCHILTIGHEIM ★ Bas-Rhin ★

Madame la Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cette délibération et informe que cette dernière peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa date de transmission au contrôle de légalité.
<u>Affichée en Mairie le 16 décembre 2021</u>.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE195-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

RÉPUBLIQUE FRANCAISE
Département
du Bas-Rhin

VILLE DE SCHILTIGHEIM

EXTRAIT
du registre des délibérations du Conseil municipal

Nombre des membres élus aux élections : **39** (dont **39** sont encore en fonction)

Séance du 14 décembre 2021
sous la présidence de **Madame Danielle DAMBACH**

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

Date de convocation : 7 décembre 2021
38 membres ont assisté à la séance

Étaient absents : **3 membres**
dont **2** ont voté **par procuration**

Tomislav NAJDOVSKI donne procuration à Antoine SPLET du point 17 au point 18
Maryline WILHELM donne procuration à Benoît STEFFANUS du point 1 au point 10
Sylvie GIL BAREA est excusée
Bernard JÉNASTE est absent aux points 18 et 19
Dera RATSIAJETSINIMARO est absent au point 19
Corine DULAURENT est absente aux points 22 à 25

28e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2021SGDE196)

COMPTE-RENDU DES ARRÊTÉS ET DÉCISIONS PRIS PAR MADAME LA MAIRE PAR DÉLÉGATION DU CONSEIL MUNICIPAL

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE196-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021

28. COMPTE-RENDU DES ARRÊTÉS ET DÉCISIONS PRIS PAR MADAME LA MAIRE PAR DÉLÉGATION DU CONSEIL MUNICIPAL

Monsieur l'Adjoint Patrick OCHS :

Arrêtés pris :

Date de l'arrêté	Numéro de l'arrêté	Objet
08/11/2021	2021SGAR013	Arrêté de délégation de signature Damien SEVELINGE, Chef du service Espaces Publics et Naturels
12/11/2021	2021SGAR014	Arrêté de délégation de fonction Benoît STEFFANUS
19/11/2021	2021SGAR015	Arrêté portant habilitation à contrôler les justificatifs d'absence de contamination par la COVID-19
07/10/2021	2021FIAI008	Modification acte constitutif de la régie d'avances auprès du service culturel
07/10/2021	2021FIAI009	Modification acte constitutif de la régie de recettes et d'avances « Affaires culturelles, cinéma, cinéma scolaire »
14/10/2021	2021FIAI010	Modification acte constitutif de la régie de recettes et d'avances « Affaires culturelles, cinéma, cinéma scolaire »
08/11/2021	2021FIAI012	Régie de recettes et d'avances Affaires culturelles, cinéma, scolaire : Nomination de Mme FRACASSO
10/11/2021	2021FIAI013	Régie de recettes et d'avances Affaires culturelles, cinéma, scolaire : Fin de mission de Mme OTT
08/11/2021	2021DOAR001	Arrêté portant ouverture des commerces les dimanches de l'avent pour l'année 2021

Décisions prises :

Date de la décision	N° de la décision	Objet
29/10/2021	2021SGDEC010	Modification de la grille tarifaire / Service scolaire

Prise d'acte.

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 15 décembre 2021

La Maire,

MAIRIE DE SCHILTIGHEIM Bas-Rhin

Madame la Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cette délibération et informe que cette dernière peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa date de transmission au contrôle de légalité. Affichée en Mairie le 16 décembre 2021.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20211214-2021SGDE196-DE
Date de télétransmission : 15/12/2021
Date de réception préfecture : 15/12/2021