VILLE DE
SCHILTIGHEIM
Direction générale

Schiltigheim, le 28 novembre 2023

À Mesdames et Messieurs
les membres du Conseil municipal

Objet : convocation du Conseil municipal

Mesdames et Messieurs les membres du Conseil municipal,

J'ai le plaisir de porter à votre connaissance que la prochaine séance du Conseil municipal aura lieu **le mardi 5 décembre 2023 à 18h00 en salle du Conseil municipal**.

La retransmission de la réunion sera diffusée en direct sur la chaîne YouTube de la Ville ainsi que sur sa page Facebook.

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

ORDRE DU JOUR

1. REVUE DE PROJET TRAVAUX SUR LA VOIRIE 3
2. PROJET DE DEVELOPPEMENT DU RESEAU DE TRAMWAY ENTRE STRASBOURG, SCHILTIGHEIM ET BISCHHEIM : AVIS DE LA VILLE DE SCHILTIGHEIM 3
3. MODIFICATION DE LA COMMISSION MUNICIPALE « FINANCES, DOMAINES ET MARCHÉS PUBLICS » 18
4. DÉCISION MODIFICATIVE N°2 DE 2023 18
5. RÉVISION N°4 DES CRÉDITS DE PAIEMENTS ET DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME : SECOND SEMESTRE 2023 DÉCISION MODIFICATIVE N°2 20
6. AUTORISATION D'ENGAGEMENT, DE LIQUIDATION ET DE MANDATEMENT DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT AVANT LE VOTE DU BUDGET 2024....26
7. AJUSTEMENT DU TABLEAU DES EFFECTIFS....27
8. PROTECTION SOCIALE COMPLÉMENTAIRE « SANTÉ » DES AGENTS DE LA VILLE DE SCHILTIGHEIM – PARTICIPATION FINANCIÈRE DE LA COLLECTIVITÉ....30
9. ÉCOLE MATERNELLE JACQUES PRÉVERT : VALIDATION ET ENGAGEMENT DU PROJET DE MISE AUX NORMES DE SÉCURITÉ INCENDIE DE L'ÉTABLISSEMENT ET DE VÉGÉTALISATION DE LA COUR D'ÉCOLE....31

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE115-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

10. PROJET DE RÉNOVATION ET D'EXTENSION DU CENTRE SOCIO-CULTUREL « ADOLPHE SORGUS » : VALIDATION DE LA PHASE « PROGRAMME » ET LANCEMENT DU CONCOURS DE MAITRISE D'OEUVRE 33
11. MISE EN PLACE D'UNE EXPÉRIMENTATION D'EXTINCTION TOTALE DE L'ÉCLAIRAGE PUBLIC DANS L'ESPACE EUROPEEN DE L'ENTREPRISE 36
12. ALLOCATION DE SUBVENTIONS DE FONCTIONNEMENT PETITE ENFANCE 37
13. ALLOCATION D'UNE SUBVENTION À L'ASSOCIATION ALT POUR LA CRÉATION D'UN POINT D'ACCUEIL ET D'ÉCOUTE JEUNES (PAEJ) 48
14. ALLOCATION D'UNE SUBVENTION EXCEPTIONNELLE À L'ASSOCIATION MATHIS MOTOR SPORT POUR SA PARTICIPATION À UNE COMPÉTITION NATIONALE DE FOOTBALL 49
15. RÉVISION DU SOUTIEN FINANCIER DE LA VILLE AU SPORTING CLUB DE SCHILTIGHEIM AU TITRE DE LA SAISON 2023-2024 49
16. ALLOCATION D'UNE SUBVENTION À L'ASSOCIATION CONTACT ET PROMOTION ..52
17. MODALITÉS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION SUPPLÉMENTAIRE À L'ASSOCIATION LIVRES 52
18. CONTRAT DE VILLE : 2ÈME VAGUE – PROGRAMMATION 2023 54
19. ALLOCATION D'UNE SUBVENTION POUR L'ASSOCIATION « UN BOUT DE CHEMIN » 58
20. ALLOCATION D'UNE SUBVENTION À L'ASSOCIATION STRASBOURG INITIATION NATURE ENVIRONNEMENT (SINE) POUR L'ANNEE 2023 58
21. RÉALISATION D'UN ATLAS DE LA BIODIVERSITÉ COMMUNALE (ABC) 62
22. STATIONNEMENT PAYANT SUR VOIRIE – RENOUVELLEMENT DE LA CONVENTION DE REVERSEMENT DES RECETTES ISSUES DES FORFAITS DE POST-STATIONNEMENT (FPS) ENTRE LA VILLE DE SCHILTIGHEIM ET L'EUROMETROPOLE DE STRASBOURG 63
23. STATIONNEMENT PAYANT SUR VOIRIE – RENOUVELLEMENT DE LA CONVENTION EN CYCLE COMPLET AVEC L'AGENCE NATIONALE DU TRAITEMENT AUTOMATISÉ DES INFRACTIONS (ANTAI) RELATIVE À LA MISE EN ŒUVRE DU FORFAIT POST-STATIONNEMENT 67
24. RAPPORT D'INFORMATION SUR LES ACTIVITÉS DE LA SOCIÉTÉ D'ÉCONOMIE MIXTE FOYER MODERNE DE SCHILTIGHEIM 81
25. MAIN LEVÉE ET RADIATION D'UNE INSCRITPION AU LIVRE FONCIER RELATIVE À L'IMMEUBLE SIS 1 RUE D'ALSACE 67300 SCHILTIGHEIM 97
26. PRÉSENTATION DES RAPPORTS ANNUELS 2022 PORTANT SUR LE PRIX ET LA QUALITÉ DU SERVICE PUBLIC DE L'EAU ET DE L'ASSAINISSEMENT ET SUR LE PRIX ET LA QUALITÉ DU SERVICE PUBLIC D'ÉLIMINATION DES DÉCHETS 107
27. MODIFICATION DE LA CONVENTION CONSTITUTIVE DU GROUPEMENT DE COMMANDES OUVERT ET PERENNE (GOP) 110
28. LISTE DES DÉCISIONS PRISES EN VERTU DE L'ARTICLE L.2122-22 DU CODE GÉNÉRAL DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET DE LA DÉLIBERATION DU 9 JUIN 2020 118
29. MOTION 127
30. QUESTION ORALE 127

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE115-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

VILLE DE SCHILTIGHEIM
Direction générale

RÉPUBLIQUE FRANCAISE – DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
Séance du 5 décembre 2023

Sous la présidence de Madame la Maire Danielle DAMBACH

Nombre de membres élus : 39 (dont 39 sont encore en fonction)
Date de convocation : 28 novembre 2023

34 membres ont assisté à la séance.
0 membre excusé
0 membre absent
5 membres ont donné procuration :
(Mme Sophie MEHMANPAZIR donne procuration à Mme Aurélie LESCOUTE-PHILIPPS ; Mme Dominique BOUSSARD-MOSSER donne procuration à Mme Sandrine LE GOUIC ; Mme Corine DULAURENT donne procuration à M. Bernard JENASTE ; Mme Regina HAAS donne procuration à M. Jean-Marie VOGT ; Mme Maryline WILHELM donne procuration à M. Benoît STEFFANUS).

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

1er point à l'ordre du jour
(Délibération n° 2023SGDE116)

REVUE DE PROJET TRAVAUX SUR LA VOIRIE

Rapporteur : Monsieur le Premier Adjoint

Présentation faite par les services de la Ville.

Prise d'acte

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 7 décembre 2023.

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. Publiée électroniquement le 7 décembre 2023

Accusé de réception préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE116-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

ville-schiltigheim.fr

VILLE DE
SCHILTIGHEIM



CONSEIL MUNICIPAL

Revue de Projets Voiries

5 décembre 2023

ville-schiltigheim.fr

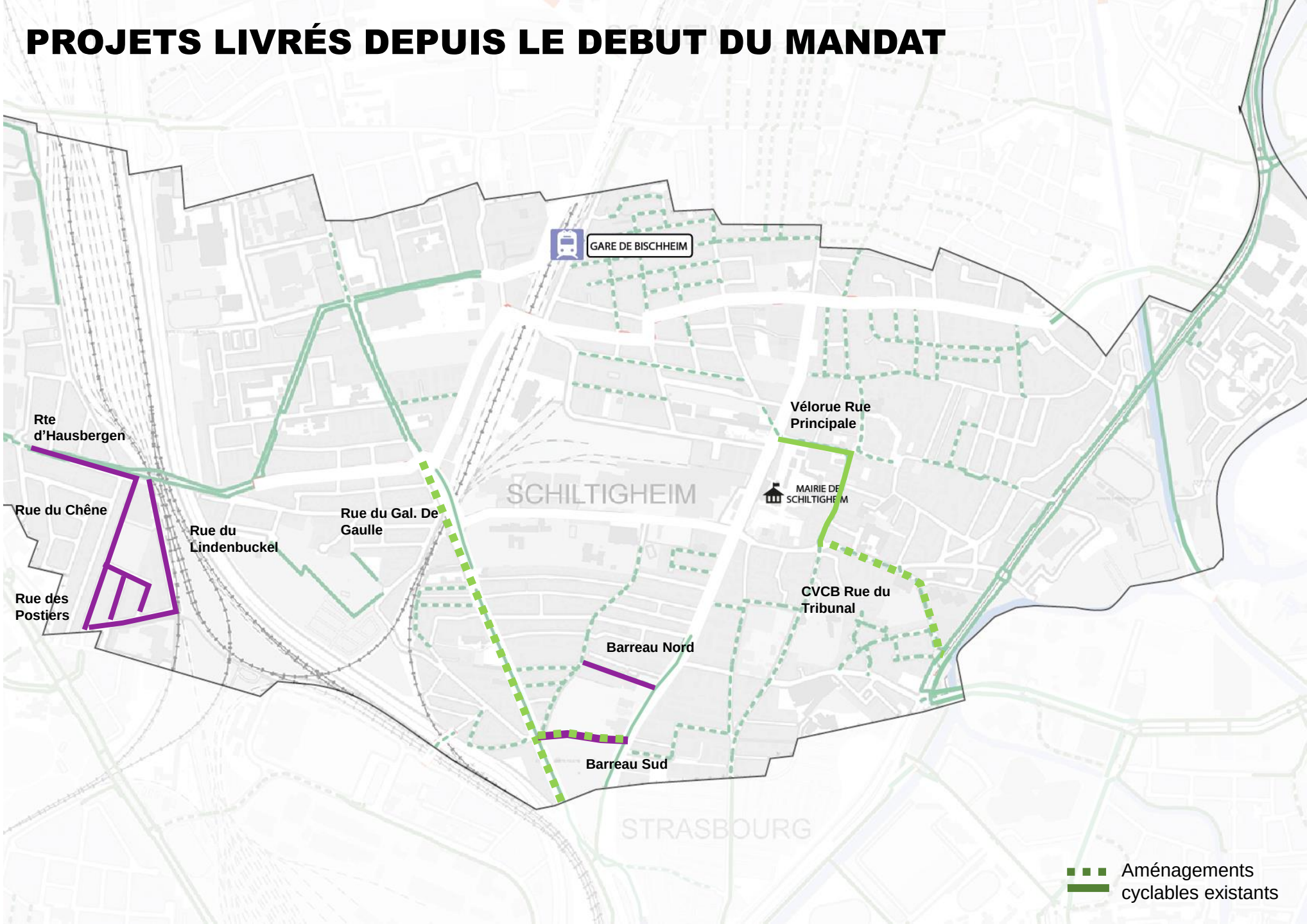
PROJETS LIVRÉS DEPUIS LE DEBUT DU MANDAT

Réaménagement de voirie

Barreau Fischer Nord
Barreau Fischer Sud – rue Hélène Schweitzer
Rue du Chêne
Rue d'Hausbergen
Rue des Postiers
Rue du Lindenbuckel

Plan Vélo

Route du Gal de Gaulle
Vélorue Rue Principale
CVCB Rue du Tribunal



TRAVAUX 2023 *(réalisés et à venir)*

Travaux d'eau & d'assainissement

Rue Sébastien Brand (réalisé)

Revêtement & divers

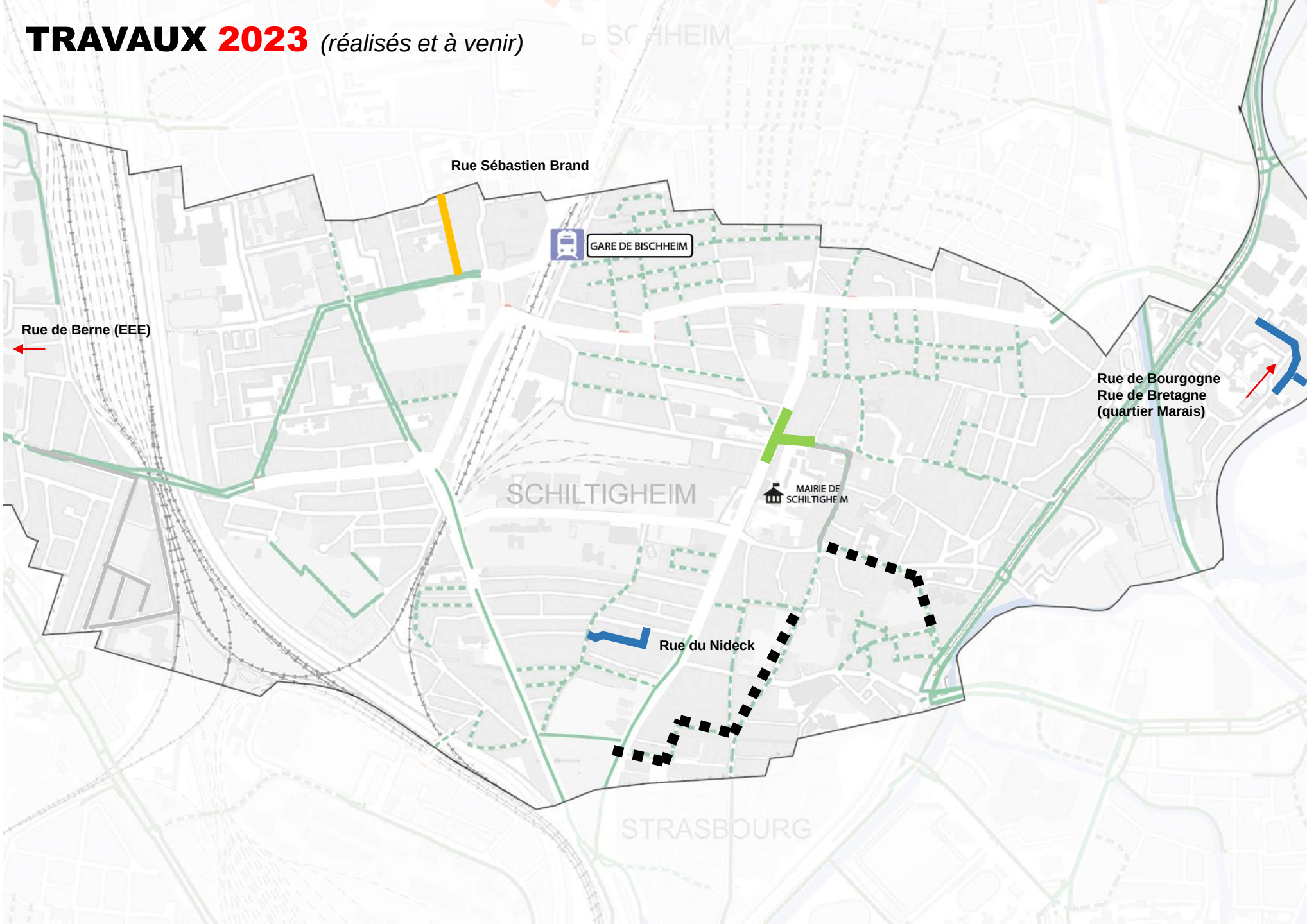
Rue de Bourgogne (réalisé)
Rue de Bretagne(réalisé)
Rue de Berne (EEE) (réalisé)
Rue du Nideck(réalisé)

Réseaux de chaleur

Rue Louis pasteur, H Schweitzer, Contades, Barrage

Plan Vélo

Bidirectionnelle carrefour des Pompiers (Août 2023)



TRAVAUX 2024

Réaménagement de voirie

Réaménagement tunnel de Rungis (1er tri 2024)

Abords Médiathèque

Projet ESPEX (4e tri. 2024 -> 3e tri. 2025)

Déviation C3 Tram (juin-sept.2024)

Création Bretelle Briqueterie (tram)

Piétonisation Rte de Bischwiller

Reprise rue St Hélène (tram) (fin 2024)

Ouvrage d'art

Passerelle sur l'Aar (travaux 2024-début 2025)

Travaux d'eau & d'assainissement

Rue des Pompiers (2 mois)

Rues des Petits Champs/Neuve (3 mois)

Rue Gabrielle Colette (3 mois)

Rues des Poilus /Claire (3 mois)

Rue 2e Division Blindée (5 mois)

Rues Rapp/Kellerman (3 mois)

Rues Foch/Leclerc (4 mois)

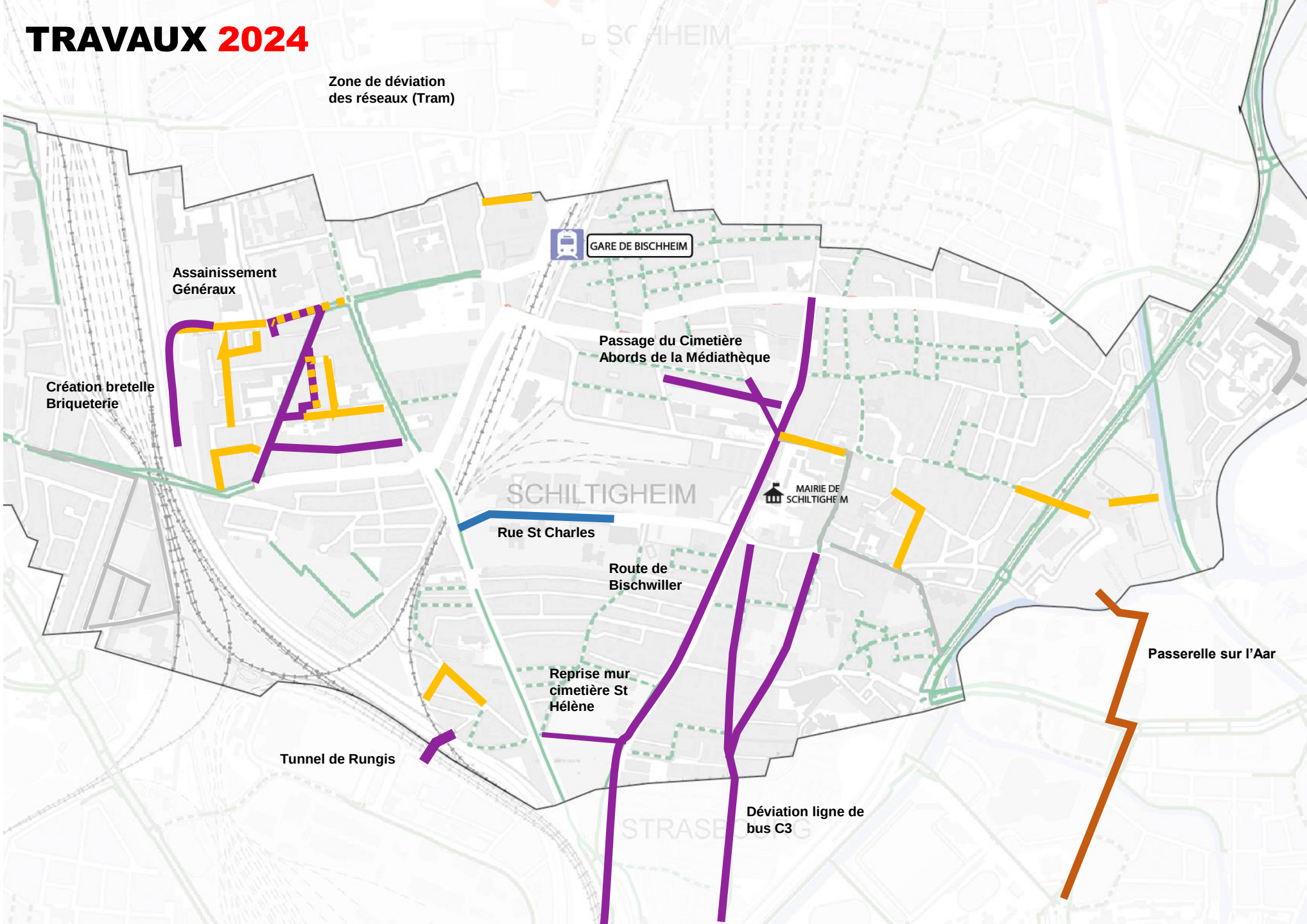
Rue Kléber (2 mois)

Rues Vauban/Gouraud/Lyautey (4 mois)

Av. de la Glacière (2 mois)

Revêtement & divers

Rue St Charles (3e-4e trimestre 2024)







Passage du cimetière
Parvis de la médiathèque Frida Khalo

VILLE DE
SCHILTIGHEIM

Passerelle sur l'Aar





TRAVAUX 2025

Déviation des réseaux (3e tri. 2024 à 1er Tri. 2026)

Réaménagement de voirie

Rue de Saales (4e tri.2025)
Projet ESPEX (Mai 2024 -> Oct. 2025)
Création Bretelle Briqueterie (tram) (livraison juin 2025)
Piétonisation Rte de Bischwiller
Plateforme entrée de Schiltigheim
Restructuration Ligne bus L5 (2025)

Ouvrage d'art

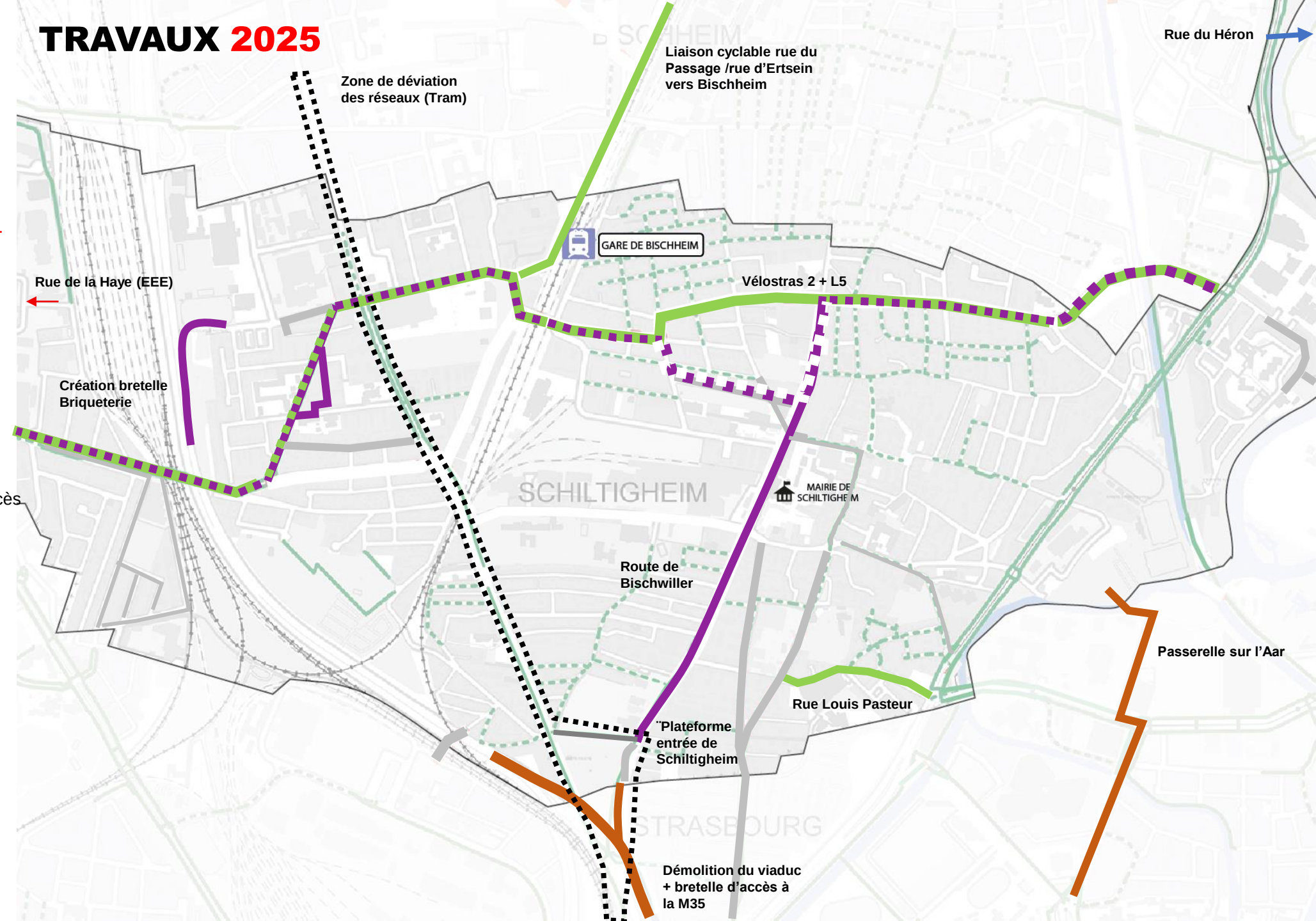
Passerelle sur l'Aar
Démolition viaduc + bretelle accès M35 (oct 2025 à début 2026)

Plan Vélo

Vélostras 2 (2e tri. 2025)
Continuité cyclable rue Louis Pasteur (3e tri.2024 à 1er tri. 2025)
Liaison cyclable Rue du passage à rue d'Erstein jusqu'à Bischheim (3e tri.2025)
Rue de la Haye (EEE) (4e tri.2025 à 1er tri.2026)

Revêtement & divers

Rue du héron



TRAVAUX 2026

Réaménagement de voirie

Tram Nord, aménagement du système tram (début 2026 jusqu'en 2027)

Ouvrage d'art

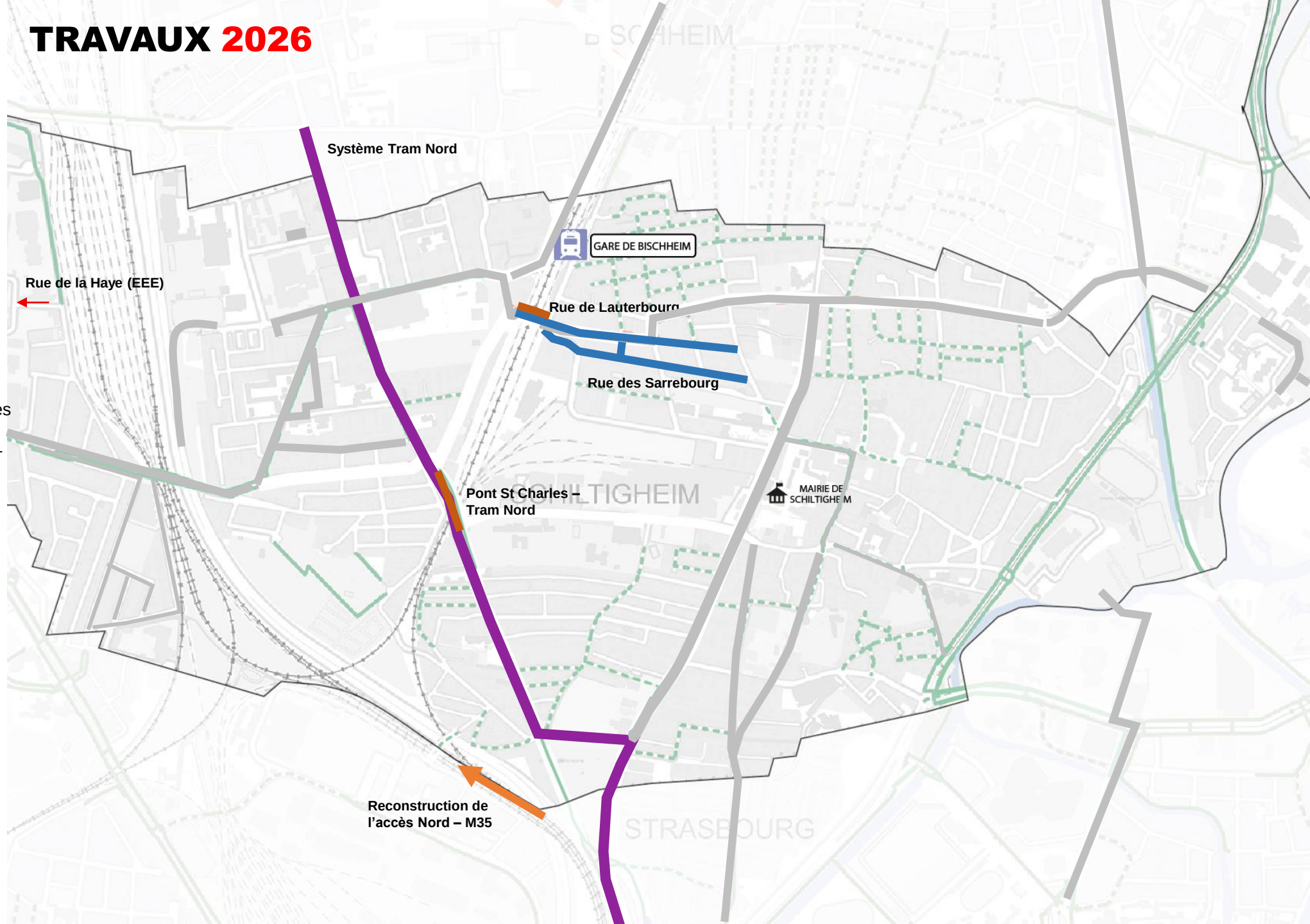
Reconstruction du pont St Charles (estimé 2026)
Reconstruction de l'accès Nord – M35 (2nd sem. 2026)
Le Pole d'échange multimodal

Plan Vélo

Rue de la Haye (EEE) (4e tri.2025 à 1er tri.2026)

Revêtement & divers

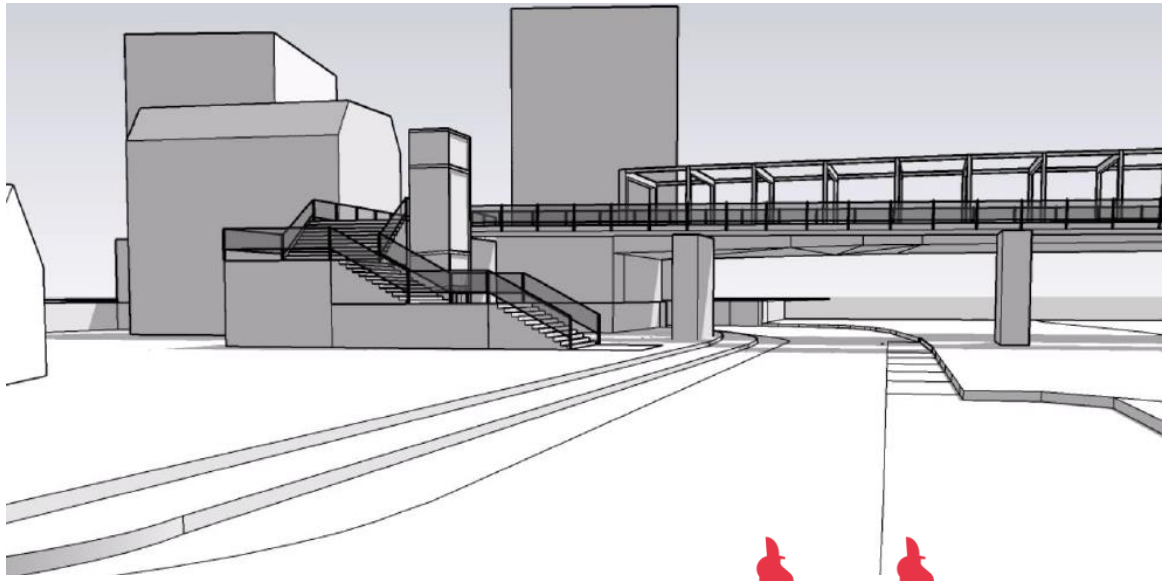
Rue du Sapin (3 et 4e tri.2026)
Rue de Sarrebourg (3 et 4e tri.2026)
Rue de Lauterbourg Passerelle PEM (3 et 4e tri.2026)

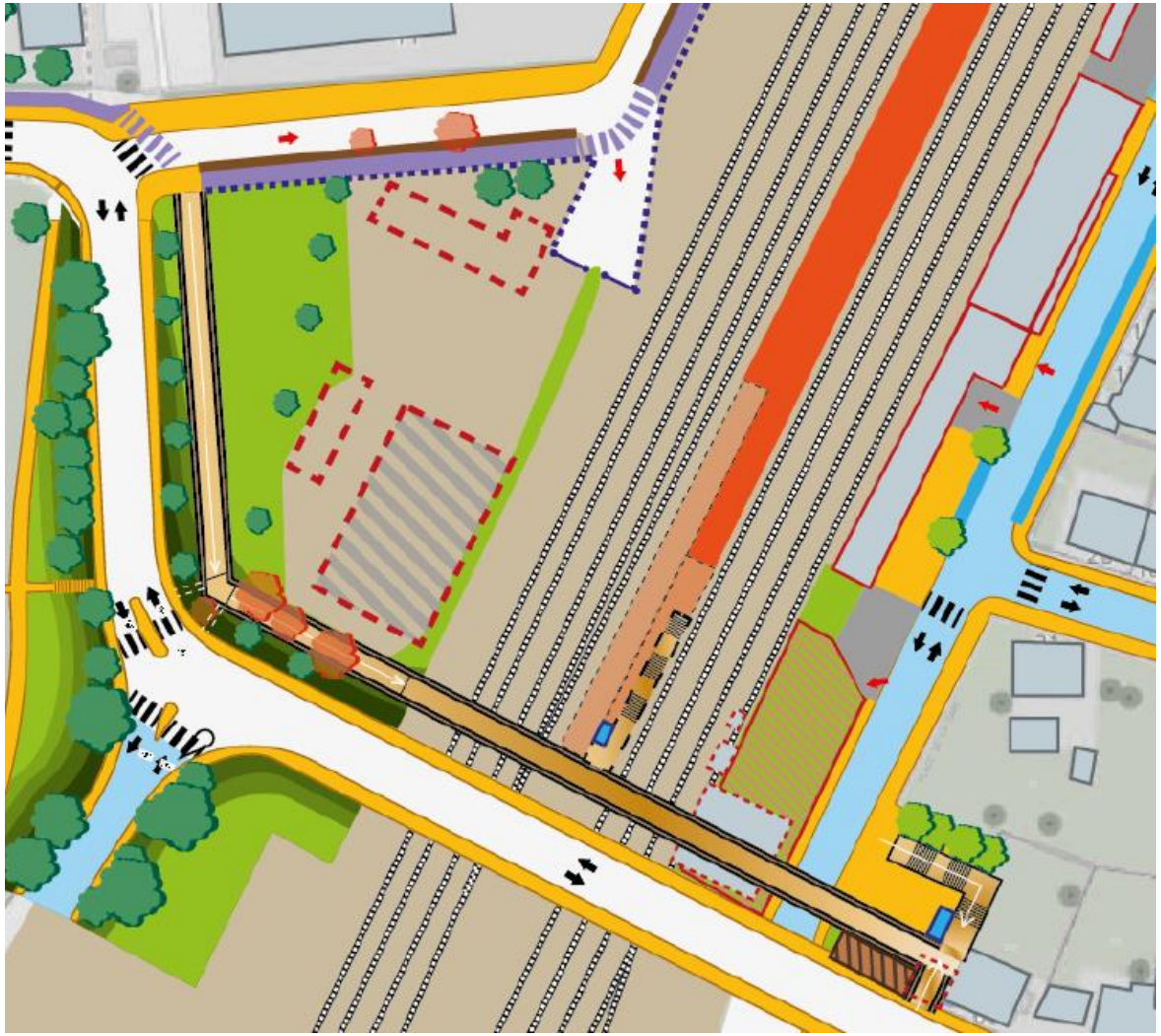


VILLE DE
SCHILTIGHEIM

Pole d'échange multimodal

Sur la passerelle:
Solution de franchissement par passerelle, avec escalier et ascenseur pour côté Est et escalier et ascenseur sur le quai



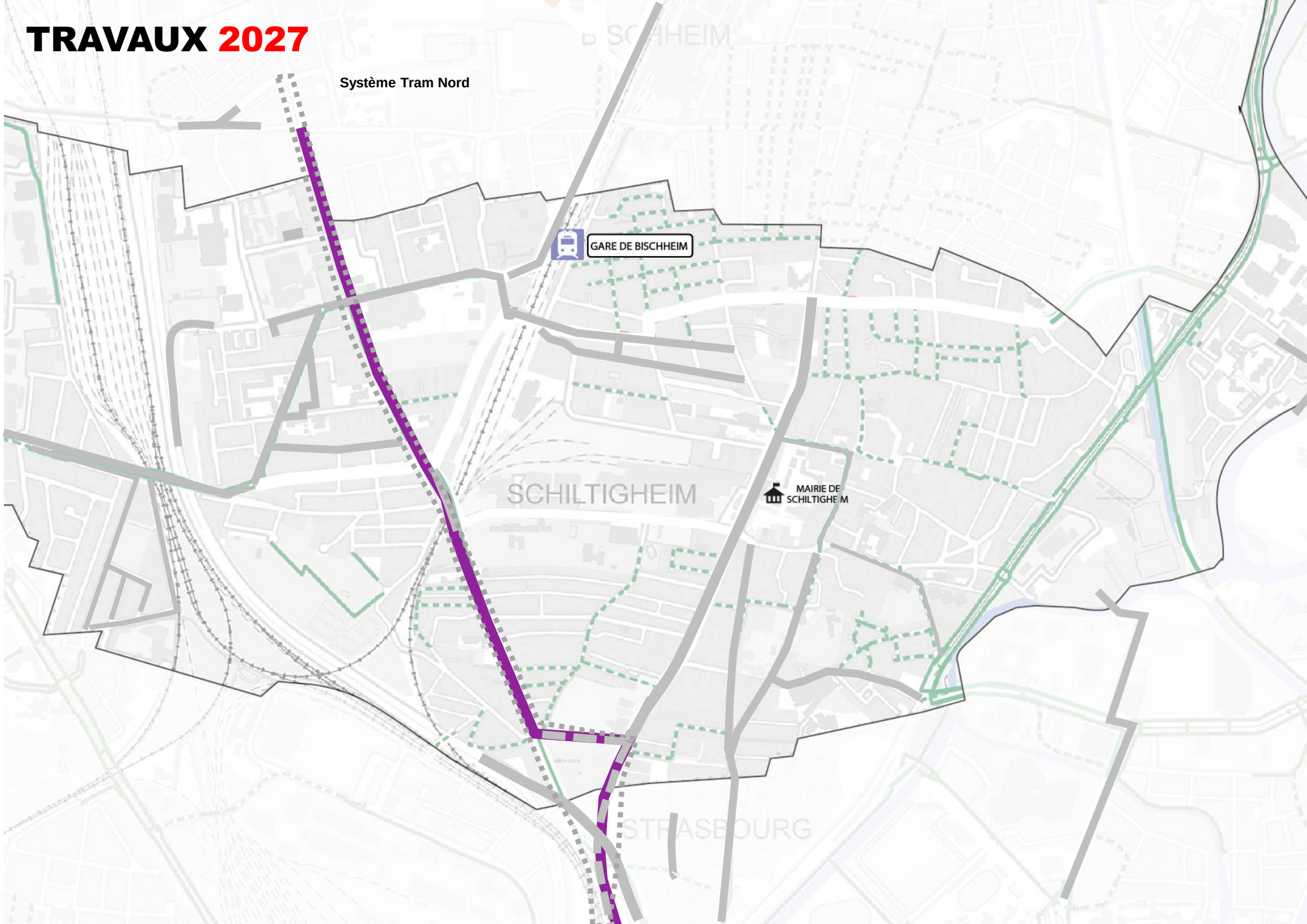


TRAVAUX 2027

Réaménagement de voirie

Tram Nord, aménagement du système tram (fin au 2e tri. 2027)

Essai / marche à blanc du tram
Second semestre 2027



schilick

www.schilick.fr

VILLE DE SCHILTIGHEIM
Direction générale

RÉPUBLIQUE FRANCAISE – DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
Séance du 5 décembre 2023

Sous la présidence de Madame la Maire Danielle DAMBACH

Nombre de membres élus : 39 (dont 39 sont encore en fonction)
Date de convocation : 28 novembre 2023

31 membres ont assisté à la séance.
0 membre excusé
2 membres absents (*M. Benoît STEFFANUS ; Mme Maryline WILHELM – procuration*).
6 membres ont donné procuration :
(Mme Sophie MEHMANPAZIR donne procuration à Mme Aurélie LESCOUTE-PHILIPPS ; Mme Dominique BOUSSARD-MOSSER donne procuration à Mme Sandrine LE GOUIC ; Mme Corine DULAURENT donne procuration à M. Bernard JENASTE ; Mme Regina HAAS donne procuration à M. Jean-Marie VOGT ; M. Stéphane HUSSON donne procuration à M. Jérôme MAI ; Mme Maryline WILHELM donne procuration à M. Benoît STEFFANUS).

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

2e point à l'ordre du jour
(Délibération n° 2023SGDE117)

PROJET DE DEVELOPPEMENT DU RESEAU DE TRAMWAY ENTRE STRASBOURG, SCHILTIGHEIM ET BISCHHEIM : AVIS DE LA VILLE DE SCHILTIGHEIM

Rapporteur : Monsieur le Premier Adjoint

Par courrier du 24 novembre 2023, la Ville de Schiltigheim a été saisie par Madame la Présidente de l'Eurométropole de Strasbourg pour former un avis sur le projet de délibération de l'EMS du 20 décembre 2023 concernant le développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

La Ville de Schiltigheim, commune en mutation, dont la population augmente considérablement, soutient le projet de développement d'une nouvelle ligne de tram vers les communes du nord. Le projet améliorera l'accessibilité de la commune en favorisant l'intégration harmonieuse des différentes parties de la Ville.

Ce tram est un élément clés pour desservir des équipements structurants : l'Hypermarché Leclerc de Schiltigheim-Bischheim, le centre nautique de Schiltigheim à rayonnement métropolitain, la salle de spectacle de la Briqueterie, l'ESAT, etc. Il s'inscrit également en complémentarité du projet de renouvellement urbain du quartier des Ecrivains de Schiltigheim-Bischheim et permettra une meilleure desserte de ce quartier prioritaire de la Ville rénové.

L'Eurométropole de Strasbourg et la Ville de Schiltigheim portent dans le cadre de ce projet une vision ambitieuse pour les aménagements urbains connexes. Pour la commune de Schiltigheim, l'arrivée du tram route du Général de Gaulle s'accompagnera de la piétonisation de la route de Bischwiller dans sa partie sud. Des aménagements cyclables seront intégrés tout le long du passage du tram ainsi qu'en prolongement de la piétonisation de la route de Bischwiller.

La Ville de Schiltigheim, ville dense et dont les espaces publics sont contraints sera néanmoins vigilante à ce que les différents éléments du projet tram nord s'intègrent correctement dans la ville, tenant compte des usages des habitants et de la collectivité.

Vu les annexes et notamment le projet de délibération de l'EMS du 20 décembre 2023 intitulé « *Projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim : arrêt du bilan de la concertation, approbation des études de conception de niveau ' Avant-Projet ', engagement d'une concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi, demande de mise en œuvre des enquêtes publiques et autres dispositions permettant la poursuite de l'opération. Numéro E-2023-1207* »

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE117-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,
Après en avoir délibéré,
Sur proposition du Bureau municipal

DONNE un avis favorable au projet de délibération de l'EMS à passer le 20 décembre tel qu'annexé à la présente délibération et envoyé numériquement en pièce jointe à la convocation ;

APPROUVE la première version de l'enveloppe financière prévisionnelle du projet « Tramway verse Nord », telle que définie par les études de conception (niveau « Avant-Projet »), à un montant de 268,025 M € HT (valeur juillet 2023) ;

APPROUVE les conventions de transfert de maîtrise d'ouvrage à conclure entre la Ville de Strasbourg, la commune de Schiltigheim, la commune de Bischheim et l'Eurométropole de Strasbourg, selon les projets présentés en annexe n° 4.1,4.2 et 4.3 et envoyés numériquement à la présente convocation ;

DÉCIDE de l'inscription des crédits nécessaires dans les documents budgétaires ultérieurs ;

AUTORISE Madame la Maire à mettre au point, prendre et signer tous les actes, conventions, contrats nécessaires à l'exécution de la présente délibération

> ***Adopté par 29 voix. 8 voix contre (Mme Hélène HOLLEDERER, M. Nouredine SAID L'HADJ, Mme Françoise KLEIN, M. Martin HENRY, M. Christian BALL, M. Raphaël RODRIGUES, Mme Sylvie GIL BAREA, M. Dera RATSIAJETSINIMARO), 2 absents (M. Benoît STEFFANUS, Mme Maryline WILHELM – procuration).***

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 7 décembre 2023.

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. Publiée électroniquement le 7 décembre 2023

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE117-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

2

Délibération au Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du mercredi 20 décembre 2023

Projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim : arrêt du bilan de la concertation, approbation des études de conception de niveau ' Avant-Projet ', engagement d'une concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi, demande de mise en œuvre des enquêtes publiques et autres dispositions permettant la poursuite de l'opération.

Numéro E-2023-1207

En réponse aux impératifs climatiques, de santé publique et d'équité territoriale, l'Eurométropole porte une ambitieuse feuille de route en matière de développement des mobilités décarbonées.

Celle-ci repose notamment sur le développement d'un réseau de transports publics performant aux différentes échelles territoriales ainsi que sur l'accompagnement massif des modes de mobilités actives que constituent la marche et le vélo.

Dans cette perspective, le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim doit permettre de :

- desservir Schiltigheim et Bischheim en tramway tout en réorganisant les lignes de bus qui desservent les communes du Nord de l'agglomération,
- améliorer l'accessibilité des institutions européennes et du quartier d'affaires du Wacken en créant une liaison directe depuis la gare centrale de Strasbourg,
- accompagner le développement du réseau express métropolitain européen en assurant la continuité des déplacements de voyageurs,
- accompagner les transformations urbaines et les projets de renouvellement urbain, en requalifiant les espaces publics, en donnant plus de place de la nature et aux usages locaux et en participant à la mise en valeur du patrimoine.

Rappel des décisions antérieures et objets de la présente délibération :

Le conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du 18 décembre 2020 a adopté la délibération E-2020-847 « Une ambition inédite en matière de mobilités : vers un pacte durable et équilibré pour l'Eurométropole de Strasbourg et ses habitants » qui a lancé les études préalables relatives au projet.

Par délibération n° E-2021-494 du 7 mai 2021, le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg a lancé une concertation et engagé les études relatives au projet de « Tramway vers le Nord ».

Par délibération n° E-2021-1682 du 17 décembre 2021, le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg a choisi le tracé du tramway, approuvé la poursuite des études et engagé une phase de concertation complémentaire permettant l'approfondissement des thématiques suivantes :

- le positionnement et le fonctionnement du futur terminus Nord du projet,
- 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,
- l'aménagement de la place de Haguenau,
- l'aménagement de l'avenue des Vosges et ses implications sur l'accessibilité automobile,
- l'aménagement du secteur de la place de la Gare.

Compte tenu des enjeux attachés au projet, l'Eurométropole de Strasbourg a en effet fait le choix de poursuivre le dialogue avec le public concomitamment à l'avancement des études de manière à enrichir ses dernières au fur et à mesure en procédant de manière itérative.

L'objet de la présente délibération est de tirer les conséquences de ces étapes préparatoires en poursuivant les procédures, et plus précisément :

1) d'arrêter le bilan de la concertation relative au projet tel que présenté en annexe n°1,
2) d'organiser une concertation dédiée à la seule la mise en compatibilité du PLUi qui apparaît nécessaire,
3) d'approuver les options essentielles du projet de « Tramway vers le Nord » entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, telles que ces options ressortent de l'étude de niveau « Avant-Projet » présentée en annexe n°2,
4) d'approuver la première version de l'enveloppe financière prévisionnelle du projet,
5) d'autoriser le recours à l'expropriation,
6) de demander l'ouverture des enquêtes préalables à la déclaration d'utilité publique et à la déclaration de cessibilité,
7) d'approuver les conventions de transfert de maîtrise d'ouvrage entre l'Eurométropole de Strasbourg d'une part et les communes de Strasbourg, de Schiltigheim et de Bischheim d'autre part telles que présentées en annexe n° 4.1, 4.2 et 4.3,
8) de confier à la CTS la poursuite du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim tel que décrit dans l'avenant 1 au contrat de concession Eurométropole/CTS en vigueur et la réalisation des travaux connexes :
   a. d'une part, via la concession s'agissant des travaux d'extension du réseau tramway et aménagements périphériques directs (annexe 5),
   b. d'autre part par voie de mandat de délégation de maîtrise d'ouvrage s'agissant des opérations connexes relevant de la compétence de l'Eurométropole et des communes de Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim (annexe 6).

1. <u>Bilan de la concertation (annexe n° 1)</u>

La concertation préalable à l'approbation des options essentielles du projet de « Tramway vers le Nord » s'est tenue en plusieurs phases, dans le respect des objectifs et des modalités définis préalablement par le Conseil.

Son bilan est dressé de manière détaillée en annexe n° 1 dont une synthèse est présentée ci-après.

1.1. Première phase de concertation (2021)

Une première phase de concertation s'est déroulée du 15 juin 2021 au 30 septembre 2021.

1.1.1 Données quantitatives de la première phase de concertation :

Cette première phase a permis de :
- collecter 1161 contributions écrites sur les différents supports d'expression mis à disposition du public (registres papier, forum, courriel, courrier) ;
- réunir 600 personnes lors des quatre réunions publiques organisées en présentiel, et 11 491 visionnages sur les 5 réunions publiques ;
- réunir entre 220 et 240 personnes à l'occasion des permanences et déambulations (voir précisions en annexe n° 1).

1.1.2 Enseignements tirés de la première phase de concertation :

La première phase de concertation a porté sur les diverses composantes du projet (présentation et comparaison des variantes de tracé et d'insertion par leurs caractéristiques techniques et fonctionnelles, ouvrages, potentiels de desserte, opportunités d'aménagements urbains, intermodalités, coûts prévisionnels…). Elle s'est déroulée dans un climat général constructif. L'Eurométropole de Strasbourg retient comme principaux éléments exprimés lors de la concertation :
- une adhésion générale en faveur du projet de transport structurant qui viendra désenclaver le Nord de l'Eurométropole 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. Néanmoins, 15% des expressions s'opposent à la solution d'un tramway pour répondre aux objectifs de développement du réseau de transport ;
- 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 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, à la valorisation et à 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 de transport en commun actuel et sa réorganisation prochaine ;
- des inquiétudes sur les nuisances en phase travaux et lors de la mise en service du tramway ;
- des inquiétudes 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.

Ces contributions et observations formulées lors de cette première phase de concertation ont permis à l'Eurométropole de Strasbourg de se positionner sur :

- le choix du tracé du projet pour sa partie Centre, à savoir la variante C1, avec 1,8 km d'infrastructure tramway nouvelle, empruntant depuis la place de la Gare – où sera créée une deuxième station tramway en surface – successivement le boulevard Wilson, la rue de Wissembourg, la place de Haguenau, l'avenue des Vosges où le tracé rejoint l'infrastructure existante. Finalement, quatre nouvelles stations tramway seront créées. Cette variante répond aux objectifs métropolitains généraux du projet, elle permet également de désensibiliser les liaisons Gare-Wacken, Gare-Université et centre-ville – communes Nord des perturbations régulières (prévues ou impromptues) qui ont lieu au niveau de l'ellipse insulaire strasbourgeoise. Son tracé permet de requalifier les larges emprises des grands boulevards et de l'avenue des Vosges avec une insertion en site propre intégral. Cette variante offre également les meilleures possibilités de valorisation de l'important patrimoine de la Neustadt inscrit dans le Plan de sauvegarde et de mise en valeur de Strasbourg et au patrimoine mondial de l'UNESCO. Elle suscite enfin un grand potentiel de transformations urbaines et d'usages au profit de la vie de quartiers 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. Son schéma d'exploitation pourrait être simple et direct et en évitant les nœuds du réseau tramway déjà proches de la saturation. Elle permet la transformation des espaces aujourd'hui dédiés majoritairement à l'automobile. Par ailleurs son itinéraire ne dégradera pas le paysage/patrimoine des quais, en nuisant à leur tranquillité, et ne risque pas de créer un doublon avec les lignes de tramway déjà existantes dans l'ellipse insulaire,
- le choix du tracé du projet pour sa partie Nord, à savoir la variante N1, avec environ 3 km d'infrastructure tramway nouvelle, dont le tracé remontera vers le Nord depuis la place de Haguenau par la route de Bischwiller, puis tournera 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. Finalement, cinq nouvelles stations tramway seront créées (en fonction de l'emplacement exact du terminus). Cette variante 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 Hoenheim. 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 - notamment en accompagnement du projet de rénovation urbaine de la cité des Ecrivains - et offrant des perspectives d'élargissement du centre-ville. 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,

- le programme des études ultérieures de conception qui ont été menées à compter du novembre 2022.

Les contributions ont également permis à l'Eurométropole de prendre acte du souhait des riverains d'être associés aux réflexions à travers des échanges continus avec l'Eurométropole et par une information régulière concernant les études qui seront menées.

Le bilan de cette première étape de concertation a été arrêté par le conseil de l'Eurométropole le 17 décembre 2021.

Pour ce faire, l'Eurométropole 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 suivantes du projet :

- le positionnement et le fonctionnement du futur terminus Nord du projet,
- 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,
- l'aménagement de la place de Haguenau,
- l'aménagement de l'avenue des Vosges et ses implications sur l'accessibilité automobile,
- l'aménagement du secteur de la place de la Gare,

Ainsi, parallèlement aux études de niveau « Avant-Projet », l'Eurométropole a poursuivi la démarche de la participation citoyenne autour des thématiques ci-dessus entre le 29 mars et le 6 juillet 2023.

Ce dispositif a eu pour objectifs d'impliquer les habitants et forces vives des communes et quartiers traversés par le projet, afin d'enrichir les études de niveau « Avant-Projet », mais aussi de continuer à alimenter celles-ci des contributions en termes d'expertise d'usage.

1.2. Deuxième phase de concertation (2023)

Une deuxième phase de concertation s'est déroulée du 29 mars 2023 au 6 juillet 2023. Elle a permis d'impliquer les habitants et forces vives des communes et quartiers traversés par le projet afin d'enrichir les études de niveau « Avant-Projet ».

1.2.1. Les temps de rencontre et d'échange

Le dispositif d'écoute et de dialogue avec le public a été organisé de la façon suivante :

- partage des plans d'aménagement et plans de circulation sur table, lors des ateliers/ permanences, en présence des bureaux d'études experts de la circulation et de la voirie, des services de l'Eurométropole et des élus. Ces temps d'échange ont été l'occasion pour les habitants de poser des questions et d'obtenir des réponses précises sur le projet avec une réelle portée pédagogique et informative. Les réponses ont été apportées individuellement aux participants. Le recueil des observations et des expertises d'usage sur les sujets liés aux conditions d'accès et de circulation a permis d'enrichir le projet en intégrant au mieux les besoins et les attentes des parties prenantes du projet ; Les attentes et points d'inquiétude des participants ont été relevés directement sur les plans à l'aide de post-it pour traitement par les équipes,

- engagement d'un nouveau dispositif appelé « Croque ta ville » pour les ateliers d'aménagement de certains espaces a permis de toucher un public élargi et recueillir d'une autre façon les attentes et les idées de la population. Durant 2 heures, en extérieur sur l'espace concerné, des illustrateurs ont dessiné les attentes des participants pour ces espaces. Un foisonnement d'idées et de souhaits a été illustré en dessin sur la base des perspectives vierges de l'espace en question. Ces idées ont permis de relever les usages souhaités, les ambiances, les publics à toucher, les équipements et mobiliers souhaités permettant à la population de mieux s'approprier les espaces. Plusieurs planches de dessin pour chaque site ont été produites.

a. Permanences

Organisation de 8 permanences :
- à Strasbourg, au Centre administratif (1 parc de l'Etoile) : le 3 mai 2023 de 14h à 16h,
- à la Mairie de Schiltigheim: le 10 mai 2023 de 14h à 16h,
- à la Mairie de Bischheim : le 12 mai 2023 de 10h à 12h,
- sur la place de la Gare : le 17 mai 2023 de 17h à 19h,
- à la Mairie de Bischheim : le 24 mai 2023 de 14h à 16h,
- à Strasbourg, au Centre administratif : le 26 mai 2023 de 10h à 12h,
- à la mairie de Schiltigheim : le 2 juin 2023 de 10h à 12h,
- à Strasbourg, à la médiathèque Olympe de Gouges (3 rue Kuhn) : le 7 juin 2023 de 17h à 19h.

De plus, à l'initiative de la commune de Schiltigheim, des permanences ont été organisées chaque mercredi matin de 10h à 14h à la villa des projets.

b. Réunions/ateliers

Organisation de 6 réunions/ateliers à destination du grand public :
- réunion publique du 29 mars 2023 à 19 heures, au Palais des Fêtes, qui a fait l'objet d'une retransmission en direct sur le site participer.eurometropole-strasbourg.eu, accompagnée 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.

- atelier du secteur Avenue des Vosges le 3 mai 2023 à 17h, dans le hall du Palais des Fêtes et sur la place des Fêtes, avec le dispositif « Croque ta ville » et présence des illustrateurs pour les futurs aménagements de la place des Fêtes et de la rue Paul Muller Simonis,
- réunion d'information du secteur rue du Général de gaulle et zone du terminus du 4 mai 2023 à 18h, suivie par un atelier, dans la salle du Cheval Blanc à Bischheim,
- atelier du secteur route de Bischwiller le 15 mai 2023 à 18h, dans la salle de l'Aquarium à la mairie de Schiltigheim,
- atelier du secteur parc de Haguenau le 25 mai 2023 à 17h, sur la place de Haguenau, avec le dispositif « Croque ta ville » et présence des illustrateurs pour le futur aménagement du parc de Haguenau,
- réunion d'information du secteur Gare le 26 mai 2023 à 18h, à l'école d'architecture de Strasbourg.

Organisation de 6 réunions/ateliers à destination des collectifs et associations locales et thématiques :

- réunion d'information secteur route de Bischwiller du 21 mars 2023 à destination de l'Union des Commerçants et Artisans de Schiltigheim (l'UCAS), en mairie de Schiltigheim,
- réunion de travail secteur avenue des Vosges du 27 avril 2023 à destination de l'association Vosges Neustadt, au Centre Administratif de Strasbourg,
- réunion de présentation du projet du 7 juin 2023 à destination des associations et collectifs du secteur Centre du projet, au Centre Administratif de Strasbourg,
- réunion de présentation du projet du 7 juin 2023 à destination des associations et collectifs du secteur Nord du projet, à la villa des projets de Schiltigheim,
- réunion/atelier de présentation du projet du 16 juin 2023 de 18h à 19h30 à destinations des acteurs économiques (commerçants, professions libérales, etc) de Strasbourg, au CIARUS,
- réunion/atelier de présentation du projet du 6 juillet 2023 de 8h30 à10h à destinations des acteurs économiques (commerçants, professions libérales, etc) de Strasbourg, au Fossé des Treize

c. Démarche « Croque ta ville »

Au démarrage de cette phase de concertation complémentaire et lors de la réunion publique du 29 mars 2023, il a été précisé en quoi cette phase de concertation consistera. Il a été affirmé que le tracé du tramway, les partis d'aménagement et les principes des plans de circulation (nouvelle hiérarchisation des voiries, etc…) font partis des éléments impondérables du projet.
Il a été confirmé également que les sujets dont l'Eurométropole de Strasbourg souhaite construire avec les participants sont :

- la définition des usages : positionnement des zones de dépose-minute, de livraison, de stationnement vélo, des aménités (mobilier, aires de jeux,…),
- l'éventualité d'élargir les zones dédiées aux modes doux,
- les ambiances, identités des lieux, la palette végétale etc…

Et plus précisément l'aménagement de quelques espaces faisant parti du périmètre du projet ont fait l'objet d'atelier spécifique avec l'emploi d'un nouveau dispositif nommé

« Croque ta ville » déjà expérimenté à Mulhouse dans le cadre d'une démarche de participation citoyenne. La démarche consiste en la présence des illustrateurs lors d'un atelier de deux heures qui se déroule à l'extérieur sur un espace qui va faire l'objet de co-construction avec les participants, qui sur la base des perspectives vierges de l'espace en question, traduisent les attentes et les idées d'aménagement en dessin. Ces espaces sont :

- la place des Fêtes sur l'avenue des Vosges
- la rue Paul Muller Simonis
- la place de Haguenau

Ces dispositifs réunissant les habitants, les forces vives, le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre du projet ont permis d'avancer de façon itérative dans la conception de celui-ci.

D'autres rencontres, bilatérales, avec les associations Mobilités, certaines associations de quartiers, ou dans le cadre de réunions publiques relatives à d'autres projets sur le secteur, ont été organisées.

L'ensemble du dispositif mis en œuvre est détaillé en **annexe 1** de la présente délibération.

1.2.2. Le dispositif d'information du public

Le public a été constamment informé des temps de rendez-vous et de discussion par un dispositif d'information et communication particulier. Celui-ci a compris :

- une conférence de presse organisée le 15 mars 2023 au Palais des Fêtes à Strasbourg, accompagnée de l'envoi d'un communiqué de presse ;
- la distribution de 25 000 flyers d'invitation à participer à la concertation à compter du 24 mars 2023, aux habitants des communes de Schiltigheim et Bischheim, et des quartiers strasbourgeois Gare et Tribunal-Contades. Ce flyer a également été envoyé par mail aux forces vives, et mis à disposition sur le site internet de la Participation citoyenne ;
- la distribution à compter de fin avril 2023 de 13 000 nouveaux flyers d'invitation à participer à l'atelier avenue des Vosges – changement de date de 12 avril à 3 mai 2023 – sur un périmètre de diffusion réduit aux quartiers concernés ;
- la distribution de 200 affiches à compter du 24 mars 2023 à l'ensemble des commerces situés sur le tracé du futur tramway à Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, les invitants à les afficher en vitrine de leurs locaux ;
- la distribution de la plaquette de présentation du projet (8 pages), imprimée en 1 500 exemplaires et mise à disposition du public à compter de 29 mars 2023 lors des réunions/ ateliers/permanences/lieux d'exposition du projet et mise à disposition au téléchargement sur le site internet de la concertation « participer.eurometropole-strasbourg.eu »,
- la diffusion de Plusieurs brèves avant chaque atelier/réunion,
- l'installation de 4 panneaux d'information (MUPI Junior) sur l'espace public à Strasbourg (place des Fêtes, place de Haguenau et boulevard Wilson) du 15 avril au 15 juin 2023 avec l'affichage du devenir de l'espace et renvoi vers le site web du projet pour le calendrier des différents rendez-vous de la participation citoyenne,
- installation de 4 arceaux d'information sur l'espace public à Schiltigheim (parvis de la villa des projets, parvis de l'église de la Trinité, arrêt de bus « Embranchement » de

la ligne L6 et rue des Pompiers devant la maison du jeune citoyen) de fin avril à fin juin 2023 avec l'affichage du devenir de l'espace et renvoi vers le site web du projet pour le calendrier des différents rendez-vous de la participation citoyenne,
- la mise en place de 4 expositions publiques installées du 15 avril au 15 juin 2023:
    - à Strasbourg, au Centre administratif (1 parc de l'Etoile),
    - à la Mairie de Schiltigheim (110 route de Bischwiller),
    - à la Mairie de Bischheim (19 rue du Moulin),
    - à la villa des projets à Schiltigheim (9 route de Bischwiller).
- l'utilisation du site internet « participer.strasbourg.eu » : sur la plateforme participative de l'Eurométropole de Strasbourg, une rubrique dédiée au projet de « développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim » mise en place au début de la phase de concertation réglementaire le 15 juin 2021, a été mise à jour avec cette nouvelle phase de concertation et les commentaires ont été rouverts à partir du 29 mars 2023 afin de permettre aux visiteurs de déposer des contributions en ligne et télécharger l'ensemble des documents disponibles pour la concertation,
- la mise en place d'une adresse mail ProjetTramNord@strasbourg.eu, le relevé de la boîte mail et les réponses étant assurés par le service Aménagements Tramway,
- la communication de l'organisation de la concertation sur les réseaux sociaux de l'Eurométropole de Strasbourg et des communes de Schiltigheim et de Bischheim (Facebook et Instagram).

1.2.3. Données quantitatives de la deuxième phase de concertation (2023)

La participation du public peut être synthétisée comme suit :
- environ 730 personnes ont participé à la réunion publique du 29 mars 2023 au Palais de Fêtes et 440 personnes étaient connectées à distance,
- environ 100 personnes ont participé à l'atelier relatif au secteur Avenue des Vosges du 3 mai 2023, avec les dispositifs « cartes sur tables » et « Croque ta ville »,
- environ 200 personnes ont participé à la réunion d'information relative au secteur rue du Général de Gaulle et zone du terminus du 4 mai 2023, avec le dispositif « cartes sur tables »,
- environ 250 personnes ont participé à l'atelier relatif au secteur de la route de Bischwiller du 15 mai 2023, avec le dispositif « cartes sur tables »,
- environ 50 personnes ont participé à l'atelier relatif au secteur parc de Haguenau du 25 mai 2023, avec les dispositifs « cartes sur tables » et « Croque ta ville »,
- environ 50 personnes ont participé à la réunion d'information relative au secteur de la Gare du 26 mai 2023,
- environ 70 personnes ont participé aux 8 permanences dans les mairies des 3 communes tout au long de la phase de participation citoyenne,
- 10 contributions écrites dans les registres d'expression « papier » mis à disposition dans les 4 lieux d'exposition du projet,
- 21 contributions sur la page dédiée au projet « Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim » sur le site internet *participer.strasbourg.eu* et 85 contributions sur la page dédiée au projet « Apaiser la route de Bischwiller »,
- 37 personnes ont réagi via la boîte mail ProjetTramNord@strasbourg.eu entre le 29 mars et le 6 juillet 2023.

Des précisions et détails sont donnés dans l'annexe n°1.

1.2.4. Enseignements tirés de la deuxième phase

Cette nouvelle étape de concertation a été l'occasion d'approfondir certaines thématiques identifiées du projet notamment sur la hiérarchisation du réseau viaire. Les contributions des habitants discutées à l'occasion des réunions / ateliers / permanences organisés entre le 29 mars et le 6 juillet ont pu être synthétisées de la façon suivante :

	Enjeux exprimés par les habitants	**Réponses apportées dans le programme du projet**
Positionnement et fonctionnement du futur terminus Nord du projet	➢ Foncier : éviter tout impact sur des propriétés d'habitation bâties ➢ Foncier : suppression des places de stationnement privées au droit du futur terminus ➢ Prendre en compte la vie des commerces ➢ Sur les parkings de proximité : éviter qu'ils ne se transforment en parking relais ➢ Lien entre le terminus et le P+R de la ligne G	➢ Station du terminus déplacée au Sud de l'avenue de Périgueux et permettant la livraison des commerces ➢ Aménager un parking rue Poincaré afin de compenser la perte de stationnement privé ➢ Travail sur la tarification du stationnement dans le secteur du terminus ➢ Abandon du P+R au terminus en raison de difficultés de disponibilité foncière et d'alternatives disponibles. ➢ Avoir un rabattement efficace en bus entre le P+R existant à l'espace européen de l'entreprise et le terminus et aménager un pôle multimodal lisible au droit du terminus
Aménagement de la route de Bischwiller au profit de l'extension des espaces publics apaisés et du renforcement de la centralité de Schiltigheim	➢ Sécuriser les déplacements pour tous les modes, notamment pour les piétons et les cyclistes – prolongement de la piste cyclable au-delà de la zone piétonne ➢ Plan de circulation limitant la place de la voiture ➢ Garantir l'efficacité de la ligne L3 ➢ Garder la zone piétonne accessible pour la vie	➢ Au niveau du quartier, mais également à l'échelle des communes Nord : travail sur l'équilibre du plan de circulation, en contrôlant les reports de trafic et fiabilisant le parcours de la ligne L3 (renommée C3) ➢ Piétonisation de la partie Sud de la route de Bischwiller pour donner la priorité aux modes actifs, répondre aux demandes d'apaisement, et éviter les reports de trafic sur cet axe.

	Enjeux exprimés par les habitants	Réponses apportées dans le programme du projet
	du quotidien : livraisons, parking privé, PMR, ➢ Suppression du stationnement sur la zone piétonne ➢ Accès à la déchetterie	➢ Piste cyclable bidirectionnelle prolongée entre la rue Saint-Charles et la rue des Vosges ➢ Définition des principes d'accès de la zone piétonne avec la ville de Schiltigheim, en s'appuyant sur le retour d'expérience de la ville de Strasbourg ➢ Plusieurs parkings existent aux alentours du projet, des rues perpendiculaires offrent du stationnement à proximité immédiate également.
Aménagement de la place de Haguenau	➢ Vie de quartier : faciliter l'accès au parc existant, apaiser l'environnement autour du parc ➢ Améliorer les conditions de circulation des cyclistes autour de la place	➢ Parc existant étendu de sorte à être en contact direct avec les bâtiments existants ➢ Redistribution des espaces autour de la place afin d'accueillir le tramway et les modes actifs (voies automobiles concentrées à l'Ouest de la place) ➢ Amélioration des continuités cyclables et de l'itinéraire Vélostras 1
Aménagement de l'avenue des Vosges et ses implications sur l'accessibilité automobile	➢ Plan de circulation limitant la place de la voiture ➢ Positionnement de la station tramway ➢ Éviter les conflits piétons / cycles ➢ Stationnement dans le quartier ➢ Vie du quotidien : livraison, déménagement, …	➢ Au niveau du quartier, mais également à l'échelle de la ville de Strasbourg : travail sur l'équilibre du plan de circulation, en contrôlant les reports de trafic ➢ Une station centrale au niveau de la rue Oberlin afin d'assurer une couverture spatiale satisfaisante ➢ Profil en travers de l'avenue permettant de dédier aux modes actifs l'espace entre les arbres et les façades, tout en délimitant bien les espaces entre cyclistes et piétons ➢ Reconfiguration de l'offre de stationnement dans le secteur : nouveau parking de compensation sur la rue Kablé ➢ Aménagements de bandes servantes le long de l'avenue pour permettre les livraisons, les services publics essentiels et le stationnement de très courte

	Enjeux exprimés par les habitants	Réponses apportées dans le programme du projet
		durée. Les rues perpendiculaires disposeront également de places de livraison et de places PMR à proximité de l'avenue.
Aménagement du secteur de la place de la Gare	➢ Maintenir la dépose-minute de la gare ➢ Plan de circulation limitant la place de la voiture et accès riverains ➢ Position des taxis ➢ Constat d'un problème sur le stationnement vélos sécurisé ➢ Accès dépose minute à maintenir pour les hôtels	➢ Réorganisation de la dépose-minute dans les parkings Wodli et Sainte-Aurélie ➢ L'accès des riverains se fera depuis le boulevard de Nancy avec l'élargissement du secteur apaisé ➢ Dépose et reprise des taxis positionnées devant la verrière de la gare ➢ Création d'un parking vélos sous la place de la gare au profit de la dépose-minute ➢ Maintien de la desserte des hôtels par une borne SIRAC

Le bilan détaillé de l'ensemble des discussions, contributions et échanges qui ont eu lieu lors de tous les ateliers et réunions publiques est reporté en annexe 1 à la présente délibération.

Ces contributions ont permis d'alimenter au fil de l'eau les études de niveau « Avant-Projet ».

Ces phases de concertation ont également été l'occasion d'échanger avec la population sur le nouvel équilibre du plan de circulation à prévoir afin d'accompagner l'arrivée du tramway et de permettre la réalisation des opérations connexes. A ces occasions, une nouvelle hiérarchisation du réseau viaire dans le périmètre élargi du projet a pu être présentée, expliquée et débattue avec les habitants.

Il est par ailleurs ressorti de ces deux phases de concertation et des études de conception la nécessité de faire évoluer le Plan local d'urbanisme au regard des aménagements viaires envisagés (cf. point **2**. ci-dessous).

2. <u>Organisation d'une concertation portant sur la mise en compatibilité du PLUi</u>

Pour permettre la réalisation du projet tel que ses options essentielles ressortent de la concertation et des études de conception, il sera nécessaire de faire évoluer le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi).

L'aménagement de la route de Bischwiller, celui de la Place de Haguenau et de l'avenue des Vosges notamment nécessiteront une modification de la hiérarchisation du réseau

viaire dans l'OAP déplacement du PLUi de l'EMS et la modification d'emplacements réservés.

Cette évolution du PLUi pourrait se faire selon la procédure de déclaration d'utilité publique emportant alors mise en compatibilité du PLUi.

Cette mise en compatibilité du PLUi appelle la réalisation d'une concertation préalable avec le public, dédiée à ce seul sujet de planification.

2.1 Objectifs poursuivis par la mise en compatibilité du PLUi

Les objectifs poursuivis par la mise en compatibilité du PLUi, rejoignant parfaitement ceux du projet tramway, sont :

- de revoir la hiérarchisation du réseau viaire inscrite dans l'OAP Déplacements du PLUi pour permettre l'insertion du tramway ainsi que la réalisation des opérations connexes assurant l'équilibre du plan de circulation projeté,
- d'adapter le règlement graphique et le règlement écrit du PLUi pour modifier certaines trames graphiques ne permettant pas de recevoir les aménagements projetés dans le cadre du développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

2.2 Modalités d'organisation de la phase de concertation dédiée à la mise en compatibilité du PLUi

La concertation préalable portant sur la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole pour le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim sera organisée pendant une durée de deux semaines minimum et selon les modalités suivantes :

- une information dans la presse locale ;
- la mise à disposition d'un dossier d'information présentant le projet de mise en compatibilité du PLUi envisagée et les objectifs poursuivis consultable aux jours et heures d'ouverture au public avec un registre permettant de recueillir les éventuelles observations :
  - au centre administratif de l'Euromeìtropole,
  - en mairie de Schiltigheim,
  - en mairie de Bischheim,
  - en mairie de Hœnheim.
- la mise en ligne d'un dossier d'information présentant la mise en compatibilité du PLUi envisagée et les objectifs poursuivis sur le site internet de la participation citoyenne de la Ville et de l'Euromeìtropole de Strasbourg avec la mise à disposition d'une adresse de messagerie électronique permettant le recueil d'expressions dématérialisées,
- la mise à disposition d'une adresse postale.

Le bilan de la concertation dédiée à la mise en compatibilité du PLUi sera soumis à l'approbation du conseil de l'Eurométropole. Il sera joint au dossier soumis à l'enquête publique relative au projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg,

Schiltigheim et Bischheim qui portera également sur la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole.

3. Approbation des options essentielles du projet de « Tramway vers le Nord » telles que définies par les études de niveau « Avant-Projet » (annexe n° 2)

Les enseignements issus de la concertation et les études de conception (niveau « Avant-Projet ») menées à cette occasion (annexe n° 2), ont permis, notamment :

- de confirmer la faisabilité de l'opération d'infrastructure tramway projetée, longue de 5 km et équipée de 9 stations nouvelles y compris le terminus Nord du projet et l'aménagement d'un autre terminus sur la place de la Gare centrale de Strasbourg,
- de préciser la solution envisagée tant au niveau des caractéristiques techniques et d'insertion de la plateforme du tramway et de ses équipements d'exploitation, que de la réorganisation de la circulation automobile, de la restructuration du réseau urbain d'autobus associé, du développement du réseau cyclable et de la requalification des espaces publics,
- de confirmer l'opportunité de réaliser plusieurs opérations connexes et de les intégrer au projet global de tramway, à savoir : le réaménagement de la route de Bischwiller à Schiltigheim, la réalisation d'un parking public de proximité sur la rue Jacques Kablé à Strasbourg, la création de deux nouvelles bretelles sur la M35 (sortie de la M35 vers l'avenue de la 2ème Division Blindée à Schiltigheim et entrée sur la M35 en direction du Sud au niveau de l'échangeur de Hœnheim), l'extension du parc de la place de Haguenau en direction de Schiltigheim rendue possible par la reconfiguration des différents accès à la M35 et à la M2350,
- de déterminer, de manière prévisionnelle, les emprises nécessaires à la réalisation du projet,
- de définir un premier planning prévisionnel de réalisation du projet à l'horizon fin 2027,
- de définir l'enveloppe financière prévisionnelle du projet en vue de l'élaboration d'un plan de financement approprié,
- de préparer les dossiers de demandes d'autorisations administratives nécessaires à sa réalisation.

3.1. Synthèse des études de niveau « Avant-Projet » (annexe n° 2)

Les études de conception de niveau « Avant-Projet » présentées en annexe n°2 tiennent compte des observations formulées au cours de la concertation notamment en matière d'accessibilité locale, de stationnement, de continuité cyclable, d'aménagements de l'espace public, d'usages de la vie du quotidien.

Le développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim consiste à réaliser une extension du réseau de tramway depuis la gare centrale vers République via le boulevard Wilson, la rue de Wissembourg, l'avenue des Vosges, en passant par la place de Haguenau, et depuis cette place vers Schiltigheim et Bischheim, avec plus particulièrement :

- *Au cœur du système : le parc de Haguenau*

A la convergence de 3 branches évoquées ci-après, la transformation en profondeur de la place de Haguenau est engagée pour créer un nouveau parc d'environ 16 ha au cœur de la ceinture verte. Il s'étend en direction de Schiltigheim, avec la piétonisation de la route de Bischwiller, vers le Sud de la place et vers les axes réaménagés par le tramway du côté de Strasbourg.

Le grand viaduc ainsi que les bretelles d'autoroute situées à l'Est de la place sont supprimés et la reconfiguration des différents accès à la M35 et à la M2350 rendent possible cette extension du parc vers le Nord. Les ponts Est de la place accueillent ainsi le tramway et les cheminements des piétons et des cyclistes pour accéder à Schiltigheim sans franchir une route. Les voiries du côté Sud de la place sont également transformées, permettant d'implanter la station tramway qui accueillera les lignes C, E et H et de travailler le parc jusqu'aux pieds des immeubles.

- *Une branche Sud-Ouest : la gare centrale de Strasbourg, le boulevard Wilson et la rue de Wissembourg*

La Gare centrale de Strasbourg est un équipement d'intérêt régional et européen aujourd'hui en développement avec l'arrivée du Réseau Express Métropolitain Européen. Le maintien et l'amélioration de ce pôle d'échange sont essentiels pour le quotidien des 60 000 voyageurs qui la fréquentent chaque jour. Or, de nombreuses congestions automobiles sont constatées avec le système actuel de dépose-minute. Par ailleurs, 90 % des usagers de la gare s'y rendent autrement qu'en voiture. Les dysfonctionnements déjà constatés aujourd'hui nécessitent de revoir en profondeur le système actuel, en anticipant les besoins futurs. Cela se traduit par la redistribution du système de dépose-minute, avec le déplacement des fonctions de dépose-minute actuellement dans le parking « gare courte durée », à proximité dans les deux parkings Ste Aurélie et Wodli, situés à l'entrée du plateau de la gare et disposant chacun d'un accès direct vers les quais SNCF.

La place de la Gare se verra agrandie et apaisée :
- la place de la Gare devient une destination et ne sera plus un lieu de passage : le trafic de transit est supprimé devant la gare, il reste accessible uniquement pour les bus, les taxis, les vélos, les riverains et la dépose-minute des PMR en surface,
- un deuxième terminus tram est aménagé en surface côté sud de la place, entre le boulevard de Metz et la petite rue de la Course. Ce terminus est dédié à la ligne E qui relie la place de la gare au Campus d'Illkirch, alors que le terminus actuel de la ligne C est dédié à la nouvelle ligne tramway H en direction de la Robertsau,
- de grandes continuités piétonnes et cyclistes confortables sont créées côté est du boulevard Wilson et de la place de la gare. Elles facilitent le lien vers la gare depuis les Halles et les stations de tramway périphériques,
- un nouveau parking vélo d'une capacité d'environ 2 400 places viendra compléter l'offre de stationnement vélo souterraine actuelle, portant l'ensemble du stationnement sous-terrain à environ 3000 places. Il vient remplacer le parking dépose-minute voiture « Gare courte durée » actuel. Il permet de libérer la place de la Gare des arceaux vélo qui l'encombre. Il porte la capacité de stationnement vélo sécurisé à la

hauteur des besoins des cyclistes, qu'ils soient résidents du quartier ou usagers du train. Pour ce faire, les adaptations de types mises en sécurité ainsi que des travaux et les équipements permettant d'accueillir les cyclistes dans de bonnes conditions sont réalisées dans le cadre du projet.

Depuis la gare, le tramway est aménagé du côté Est du boulevard Wilson et de la rue de Wissembourg. Les deux alignements d'arbres sont complétés pour créer une continuité sur le boulevard Wilson. Une piste cyclable bidirectionnelle est aménagée entre les arbres entre la place de Haguenau et la nouvelle station de tramway Wilson située entre la rue Wodli et la petite rue des Magasins. Elle se poursuit du côté Est du boulevard Wilson en direction de la place de la Gare.

➢ *Une branche Sud-Est : l'avenue des Vosges*

Le projet transforme en profondeur l'avenue des Vosges pour améliorer le cadre de vie et valoriser le riche patrimoine de la Neustadt :

- les alignements d'arbres existants sont préservés et valorisés, l'espace devient perméable pour adapter l'avenue face au changement climatique,
- de part et d'autre de la plateforme tramway sont aménagés de généreux espaces déminéralisés pour la vie de quartier : déposes minutes, livraisons, Places PMR, services publics essentiels, stationnement vélo…,
- les rives entre les arbres et les façades des bâtiments sont redonnées aux piétons et aux cyclistes, qui occupent 40 % de l'espace public. Une attention très forte sera portée à la bonne séparation des flux piétons / cyclistes,
- les circulations automobiles et le tramway partagent le même espace au centre de l'avenue. Le plan de circulation est modifié en profondeur pour limiter le trafic à la desserte riveraine ; il n'est plus possible de traverser l'avenue en voiture de bout en bout.

Le projet prévoit l'implantation d'une station de tramway à l'Ouest de la rue Oberlin ;

➢ *Une branche Nord-Ouest : la route du Général de Gaulle et la route de Brumath*

Le tramway sera aménagé sur 3 kilomètres le long de la route du Général de Gaulle et de la route de Brumath en site propre, majoritairement en voie double. Il s'accompagne de la création d'une piste cyclable bidirectionnelle tout au long du tracé. Cela permettra de desservir tout l'Ouest de Schiltigheim, avec notamment le quartier des Écrivains et plusieurs équipements importants.

Pour ce faire, la route du Général de Gaulle est mise à sens unique descendant : le plan de circulation automobile s'appuie sur la M35 afin de garantir les accès aux communes Nord, grâce à la création de 2 nouvelles bretelles : bretelle de sortie de la M35 au niveau de l'avenue de la 2ème Division Blindée à Schiltigheim et bretelle d'accès à la M35 – Sud à l'échangeur de Hœnheim.

Cette branche Nord-Ouest comprend depuis la rue Hélène Schweitzer, puis sur la route du Général de Gaulle et la route de Brumath, l'implantation de 5 stations : une première station à l'entrée de Schiltigheim desservant la route de Bischwiller et le quartier Fischer,

une deuxième au droit de l'école Prévert, une troisième au Nord du carrefour avec la rue de la Paix et la rue de Sélestat, une quatrième desservant le quartier des Écrivains et le centre commercial et une cinquième correspondant au terminus Nord au Sud de l'avenue de Périgueux.

Les options essentielles relatives au tracé et aux caractéristiques d'insertion urbaine de la plate-forme tram et au réaménagement des espaces publics sont présentées en annexe 2 dans la présentation des études de conception de niveau « avant-projet ».

Selon ces études, l'exploitation du réseau tramway ainsi constitué à l'horizon fin 2027 nécessitera la mise en ligne de 11 rames supplémentaires.

Par ailleurs, en accompagnement de l'arrivée du tramway, une nouvelle hiérarchisation du réseau viaire dans le périmètre élargi du projet est prévue ; cela se traduit concrètement par la mise en place d'un plan de circulation plus favorable aux mobilités alternatives à l'automobile, les axes réaménagés prenant le statut soit de voie de distribution, voire de voie de desserte, et par l'utilisation plus affirmée des axes M35 et M2350 comme voies structurantes d'agglomération.

De même, sont définies les connexions avec le réseau urbain d'autobus restructuré et les effets induits sur la circulation automobile par l'implantation du tramway. Les caractéristiques d'insertion urbaine du tramway et des arrêts du réseau d'autobus associé, ainsi que les éléments définissant les fonctionnalités circulatoires (automobiles, vélos, piétons) sont représentés sur les plans de niveau « Avant-Projet ».

Les études du niveau « Avant-Projet » traitent des modalités d'aménagement des différentes opérations connexes :

- *Le réaménagement de la route de Bischwiller à Schiltigheim, correspondant à la branche Nord-Est du projet global*

La partie Sud de la route de Bischwiller est piétonnisée entre la station de tramway « Fischer » et la rue Saint-Charles. Cet aménagement permet d'accorder une place significative aux modes actifs, de végétaliser ce linéaire aujourd'hui entièrement dédié à la voiture individuelle et d'étendre de manière importante la centralité de Schiltigheim. De plus, une piste cyclable bidirectionnelle est également aménagée en prolongement sur la route de Bischwiller entre la rue Saint-Charles et la rue des Vosges.

- *La réalisation d'un parking public de proximité sur la rue Jacques Kablé à Strasbourg, parking dit de l' « Église rouge/Kablé »*

Il est prévu de construire un parking d'une jauge estimée à 290 places de stationnement au stade de l'avant-projet afin de compenser une partie de la perte de stationnement dans les secteurs de la place de Haguenau et de l'avenue des Vosges et afin d'accompagner la politique de stationnement sur voirie de la Ville de Strasbourg ainsi que ses ambitions en matière d'espaces verts.

- *La création de deux nouvelles bretelles sur la M35 : sortie de la M35 vers l'avenue de la 2ème Division Blindée à Schiltigheim et entrée sur la M35 en direction du Sud au niveau de l'échangeur de Hœnheim*

Ces deux nouvelles bretelles accompagnent la mise en place du plan de circulation global en accompagnement du développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim et s'inscrivent dans une vision de requalification de la M35 à moyen terme. Ces améliorations des connexions M35 répondent notamment aux objectifs suivants :

- pour l'avenue de la 2ème Division Blindée : de soulager la circulation automobile sur la route du Général de Gaulle, en permettant un contournement de la commune pour une partie des flux via la M35 et en reconstituant le flux Sud / Nord rendu impossible par l'aménagement du tramway sur la route du Général de Gaulle. Cet aménagement permettra d'améliorer l'accessibilité aux équipements communaux et métropolitains situés dans ce secteur tels que la Briqueterie, le centre nautique de Schiltigheim, le stade Romans.
- pour l'échangeur d'Hœnheim (dit n°49.1) : de rejoindre la M35 plus en amont vers le Sud, en délestant ainsi les carrefours les plus chargés du secteur pour les communes de Bischheim, de Niederhausbergen, de Hœnheim et de Souffelweyersheim.

3.2. Première version de l'enveloppe financière prévisionnelle (niveau « Avant-Projet »)

Les études de niveau « Avant-Projet » ont arrêté une première version de l'enveloppe financière prévisionnelle (investissements uniquement) à un montant de 224 millions d'euros HT pour les études, acquisitions foncières et travaux, auquel s'ajoutent 44 millions d'euros HT pour le matériel roulant (valeur juillet 2023).

L'estimation prévisionnelle des principaux postes de dépenses est présentée dans le tableau suivant, avec les modalités de participation financière des contributeurs (EMS, CTS et communes concernées).

Tous les montants affichés dans cet onglet sont HT à date de valeur 07/2023

		Coût total	Quote-part Eurométropole de Strasbourg	Quote-part CTS	Quote-part ville de Strasbourg	Quote-part commune de Schiltigheim	Quote-part commune de Bischheim
Date de valeur: juillet 2023		**(€ HT)**	**(€ HT)**	**(€ HT)**	**(€ HT)**	**(€ HT)**	**(€ HT)**
A	**GO00 : prestations intellectuelles**	**19 062 000**	**4 223 000**	**14 839 000**			
	- dont études de maîtrise	4 223 000	4 223 000				

	d'œuvre AVP - dont ingénierie sur infrastructure et équipements et missions de contrôle	14 839 000		14 839 000			
B	**GO01 : déviations de réseaux**	**22 503 000**	**20 297 000**		**1 583 000**	**563 000**	**60 000**
	- dont archéologie	4 000 000	4 000 000				
	- dont eau potable	10 321 000	10 321 000				
	- dont assainissement	5 162 000	5 162 000				
	- dont protection des arbres	791 000	791 000				
	- dont éclairage public	2 229 000	23 000		1 583 000	563 000	60 000
C	**GO02 : ouvrages d'art**	**19 830 000**	**17 930 000**		**1 900 000**		
D	**GO03 : aménagements de surface**	**67 322 000**	**58 648 000**	**5 141 000**	**3 448 000**	**70 000**	
	- dont voiries	52 209 000	51 902 000	307 000			
	- dont espaces verts	4 778 000	541 000	704 000	3 448 000	70 000	15 000
	- dont gestion des barrières et frais divers	10 335 000	6 205 000	4 130 000			
E	**GO04 : stations**	**3 322 000**		**3 322 000**			
F	**GO05 : locaux techniques** **GO07 : ligne aérienne de contact** **GO08 : énergie** **GO09 : systèmes d'exploitation**	**28 410 000**	**5 599 000**	**22 811 000**			
	- dont signalisation dynamique aux carrefours	5 599 000	5 599 000				

G	**GO06 : voie et plateforme tram**	**34 802 000**		**34 802 000**			
H	**GO10 : équipement de maintenance embarqué tram**	**1 761 000**		**1 761 000**			
I	**GO12 : opérations com-plémentaires**	**5 772 000**	**5 772 000**				
J	**Matériel roulant**	**44 000 000**		**44 000 000**			
K	**Acquisitions foncières**	**5 082 000**	**5 082 000**				
L	**Maîtrise d'ouvrage**	**7 115 000**		**7 115 000**			
M	**Provisions pour sondages et reconnaissances, mesures compensatoires**	**508 000**	**508 000**				
N	**Provision pour préjudices économiques**	**8 131 000**	**8 131 000**				
O	**Communication, concertation**	**405 000**	**405 000**				

B à I	**TOTAL TRAVAUX**	**183 722 000**	**108 246 000**	**67 837 000**	**6 931 000**	**633 000**	**75 000**
A à O	**TOTAL GENERAL**	**268 025 000**	**126 595 000**	**133 791 000**	**6 931 000**	**633 000**	**75 000**

3.3.Plan prévisionnel de financement du projet et concours financiers attendus

Au stade des études de niveau « Avant-projet », l'enveloppe financière prévisionnelle estimée à 268.025 M€ HT (valeur juillet 2023), dont 183.7 M€ HT de « travaux » et 44 M € HT de matériel roulant, fait l'objet des financements communaux suivants :

- le financement apporté par la ville de Strasbourg est estimée à 6.93 M € HT (valeur juillet 2023), intégrant 50 % du coût de réalisation du parking de l'Eglise Rouge/ Kablé sur la base d'un fond de concours (au bénéfice de l'Eurométropole) au titre de sa politique en matière d'espaces verts et de stationnement sur l'espace public ;
- le financement apporté par la commune de Schiltigheim est estimé à 633 000 € HT (valeur juillet 2023) ;
- le financement apporté par la commune de Bischheim est estimé à 75 000 € HT (valeur juillet 2023).

Ces montants seront actualisés en fin d'études de niveau « Projet » réalisées sous la maîtrise d'ouvrage de la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS).

Les divers types de subventions qui ont été annoncées à l'Eurométropole de Strasbourg, ou qui seront attendues par elle, sont les suivants :
- subvention allouée par l'État dans le cadre du 4ème appel à projet « transports collectifs en site propre » et relative à la réalisation du projet tramway : 23 520 000 €,
- subvention allouée par la Région Grand Est dans le cadre du contrat Triennal Strasbourg Capitale Européenne 2021-2023 : 200 000 €,
- subvention allouée par l'État dans le cadre du contrat Triennal Strasbourg Capitale Européenne 2021-2023 : 1 000 000 €.

Les négociations se poursuivent avec les différents partenaires pour le cofinancement des travaux.
En particulier, une demande de subvention complémentaire sera également déposée auprès de l'agence de l'eau Rhin-Meuse relative aux études et travaux concernant le volet gestion intégrée des eaux pluviales.

4. Autorisation de recourir à l'expropriation et demande d'ouverture des enquêtes préalables

4.1. Autorisation de recourir à l'expropriation

Pour permettre la réalisation du projet, l'Eurométropole de Strasbourg devra acquérir des terrains et/ou des droits de nature immobilière.

Les propriétaires concernés doivent être identifiés et des négociations avec eux doivent être engagées. En cas d'échec des négociations, l'Eurométropole devra pouvoir recourir à l'expropriation si aucune autre solution n'est possible.

En conséquence, la Présidente de l'Eurométropole de Strasbourg doit être autorisée à recourir à l'expropriation si cela s'avère indispensable.

À ce titre, elle pourra solliciter auprès du pôle Évaluation de la Direction de l'Immobilier de l'État l'estimation sommaire et globale des biens à acquérir dans le cadre du projet, puis de requérir les avis détaillés afin de fixer les offres à présenter aux intéressés dans un contexte amiable ou, en cas de désaccord, à soumettre au juge de l'expropriation, dans le cadre de l'éventuelle procédure d'expropriation.

Enfin, selon les dispositions de l'article R. 322-5 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique relatif aux modalités d'évaluation de l'indemnité d'expropriation, en cas d'acquisitions dans le cadre d'un projet déclaré d'utilité publique, les offres de la collectivité pourront être majorées d'une indemnité de remploi aux taux suivants :

1. Personnes de droit privé (immeubles bâtis et non bâtis) :
- 20 % pour la fraction de l'indemnité principale inférieure ou égale à 5 000 €,

- 15 % pour la fraction comprise entre 5 000 € et 15 000 €,
- 10 % pour le surplus.

2. Personnes de droit public (État, régions, départements, communes, etc.) :
- 5 % (taux uniforme).

4.2.Demande d'ouverture des enquêtes préalables

En conséquence de l'autorisation de recourir à l'expropriation accordée au 3.1 ci-dessus, il convient d'autoriser la Présidente de l'Eurométropole de Strasbourg (ou toute personne qu'elle déléguera) à solliciter de la Préfète de la Région Grand-Est et du département du Bas-Rhin l'ensemble des procédures et décisions nécessaires, et notamment :
- la saisine du Tribunal administratif aux fins de désignation d'une ou plusieurs commission(s) d'enquête(s),
- l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de « Tramway vers le Nord » emportant mise en compatibilité du PLUi,
- l'ouverture d'une enquête parcellaire préalable à la déclaration de cessibilité des terrains et biens en nature d'immeubles dont l'acquisition est nécessaire à la réalisation du projet de « Tramway vers le Nord ».

L'Eurométropole de Strasbourg saisira également la Préfecture de la Région Grand-Est, Préfecture du Bas-Rhin, afin d'engager la procédure d'instruction du dossier de définition de sécurité (DDS) du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

La réalisation des études « post avant-projet » sera engagée ensuite.

5. Approbation des conventions de transfert de maîtrise d'ouvrage entre l'Eurométropole de Strasbourg et les communes de Strasbourg, de Schiltigheim et de Bischheim (annexes n° 4.1, 4.2 et 4.3)

Les travaux nécessaires à la réalisation du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim seront réalisés sur les bans communaux de Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim. Ils relèvent, pour partie, de la maîtrise d'ouvrage des communes (espaces verts et éclairage public) et de l'EMS (mobilité, transports, voirie et réseaux divers).

Les communes et l'Eurométropole de Strasbourg ont un intérêt à organiser une co-maîtrise d'ouvrage dans les objectifs suivants :
- une optimisation de la qualité des réalisations (conception et suivi par la même maîtrise d'œuvre, réalisation par les mêmes entreprises),
- une optimisation du coût des travaux (économies d'échelle notamment, meilleure définition des responsabilités respectives des entreprises),
- une optimisation du planning des travaux et une cohérence dans la réalisation des travaux.

Pour ce faire, afin de garantir une parfaite unité fonctionnelle et technique de l'aménagement à réaliser, il est proposé que la maîtrise d'ouvrage des travaux pouvant incomber aux communes de Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim soit transférée à l'Eurométropole de Strasbourg, avec autorisation de mandat de maîtrise d'ouvrage subséquent à la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS). Ce transfert de maîtrise d'ouvrage est fondé sur les articles L. 2422-12 et L. 2422-13 du Code de la commande publique.

L'Eurométropole de Strasbourg, maître d'ouvrage unique, confiera ensuite à la Compagnie des Transports Strasbourgeois un mandat de maîtrise d'ouvrage portant sur la réalisation des ouvrages relevant de ses compétences et de celles des communes de Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

À l'achèvement des travaux, les communes de Strasbourg, de Schiltigheim, de Bischheim et l'Eurométropole de Strasbourg se verront remettre les biens qui relèvent de leurs compétences respectives. Dans ce cadre, les communes rembourseront à l'Eurométropole de Strasbourg la part des investissements leur incombant.

Les projets de conventions de transfert de maîtrise d'ouvrage, en **annexe 4 (distinguées 4.1, 4.2 et 4.3)** à la présente délibération, définissent l'ensemble des conditions administratives, techniques et financières de l'exercice de la maîtrise d'ouvrage unique par l'Eurométropole de Strasbourg.

6. Approbation de la poursuite des études avec la Compagnie des Transports Strasbourgeois et du mandat de maîtrise d'ouvrage (annexes n°5 et 6)

L'Eurométropole de Strasbourg, Autorité organisatrice de la Mobilité (AOM) en application de l'article L. 1231-1 et suivants du Code des Transports, exerce de plein droit la compétence d'organisation des mobilités dans son ressort territorial.

A ce titre, l'Eurométropole de Strasbourg a confié la gestion du système de transport urbain à la CTS par une délibération en date du 19 décembre 2018 et le contrat de concession actuellement en vigueur a été attribué directement à la CTS par l'Eurométropole. Il a pris effet le 1er janvier 2021 pour une durée de dix ans.

Ce contrat de concession a notamment pour objet de confier à la CTS l'exploitation du réseau de transport urbain de tramway et du réseau de bus urbains comprenant des lignes à haut niveau de service.

La CTS assure également l'ensemble des aménagements de premier investissement, de maintenance, de rénovation et de renouvellement relatifs aux infrastructures et équipements ainsi que l'acquisition et la maintenance des matériels roulants, nécessaires à l'accomplissement des missions d'exploitation qui lui sont confiées.
Pour ce qui est du projet de Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, qui comporte non seulement la réalisation d'une extension du réseau de tramway mais également un certain nombre d'opérations connexes sortant

des travaux concessifs, il est proposé de confier à la Compagnie des Transports Strasbourgeois, la réalisation de l'ensemble des aménagements via :

- une pleine et entière maîtrise d'ouvrage pour l'aménagement du corridor du tramway et des aménagements périphériques proches, au titre de la concession,
- un mandat de délégation de maîtrise d'ouvrage pour la réalisation des opérations connexes suivantes :
  - les connexions à la M35,
  - la reconfiguration de la place de Haguenau,
  - le réaménagement de la route de Bischwiller et de la rue de la Patrie / rue de l'Église Rouge,
  - le parking Église Rouge/ Kablé,
  - le Parking vélo sous la place de la Gare, par transformation de l'actuel parking voiture courte durée.

6.1. Convention particulière de travaux entre l'Eurométropole de Strasbourg et la CTS

Le projet de convention de travaux entre l'Eurométropole de Strasbourg et la Compagnie des Transports Strasbourgeois, en annexe 5 à la présente délibération, répond aux objectifs de confier à la CTS les études post-avant-projet, le financement, la réalisation, l'entretien et l'exploitation de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

6.2. Convention de mandat de délégation de maîtrise d'ouvrage avec la Compagnie des Transports Strasbourgeois pour la réalisation des aménagements relevant de la compétence des communes et de l'Eurométropole de Strasbourg

En vue de la réalisation des opérations connexes précitées, et conformément aux dispositions relatives à la maîtrise d'ouvrage publique, l'Eurométropole de Strasbourg délèguera à la Compagnie des Transports Strasbourgeois la maîtrise d'ouvrage de ces aménagements au moyen d'une convention de mandat.

Ces aménagements constituent des travaux de voirie, d'éclairage public et d'espaces verts devant être remis aux maîtres d'ouvrages publics concernés dès leur achèvement. Ils relèvent ainsi de la maîtrise d'ouvrage publique et ne se rattachent pas directement aux travaux d'aménagements du réseau de tramway dont la CTS est elle-même maître d'ouvrage, en sa qualité de concessionnaire.

Il convient donc de déléguer la maîtrise d'ouvrage de ces travaux à la CTS au moyen d'une convention de mandat passée sur le fondement des articles L. 2422-5 à L. 2422-11 du Code de la commande publique.

Cette convention de mandat, présentée en **annexe 6**, a pour objet de confier à la CTS certaines attributions, exercées au nom et pour le compte de l'Eurométropole de Strasbourg et sous le contrôle de celle-ci.

Sont concernées les missions suivantes

- la définition des conditions administratives et techniques selon lesquelles les ouvrages seront étudiés et exécutés,
- le suivi de l'exécution du marché public de maîtrise d'œuvre déjà conclu par l'EMS pour les phases post-AVP,
- l'approbation des études de projet (PRO) du maître d'œuvre après accord de l'EMS,
- la préparation, la passation, la signature, après approbation par l'EMS du choix des attributaires, des marchés publics de travaux et des marchés de services nécessaires à la réalisation des opérations, ainsi que le suivi de leur exécution,

- le versement de la rémunération du maître d'œuvre et le paiement des marchés publics de travaux et de services,
- la réception des ouvrages.

L'Eurométropole de Strasbourg conserve la charge financière et la responsabilité des actions de communication, ainsi que des réclamations éventuelles des riverains en phase travaux.

Je vous demande de bien vouloir adopter le projet de délibération suivant :

Le Conseil
vu le Code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 103-2, L. 103-5, L. 103-6, et R. 103-1, R. 104-13 et suivants,
vu le Code de l'environnement, notamment ses articles L 122-1 et suivants, L. 123-2 et suivants, R. 122-2,
vu le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,
vu le Code de la commande publique, notamment ses articles L. 2422-5 à L. 2422-12,
vu la délibération numéro E-2021-494 du 7 mai 2021 relative au lancement d'une concertation règlementaire et engagement des études opérationnelles du projet de « Tramway vers le Nord » du réseau de Strasbourg,
vu la délibération numéro E-2021-1682 du 17 décembre 2021 relative à l'arrêt du bilan d'une première phase de concertation publique sur le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, à l'arrêt des caractéristiques essentielles du projet et la poursuite des études, à l'engagement d'une phase complémentaire de concertation, à l'instauration du périmètre de prise en considération du projet,
sur proposition de la Commission plénière
après en avoir délibéré

arrête

le bilan de la concertation présenté en annexe n°1,

approuve

les options essentielles du projet de « Tramway vers le Nord » entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim telles que ces options ressortent des études de conception (niveau « Avant-Projet ») présentées en annexe n°2,

décide

l'organisation d'une concertation, associant les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées, sur les objectifs d'une éventuelle mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole pour permettre la réalisation du projet de « Tramway vers le Nord,

précise

- *les objectifs poursuivis par l'Eurométropole à l'occasion de l'éventuelle mise en compatibilité du PLUi :*
  - *revoir la hiérarchisation du réseau viaire inscrite dans l'OAP Déplacements du PLUi pour permettre l'insertion du tramway ainsi que la réalisation des opérations connexes assurant l'équilibre du plan de circulation projeté,*
  - *adapter le règlement graphique et le règlement écrit du PLUi pour modifier certaines trames graphiques ne permettant pas de recevoir les aménagements projetés dans le cadre du développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim,*
- *les modalités de la concertation relative à l'éventuelle mise en compatibilité du PLUi :*
  - *une information dans la presse locale ;*
  - *la mise à disposition d'un dossier d'information présentant le projet de mise en compatibilité du PLUi envisagée et les objectifs poursuivis consultable aux jours et heures d'ouverture au public avec un registre permettant de recueillir les éventuelles observations :*
    - *au centre administratif de l'Euromeìtropole,*
    - *en mairie de Schiltigheim,*
    - *en mairie de Bischheim,*
    - *en mairie de Hœnheim,*
  - *la mise en ligne d'un dossier d'information présentant la mise en compatibilité du PLUi envisagée et les objectifs poursuivis sur le site internet de la participation citoyenne de la Ville et de l'Euromeìtropole de Strasbourg avec la mise à disposition d'une adresse de messagerie électronique permettant le recueil d'expressions dématérialisées,*
  - *la mise à disposition d'une adresse postale.*

approuve

la première version de l'enveloppe financière prévisionnelle du projet « Tramway vers le Nord », telle que définie par les études de conception (niveau « Avant-Projet »), à un montant de 268,025 M € HT (valeur juillet 2023) ;

autorise

le recours à l'expropriation pour acquérir les immeubles et droits de nature immobilière nécessaires à la réalisation du projet de « Tramway vers le Nord » ;

autorise

- *la Présidente, ou toute personne qu'elle déléguera, à demander à l'État l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de « Tramway vers le Nord » emportant mise en compatibilité du PLUi,*
- *la Présidente, ou toute personne qu'elle déléguera, à demander à l'État l'ouverture d'une enquête parcellaire préalable à la déclaration de cessibilité des terrains et droits de nature immobilière nécessaires à la réalisation du projet de « Tramway vers le Nord »,*
- *la Présidente, ou toute personne qu'elle déléguera, à formuler des offres d'acquisition, en application des dispositions de l'article R. 322-5 du Code de l'expropriation, majorées d'une indemnité de remploi aux taux suivants :*
  1. *Personnes de droit privé (immeubles bâtis et non bâtis)*
     - *20 % pour la fraction de l'indemnité principale inférieure ou égale à 5 000 €,*
     - *15 % pour la fraction comprise entre 5 000 € et 15 000 €,*
     - *10 % pour le surplus.*
  2. *Personnes de droit public (État, Régions, Départements, Communes, etc...)*
     – *5 % (taux uniforme).*
- *la prise en charge d'indemnités complémentaires destinées à couvrir les frais inhérents aux transactions, tels que : indemnité de déménagement, indemnité de dépréciation de surplus, indemnité de rétablissement des murs, clôtures et accès aux propriétés, indemnité pour différence de loyer, indemnité pour pertes de plantations, etc…,*
- *l'imputation des dépenses correspondantes sur les crédits prévus aux budgets de 2024 et ultérieurs des acquisitions foncières de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim sur l'AP 0298 programme 1407,*

décide

- *la prise en charge par la collectivité d'indemnités complémentaires destinées à couvrir les frais inhérents aux transactions, tels que : indemnité de déménagement, indemnité de dépréciation de surplus, indemnité de rétablissement des murs, clôtures et accès aux propriétés, indemnité pour différence de loyer, indemnité pour pertes de plantations, etc…,*
- *L'imputation des dépenses correspondantes sur les crédits prévus aux budgets de 2024 et ultérieurs des acquisitions foncières de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim sur l'AP 0298 et 0299 programme 1407,*

approuve

les conventions de transfert de maîtrise d'ouvrage à conclure entre la ville de Strasbourg, la commune de Schiltigheim, la commune de Bischheim et l'Eurométropole de Strasbourg, selon les projets présentés en annexe n°4 (respectivement 4.1,4.2 et 4.3), et autorise la Présidente à procéder à leur mise au point puis à leur signature ;

décide

- *de confier à la CTS la poursuite du projet de Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim tel que décrit dans l'avenant 1 au contrat de concession Eurométropole/CTS en vigueur et la réalisation des travaux connexes.*
  - *d'une part, via la concession s'agissant des travaux d'extension du réseau tramway et aménagements périphériques directs,*
  - *d'autre part par voie de mandat de délégation de maîtrise d'ouvrage s'agissant des opérations connexes relevant de la compétence de l'Eurométropole et des communes de Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.*

décide

- *l'engagement et l'imputation des dépenses sur les crédits ouverts sur les AP0298 et AP0299 du budget de la Direction des Mobilités,*
- *l'inscription des crédits nécessaires dans les documents budgétaires ultérieurs,*

autorise

la Présidente ou sa·son représentant·e, à mettre au point, prendre et signer

- *tous les actes, conventions, contrats nécessaires à l'exécution de la présente délibération et à la sécurité des transports guidés;*
- *tous les marchés nécessaires à la réalisation des opérations principales et connexes relevant de la maîtrise d'ouvrage de l'Eurométropole de Strasbourg et des communes de Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.*

Annexe 1

Relative à la délibération « Projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim : Arrêt du bilan de la concertation, approbation des études de conception de niveau « Avant-Projet », engagement d'une concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi, demande de mise en œuvre des enquêtes publiques et autres dispositions permettant la poursuite de l'opération »

Bilan de la concertation

Table des matières

1. Mise en œuvre et respect des modalités de la concertation……3
2. Bilan de la première phase de la concertation (15 juin au 3 septembre 2021)……10
3. Bilan de la deuxième phase de la concertation (29 mars au 6 juillet 2023) 83
4. Les enseignements de la concertation……100

Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

Mise en œuvre et respect des modalités de la concertation

La concertation préalable à l'approbation des options essentielles du projet de « Tramway vers le Nord » s'est tenue en plusieurs phases, dans le respect des objectifs et des modalités définis préalablement par le Conseil.

Par délibération n° E-2021-494 du 7 mai 2021, le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg a lancé une concertation et a engagé les études relatives au projet de « Tramway vers le Nord ».

Une première phase de concertation s'est déroulée du 15 juin 2021 au 30 septembre 2021.

Par délibération n° E-2021-1682 du 17 décembre 2021, le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg a arrêté le bilan de cette première étape de concertation, a approuvé la poursuite des études et a engagé une phase de concertation complémentaire permettant l'approfondissement des thématiques suivantes :

- le positionnement et le fonctionnement du futur terminus Nord du projet ;
- 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 ;
- l'aménagement de la place de Haguenau;
- l'aménagement de l'avenue des Vosges et ses implications sur l'accessibilité automobile ;
- l'aménagement du secteur de la Place de la Gare.

Ainsi, une deuxième phase de concertation s'est déroulée du 29 mars 2023 au 6 juillet 2023. Elle a permis d'impliquer les habitants et forces vives des communes et quartiers traversés par le projet afin d'enrichir les études de niveau « Avant-Projet ».

Les tableaux suivants recensent les modalités de ces deux phases de concertation, prévues par les délibérations du 7 mai 2021 et du 17 décembre 2021 du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg, et le respect de ces modalités.

Modalités prévues	Modalités réalisées
Délibération n° E-2021-494 du 7 mai 2021	
Des communications diffusées dans la presse locale ainsi que par voie d'affichage à proximité du projet	- Des publications et des actions par la presse : o Une conférence de presse organisée le 9 juin 2021, puis un communiqué de presse ; o La publication dans le journal local (Dernières Nouvelles d'Alsace) de 2 encarts informatifs ; o Des publications dans la presse institutionnelle locale Eurométropole Magazine, Strasbourg Magazine, puis relayée par les journaux institutionnels locaux de Schiltigheim et de Bischheim, totalisant 9 articles, avec le relai d'information par les réseaux sociaux des institutions. - Une campagne d'affichage sur l'espace public par le biais de panneaux informatifs spécifiques et par l'achat d'espaces privés de différents formats, dans les lieux recevant du public et dans les commerces ainsi que sur le réseau de transport public urbain ; - Une campagne d'affichage numérique web ; - Une information individuelle et spécifique pour le projet vis-à-vis des habitants a aussi été faite par le biais de flyers informatifs à l'ensemble des habitants des communes de Schiltigheim et Bischheim, et des quartiers strasbourgeois Gare et Tribunal-Contades. Ils ont également été mis à disposition dans les établissements publics et culturels des communes de Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim ; - La mise à disposition d'une page web dédiée au projet sur la plateforme participative de la ville et de l'Eurométropole de Strasbourg.
Des plaquettes d'information présentant le projet sur les communes de Schiltigheim, Bischheim et Strasbourg, annonçant et expliquant la procédure de concertation et les modalités d'expression du public, disponibles à l'accueil du centre administratif de l'Eurométropole, des mairies des quartiers Gare et Tribunal-Contades, des mairies de Schiltigheim et de Bischheim, dans les commerces situés à proximité immédiate du projet ainsi que sur les lieux de permanence qui seront organisés durant la période de concertation	- 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 mise à disposition du public à compter de juin 2021, 170 000 flyers d'invitation à participer à la concertation en deux temps, La publication de 9 articles dans la presse institutionnelle locale, - 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: au Centre Administratif et à la Médiathèque Olympe de Gouges à Starsbourg, aux mairies de Schiltigheim et Bischheim.

Au moins deux permanences d'une durée de deux heures organisée au centre administratif de l'Eurométropole de Strasbourg ainsi que dans les mairies de quartier et des communes concernées – ou dans les locaux mis à disposition à proximité si les mairies de quartier ou les mairies des communes n'en disposent pas – et réparties sur la durée de la concertation, doublées d'expositions permanentes sur les mêmes lieux accompagnés de registres d'expression	Organisation de 12 permanences : - À Strasbourg, au Centre administratif : 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. 4 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). - 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.
L'utilisation du site internet de l'Eurométropole de Strasbourg avec la création d'une adresse de messagerie électronique permettant le recueil d'expressions en ligne	- 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 consulter et/ou faire part d'avis d'observations et de propositions relatifs au projet et C7de 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 - L'accès à une adresse de messagerie électronique : ProjetTramNord@strasbourg.eu
Plusieurs réunions publiques, « en présentiel » sous réserve que les conditions sanitaires le permettent et avec une limitation de jauge possible, complétées par un système de visio-conférence facilitant la participation élargie « en distanciel ». Si les conditions sanitaires ne permettent pas la tenue de réunions publiques « en présentiel », celles-ci seront entièrement organisées sous forme de visio-conférences	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.

Plusieurs réunion-ateliers avec les représentants des organismes et associations représentatives des quartiers et communes desservis et des usagers, « en présentiel » sous réserve que les conditions sanitaires le permettent ou organisées sous forme de visio-conférences dans le cas contraire.	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.

Modalités prévues	Modalités réalisées
Délibération n° E-2021-1682 du 17 décembre 2021	
Une communication diffusée dans la presse locale	- L'envoi d'un communiqué de presse le 15 mars 2023 ; - La publication d'un article de quatre pages dans « Strasbourg Magazine » n° 334 d'avril-mai 2023. « Strasbourg Magazine » est publié à 163 000 exemplaires et distribué à tous les foyers des habitants de Strasbourg ; - La publication d'un article d'une page dans « Eurométropole Magazine » n° 41 de mai-juin 2023. « Eurométropole Magazine » est publié à 263 000 exemplaires et distribué à tous les foyers des habitants des 33 communes du territoire ; - La publication d'un article de deux pages dans « Schilick infos » n° 171 d'avril 2023. « Schilick infos » est publié à 19 000 exemplaires et distribué à tous les foyers des habitants de Schiltigheim ; - La publication d'un article de deux pages dans « Schilick infos » n° 172 de mai 2023. « Schilick infos » est publié à 19 000 exemplaires et distribué à tous les foyers des habitants de Schiltigheim ; - Plusieurs brèves avant chaque atelier/réunion - 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.

Une plaquette d'information présentant les thématiques du projet à approfondir, annonçant et expliquant la procédure de concertation et les modalités d'expression du public, disponible à l'accueil du centre administratif de l'Eurométropole de Strasbourg, des mairies des quartiers Gare et Tribunal-Contades, des mairies de Schiltigheim et de Bischheim, ainsi que sur les lieux de permanence qui seront organisées durant la concertation	Une plaquette de présentation du projet de 8 pages imprimée à 1500 exemplaires et mise à disposition du public à compter de 29 mars 2023 lors de la réunion publique au Plais des Fêtes, au téléchargement sur le site internet de la concertation « participer.eurometropole-strasbourg.eu », distribués lors des réunions publiques, lors des ateliers et lors des permanences. Elles ont également été mises à disposition du public dans les lieux recevant l'exposition du projet: au Centre Administratif à Starsbourg, aux mairies de Schiltigheim et Bischheim et à la Villa des projets à Schiltigheim. - La distribution de 25 000 flyers d'invitation à participer à la concertation à compter du 24 mars 2023, aux habitants des communes de Schiltigheim et Bischheim, et des quartiers strasbourgeois Gare et Tribunal-Contades - La distribution de 13 000 nouveaux flyers d'invitation à participer à l'atelier avenue des Vosges – changement de date de 12 avril à 3 mai 2023 – sur un périmètre de diffusion réduit aux quartiers concernés. - La diffusion de 200 affiches à compter du 24 mars 2023 à l'ensemble des commerces situés sur le tracé du futur tramway à Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.
Au moins une permanence d'une durée de deux heures organisée au centre administratif de l'Eurométropole de Strasbourg ainsi que dans les mairies de quartier et des communes concernées – ou dans les locaux mis à disposition à proximité si les mairies de quartier ou les mairies des communes n'en disposent pas – et réparties sur la durée de la concertation, accompagnées de registres d'expression	Organisation de 8 permanences : - À Strasbourg, au Centre administratif : le 3 mai de 14h à 16h ; - À la Mairie de Schiltigheim: le 10 mai de 14h à 16h ; - À la Mairie de Bischheim : le 12 mai de 10h à 12h ; - Sur la place de la Gare : le 17 mai de 17h à 19h ; - À la Mairie de Bischheim : le 24 mai de 14h à 16h ; - À Strasbourg, au Centre administratif : le 26 mai de 10h à 12h ; - À la mairie de Schiltigheim : le 2 juin de 10h à 12h ; - À Strasbourg, à la médiathèque Olympe de Gouges (3 rue Kuhn) : le 7 juin de 17h à 19h. De plus, à l'initiative de la commune de Schiltigheim, des permanences ont été organisées chaque mercredi matin de 10h à 14h à la villa des projets (9, route de Bischwiller à Schiltigheim).
L'utilisation du site internet de l'Eurométropole de Strasbourg et de l'adresse de messagerie électronique dédiée au projet permettant le recueil d'expressions en ligne	La plateforme a été mise à jour avec cette nouvelle phase de concertation et les commentaires ont été rouverts à partir du 29 mars 2023 afin de permettre aux visiteurs de déposer des contributions en ligne. Elle offre également la possibilité de télécharger l'ensemble des documents disponibles pour la concertation : le dossier de concertation réglementaire et le dossier de concertation complémentaire, et de visionner les « replays » des réunions publiques.

Une ou plusieurs réunion-ateliers avec les représentants des organismes et associations représentatives des quartiers et communes desservis et des usagers	Organisation de 6 réunions/ateliers à destination du grand public : - Réunion publique du 29 mars à 19h, au Palais des Fêtes, qui a fait l'objet d'une retransmission en direct sur le site participer.eurometropole-strasbourg.eu, accompagnée 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. - Atelier du secteur Avenue des Vosges le 3 mai à 17h, dans le hall du Palais des Fêtes et sur la place des Fêtes, avec le dispositif « Croque ta ville » et présence des illustrateurs pour les futurs aménagements de la place des Fêtes et de la rue Paul Muller Simonis ; - Réunion d'information du secteur rue du Général de gaulle et zone du terminus du 4 mai à 18h, suivie par un atelier, dans la salle du Cheval Blanc à Bischheim ; - Atelier du secteur route de Bischwiller le 15 mai à 18h, dans la salle de l'Aquarium à la mairie de Schiltigheim ; - Atelier du secteur parc de Haguenau le 25 mai à 17h, sur la place de Haguenau, avec le dispositif « Croque ta ville » et présence des illustrateurs pour le futur aménagement du parc de Haguenau ; - Réunion d'information du secteur Gare le 26 mai à 18h, à l'école d'architecture de Strasbourg. Organisation de 6 réunions/ateliers à destination des collectifs et associations locales et thématiques : - Réunion d'information secteur route de Bischwiller du 21 mars à destination de l'Union des Commerçants et Artisans de Schiltigheim (l'UCAS), en mairie de Schiltigheim ; - Réunion de travail secteur avenue des Vosges du 27 avril à destination de l'association Vosges Neustadt, au Centre Administratif de Strasbourg ; - Réunion de présentation du projet du 7 juin à destination des associations et collectifs du secteur Centre du projet, au Centre Administratif de Strasbourg ; - Réunion de présentation du projet du 7 juin à destination des associations et collectifs du secteur Nord du projet, à la villa des projets de Schiltigheim ; - Réunion/atelier de présentation du projet du 16 juin de 18h à 19h30 à destination des acteurs économiques (commerçants, professions libérales, etc) de Strasbourg, au CIARUS - Réunion/atelier de présentation du projet du 6 juillet de 8h30 à 10h à destination des acteurs économiques (commerçants, professions libérales, etc) de Strasbourg, au Fossé des Treize

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 13

1.1 Le projet de création d'une ligne de tramway vers le nord et les territoires desservis 13

a. Variantes sur le secteur nord (communes de Schiltigheim et Bischheim) 15

b. Variantes sur le secteur centre (commune de Strasbourg) 16

1.2 Le contexte règlementaire de la concertation 18

a. Le cadre réglementaire et institutionnel 18

b. Les objectifs de la concertation 18

2 MISE EN ŒUVRE ET RESPECT DES MODALITES DE LA CONCERTATION 20

2.1 La période de la concertation 20

2.2 Communications diffusées dans la presse locale ainsi que par voie d'affichage à proximité du projet 20

a. Une conférence de presse 20

b. Des publications 21

c. Une information individuelle et spécifique pour le projet vis-à-vis des habitants 21

d. Une campagne d'affichage 21

2.3 Utilisation du site internet de l'Eurométropole de Strasbourg 22

2.4 Les supports de présentation et d'information détaillée concernant le projet 22

a. Plaquette d'information présentant le projet 22

b. Expositions 23

2.5 Le dispositif d'écoute et de dialogue avec le public 23

a. Permanences 24

b. Réunions/ateliers 24

c. Réunions publiques 24

2.6 Le dispositif de recueil des observations du public 25

3 ANALYSE QUANTITATIVE DE LA CONCERTATION SUR LE PROJET 26

3.1 Préambule : les éléments constitutifs du bilan 26

3.2 La participation à la concertation 26

a. Le profil des participants 28

b. La synthèse des avis exprimés sur le projet 29

c. La synthèse des avis exprimés par variante 30

d. Proposition de variantes alternatives de la part des citoyens ou des collectifs : 37

4 SYNTHÈSE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION 43

4.1 Les objectifs généraux du projet 43

a. Partie Nord 43

b. Partie centre 45
4.2 La qualité du processus de concertation 46
4.3 Les thématiques exprimées concernant les variantes au Nord (N1, N2 et N3) 47
a. La desserte de Schiltigheim, Bischheim et des communes du nord de l'Eurométropole 47
b. Le schéma d'exploitation global du tramway et des transports en commun et l'intermodalité des variantes N1, N2 et N3 49
c. L'insertion urbaine des variantes N1, N2 et N3 et l'emplacement des stations 52
d. Les impacts sur le plan de circulation, les reports de flux et le stationnement des variantes N1, N2 et N3 56
e. Les impacts sur le développement urbain des variantes N1, N2 et N3 57
f. L'articulation avec les modes actifs des variantes N1, N2 et N3 58
g. Les impacts sur le cadre de vie et les nuisances des variantes N1, N2 et N3 59
h. Autres propositions en rapport ou sans lien direct avec le projet 61
4.4 Les thématiques exprimées concernant les variantes Strasbourg-Centre (C1, C2 et C3) 62
a. La desserte du centre-ville de Strasbourg des variantes C1, C2 et C3 62
b. Le schéma d'exploitation global du tramway et des transports en commun des variantes C1, C2 et C3 63
c. L'insertion urbaine des variantes C1, C2 et C3 66
d. Les impacts sur le plan de circulation et les reports de flux des variantes C1, C2 et C3 68
e. L'impact sur le stationnement des variantes C1, C2 et C3 70
f. L'articulation avec les modes actifs des variantes C1, C2 et C3 71
g. Les impacts sur le cadre de vie et les nuisances des variantes C1, C2 et C3 72
h. Les impacts sur le patrimoine végétal et l'environnement des variantes C1, C2 et C3 74
4.5 Les thématiques transversales 75
a. L'évaluation des nuisances sonores et des vibrations 75
b. Coût des infrastructures et d'exploitation 77
c. Les impacts sur le foncier 79
d. La qualité de l'air 79
5 LES ENSEIGNEMENTS DE LA PREMIERE PHASE DE CONCERTATION 80
5.1 Les tracés de desserte des communes situées au nord de l'EMS 80
5.2 Les tracés de liaison dans le centre-ville de Strasbourg 81

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.

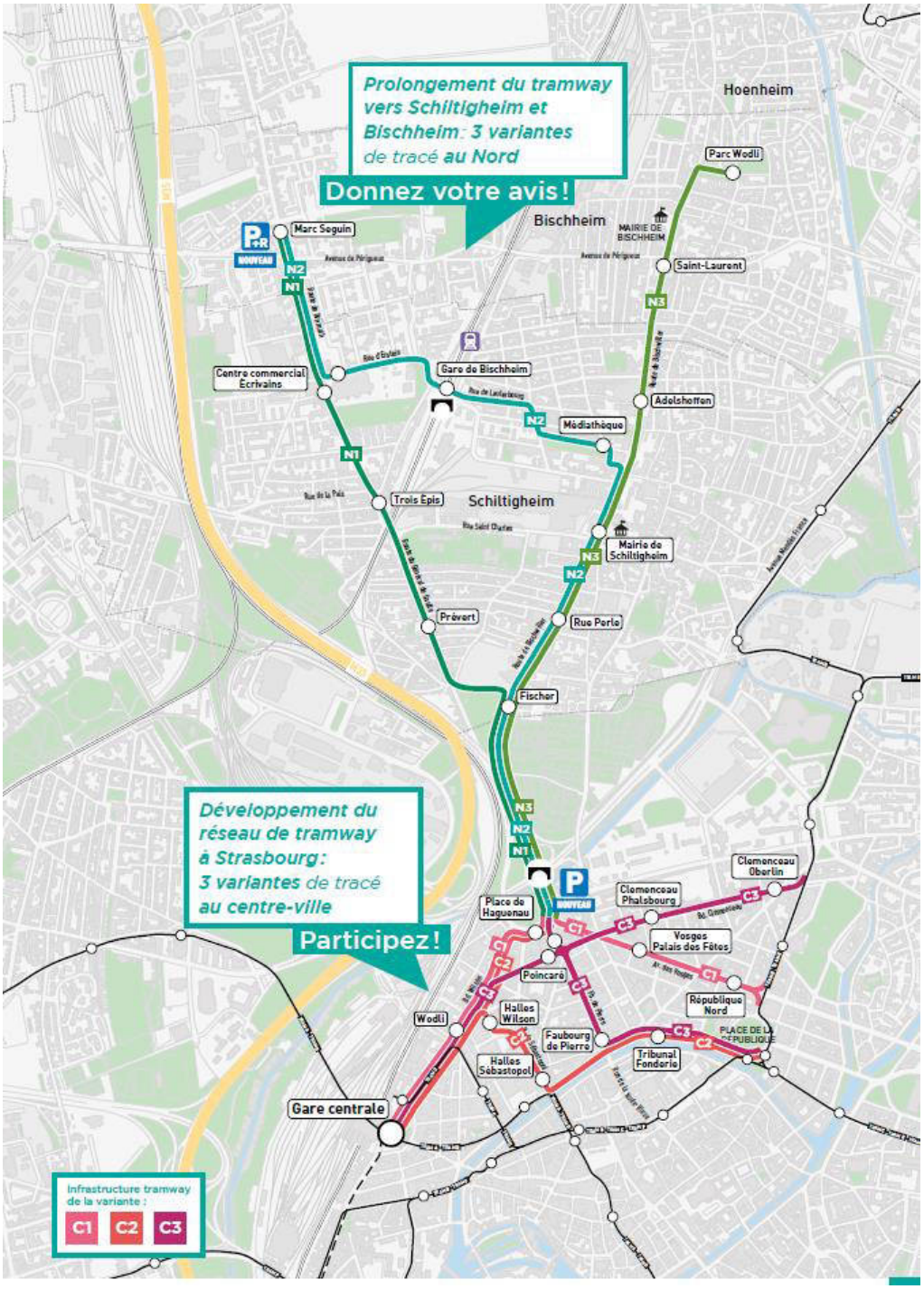
Les objectifs du projet sont multiples en termes d'amélioration à la fois des conditions de transport et du cadre de vie, tout en préservant une offre de service de qualité qui réponde aux attentes des usagers. Le développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim vise en 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



<u>Synthèse des caractéristiques des trois tracés au Centre :</u>

	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).

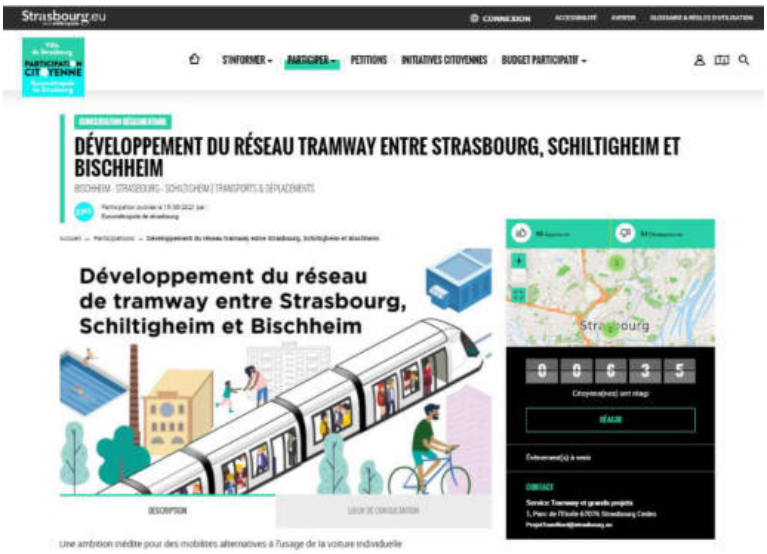
d. Une campagne d'affichage

- 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 ;**

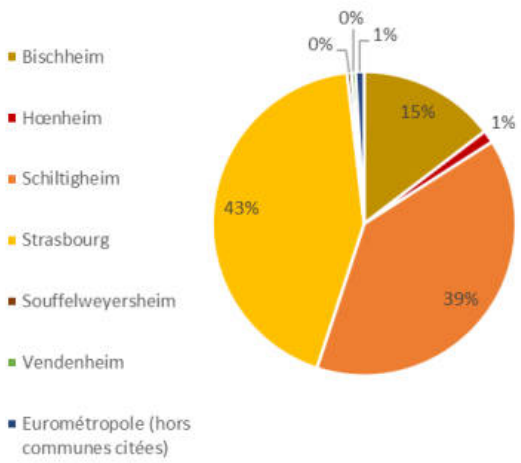
Tableau 1 : Récapitulatif des avis écrits recueillis dans le cadre de la concertation du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

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

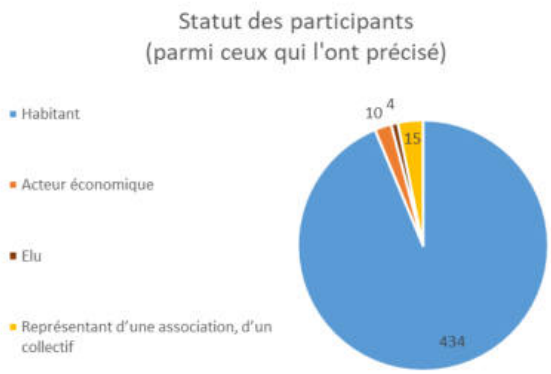


Commune	Effectifs	%
Non précisé	503	53,1
Bischheim	65	6,9
Hœnheim	6	0,6
Schiltigheim	174	18,4
Strasbourg	192	20,2
Souffelweyersheim	2	0,2
Vendenheim	2	0,2
Eurométropole	4	0,4
TOTAL	**948**	**100**

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.

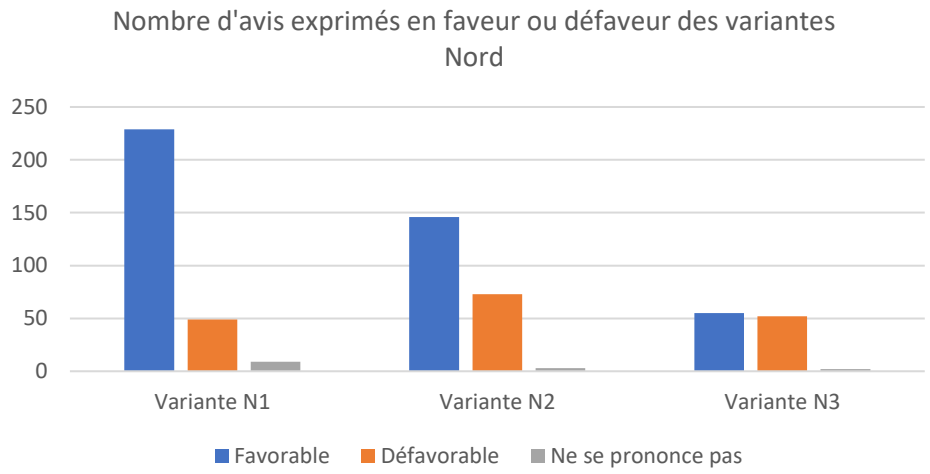
c. La synthèse des avis exprimés par variante

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.



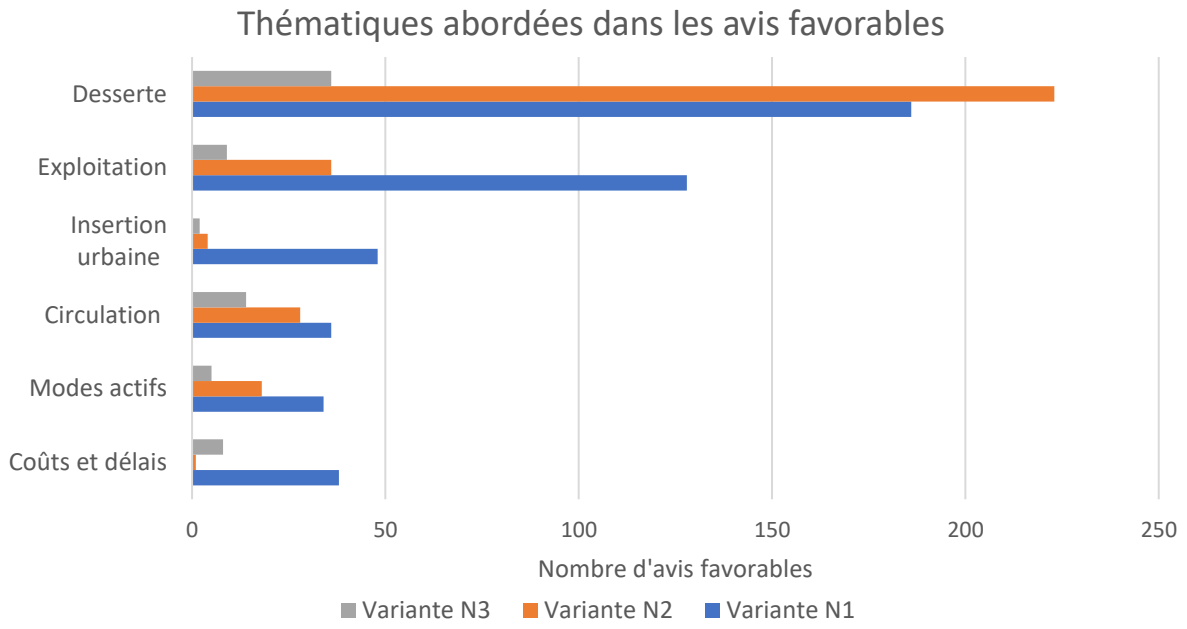
On peut noter une forte émergence des avis concernant la variante N1 devant les avis exprimés concernant les variantes N2 et N3. Quantitativement, les avis sont majoritaires en faveur de la variante N1, en valeur absolue (+229) ou différentielle (229 - 49 = + 180). On peut également noter un net retrait 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.

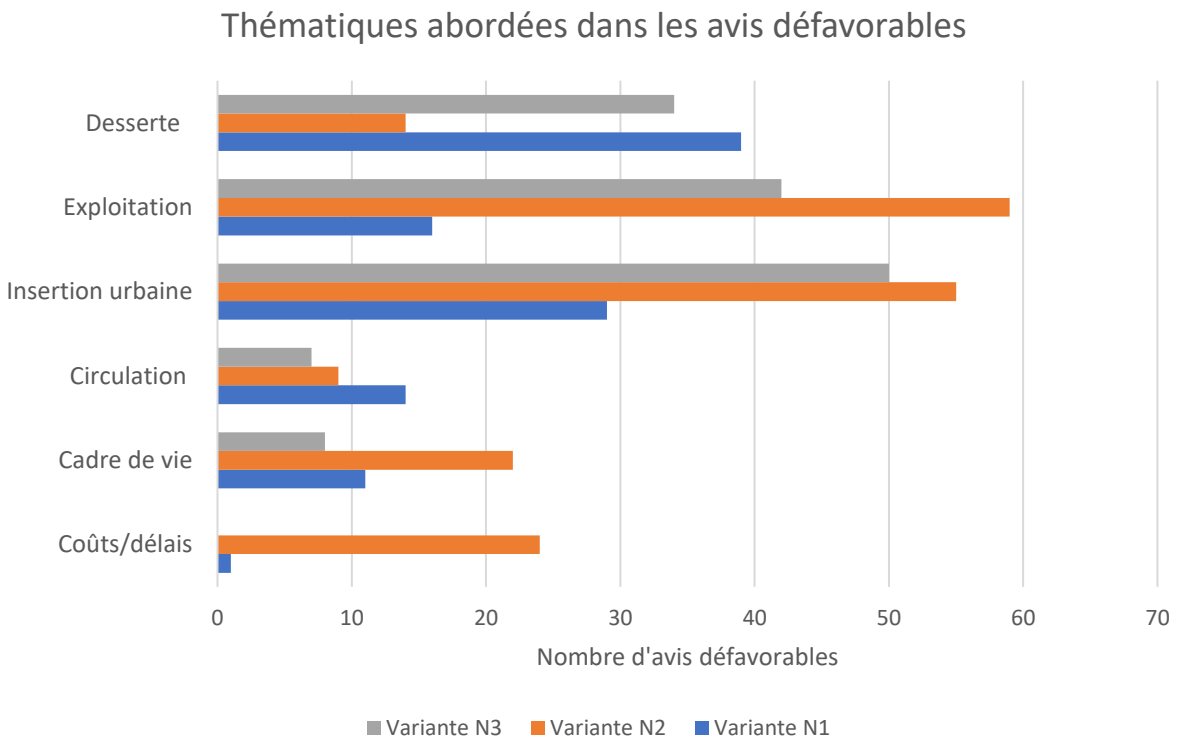


La variante N1 est soutenue en premier lieu pour sa desserte de Schiltigheim ouest et son tracé direct et plus rapide pour les usagers (thème exploitation). La variante N2 est retenue avant tout pour sa desserte fine de la commune Schiltigheim, d'est en ouest en reliant le centre-ville au quartier des 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



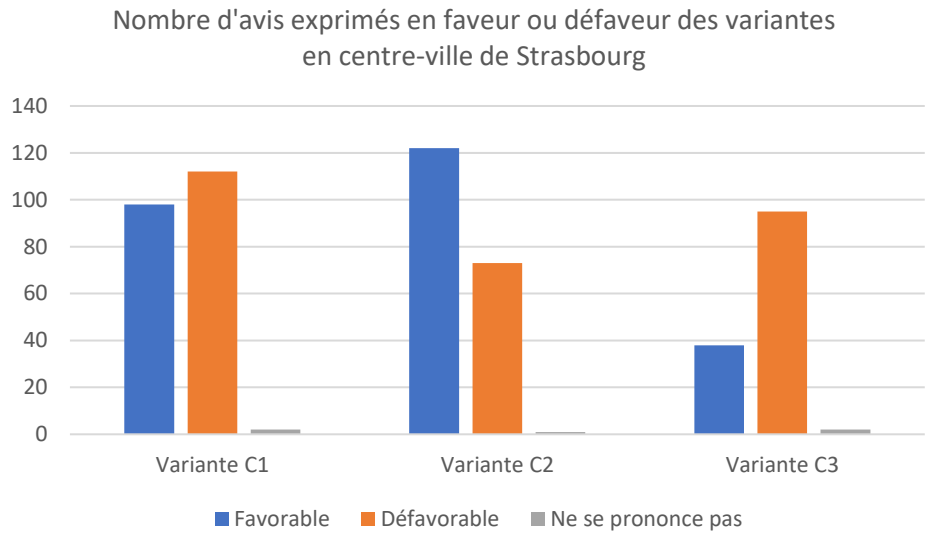
Les thématiques d'exploitation (moins de site propre et un trajet moins direct) et d'insertion urbaine trop contrainte ont été le plus souvent reprises dans les avis défavorables sur les variantes N2 et N3. La desserte des variantes N1 et N3 ont aussi été perçues davantage négativement car profitant 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

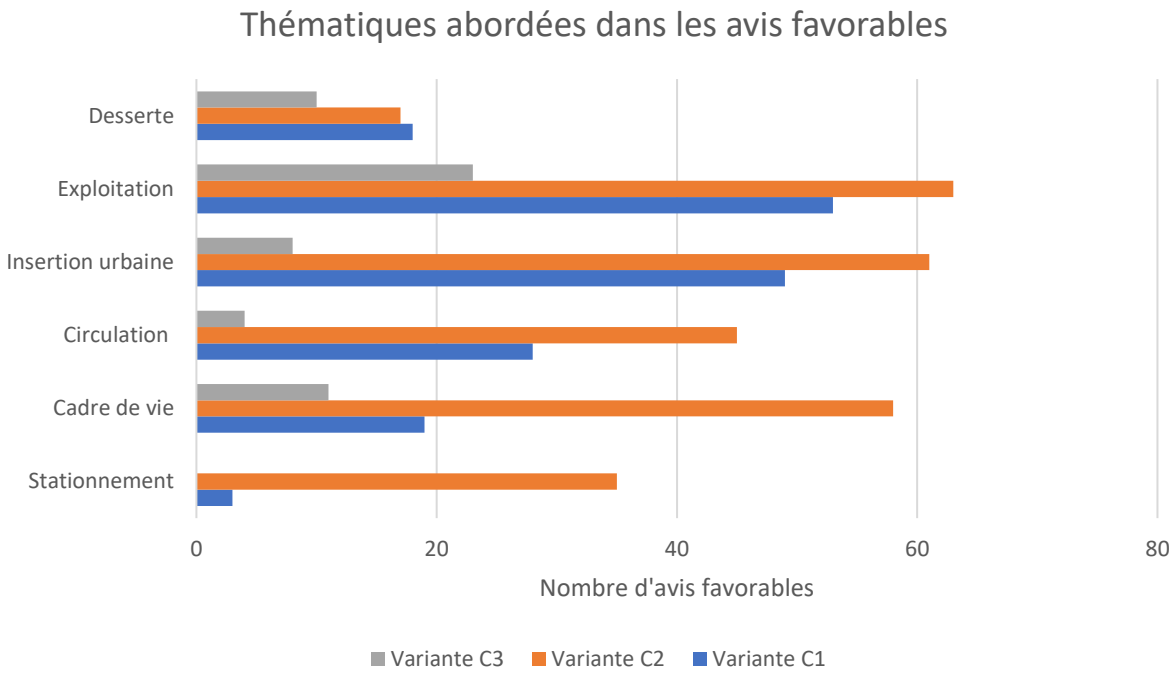


On peut noter une légère émergence des avis concernant la variante C2 devant les avis exprimés concernant les variantes C1 et C3. Quantitativement, les avis sont majoritaires en faveur de la variante C2, en valeur absolue (+122) ou différentielle (122 - 73 = + 49). On peut également noter un faible retrait 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.

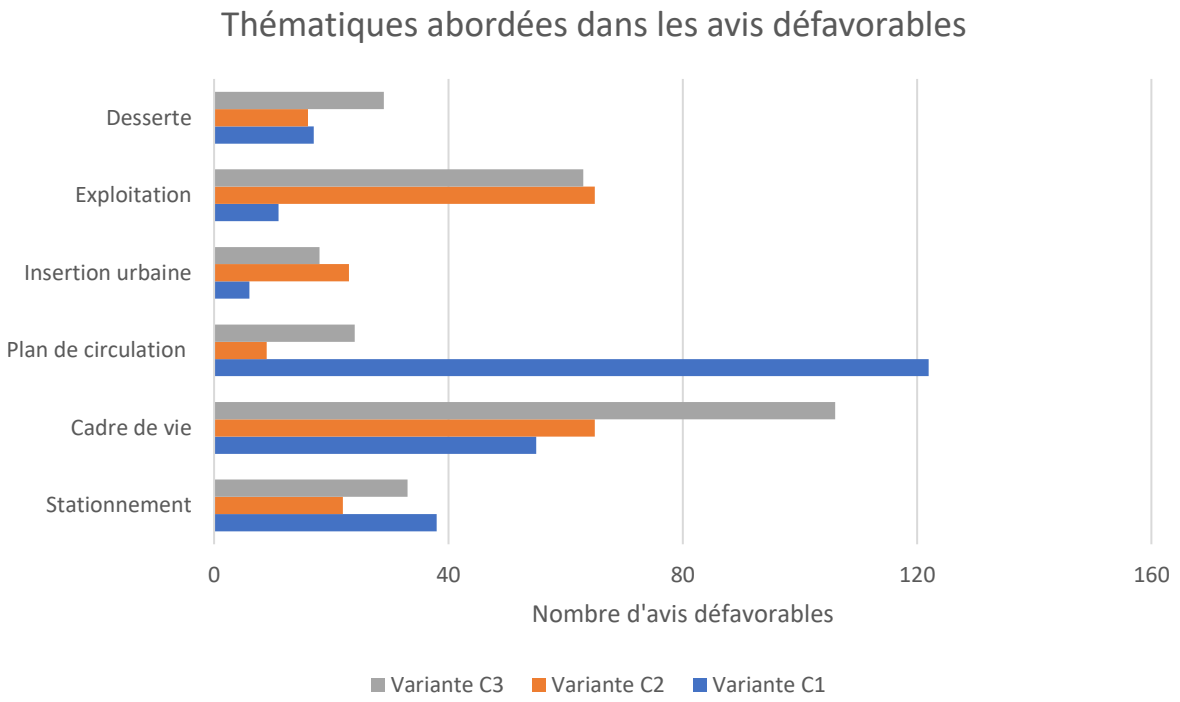
Thème	Variante C1	Variante C2	Variante C3
Desserte	18	17	10
Exploitation	53	63	23
Insertion urbaine	49	61	8
Conditions de circulation	28	45	4
Stationnement	3	35	0
Cadre de vie	19	58	11
Modes actifs	14	6	0
Environnement et patrimoine végétal	11	0	0
Coûts et délais	29	0	0
Nuisances	26	4	0



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 :

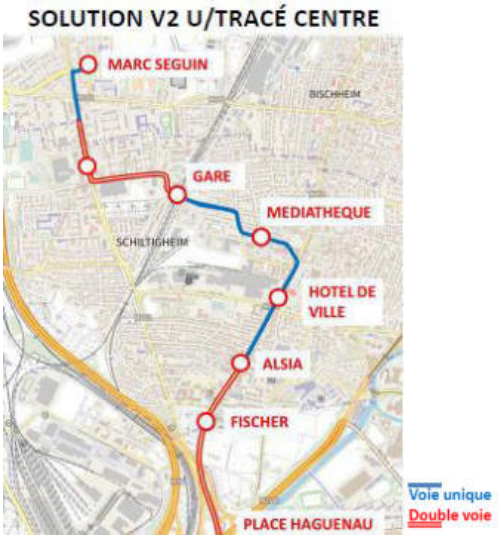
- Le tracé proposé pour la variante N1 effectuerait un crochet par la route de Bischwiller afin de positionner une station la plus proche possible des zones de population denses et afin d'accompagner l'arrivée de points d'intérêts majeurs dans la partie Sud de la route de Bischwiller, notamment le quartier 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.

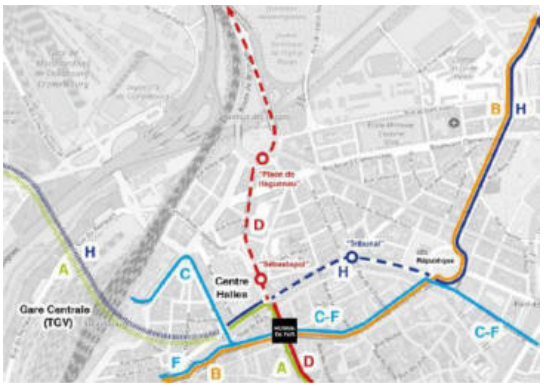


> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

- 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 **en faveur** du projet pour sa **partie Nord** 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).

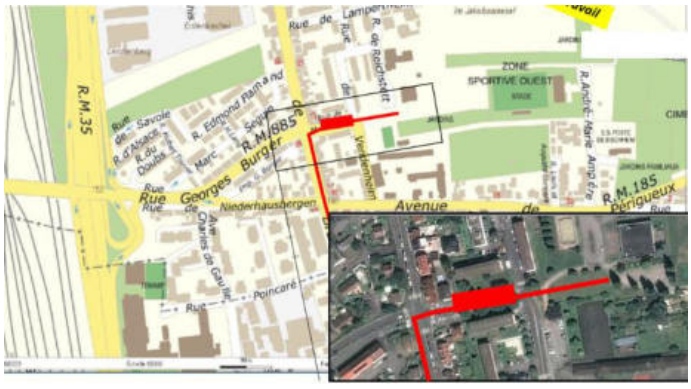
La zone de terminus des variantes N1 et N2 :

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 DEUXIEME PHASE DE LA CONCERTATION

CONCERTATION du 29 mars au 6 juillet 2023

SOMMAIRE

Table des matières

1 MISE EN ŒUVRE ET RESPECT DES MODALITES DE LA CONCERTATION 85

1.1 Communications diffusées dans la presse locale ainsi que par voie d'affichage à proximité du projet 86

a. Une conférence de presse 86

b. Des publications 86

c. Une information individuelle et spécifique pour le projet vis-à-vis des habitants 86

d. Une campagne d'affichage 87

e. MUPI JUNIOR 87

f. Arceaux 87

1.2 Utilisation du site internet de l'Eurométropole de Strasbourg 87

1.3 Les supports de présentation et d'information détaillée concernant le projet 88

a. Plaquette d'information présentant le projet 88

b. Expositions 88

1.4 Les temps de rencontre et d'échange 88

a. Permanences 89

b. Réunions/ateliers 89

c. Démarche « Croque ta ville » 90

2 NIVEAU DE PARTICIPATION DU PUBLIC 91

3 LES ENRICHISSEMENTS DU PROGRAMME D'AMÉNAGEMENT DES PARCS ET PLACES 92

4 LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION 100

1 MISE EN ŒUVRE ET RESPECT DES MODALITES DE LA CONCERTATION

Le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg, réuni dans sa séance du 17 décembre 2021, a approuvé le bilan de la concertation publique réglementaire, dont le choix du tracé du projet (variantes N1 et C1), ainsi que le programme des études d'avant-projet. Il a, par la même occasion, engagé une phase de concertation complémentaire avec le public.

Compte tenu des enjeux attachés au projet, l'Eurométropole de Strasbourg a en effet fait le choix de poursuivre le dialogue avec le public concomitamment à l'avancement des études de manière à enrichir ses dernières au fur et à mesure en procédant de manière itérative.

Pour ce faire, l'Eurométropole 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 suivantes du projet :

- le positionnement et le fonctionnement du futur terminus Nord du projet ;
- 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 ;
- l'aménagement de la place de Haguenau;
- l'aménagement de l'avenue des Vosges et ses implications sur l'accessibilité automobile ;
- l'aménagement du secteur de la Place de la Gare ;

Les modalités de cette phase complémentaire de concertation ont été défini, dans la délibération du 17 décembre 2021 du conseil de l'Eurométropole de Strasbourg, comme suivantes :

- une communication diffusée dans la presse locale ;
- une plaquette d'information présentant les thématiques du projet à approfondir, annonçant et expliquant la procédure de concertation et les modalités d'expression du public, disponible à l'accueil du centre administratif de l'Eurométropole de Strasbourg, des mairies des quartiers Gare et Tribunal-Contades, des mairies de Schiltigheim et de Bischheim, ainsi que sur les lieux de permanence qui seront organisées durant la concertation ;
- au moins une permanence d'une durée de deux heures organisée au centre administratif de l'Eurométropole de Strasbourg ainsi que dans les mairies de quartier et des communes concernées – ou dans les locaux mis à disposition à proximité si les mairies de quartier ou les mairies des communes n'en disposent pas – et réparties sur la durée de la concertation, accompagnées de registres d'expression ;
- l'utilisation du site internet de l'Eurométropole de Strasbourg et de l'adresse de messagerie électronique dédiée au projet permettant le recueil d'expressions en ligne ;
- une ou plusieurs réunion-ateliers avec les représentants des organismes et associations représentatives des quartiers et communes desservis et des usagers, « en présentiel » sous réserve que les conditions sanitaires le permettent ou organisées sous forme de visio-conférences dans le cas contraire.L'Eurométropole de Strasbourg a organisé une phase de concertation complémentaire qui s'est déroulée du 29 mars au 6 juillet 2023.

1.1 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 15 mars 2023 au Palais des Fêtes à Strasbourg. Elle a été l'occasion pour l'exécutif de l'Eurométropole de présenter à la presse les ambitions du 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 entre mars et juin 2023 pour présenter le projet et informer du démarrage de la concertation et des modalités de participation :

- l'envoi d'un communiqué de presse le 15 mars 2023 ;
- la publication d'un article de quatre pages dans « Strasbourg Magazine » n° 334 d'avril-mai 2023. « Strasbourg Magazine » est publié à 163 000 exemplaires et distribué à tous les foyers des habitants de Strasbourg ;
- la publication d'un article d'une page dans « Eurométropole Magazine » n° 41 de mai-juin 2023. « Eurométropole Magazine » est publié à 263 000 exemplaires et distribué à tous les foyers des habitants des 33 communes du territoire ;
- la publication d'un article de deux pages dans « Schilick infos » n° 171 d'avril 2023. « Schilick infos » est publié à 19 000 exemplaires et distribué à tous les foyers des habitants de Schiltigheim ;
- la publication d'un article de deux pages dans « Schilick infos » n° 172 de mai 2023. « Schilick infos » est publié à 19 000 exemplaires et distribué à tous les foyers des habitants de Schiltigheim ;
- plusieurs brèves avant chaque atelier/réunion
- 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.

De nombreuses articles de presse ont été publiés entre mars et juillet 2023 pour relayer la présentation du projet et le déroulement des différents réunions/ateliers de concertation.

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 fin mars 2023 de :
    - 25 000 flyers d'invitation à participer à la concertation à compter du 24 mars 2023, aux habitants des communes de Schiltigheim et Bischheim, et des quartiers strasbourgeois Gare et Tribunal-Contades.

- La distribution, à compter de fin avril 2023 de :

- 13 000 nouveaux flyers d'invitation à participer à l'atelier avenue des Vosges – changement de date de 12 avril à 3 mai 2023 – sur un périmètre de diffusion réduit aux quartiers concernés.

d. Une campagne d'affichage

- 200 affiches diffusées à compter du 24 mars 2023 à l'ensemble des commerces situés sur le tracé du futur tramway à Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

e. MUPI JUNIOR

Installation de 4 MUPI Junior sur l'espace public à Strasbourg (place des Fêtes, place de Haguenau et boulevard Wilson) du 15 avril au 15 juin 2023 avec l'affichage du devenir de l'espace et renvoi vers le site web du projet pour le calendrier des différents rendez-vous de la participation citoyenne.

f. Arceaux

Installation de 4 arceaux sur l'espace public à Schiltigheim (parvis de la villa des projets, parvis de l'église de la Trinité, arrêt de bus « Embrachement » de la ligne L6 et rue des Pompiers devant la maison du jeune citoyen) de fin avril à fin juin 2023 avec l'affichage du devenir de l'espace et renvoi vers le site web du projet pour le calendrier des différents rendez-vous de la participation citoyenne.

La plaquette 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.

1.2 Utilisation du site internet de l'Eurométropole de Strasbourg

Sur la plateforme participative de l'Eurométropole de Strasbourg, une rubrique dédiée au projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim a été mis en place au début de la phase de concertation réglementaire, le 15 juin 2021, pour offrir une information complète sur le projet et les modalités de concertation. La plateforme a été mise à jour avec cette nouvelle phase de concertation et les commentaires ont été rouverts à partir du 29 mars 2023 afin de permettre aux visiteurs de déposer des contributions en ligne. Elle offre également la possibilité de télécharger l'ensemble des documents disponibles pour la concertation : le dossier de concertation réglementaire et le dossier de concertation complémentaire, et de visionner les « replays » des réunions publiques.

Les rubriques dédiées aux projets sur le site internet de la participation citoyenne sont régulièrement mises à jour, avec la mise en ligne des documents, flyers, compte-rendu, etc…

1.3 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 8 pages imprimée à 1500 exemplaires et intitulée « Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim – Le projet se poursuit. Participez ! ». Mise à disposition du public à compter de 29 mars 2023 lors de la réunion publique au Plais des Fêtes, celle-ci présentait :

- Les enjeux et objectifs majeurs du projet ;
- Les objectifs de la concertation et son périmètre ;
- Les caractéristiques principales du projet de transformation du territoire (l'infrastructure tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim et ses projets connexes) ;
- Les modalités pratiques de participation du public à la concertation intégrant le calendrier des différents rendez-vous de la participation citoyenne.

Ce document a été mis à disposition au téléchargement sur le site internet de la concertation « participer.eurometropole-strasbourg.eu », distribués lors des réunions publiques, lors des ateliers et lors des permanences. Ils ont également été mis à disposition du public dans les lieux recevant l'exposition du projet.

b. Expositions

Quatre expositions publiques installées du 15 avril au 15 juin 2023, respectivement :

- À Strasbourg, au Centre administratif (1 parc de l'Etoile) ;
- À la Mairie de Schiltigheim (110 route de Bischwiller) ;
- À la Mairie de Bischheim (19 rue du Moulin) ;
- À la villa des projets à Schiltigheim (9 route de Bischwiller)

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, ont été mis à la disposition du public.

1.4 Les temps de rencontre et d'échange

Le dispositif d'écoute et de dialogue avec le public et les associations a été organisé de la façon suivante :

- partage des plans d'aménagement et plans de circulation sur table (en version de travail), lors des ateliers/permanences, en présence des bureaux d'études experts de la circulation et de l'aménagement, des services de l'Eurométropole et des élus. Ces temps d'échange ont été l'occasion pour les habitants de poser des questions et d'obtenir des réponses précises sur le projet avec une réelle portée pédagogique et informative. Les réponses ont été apportées individuellement aux participants. Le recueil des observations et des expertises d'usage sur les sujets liés aux conditions d'accès et de circulation a permis d'enrichir le projet en intégrant au mieux les besoins et les attentes des parties prenantes du projet ; Les attentes et points

d'inquiétude des participants ont été relevés directement sur les plans à l'aide de post-it pour traitement par les équipes.

- engagement d'un nouveau dispositif appelé « Croque ta ville » pour les ateliers d'aménagement de certains espaces a permis de toucher un public élargi et recueillir d'une autre façon les attentes et les idées de la population. Durant deux heures, en extérieur sur l'espace concerné, des illustrateurs ont dessiné les attentes des participants pour ces espaces. Un foisonnement d'idées et de souhaits a été illustré en dessin sur la base des perspectives vierges de l'espace en question. Ces idées ont permis de relever les usages souhaités, les ambiances, les publics à toucher, les équipements et mobiliers souhaités permettant à la population de mieux s'approprier les espaces. Plusieurs planches de dessin pour chaque site ont été produites.

Des échanges dédiés ont par ailleurs été organisés pour dialoguer avec le monde économique.

a. Permanences

Organisation de 8 permanences :

- À Strasbourg, au Centre administratif (1 parc de l'Etoile) : le 3 mai de 14h à 16h ;
- À la Mairie de Schiltigheim: le 10 mai de 14h à 16h ;
- À la Mairie de Bischheim : le 12 mai de 10h à 12h ;
- Sur la place de la Gare : le 17 mai de 17h à 19h ;
- À la Mairie de Bischheim : le 24 mai de 14h à 16h ;
- À Strasbourg, au Centre administratif : le 26 mai de 10h à 12h ;
- À la mairie de Schiltigheim : le 2 juin de 10h à 12h ;
- À Strasbourg, à la médiathèque Olympe de Gouges (3 rue Kuhn) : le 7 juin de 17h à 19h.

De plus, à l'initiative de la commune de Schiltigheim, des permanences ont été organisées chaque mercredi matin de 10h à 14h à la villa des projets (9, route de Bischwiller à Schiltigheim).

b. Réunions/ateliers

Organisation de 6 réunions/ateliers à destination du grand public :

- Réunion publique du 29 mars à 19h, au Palais des Fêtes, qui a fait l'objet d'une retransmission en direct sur le site participer.eurometropole-strasbourg.eu, accompagnée 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.
- Atelier du secteur Avenue des Vosges le 3 mai à 17h, dans le hall du Palais des Fêtes et sur la place des Fêtes, avec le dispositif « Croque ta ville » et présence des illustrateurs pour les futurs aménagements de la place des Fêtes et de la rue Paul Muller Simonis ;
- Réunion d'information du secteur rue du Général de gaulle et zone du terminus du 4 mai à 18h, suivie par un atelier, dans la salle du Cheval Blanc à Bischheim ;
- Atelier du secteur route de Bischwiller le 15 mai à 18h, dans la salle de l'Aquarium à la mairie de Schiltigheim ;

- Atelier du secteur parc de Haguenau le 25 mai à 17h, sur la place de Haguenau, avec le dispositif « Croque ta ville » et présence des illustrateurs pour le futur aménagement du parc de Haguenau ;
- Réunion d'information du secteur Gare le 26 mai à 18h, à l'école d'architecture de Strasbourg.

Organisation de 6 réunions/ateliers à destination des collectifs et associations locales et thématiques :

- Réunion d'information secteur route de Bischwiller du 21 mars à destination de l'Union des Commerçants et Artisans de Schiltigheim (l'UCAS), en mairie de Schiltigheim ;
- Réunion de travail secteur avenue des Vosges du 27 avril à destination de l'association Vosges Neustadt, au Centre Administratif de Strasbourg ;
- Réunion de présentation du projet du 7 juin à destination des associations et collectifs du secteur Centre du projet, au Centre Administratif de Strasbourg ;
- Réunion de présentation du projet du 7 juin à destination des associations et collectifs du secteur Nord du projet, à la villa des projets de Schiltigheim ;
- Réunion/atelier de présentation du projet du 16 juin de 18h à 19h30 à destination des acteurs économiques (commerçants, professions libérales, etc) de Strasbourg, au CIARUS
- Réunion/atelier de présentation du projet du 6 juillet de 8h30 à 10h à destination des acteurs économiques (commerçants, professions libérales, etc) de Strasbourg, au Fossé des Treize

c. Démarche « Croque ta ville »

Au démarrage de cette phase de concertation complémentaire et lors de la réunion publique du 29 mars 2023, il a été précisé en quoi cette phase de concertation consistera. Il a été affirmé que le tracé du tramway, les partis d'aménagement et les principes des plans de circulation (nouvelle hiérarchisation des voiries, etc…) font partie des éléments impondérables du projet.

Il a été confirmé également que les sujets dont l'Eurométropole de Strasbourg souhaite construire avec les participants sont :

- la définition des usages : positionnement des zones de dépose-minute, de livraison, de stationnement vélo, des aménités (mobilier, aires de jeux,…)
- l'éventualité d'élargir les zones dédiées aux modes doux
- les ambiances, identités des lieux, la palette végétale etc…

Et plus précisément l'aménagement de quelques espaces faisant parti du périmètre du projet ont fait l'objet d'ateliers spécifiques avec l'emploi d'un nouveau dispositif nommé « Croque ta ville » déjà expérimenté à Mulhouse dans le cadre d'une démarche de participation citoyenne. La démarche consiste en la présence des illustrateurs lors d'un atelier de deux heures qui se déroule à l'extérieur sur un espace qui va faire l'objet de co-construction avec les participants, qui sur la base des perspectives vierges de l'espace en question, traduisent les attentes et les idées d'aménagement en dessin. Ces espaces sont :

- la place des Fêtes sur l'avenue des Vosges
- la rue Paul Muller Simonis
- la place de Haguenau

Ces dispositifs réunissant les habitants, les forces vives, le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre du projet, ont permis d'avancer de façon itérative dans la conception de celui-ci.

D'autres rencontres, bilatérales, avec les associations Mobilités, certaines associations de quartiers, ou dans le cadre de réunions publiques relatives à d'autres projets sur le secteur, ont été organisées.

2 Niveau de participation du public

La participation du public a pu être évaluée à plusieurs niveaux, entre le 29 mars et le 6 juillet 2023 :

- environ 730 personnes ont participé à la réunion publique du 29 mars 2023 au Palais de Fêtes et 440 personnes étaient connectées à distance ;
- environ 100 personnes ont participé à l'atelier relatif au secteur Avenue des Vosges du 3 mai 2029, avec les dispositifs « cartes sur tables » et « Croque ta ville » ;
- environ 200 personnes ont participé à la réunion d'information relative au secteur rue du Général de Gaulle et zone du terminus du 4 mai 2023, avec le dispositif « cartes sur tables » ;
- environ 250 personnes ont participé à l'atelier relatif au secteur de la route de Bischwiller du 15 mai 2023, avec le dispositif « cartes sur tables » ;
- environ 50 personnes ont participé à l'atelier relatif au secteur parc de Haguenau du 25 mai 2023, avec les dispositifs « cartes sur tables » et « Croque ta ville » ;
- environ 50 personnes ont participé à la réunion d'information relative au secteur de la Gare du 26 mai 2023 ;
- environ 70 personnes ont participé aux 8 permanences dans les mairies des 3 communes tout au long de la phase de participation citoyenne ;
- 10 contributions écrites dans les registres d'expression « papier » mis à disposition dans les 4 lieux d'exposition du projet ;
- 21 contributions sur la page dédiée au projet « Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim » sur le site internet participer.strasbourg.eu et 85 contributions sur la page dédiée au projet « Apaiser la route de Bischwiller » ;
- 37 personnes ont réagi via la boîte mail ProjetTramNord@strasbourg.eu entre le 29 mars et le 6 juillet 2023.

Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

Bilan de la phase de concertation complémentaire

29 mars – 6 juillet 2023

Enrichissement du programme d'aménagement des parcs et places

3.1. Enrichissement du programme d'aménagement de la place de Fêtes et de la rue Paul Muller Simonis

Analyse des dessins issus de l'atelier de participation citoyenne du 3 mai 2023

Contexte du lieu

A mi-chemin environ entre la place de Haguenau, la place de la République et le parc du Contades, la petite **placette devant le Palais des Fêtes** forme aujourd'hui avant tout une sorte de grand ilot pour traverser les rues adjacentes et rejoindre l'arrêt de bus de la ligne 10. En 2015, elle a fait l'objet d'une végétalisation et offre depuis quelques assises très appréciées dans le secteur, notamment pendant la pause méridienne. Malgré la proximité avec plusieurs écoles, le Centre chorégraphique et le Palais de Fêtes, elle reste un lieu de passage plutôt que de vie de quartier.



Son agrandissement ainsi que l'apaisement de la circulation sur l'avenue des Vosges pourront être l'opportunité d'en faire une nouvelle centralité dans le quartier pour les habitant.es ainsi que pour les publics des équipements culturels et scolaires. Son espace est néanmoins à repenser plus globalement, en y intégrant les traversées de la plateforme du tram jusqu'à la rue Paul Muller Simonis, afin de construire un véritable trait d'union avec l'église Saint-Pierre-le-Jeune et le Palais de Justice.

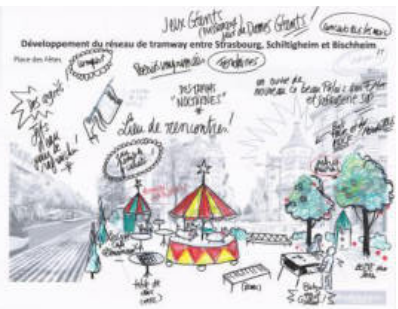
La **rue Paul Muller Simonis** est une rue résidentielle au fonctionnement simple qui relie l'Avenue des Vosges à l'arrière de l'église Saint-Pierre-le-Jeune. Elle accueille entre autre un restaurant, une boutique de vêtements et un centre de cardiologie avec 7 médecins. Côté pair le stationnement y est organisé en créneau, côté impair en épis. En tout, 30 places de stationnement sont disponibles ainsi que 3 emplacements Citiz, une place PMR, une place VSL et une place de livraison.

Mots-clés issus des dessins de mai 2023

Place des Fêtes

- *Fontaine sèche, des jets d'eau pour se rafraichir, fontaine d'eau potable*
- *Boîte à livres, jeu d'échecs géant, poésie imprimée, table de jeu*
- *Terrain de pétanque, agrès de musculation, toboggan, manège, babyfoot*
- *Kiosque à bonbon, vendeur de glace*
- *Table de piquenique, parasol, transats, bancs*
- *Bacs à plantes, des arbres fruitiers*
- *Cheminement cyclable à travers la place, arceaux à vélo*
- *Traversée sécurisée des rails du tram*
- *Réouverture de la brasserie*








*****

Rue Paul Muller Simonis

- Arbres, guirlandes végétales, potager
- Kiosque, marché alimentaire hebdomadaire
- Bancs le long du tram
- Arceaux à vélo
- Suppression du stationnement ou stationnement en épis sur un seul côté, borne de recharge électrique
- Sécurisation des piétons (âgés) par rapport aux vélos et aux trottinettes
- Sécurisation de la traversée des rails du tram
- Piste cyclable en site propre







Ce qui est présent sur les dessins mais ne nous parait pas adapté aux espaces

Place des Fêtes

- *Terrain de pétanque, agrès de musculation, manège, babyfoot : espace trop exigu et équipement mieux adapté dans les espaces verts à proximité*
- *Kiosque à bonbon, vendeur de glace : espace trop exigu, il vaudra mieux miser sur la réouverture de la brasserie du Palais des Fêtes*
- *Cheminement cyclable à travers la place qui empêcherait l'appropriation par les piétons*

Rue Paul Muller Simonis

- Suppression totale du stationnement

Ce qui est présent sur les dessins et nous parait adapté aux espaces (à prioriser)

Place des Fêtes

- *Fontaine sèche, des jets d'eau pour se rafraichir, fontaine d'eau potable*
- *Boîte à livres, jeu d'échecs géant, poésie imprimée, table de jeu*
- *Bancs, table de piquenique, parasol, transats*
- *Bacs à plantes, des arbres fruitiers, …*
- *Arceaux à vélo*
- *Traversée sécurisée des rails du tram piste cyclable, passages piétons -> Paul Muller SIMONIS*
- *Réouverture de la brasserie*
- *Quelques jeux pour enfants (7 – 8 ans)*

Rue Paul Muller Simonis

- Perspective Neustadt, mise en valeur du patrimoine
- Arbres alignement, lien vert piétons en diminuant le nombre de places de stationnement
- Stationnement utile : VSL, PMR, CITIZ, livraisons, bornes électriques, places violettes
- Rue apaisée, partagée ?
- Commerces de proximité
- Marché

Ce qu'on peut en retirer pour le futur scénario d'aménagement dès 2026

Place des Fêtes et rue Paul Muller Simonis

Échelle : placette de quartier qui ouvre un espace piétonnier plus large sur l'avenue des Vosges, entre la rue Drulingen et la rue Paul Muller Simonis pour favoriser l'unité du quartier

Public visé en priorité : habitant.es, écoliers, usager.es du Centre chorégraphique et du Palais des Fêtes, clients des commerces de proximité, employés

Ambiance : Espace aéré de répit, repos, respiration au sein d'une trame verte sur un futur axe majeur de tram et de vélos

Usages : espace de rencontre, d'attente sur la placette ; connexion entre les deux rives de l'avenue des Vosges pour déambuler facilement entre les commerces ou les ERP et offrir un cheminement piéton agréable vers le centre-ville via l'Église Saint-Pierre-le-Jeune et le Palais de Justice

Lieu de référence dans Strasbourg : certains espaces de la place Arnold ou de la place Austerlitz









L'ambiance plus détaillée :

La vie au quotidien qui foisonne : au cœur de la Neustadt, les écoliers qui se rendent à l'école ou en viennent, les élèves du Centre chorégraphique qui arrivent ou repartent, les publics du Palais des Fêtes qui viennent le temps d'un spectacle, les habitants qui se rendent chez les commerçants de proximité, les familles et personnes âgées qui se promènent dans leur quartier, quelques touristes aussi… Un lieu de passage où se croisent de nombreux flux de piétons, au milieu d'un axe majeur pour les déplacements en tram et à vélo. C'est dans cette agitation que la place des Fêtes (à renommer) offre un lieu de répit et de rencontre où il est possible de se poser un bref instant en attendant de reprendre son chemin.

Le plateau piétonnisé de la plateforme du tram permet de rejoindre facilement les commerces de part et d'autre de l'avenue des Vosges. Il facilite la traversée des rails vers la rue Paul Muller Simonis et le centre-ville. Apaisée et végétalisée, elle met en valeur la perspective sur l'église Saint-Pierre-le Jeune et pourra, grâce à l'espace libéré, accueillir ponctuellement des animations, type marché alimentaire.

3.2. Enrichissement du programme d'aménagement du parc de Haguenau

Analyse des dessins issus de la concertation du 25 mai 2023

Contexte du lieu

L'actuel square de la place de Haguenau est malgré son enclavement routier un espace vert assez fréquenté par les habitant.es grâce à sa proximité et ses équipements utiles au quotidien : structures de jeux, site de compostage, aire d'ébats pour les chiens, panier de basket, table de ping-pong, assises, pelouse... Le CSC y emmène régulièrement des groupes d'enfants ainsi que certaines écoles privées et crèches dans le secteur. Depuis la crise du Covid l'école primaire Saint Jean évoque même l'idée d'y organiser des cours en plein air (« école du dehors »).

Une enquête d'usage réalisée en 2021 auprès d'environ 150 personnes a montré l'attachement à cette diversité des publics, à la mixité des usages et l'organisation des espaces dans le square. Cette ambiance est à préserver dans les aménagements futurs ainsi que ses aspects en reliefs. La récente inauguration de l'aire de jeux, issue du budget participatif, confirme ce besoin d'un lieu familial et convivial.

L'environnement très bruyant et l'accessibilité contraignante constituent néanmoins aujourd'hui un frein majeur pour les publics de venir plus souvent ou pour des durées plus longues comme au parc du Contades. Par ailleurs, le quartier manque d'un lieu pour accueillir les adolescents et des équipements qui leur soient dédiés (sports de glisse, ballons, danses).

La future partie du parc qui reliera Strasbourg à Schiltigheim fait l'objet d'un travail de réflexion et de prospective approfondi, actuellement piloté par la DUT sur la base des prescriptions du PSMV et avec le concours de l'agence d'urbanisme TER.

***Mots-clés issus des dessins de mai 2023* (côté station de tram)**

Kiosque / petit amphi hémicycle avec gradins / Biergarten

Espaces verts partout / clôture en bois végétalisée (baies) / arbres fruitiers / renaturalisation des berges / bassin naturel

Fontaine d'eau potable / toilettes publiques

Aire d'ébats pour chien amélioré

Petits modules de skates, tyrolienne

Transats, boîte à livres

Sécurisation du parc le long des rails / piste cyclable le long de l'eau / passages piétons pour traverser les voies bus et PC /accès au parc par une passerelle par-dessus le canal / valorisation des façades





Ce qui est présent sur les dessins mais ne nous parait pas adapté au parc, <u>côté station de tram</u>

- Un bassin naturel : le précédent a été déconstruit en 2022, notamment en raison de son caractère dégradé et sa fonction « nid de moustiques »
- Une tyrolienne de grande hauteur (à redimensionner et à repositionner éventuellement)
- la piste cyclable le long de l'eau dans le parc

Ce qui est présent sur les dessins et nous parait adapté au parc, <u>côté station de tram</u>

- une forte proportion de végétalisation de l'espace
- le maintien de l'aire d'ébats pour chien
- du mobilier de skate là où le sol n'est pas déminéralisé
- des toilettes publiques
- une fontaine d'eau potable
- un kiosque à musique ou un petit amphi avec gradins
- un Biergarten
- des traversées sécurisées, des clôtures basses

Ce qu'on peut en retirer pour le futur scénario d'aménagement dès 2026, <u>côté station de tram</u>

Échelle : parc de proximité

Public visé en priorité : habitant.es et public des écoles du secteur (y compris de l'enseignement supérieur)

Ambiance : parc urbain

Usages : lieu de récréation et de rencontre

Lieu de référence dans Strasbourg : parc du Heyritz, parc de la Bergerie

L'ambiance plus détaillée : Un parc attractif au quotidien

La future partie du parc entre la station de tram et le cours d'eau, très apaisée et plus accessible que le square actuel, restera l'espace le plus fréquenté par les habitants du quartier au quotidien. Ils y retrouveront les équipements présents aujourd'hui car ils répondent à de véritables besoins de proximité (aires de jeux, aire d'ébats, agrès sportifs) et fonctionnent très bien. Quelques tables permettront de s'installer confortablement pour piqueniquer, jouer ou télé-travailler. Des pelouses pourront être investis pour s'allonger dans l'herbe, jouer au badminton ou pratiquer des sports doux.

Des équipements complémentaires seront néanmoins les bienvenus pour enrichir l'offre existante, notamment en direction des adolescents pour que tous les publics du quartier puissent véritablement s'y rencontrer et se divertir en toute convivialité. Un petit amphi avec gradins permettrait en outre aux écoles qui le souhaitent de tester l'école du dehors et aux amateurs de pratiquer leur art en plein air : danses, théâtre, chant, instruments acoustiques, etc.

<u>Mots-clés issus des dessins de mai 2023 (partie vers Schiltigheim)</u>

- parcours de santé / promenade paisible à travers les jardins familiaux / parcours artistique
- mur d'escalade /buttes pour jouer à l'aventurier / parcours pour apprendre le vélo
- toboggan géant
- deux ou trois étangs, des mirabelliers
- tables de piquenique à l'ombre
- mur d'expression street art
- passerelle à grenouilles vers le parc côté Strasbourg
- plateforme du tram végétalisée, continuité des espaces verts entre Schiltigheim et Strasbourg





***Ce qui est présent sur les dessins mais ne nous parait pas adapté au parc,* <u>vers Schiltigheim</u>**

- toboggan géant
- mur d'expression street art

***Ce qui est présent sur les dessins et nous parait adapté au parc,* <u>vers Schiltigheim</u>**

- parcours de santé / promenade paisible à travers les jardins familiaux / parcours artistique
- mur d'escalade /buttes pour jouer à l'aventurier / parcours pour apprendre le vélo

- deux ou trois étangs, des mirabelliers
- tables de piquenique à l'ombre
- passerelle à grenouilles vers le parc côté Strasbourg
- plateforme du tram végétalisée, continuité des espaces verts entre Schiltigheim et Strasbourg

***Ce qu'on peut en retirer pour le futur scénario d'aménagement dès 2026,* vers Schiltigheim**

Échelle : parc intercommunal

Public visé en priorité : tout public

Ambiance : parc naturel urbain

Usages : promenade, activité physique et sportive pour se reconnecter à la nature

Lieu de référence dans Strasbourg :

L'ambiance plus détaillée : Un parc naturel qui privilégie la biodiversité et les activités connectées à la nature

L'aménagement de ce parc répond en premier lieu aux exigences de préservation et de reconquête de la biodiversité ainsi qu'au besoin d'un ilot de fraîcheur à proximité des deux communes intensément peuplées. L'activité humaine qui s'y développe vise à se (re)connecter à la nature de façon pédagogique, ludique ou physiquement active. De ce fait, les équipements que l'on y trouvera sont de nature extrêmement sobre et écologique : parcours de santé et de biodiversité, sentier pied nus, nichoirs et hôtels à insectes, etc.

Dans cet espace, les enfants pourront jouer avec les éléments naturels : grimper aux arbres, se rouler dans l'herbe, courir dans les espaces vallonnés, apprendre à faire du vélo sur les sentiers, ramasser des feuilles ou encore construire des bateaux avec de simples écorces... Les familles pourront observer le ciel, la flore et la faune, pour les écoles à proximité ce lieu deviendra une destination pour les sorties pédagogiques sur le thème du respect de la nature.

L'aménagement paysager s'appuiera sur les études menées par l'agence TER et pourra s'inspirer des différents cordons boisés d'ores et déjà identifiés ainsi que de la mise en valeur des berges.

Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

Les enseignements de la concertation

6 Les enseignements de la concertation

6.1 Enseignements tirés de la première phase de concertation :

La première phase de concertation a porté sur les diverses composantes du projet (présentation et comparaison des variantes de tracé et d'insertion par leurs caractéristiques techniques et fonctionnelles, ouvrages, potentiels de desserte, opportunités d'aménagements urbains, intermodalités, coûts prévisionnels…). Elle s'est déroulée dans un climat général constructif. L'Eurométropole de Strasbourg retient comme principaux éléments exprimés lors de la concertation :

- une adhésion générale en faveur du projet de transport structurant qui viendra désenclaver le Nord de l'Eurométropole 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. Néanmoins, 15% des expressions s'opposent à la solution d'un tramway pour répondre aux objectifs de développement du réseau de transport ;
- 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 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, à la valorisation et à 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 de transport en commun actuel et sa réorganisation prochaine ;
- des inquiétudes sur les nuisances en phase travaux et lors de la mise en service du tramway ;
- des inquiétudes 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.

Ces contributions et observations formulées lors de cette première phase de concertation ont permis à l'Eurométropole de Strasbourg de se positionner sur :

- le choix du tracé du projet pour sa partie Centre, à savoir la variante C1, avec 1,8 km d'infrastructure tramway nouvelle, empruntant depuis la place de la gare – où sera créée une deuxième station tramway en surface – successivement le boulevard Wilson, la rue de Wissembourg, la place de Haguenau, l'avenue des Vosges où le tracé rejoint l'infrastructure existante. Finalement, quatre nouvelles stations tramway seront créées. Cette variante répond aux objectifs métropolitains généraux du projet, elle permet également de désensibiliser les liaisons Gare-Wacken, Gare-Université et centre-ville – communes Nord des perturbations

régulières (prévues ou impromptues) qui ont lieu au niveau de l'ellipse insulaire strasbourgeoise. Son tracé permet de requalifier les larges emprises des grands boulevards et de l'avenue des Vosges avec une insertion en site propre intégral. Cette variante offre également les meilleures possibilités de valorisation de l'important patrimoine de la Neustadt. Elle suscite enfin 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. Son schéma d'exploitation pourrait être simple et direct et en évitant les nœuds du réseau tramway déjà proches de la saturation. Elle permet la transformation des espaces aujourd'hui dédiés majoritairement à l'automobile. Par ailleurs son itinéraire ne dégradera pas le paysage/patrimoine des quais, en nuisant à leur tranquillité, et ne risque pas de créer un doublon avec les lignes de tramway déjà existantes dans l'ellipse insulaire.

- le choix du tracé du projet pour sa partie Nord, à savoir la variante N1, avec environ 3 km d'infrastructure tramway nouvelle, dont le tracé remontera vers le Nord depuis la place de Haguenau par la route de Bischwiller, puis tournera 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. Finalement, cinq nouvelles stations tramway seront créées (en fonction de l'emplacement exact du terminus). Cette variante 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 Hoenheim. 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. 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.
- le programme des études ultérieures d'avant-projet qui ont été menées à compter du novembre 2022.

6.2 Enseignements tirés de la deuxième phase

Cette nouvelle étape de concertation a été l'occasion d'approfondir certaines thématiques identifiées du projet notamment sur la hiérarchisation du réseau viaire. Les contributions des habitants discutées à l'occasion des réunions / ateliers / permanences organisés entre le 29 mars et le 6 juillet ont pu être synthétisées de la façon suivante :

	Enjeux exprimés par les habitants	Réponses apportées dans le programme du projet
Positionnement et fonctionnement du futur terminus Nord du projet	➢ Foncier : éviter tout impact sur des propriétés d'habitation bâties	➢ Station du terminus déplacée au Sud de l'avenue de Périgueux et permettant la livraison des commerces

	Enjeux exprimés par les habitants	Réponses apportées dans le programme du projet
	➢ Foncier : suppression des places de stationnement privées au droit du futur terminus ➢ Prendre en compte la vie des commerces ➢ Sur les parkings de proximité : éviter qu'ils ne se transforment en parking relais ➢ Lien entre le terminus et le P+R de la ligne G	➢ Aménager un parking rue Poincaré afin de compenser la perte de stationnement privé ➢ Travail sur la tarification du stationnement dans le secteur du terminus ➢ Abandon du P+R au terminus ➢ Avoir un rabattement efficace en bus entre le P+R existant à l'espace européen de l'entreprise et le terminus et aménager un pôle multimodal lisible au droit du terminus
Aménagement de la route de Bischwiller au profit de l'extension des espaces publics apaisés et du renforcement de la centralité de Schiltigheim	➢ Sécuriser les déplacements pour tous les modes, notamment pour les piétons et les cyclistes – prolongement de la piste cyclable au-delà de la zone piétonne ➢ Plan de circulation limitant la place de la voiture ➢ Garantir l'efficacité de la ligne L3 ➢ Garder la zone piétonne accessible pour la vie du quotidien : livraisons, parking privé, PMR, … ➢ Suppression du stationnement sur la zone piétonne ➢ Accès à la déchetterie	➢ Au niveau du quartier, mais également à l'échelle des communes Nord : travail sur l'équilibre du plan de circulation, en contrôlant les reports de trafic et fiabilisant le parcours de la ligne L3 (renommée C3) ➢ Piétonisation de la partie Sud de la route de Bischwiller permettant d'assurer l'équilibre du plan de circulation et d'éviter les reports de trafic sur cet axe ➢ Piste cyclable bidirectionnelle prolongée entre la rue Saint-Charles et la rue des Vosges ➢ Définition des principes d'accès de la zone piétonne avec la Ville de Schiltigheim, en s'appuyant sur le retour d'expérience de la Ville de Strasbourg ➢ Plusieurs parkings existent aux alentours du projet, des rues perpendiculaires offrent du stationnement à proximité immédiate également. ➢ L'aménagement de la route de Bischwiller pourrait nécessiter une modification de la hiérarchisation du réseau viaire dans l'OAP déplacement du PLUi de l'EMS et la modification d'emplacements réservés et la modification d'emplacements

	Enjeux exprimés par les habitants	Réponses apportées dans le programme du projet
		réservés (une mise en compatibilité du PLUi est donc prévue à ce titre notamment)
Aménagement de la place de Haguenau	➢ Vie de quartier : faciliter l'accès au parc existant, apaiser l'environnement autour du parc ➢ Améliorer les conditions de circulation des cyclistes autour de la place	➢ Parc existant s'étendant vers les bâtiments existants ➢ Redistribution des espaces autour de la place afin d'accueillir le tramway et les modes actifs (voies automobiles concentrées à l'Ouest de la place) ➢ Amélioration des continuités cyclables et de l'itinéraire Vélostras 1 ➢ L'aménagement de la place de Haguenau pourrait nécessiter une modification de la hiérarchisation du réseau viaire dans l'OAP déplacement du PLUi et la modification d'emplacements réservés (une mise en compatibilité est donc prévue à ce titre notamment)
Aménagement de l'avenue des Vosges et ses implications sur l'accessibilité automobile	➢ Plan de circulation limitant la place de la voiture ➢ Positionnement de la station tramway ➢ Éviter les conflits piétons / cycles ➢ Stationnement dans le quartier ➢ Vie du quotidien : livraison, déménagement, …	➢ Au niveau du quartier, mais également à l'échelle de la Ville de Strasbourg : travail sur l'équilibre du plan de circulation, en contrôlant les reports de trafic ➢ Une station centrale au niveau de la rue Oberlin afin d'assurer une couverture spatiale satisfaisante ➢ Profil en travers de l'avenue permettant de dédier aux modes actifs l'espace entre les arbres et les façades, tout en délimitant bien les espaces entre cyclistes et piétons ➢ Reconfiguration de l'offre de stationnement dans le secteur : nouveau parking sur la rue Kablé ➢ Aménagements de bandes servantes le long de l'avenue pour permettre les livraisons, et le stationnement de très courte durée. Les rues perpendiculaires disposeront

	Enjeux exprimés par les habitants	Réponses apportées dans le programme du projet
		également de places de livraison et de places PMR à proximité de l'avenue ➢ L'aménagement de l'avenue des Vosges pourrait nécessiter une modification de la hiérarchisation du réseau viaire dans l'OAP déplacement du PLUi (une mise en compatibilité est donc prévue à ce titre notamment)
Aménagement du secteur de la place de la Gare	➢ Maintenir la dépose-minute de la gare ➢ Plan de circulation limitant la place de la voiture et accès riverains ➢ Position des taxis ➢ Constat d'un problème sur le stationnement vélos sécurisé ➢ Accès dépose minute à maintenir pour les hôtels	➢ Réorganisation de la dépose-minute dans les parkings Wodli et Sainte-Aurélie ➢ L'accès des riverains se fera depuis le boulevard de Nancy avec l'élargissement du secteur apaisé ➢ Dépose et reprise des taxis positionnées devant la verrière de la gare ➢ Création d'un parking vélos sous la place de la gare au profit de la dépose-minute ➢ Maintien de la desserte des hôtels par une borne SIRAC

Annexe 2

Relative à la délibération « Projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim : Arrêt du bilan de la concertation, approbation des options essentielles du projet au stade de l'avant-projet, engagement d'une concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi, engagement de la procédure visant à demander la mise en œuvre des enquêtes publiques et dispositions diverses permettant la poursuite du projet »

Présentation des études de conception de niveau

« Avant-Projet »

Annexe 2

Présentation des études de conception de niveau « Avant-Projet »

SOMMAIRE

1. Présentation générale du dossier d'avant-projet 3

2. Le tracé du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim 3

2.1 Objectifs fonctionnels 3

2.2 Caractéristiques techniques et financières et solution d'ensemble retenue 3

3. Descriptif des options essentielles du tracé 9

3.1. Aspect techniques (dimensionnement) 9

3.2. Boulevard de Metz 10

3.3. Place de la Gare 11

3.4. Boulevard Wilson 11

3.5. Rue de Wissembourg 13

3.6. Place de Haguenau 14

1.1. Avenue des Vosges 17

3.7. Route de Bischwiller Sud 18

3.8. Rue Hélène Schweitzer 19

3.9. Route du Général De Gaulle, section Sud 20

3.10. Route du Général De Gaulle, section Nord 21

3.11. Route de Brumath_ Zone du terminus 23

4. La Route de Bischwiller 24

4.1. La situation actuelle 24

4.2. Les objectifs de l'aménagement 24

4.3. Descriptif des aménagements 24

5. Les connexions à la M35 28

5.1. Échangeur de Hœnheim 28

5.2. Nouvel accès Avenue de la 2e Division blindée 29

5.3. Recomposition de la Place de Haguenau 30

6. Le parking Église Rouge/ Kablé 35

7. Les mobilités 36

8.1. Le projet de «Tramway vers le Nord» dans la politique de déplacements de l'Eurométropole 36

8.2. Les paramètres transports collectifs du projet tramway et du réseau bus associé 41

8.3. Organisation des circulations automobiles 52

8.4. Les plans de circulation détaillés – secteur Nord 61

8.5. Fonctionnement des carrefours établi au stade des études d'avant-projet – secteur Nord 68

8.6. Les plans de circulation détaillés – secteur centre 73

8.7. Fonctionnement des carrefours établi au stade des études d'avant-projet – Secteur centre 76

8.8. Les vélos 80

8.9. Les piétons 82

8.10. Le stationnement de proximité 85

Sont présentées ci-après les options essentielles du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, dit « Tramway vers le Nord », telles qu'elles ressortent des études de conception de niveau « Avant-Projet » et des enseignements tirés de la concertation avec le public, à savoir :

- les caractéristiques d'insertion sur les artères empruntées par le tramway et la description des aménagements pour les opérations connexes ;
- les paramètres fonctionnels du réseau tramway tel qu'il pourra être exploité à l'horizon 2027 ;
- le projet de restructuration du réseau de bus associé au tramway à l'horizon 2027 ;
- le projet de réorganisation du plan des circulations (automobiles, modes actifs), sur chacun des secteurs desservis par le projet tramway ;
- Le bilan du stationnement.

1. Présentation générale du dossier d'avant-projet

Les études d'avant-projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim ont été réalisées en 2023 par le groupement de maîtrise d'œuvre GETAS, sous la maîtrise d'ouvrage du service Aménagements Tramway et en collaboration avec les services de la CTS, les services de la Ville et de l'Eurométropole de Strasbourg et les services techniques des communes de Schiltigheim et de Bischheim.

Le présent rapport constitue une synthèse des diverses études thématiques qui sont exposées dans les différents rapports constituant l'ensemble du dossier « Avant-Projet ».

2. Le tracé du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

2.1 Objectifs fonctionnels

Les objectifs fonctionnels assignés aux études d'avant-projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim sont les suivants :

- 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.

2.2 Caractéristiques techniques et financières et solution d'ensemble retenue

Les premières options de cette extension du réseau de tramway ont été retenues par le Conseil de l'Eurométropole du 17 décembre 2021 après une première phase de concertation organisée entre 15 juin et 30 septembre 2021.

En 2023 ont été conduites les études d'avant-projet, visant à décrire plus précisément le projet, notamment dans son insertion et son fonctionnement.

Les options essentielles du projet consistent à réaliser une extension du réseau de tramway de 5 km depuis la gare vers République en passant par la place de Haguenau via le boulevard Wilson et la rue de Wissembourg, et depuis cette place vers le Nord de l'agglomération strasbourgeoise sur les communes de Schiltigheim et de Bischheim en empruntant successivement la route de Bischwiller, la rue Hélène Schweitzer, la route du général de Gaulle et la route de Brumath

Les options essentielles du projet comportent, outre l'infrastructure du tramway, également les opérations connexes suivantes, décrites dans la suite de ce document:

- Les connexions à la M35
- La reconfiguration de la place de Haguenau
- Le réaménagement de la route de Bischwiller et de la rue de la Patrie / rue de l'Église Rouge
- Le parking Église Rouge/ Kablé
- Le Parking vélo sous la place de la Gare

Plus particulièrement les options essentielles retenues au stade de l'avant-projet sont décrites selon les différentes branches du projet :

Au cœur du système : la place de Haguenau

A la convergence de 3 branches évoquées ci-après, la transformation en profondeur de la place de Haguenau est engagée pour créer un nouveau parc de 16 ha au cœur de la ceinture verte. Il s'étend en direction de Schiltigheim, avec la piétonisation de la route de Bischwiller, vers le sud de la place et vers les axes réaménagés par le tramway du côté de Strasbourg.

Le grand viaduc ainsi que les bretelles d'autoroute situées à l'Est de la place sont supprimés et la reconfiguration des différents accès à la M35 et à la M2350 rendent possible cette extension du parc vers le Nord. Les ponts Est de la place accueillent ainsi le tramway et les cheminements des piétons et des cyclistes pour accéder à Schiltigheim sans franchir une route. Les voiries du côté Sud de la place sont également transformées, permettant d'implanter la station tramway qui accueillera les lignes C, E et H et de travailler le parc jusqu'aux pieds des immeubles.

Une branche Sud-Ouest : la gare centrale de Strasbourg, le boulevard Wilson et la rue de Wissembourg

La gare centrale de Strasbourg est un équipement d'intérêt régional et européen aujourd'hui en développement avec l'arrivée du Réseau Express Métropolitain. Le maintien et l'amélioration de ce pôle d'échange sont essentiels pour le quotidien des 60 000 voyageurs qui la fréquentent chaque jour. Or, de nombreuses congestions automobiles sont constatées avec le système actuel de dépose-minute. Par ailleurs, 90 % des usagers de la gare s'y rendent autrement qu'en voiture. Les dysfonctionnements déjà constatés aujourd'hui nécessitent de revoir en profondeur le système actuel, en anticipant les besoins futurs. Cela se traduit par la redistribution du système de dépose-minute, avec le déplacement des fonctions de dépose-minute actuellement dans le parking « gare courte durée », à proximité dans

les deux parkings Ste Aurélie et Wodli, situés à l'entrée du plateau de la gare et disposant chacun d'un accès direct vers les quais SNCF.

En complément, la place de la gare se verra agrandie et apaisée :

- La place de la gare devient une destination et ne sera plus un lieu de passage : le trafic de transit est supprimé devant la gare, il reste accessible uniquement pour les bus, les taxis, les vélos, les riverains, les livraisons et la dépose-minute des PMR en surface ;
- Un deuxième terminus tram est aménagé en surface côté sud de la place, entre le boulevard de Metz et la petite rue de la Course. Ce terminus est dédié à la ligne E qui relie la place de la gare au Campus d'Illkirch, alors que le terminus actuel de la ligne C est dédié à la nouvelle ligne tramway H en direction de la Robertsau ;
- De grandes continuités piétonnes et cyclistes confortables sont créées côté est du boulevard Wilson et de la place de la gare. Elles facilitent le lien vers la gare depuis les Halles et les stations de tramway périphériques.
- Un nouveau parking vélo d'une capacité d'environ 2400 places viendra compléter l'offre de stationnement vélo souterraine actuelle, portant l'ensemble du stationnement sous-terrain à environ 3000 places. Il vient remplacer le parking dépose-minute voiture « Gare courte durée » actuel. Il permet de libérer la place de la gare des arceaux vélo qui l'encombre. Il porte la capacité de stationnement vélo sécurisé à la hauteur des besoins des cyclistes, qu'ils soient résidents du quartier ou usagers du train. Pour ce faire, les adaptations de types mises en sécurité ainsi que des travaux et les équipements permettant d'accueillir les cyclistes dans de bonnes conditions sont réalisées dans le cadre du projet.

Depuis la gare, le tramway est aménagé du côté Est du boulevard Wilson et de la rue de Wissembourg. Les deux alignements d'arbres sont complétés pour créer une continuité sur le boulevard Wilson. Une piste cyclable bidirectionnelle est aménagée entre les arbres entre la place de Haguenau et la nouvelle station de tramway Wilson située entre la rue Wodli et la petite rue des Magasins. Elle se poursuit du côté Est du boulevard Wilson en direction de la place de la Gare.

Une branche Sud-Est : l'Avenue des Vosges

Le projet transforme en profondeur l'avenue des Vosges pour améliorer le cadre de vie et valoriser le riche patrimoine de la Neustadt :

Les arbres d'alignement existants sont préservés et valorisés, l'espace devient perméable pour adapter l'avenue face au changement climatique ;

De part et d'autre de la plateforme tramway sont aménagés de généreux espaces déminéralisés pour la vie de quartier : déposes minutes, livraisons, Places PMR, stationnement vélo.

Les rives entre les arbres et les façades des bâtiments sont redonnées aux piétons et aux cyclistes, qui occupent 40 % de l'espace public. Une attention très forte sera portée à la bonne séparation des flux piétons / cyclistes ;

Les circulations automobiles et le tramway partagent le même espace au centre de l'avenue. Le plan de circulation est modifié en profondeur pour limiter le trafic à la desserte riveraine ; il n'est plus possible de traverser l'avenue en voiture de bout en bout.

Le projet prévoit l'implantation d'une station de tramway à l'Ouest de la rue Oberlin ;

Une branche Nord-Ouest : la route du Général de Gaulle et la route de Brumath

Le tramway sera aménagé sur 3 kilomètres le long de la route du Général de Gaulle et de la route de Brumath en site propre, majoritairement en voie double. Il s'accompagne de la création d'une piste cyclable bidirectionnelle tout au long du tracé. Cela permettra de desservir tout l'Ouest de Schiltigheim, avec notamment le quartier des Écrivains et plusieurs équipements importants.

Pour ce faire, la route du Général de Gaulle est mise à sens unique descendant : le plan de circulation automobile s'appuie sur la M35 afin de garantir les accès aux communes Nord, grâce à la création de 2 nouvelles bretelles : bretelle de sortie de la M35 au niveau de l'avenue de la 2e Division Blindée à Schiltigheim et bretelle d'accès à la M35 – Sud à l'échangeur de Hœnheim.

Cette branche Nord-Ouest comprend depuis la rue Hélène Schweitzer, puis sur la route du Général de Gaulle et la route de Brumath l'implantation de 5 stations : une première station à l'entrée de Schiltigheim desservant la route de Bischwiller et le quartier Fischer, une deuxième au droit de l'école Prévert, une troisième au Nord du carrefour avec la rue de la Paix et la rue de Sélestat, une quatrième desservant le quartier des Écrivains et le centre commercial et une cinquième correspondant au terminus Nord au Sud de l'avenue de Périgueux ;

L'itinéraire prévisionnel emprunté par le tramway ainsi que les caractéristiques d'insertion urbaine de la plate-forme tram et de réaménagement des espaces publics sont présentés dans la suite du document.

En outre, le tramway circulera pour partie en site propre intégral, et pour partie en site banalisé (tramway et automobile circulant sur la même plateforme sur l'avenue des Vosges). Tous les franchissements de la plateforme tram par des voies de circulation seront sécurisés par feux.

L'exploitation du réseau tramway ainsi constitué à l'horizon fin 2027 nécessitera la mise en ligne de 11 rames supplémentaires.

Par ailleurs, en accompagnement de l'arrivée du tramway, une nouvelle hiérarchisation du réseau viaire dans le périmètre élargi du projet est prévue ; cela se traduit concrètement par la mise en place d'un plan de circulation plus favorable aux mobilités alternatives à l'automobile, les axes réaménagés prenant le statut soit de voie de distribution, voire de voie de desserte, et par l'utilisation plus affirmée des axes M35 et M2350 comme voies structurantes d'agglomération.

De même, sont définies les connexions avec le réseau urbain d'autobus restructuré et les effets induits sur la circulation automobile par l'implantation du tramway. Les caractéristiques d'insertion urbaine du tramway et des arrêts du réseau d'autobus associé, ainsi que les éléments définissant les fonctionnalités circulatoires (automobiles, vélos, piétons) sont représentés sur les plans d'avant-projet.

Les études d'avant-projet intègrent également les modalités d'aménagement des différentes opérations connexes :

Le réaménagement de la route de Bischwiller à Schiltigheim, correspondant à la branche Nord-Est du projet global

La partie Sud de la route de Bischwiller est piétonnisée entre la station de tramway « Fischer » et la rue Saint-Charles. Cet aménagement permet d'accorder une place significative aux modes actifs, de végétaliser ce linéaire aujourd'hui entièrement dédié à la voiture individuelle et d'étendre de manière importante la centralité de Schiltigheim. De plus, une piste cyclable bidirectionnelle est également aménagée en prolongement sur la route de Bischwiller entre la rue Saint-Charles et la rue des Vosges.

La création de deux nouvelles bretelles sur la M35 : sortie de la M35 vers l'avenue de la 2ème Division Blindée à Schiltigheim et entrée sur la M35 en direction du Sud au niveau de l'échangeur de Hœnheim

Ces deux nouvelles bretelles accompagnent la mise en place du plan de circulation global en accompagnement du développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim et s'inscrivent dans une vision de requalification de la M35 à moyen terme. Ces améliorations des connexions M35 répondent notamment aux objectifs suivants :

- Pour l'avenue de la 2ème Division Blindée : de soulager la circulation automobile sur la route du Général de Gaulle, en permettant un contournement de la commune pour une partie des flux via la M35 et en reconstituant le flux Sud / Nord rendu impossible par l'aménagement du tramway sur la route du Général de Gaulle. Cet aménagement permettra d'améliorer l'accessibilité aux équipements communaux et métropolitains situés dans ce secteur tels que la Briqueterie, le centre nautique de Schiltigheim, le stade Romans.
- Pour l'échangeur d'Hœnheim (dit n°49.1) : de rejoindre la M35 plus en amont vers le Sud, en délestant ainsi les carrefours les plus chargés du secteur pour les communes de Bischheim, de Niederhausbergen, de Hœnheim et de Souffelweyersheim.

La réalisation d'un parking public de proximité sur la rue Jacques Kablé à Strasbourg, parking dit de l'« Eglise rouge/Kablé »

Il est prévu de construire un parking d'une jauge estimée à 290 places de stationnement au stade de l'avant-projet afin de compenser une partie de la perte de stationnement dans les secteurs de la place de Haguenau et de l'avenue des Vosges et afin d'accompagner la politique de stationnement sur voirie de la Ville de Strasbourg ainsi que ses ambitions en matière d'espaces verts.

Le montant de l'enveloppe financière prévisionnelle, au niveau des études de conception « Avant-Projet », est estimé à 268.025 M€ HT (valeur juillet 2023). Ce montant comprend 183.7 M €HT de coûts « travaux », 5M€HT provisionnés pour les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet et 44 M€ HT pour l'acquisition du matériel roulant.

Les emprises du projet sont les suivantes :



FIGURE 1 : DELIMITATION DES EMPRISES DU PROJET AU STADE DE L'AVANT-PROJET

3. Descriptif des options essentielles du tracé

3.1. Aspect techniques (dimensionnement)

Les différentes règles retenues pour le dimensionnement des aménagements projetés sont issues du règlement de voirie de l'Eurométropole de Strasbourg ainsi que du retour d'expérience de l'exploitation des lignes de tramway existantes. Elles ont été appliquées en retenant les dispositifs les plus sécuritaires pour tous les types de déplacements concernés par le projet.

La largeur retenue en section courante pour l'implantation de la plate-forme/tram double est de 5.42 m entre Gabarit Dynamique (GD), soit 5.72 m en Gabarit Limite Obstacle (GLO). Ceci correspond à un entraxe de 2.90 m entre les voies tramway. Le rayon de giration minimum est de 25 m, mesuré à l'axe de la voie intérieure.

Les quais de station ont une largeur de 3,50 m au minimum. Ils mesurent 45 m de long, avec, à chaque extrémité, des rampes de 6 m de long pour 5% de pente. La longueur totale d'une station, rampe comprise, est donc de 57 m.

La pente maximum pour l'insertion d'une station ou d'une zone de manœuvre est de 2%, dans un espace plan ; elle est de 8% en section courante.

Les éventuels alignements d'arbres plantés le long de la plate-forme sont disposés avec une distance minimum de 1,80 m entre l'axe du tronc et le GLO.

Les largeurs minimales des voies de circulation sont de 3 m. La largeur des îlots directionnels est au minimum de 1,25 m.

Le stationnement longitudinal est prévu dans une bande de 2 m de largeur, en bordure des trottoirs.

Les pistes cyclables sont dessinées à minima à 3 m de bande roulable pour les bidirectionnelles et à minima 1.5 m de bande roulable hors obstacles pour les unidirectionnelles (hors lame d'air). Les pistes cyclables les plus structurantes sont aménagées avec une largeur de 4m pour les pistes cyclables bidirectionnelles et 2,20 pour les pistes cyclables unidirectionnelles, dès que les emprises le permettent.

Les trottoirs sont aménagés avec une largeur minimale ponctuelle de 1,5 m sur les sections libres de tous obstacles, et une largeur minimale générale de 2m.

Lorsque la traversée de la plate-forme n'est pas protégée par feux, des refuges piétons de 2 m entre la chaussée et la plate-forme seront réalisés pour garantir une bonne sécurité des piétons et des cyclistes aux traversées de carrefours.

Lorsque les piétons ont à franchir plus de 3 voies de circulation, ces séparateurs sont également mis en place.

Les prescriptions du cahier des charges « accessibilité/bus » de l'Eurométropole de Strasbourg sont appliquées systématiquement, notamment en matière de dimensionnement des chaussées empruntées par les autobus (soit 6,50 m de largeur minimum en section droite) et d'équipement des arrêts de bus aux normes « accessibilité ». Le dimensionnement des cheminements piétons, que ce soit sur les quais de stations ou sur les trottoirs d'accès aux stations sera défini en conformité avec les textes d'application de la loi « HANDICAP » du 11 février 2005 et « AD'AP » du 5 août 2015 (qui sont répertoriés dans le Dossier de Définition de Sécurité, notamment l'arrêté du 15-01-2007 portant application du Décret n° 2006-1658 du 21-12-2006)

Dans la mesure du possible, la ligne aérienne est ancrée aux façades, afin de limiter au maximum les émergences sur le domaine public, étant précisé que les ancrages façades sont exclus sur les monuments historiques.

De même, sur certaines voies, lorsque c'est possible, l'éclairage sera réalisé à l'aide de console en applique sur les façades.

3.2. Boulevard de Metz

L'aménagement sur le boulevard de Metz reprend le profil qui a été réalisé sur le boulevard de Nancy, anticipant un éventuel raccordement. Le boulevard de Metz accueille l'infrastructure d'arrière gare du tramway.

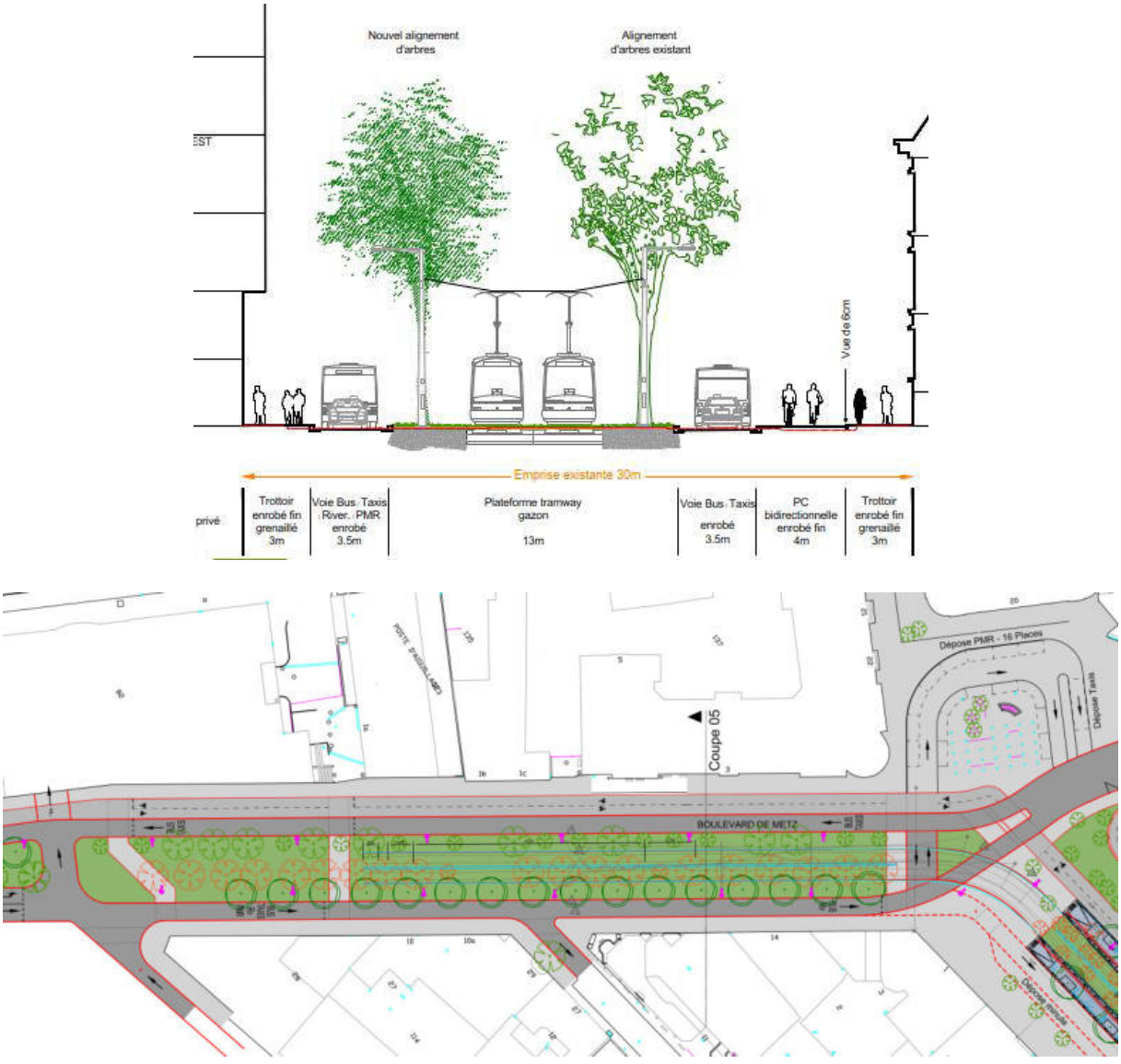


FIGURE 2 : COUPE ET VUE EN PLAN DU BOULEVARD DE METZ

La plateforme tramway (assurant le retournement des rames) est aménagée en site propre central entre deux alignements d'arbres. L'alignement d'arbres côté Est sera remplacé car incompatible avec l'insertion du terminus. La plateforme tramway est végétalisée.

Une piste cyclable bidirectionnelle est aménagée côté Ouest, permettant notamment de desservir le parking Sainte-Aurélie et de se connecter à la piste existante boulevard de Nancy. Deux voies de circulation générale sont positionnées de part et d'autre de la plateforme tramway et accueillent une circulation motorisée de type desserte ainsi que le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) G.

3.3. Place de la Gare

La forme paysagère actuelle de la place de la gare est conservée. La plateforme tram vient s'insérer en lieu et place de l'actuelle chaussée, contournant la place par l'Est. Elle est végétalisée.

La contre-allée passant devant les hôtels est conservée pour le passage des véhicules hors transports en commun. Celle-ci sera intégrée à un périmètre sous contrôle d'accès géré.

La circulation sur la voirie située devant la verrière sera réservée à la ligne de BHNS G, aux taxis et aux personnes à mobilité réduites (PMR).

Une piste cyclable bidirectionnelle est aménagée le long de la plateforme tram, côté intérieur de la place, permettant de liaisonner les pistes du boulevard de Nancy et du boulevard Wilson et de desservir le futur parking vélo sous-terrain.

Une deuxième station de tramway de terminus Gare est implantée au Sud de la place, juste après le débouché du boulevard de Metz.

Le concept paysager actuel de la place de la gare est conservé en s'élargissant vers les façades côté Est.



FIGURE 3 : VUE EN PLAN DE LA PLACE DE LA GARE

3.4. Boulevard Wilson

La circulation sera mise à double sens sur la chaussée Ouest. Sur cette voirie circuleront le BHNS ligne G, ainsi que les taxis, les riverains dont les usagers du parking Wodli. La plateforme tram existante est conservée.

La partie Est du boulevard Wilson (la section sur laquelle circule déjà le tramway) fera l'objet de modifications d'affectation des circulations. Alors qu'aujourd'hui, on retrouve deux chaussées à deux voies de part et d'autre de la plateforme tram, le côté Est du boulevard sera entièrement dédié aux modes

actifs, avec l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle et un agrandissement substantiel du trottoir. Les accès automobiles de type garages pour les riverains et desserte des Hôtels ainsi que les livraisons resteront possibles par la borne située à l'entrée de la place de la Gare (accès régulé par badge et sur le principe de l'aire piétonne).

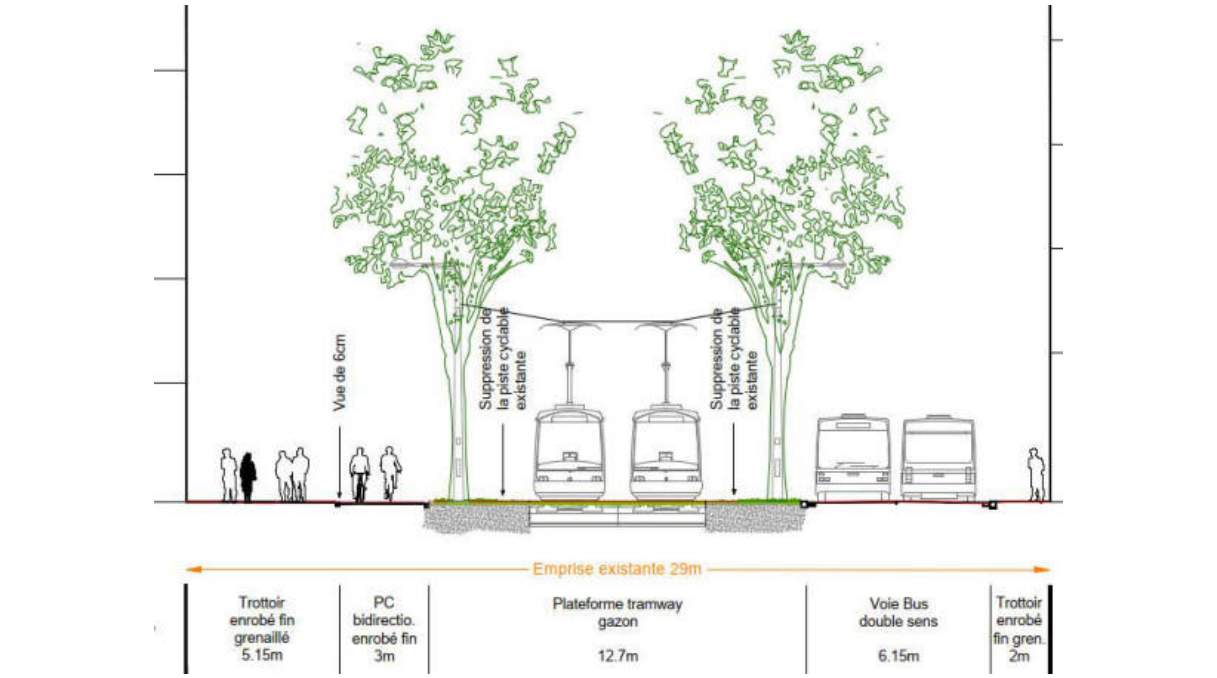




FIGURE 4 : VUE EN COUPE ET EN PLAN BLD WILSON (SECTION SUD)

Une fois passé le faubourg de Saverne, le profil de chaussée est entièrement repris de façade à façade, avec insertion de la plateforme tram double en site latéral Est.

Une piste cyclable bidirectionnelle est aménagée entre deux nouveaux alignements d'arbres plantés au centre du boulevard.

Des places de stationnement sont intégrées entre les arbres, côté Ouest.

La circulation sera mise à double sens sur la chaussée Ouest.

Sur ce tronçon est implantée la station de tram Wilson, en correspondance avec la station du BHNS de la ligne G, au droit du parking P3 des Halles.

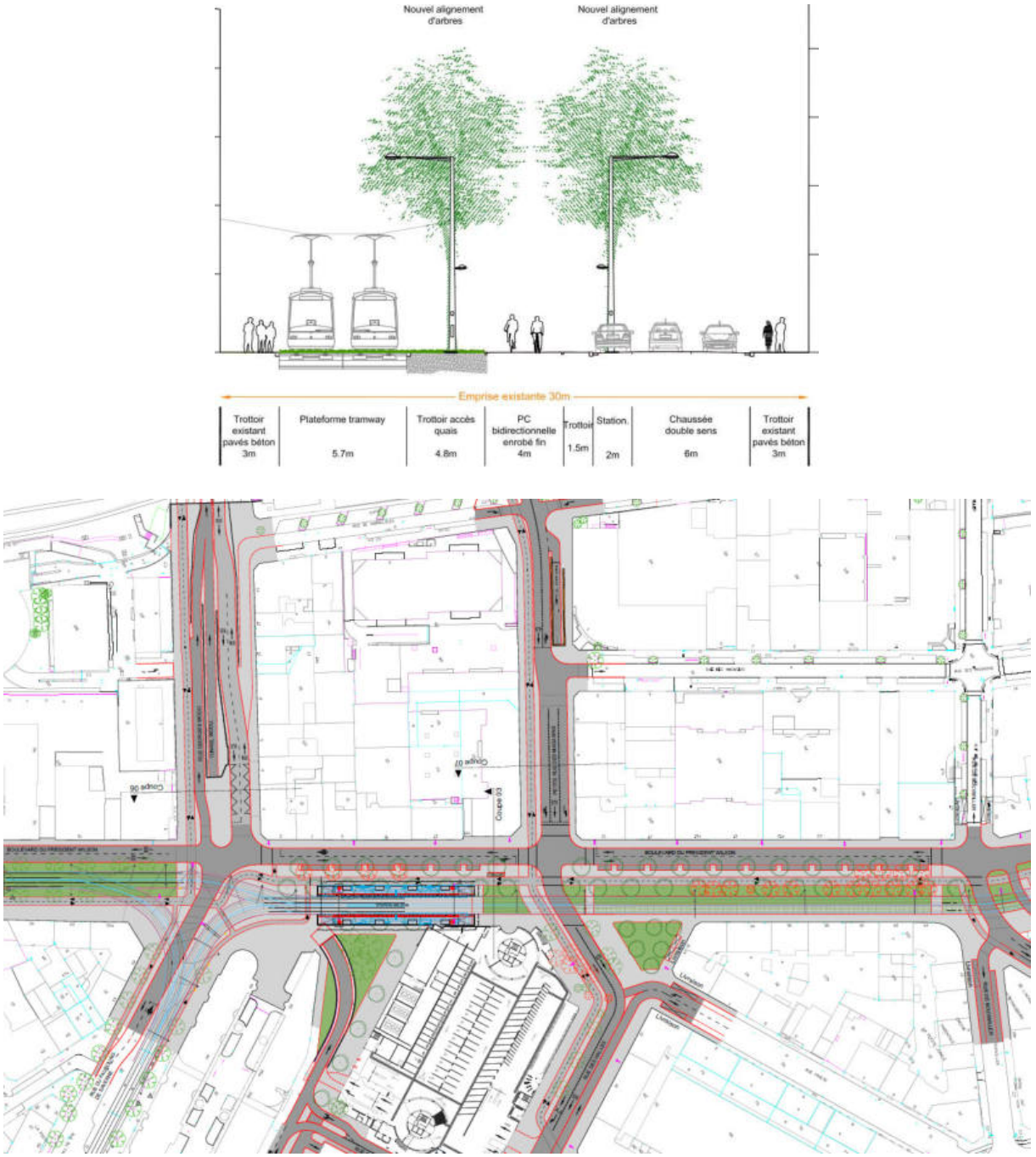


FIGURE 5 : COUPE ET PLAN BLD WILSON _ SECTION ENTRE LA RUE DU FAUBOURG DE SAVERNE ET LA RUE DE BOUXWILLER

3.5. Rue de Wissembourg

Afin de préserver les deux alignements d'arbres majestueux présents sur cette voie, l'insertion du tram (plateforme double) est réalisée en site propre latéral côté Est, en prolongement du profil du boulevard Wilson.

Le stationnement présent sur le terre-plein central est supprimé, au profit de l'aménagement de la continuité de la piste cyclable en provenance des boulevards.

La chaussée, située côté Ouest, est à sens unique depuis la place de Haguenau vers le bld Wilson. Les trottoirs existants sont conservés. Les places de stationnement aménagées le long du trottoir sont conservées.



FIGURE 6 : COUPE ET PLAN RUE DE WISSEMBOURG

3.6. Place de Haguenau

La place de Haguenau profite d'un profond remaniement. Le parc à l'intérieur de la place est conservé.

Les contre- allées actuelles situées le long immeubles tout autour de la place ainsi que le stationnement sont remplacé par des aires piétonnes et cyclables largement végétalisées. La circulation des véhicules motorisés est concentrée sur la partie Ouest de la place, en dehors d'une voie bus reliant la rue de Haguenau à la rue Jacques Kablé.

Une piste cyclable bidirectionnelle parcours toute la périphérie de la place de Haguenau. Une nouvelle piste cyclable bidirectionnelle longe également le canal en périphérie du parc pour faciliter les liaisons Est-Ouest.

Une nouvelle station tramway est implantée au sud de la place, à l'emplacement de la voirie actuelle, après laquelle la plateforme tram se scinde en direction du Nord (Schiltigheim) et du centre (avenue des Vosges).

Cette station accueillera 3 lignes de tramway : C, E et H, et sera le lieu de correspondance avec les lignes de bus C3 et C2 qui auront leurs arrêts sur la rue de Haguenau et les lignes de bus 16, 73 et 75 qui auront leurs arrêts sur la rue Bischwiller.



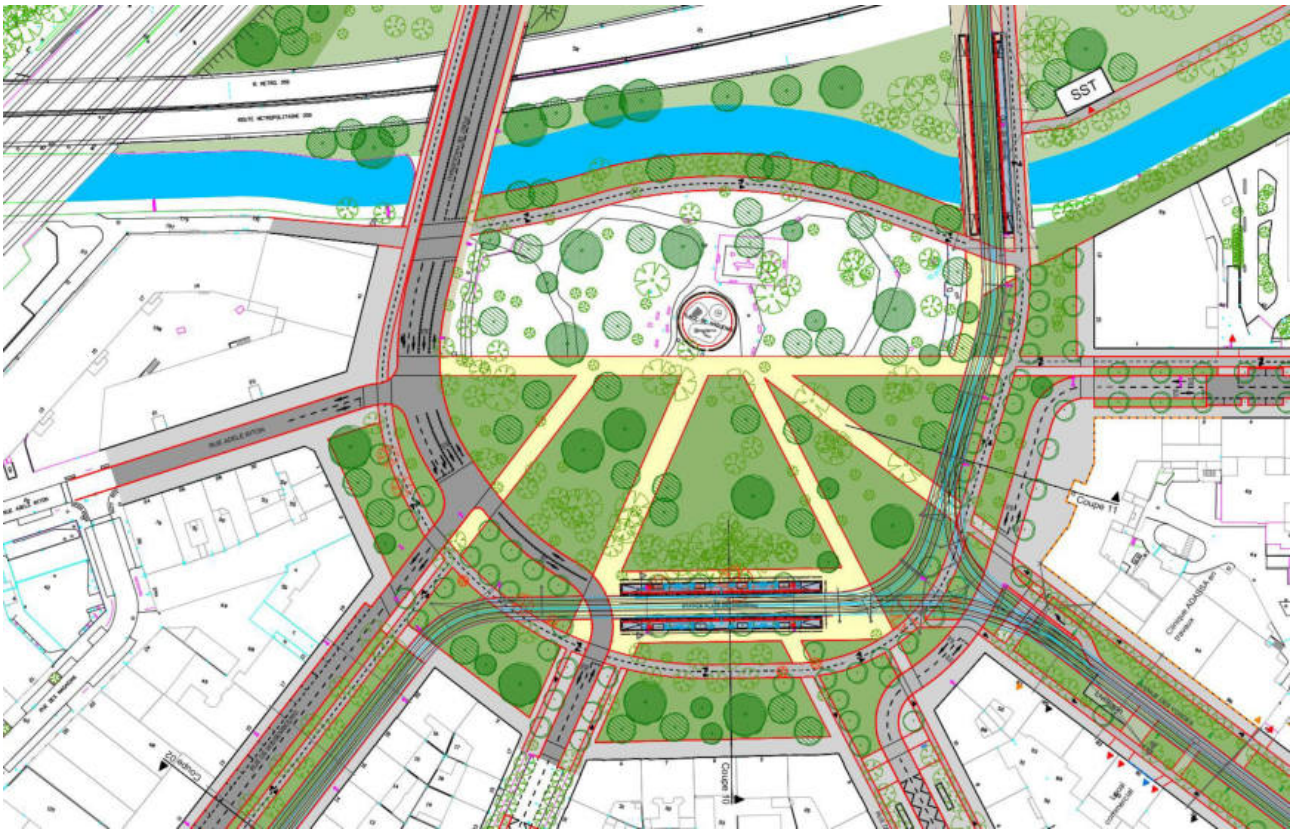


FIGURE 7 : COUPE ET VUE EN PLAN DE LA PLACE DE HAGUENAU

1.1. Avenue des Vosges

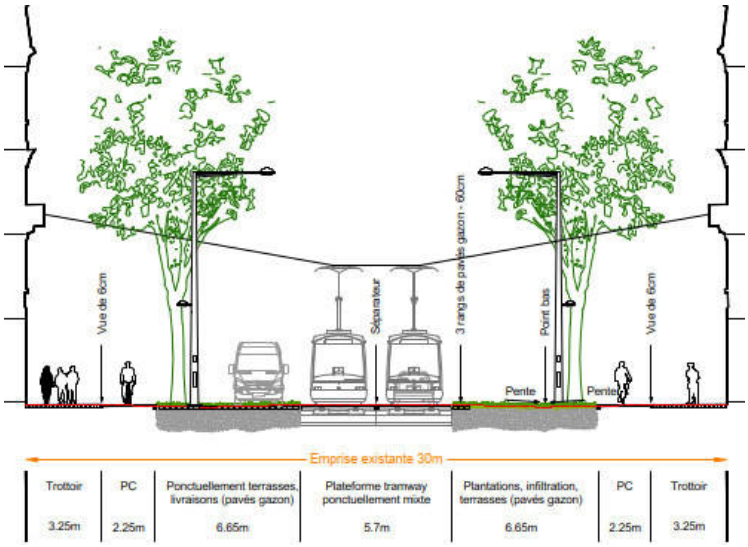
L'avenue des Vosges est complètement repensée, pour supprimer sa fonction de transit et en faire une voie de desserte locale. Les alignements d'arbres existants sont conservés.

La plateforme tram double vient s'insérer au centre de la voie selon un fonctionnement en site banal : les riverains et le tramway partagent le même espace. De ce fait, la desserte automobile de l'avenue sera maintenue. Deux sections ne seront pas circulées : entre la rue Paul Muller Simonis et la rue Oberlin (section accueillant la station), et entre la rue Louis Apfel et l'avenue de la Paix ; des dispositions seront prises pour assurer l'accès aux bâtiments concernés.

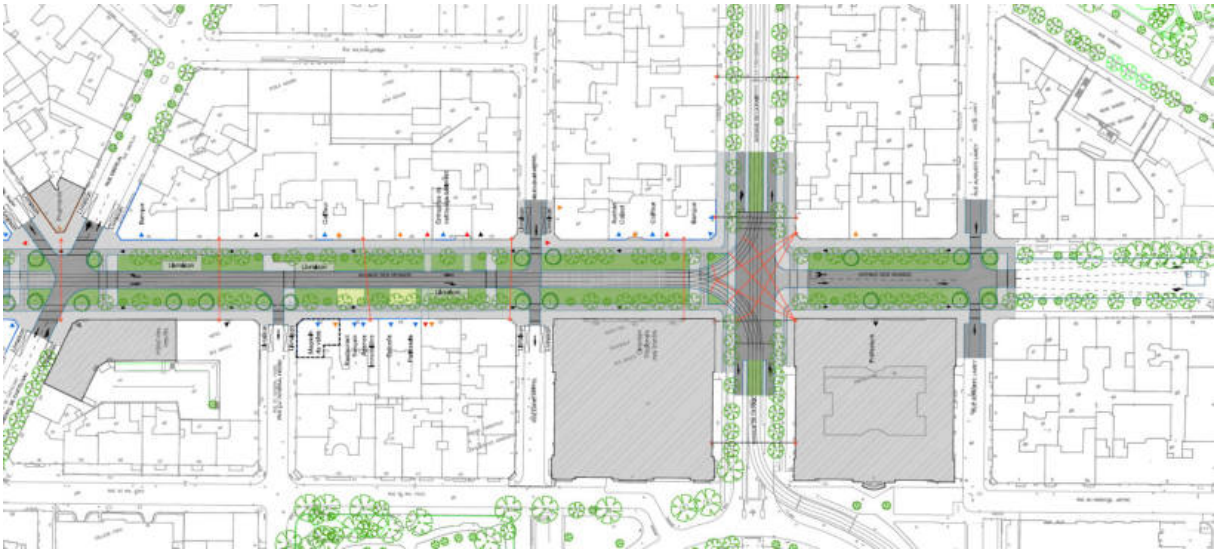
Le stationnement existant entre les arbres est supprimé. L'espace disponible entre la plateforme tram et les alignements d'arbres est végétalisé, avec un revêtement carrossable pour accueillir toutes les fonctions indispensables au bon fonctionnement du quartier (livraison, terrasses, collecte des poubelles, etc).

Deux pistes cyclables unidirectionnelles sont insérées entre les arbres existants et les trottoirs. Les trottoirs seront élargis à 3,25 mètres et une attention forte sera apportée à la prévention des conflits piétons/cycles.

La station tram « Vosges » sera aménagée à l'Ouest de la rue Oberlin et accueillera les lignes H et E.







COUPE ET VUES EN PLAN DE L'AVENUE DES VOSGES

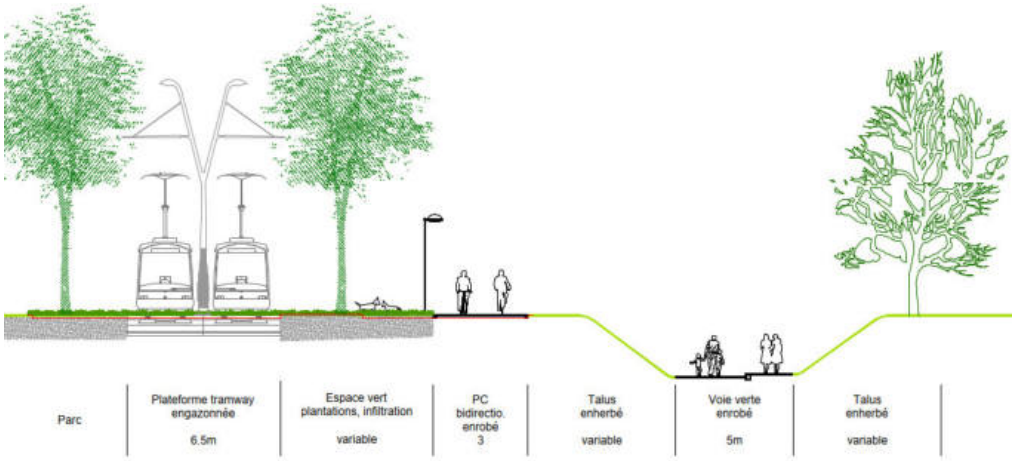
3.7. Route de Bischwiller Sud

La route de Bischwiller, entre la place de Haguenau et le cimetière Sainte Hélène, ainsi que les différentes bretelles d'accès aux autoroutes sont déconstruites, remplacées par la plateforme tram en site propre intégral et végétalisée.

Une piste cyclable bidirectionnelle est aménagée le long de la plateforme tram. L'ancienne piste cyclable est convertie en voie verte.

Cet aménagement se prolonge le long du cimetière, jusqu'à la station Fischer, implantée au droit du garage Citröen, juste au Sud de la rue Hélène Schweitzer.

Un travail de nivellement du terrain suite à la démolition des bretelles routières et de végétalisation est prévu. Un merlon végétal viendra séparer la partie routière côté Ouest du parc agrandi.



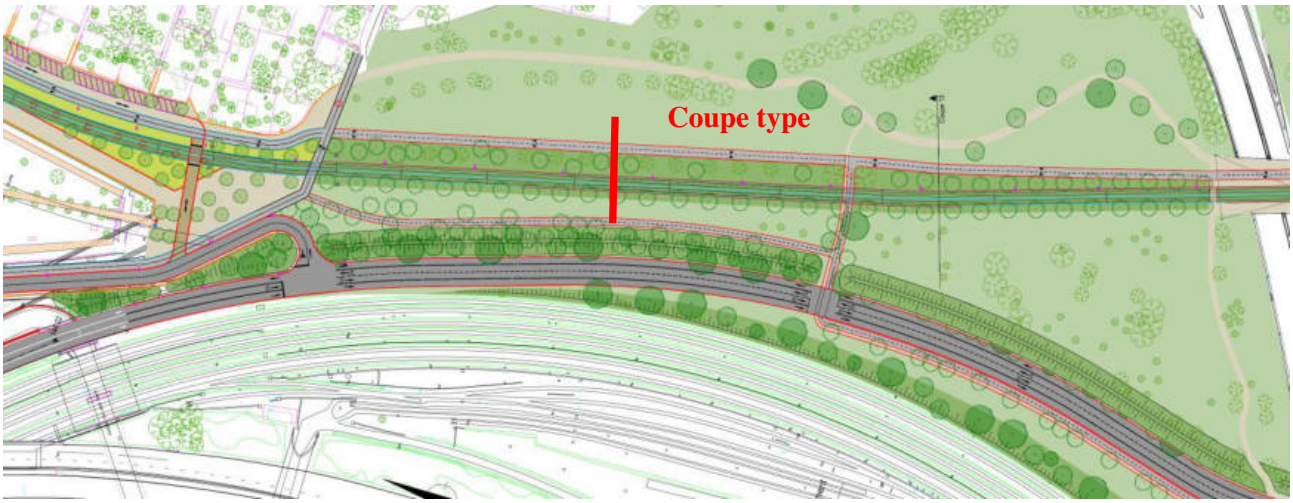
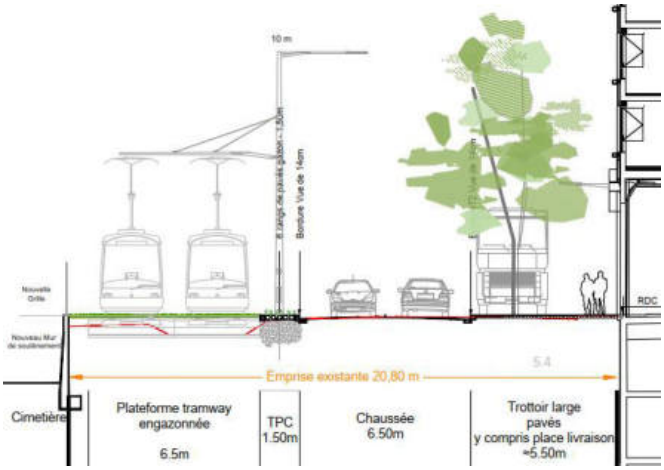


FIGURE 8 : COUPE ET VUE EN PLAN DE LA ROUTE DE BISCHWILLER SUD

3.8. Rue Hélène Schweitzer

Sur la rue Hélène Schweitzer, la plateforme tram en site propre intégral est insérée en latéral côté Sud, le long du mur du cimetière. Des arbres sont implantés sur le trottoir Nord existant. La chaussée existante n'est pas modifiée.



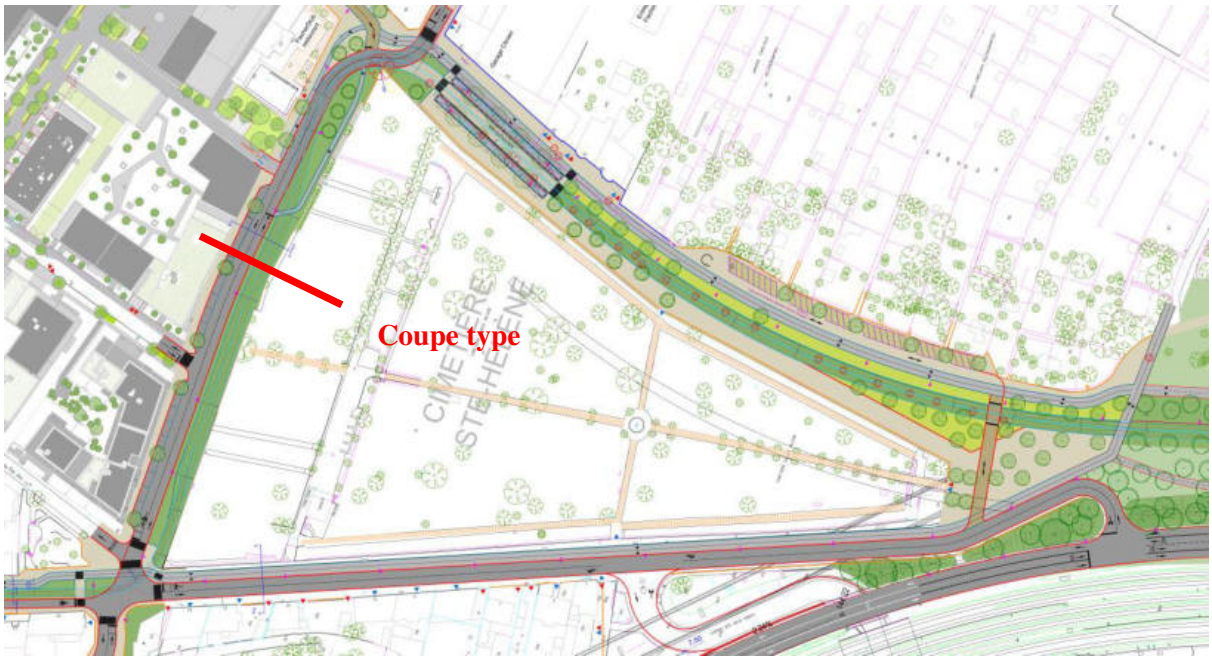
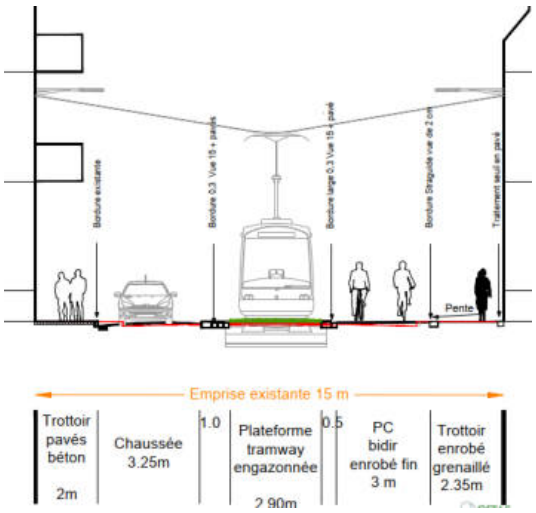


FIGURE 9 : COUPE ET VUE EN PLAN DE LA RUE HÉLÈNE SCHWEITZER

3.9. Route du Général De Gaulle, section Sud

Sur la section sud de la route du Général De Gaulle, section dont l'emprise disponible entre façades est la plus contrainte, la plateforme tram est implantée en voie unique, bordée du côté Ouest par une chaussée unidirectionnelle dans le sens Nord → Sud côté Ouest, et du côté Est par une piste cyclable bidirectionnelle côté Est.

La plateforme se dédouble au niveau de la station Prévert, située au droit du parking Prévert. La voie unique se prolonge ensuite jusqu'à la rampe Sud du Pont Saint-Charles, franchissant les voies SNCF.



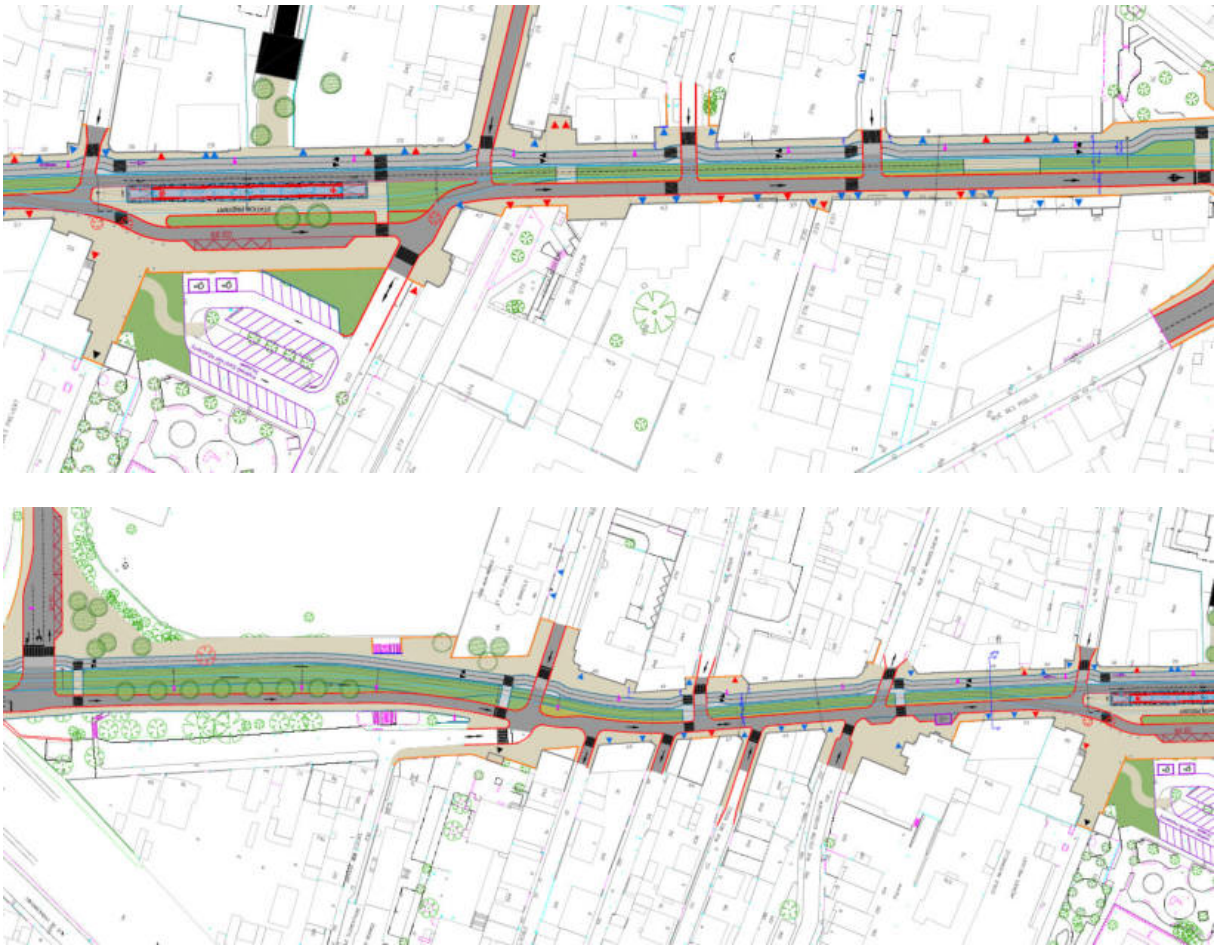
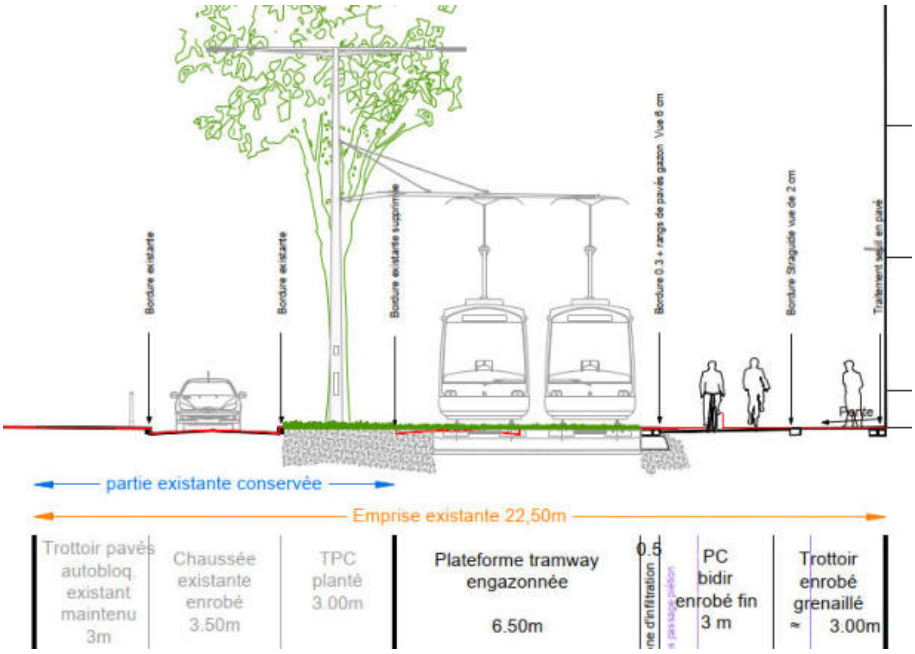


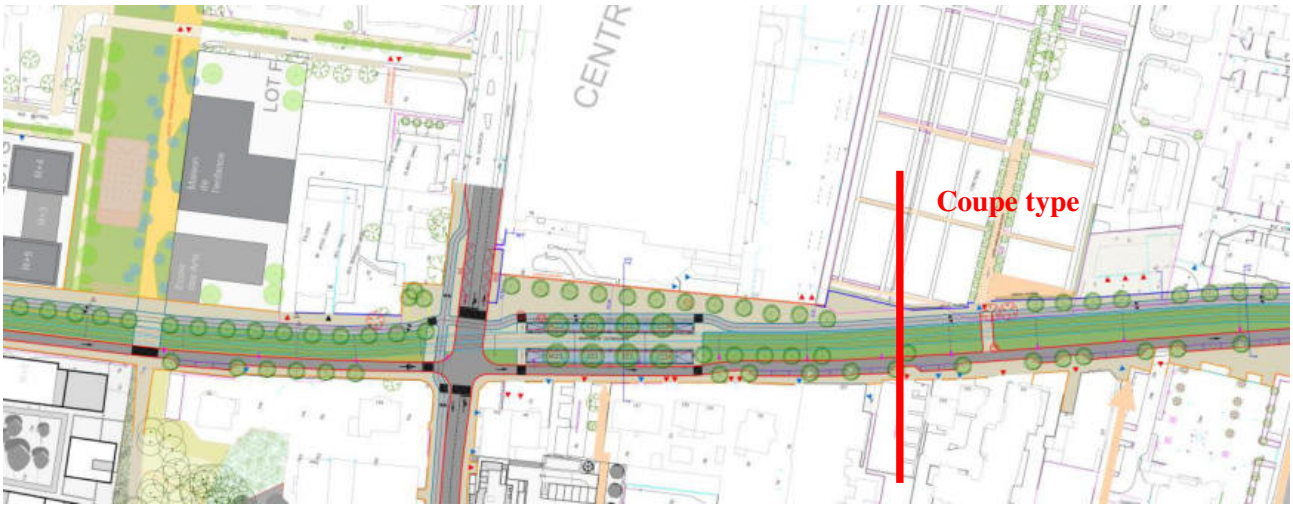
FIGURE 10 : COUPE ET VUES EN PLAN DE LA ROUTE DU GÉNÉRAL DE GAULLE, SECTION SUD ENTRE LA RUE HÉLÈNE SCHWEITZER ET LA RUE SAINT-CHARLES

3.10. Route du Général De Gaulle, section Nord

Au Nord de l'ouvrage Saint-Charles est implantée la station Trois Épis. Cette station s'implante plus précisément au Nord du carrefour avec la rue de Sélestat et la rue de la Paix.

Le profil de l'aménagement est sensiblement le même que sur la partie Sud, mais avec cette fois-ci selon un site propre tramway intégral. Lorsque la largeur d'emprise le permet, un alignement d'arbres est planté entre la plateforme tram et la chaussée, ou du côté des modes actifs. Du stationnement longitudinal est également aménagé par endroit du côté Ouest, dès que les emprises le permettent.





L'alignement d'arbres existant devant le cimetière est conservé.

Devant le centre commercial Leclerc sera implantée la station Centre Commercial - Écrivains, qui sera un lieu de correspondance avec la ligne de bus C5 dont les arrêts sont positionnés sur la rue d'Erstein.

Le projet s'articule bien avec l'opération de renouvellement du quartier politique de la ville des Écrivains, en intégrant l'évolution des allées de desserte et la traversée de la magistrale piétonne Est-Ouest.



FIGURE 11 : COUPE ET VUE EN PLAN DE LA ROUTE DU GÉNÉRAL DE GAULLE, SECTION NORD ENTRE LA RUE SAINT-CHARLES ET LA RUE CLEMENCEAU

3.11. Route de Brumath_ Zone du terminus

Une fois la station devant le centre commercial passée, la plateforme tram en site propre intégral est insérée toujours en site latéral Est, le long du quartier des Écrivains. Un alignement d'arbres est planté entre la plateforme du tram et la piste cyclable bidirectionnelle. La station de terminus de la ligne se trouvera sur la route de Brumath, au Sud du carrefour avec l'avenue de Périgueux et la rue de Niederhausbergen. Ce terminus constituera un pôle d'échange et de correspondance important avec les lignes de bus 60, 70, 16 et 26 dont les arrêts seront aménagés sur la rue de Niederhausbergen.



FIGURE 12 : VUE EN PLAN DE LA ROUTE DU GÉNÉRAL DE GAULLE, SECTEUR TERMINUS NORD

4. La Route de Bischwiller

4.1. La situation actuelle

La route de Bischwiller fait partie du réseau routier principal de la commune de Schiltigheim sur un axe Nord – Sud. En effet, cette route radiale traverse le cœur urbain de la commune de Schiltigheim, mais également des communes de Bischheim, Hœnheim, Souffelweyersheim et Reichstett. Elle permet de rejoindre l'A35 au Nord via la RM37 et l'A4 à l'Ouest via l'échangeur de Reichstett ou de Hoenheim.

Cet axe supporte aujourd'hui un trafic important, de l'ordre de 11 000 à 15 000 véh/j sur sa partie Sud (source : diagnostic du Plan Local de Déplacements – secteur Nord), mais assure également une fonction de desserte locale. À ce jour, des difficultés de circulation existent en heures de pointe, à la limite de capacité de l'axe. Le réaménagement de cet axe est donc souhaité concomitamment au développement du réseau du tramway sur la route du Général de Gaulle, d'une part pour éviter le report de la circulation automobile de cet axe sur la route de Bischwiller, et d'autre part pour favoriser le report vers des modes alternatifs à la voiture particulière et ainsi entrainer une diminution de la demande automobile actuelle.

En parallèle, le manque d'aménagements cyclables sur les communes de Schiltigheim et de Bischheim est régulièrement pointé du doigt par les habitants et les usagers du vélo. Ces lacunes s'observent notamment sur les principaux axes de circulation (route de Bischwiller, rue Saint-Charles, route du Général de Gaulle, …). De fait, la cohabitation entre cyclistes et automobilistes demeure, dans les conditions actuelles de la voirie et de la circulation, trop dangereuse pour inciter l'usage du vélo sur ces communes. La commune de Schiltigheim souhaite par ailleurs poursuivre le développement de sa centralité historique en s'appuyant sur le réaménagement de la route de Bischwiller.

4.2. Les objectifs de l'aménagement

La volonté principale de ce projet de requalification est d'intégrer cet axe dans le dispositif d'apaisement des communes Nord, en accompagnement de l'arrivée du tramway Nord sur la route du Général de Gaulle à Schiltigheim et à Bischheim.

Les objectifs fixés pour cette opération sont les suivants :

- Développer les modes alternatifs à la voiture particulière : une répartition plus équilibrée de l'espace public ;
- Créer une véritable liaison cyclable Nord – Sud pour les modes actifs (vélos, piétons) afin de sécuriser leurs déplacements et proposer un meilleur maillage de territoire contribuant à leur usage ;
- Renforcer l'accès aux différents équipements publics (gare, hôtel de Ville, médiathèque,…) pour les modes actifs;

4.3. Descriptif des aménagements

Tronçon entre l'îlot Fischer et la Mairie de Schiltigheim

Cette portion très routière de la route de Bischwiller est requalifiée en profondeur. Alors qu'avant travaux, une part de plus de 70% de l'espace public est dédiée à la voiture (chaussée et stationnement), la voie est finalement piétonnisée sous le statut réglementaire d'une zone 30 sous contrôle d'accès. L'espace central permettra la circulation des cyclistes et celle des services nécessaires au bon fonctionnement de la ville (desserte automobile riveraine, accès livraison, accès secours, etc).

Le contrôle d'accès sera mis en place à l'entrée de la route côté Sud. Seuls les possesseurs de badges pourront alors accéder à ce tronçon de la route 24h/24 et 7j/7, dans le sens Sud-Nord, et d'en sortir au Nord de ce tronçon. Les bornes d'accès d'entrée et de sortie seront abaissées le matin, soit un fonctionnement similaire aux aires piétonnes du centre-ville de Strasbourg.

Dans la mesure du possible, les rues adjacentes seront mises en impasse sur la route de Bischwiller pour les faire sortir du système de gestion par contrôle d'accès.

La rue est fortement plantée et il est recherché sa déminéralisation.

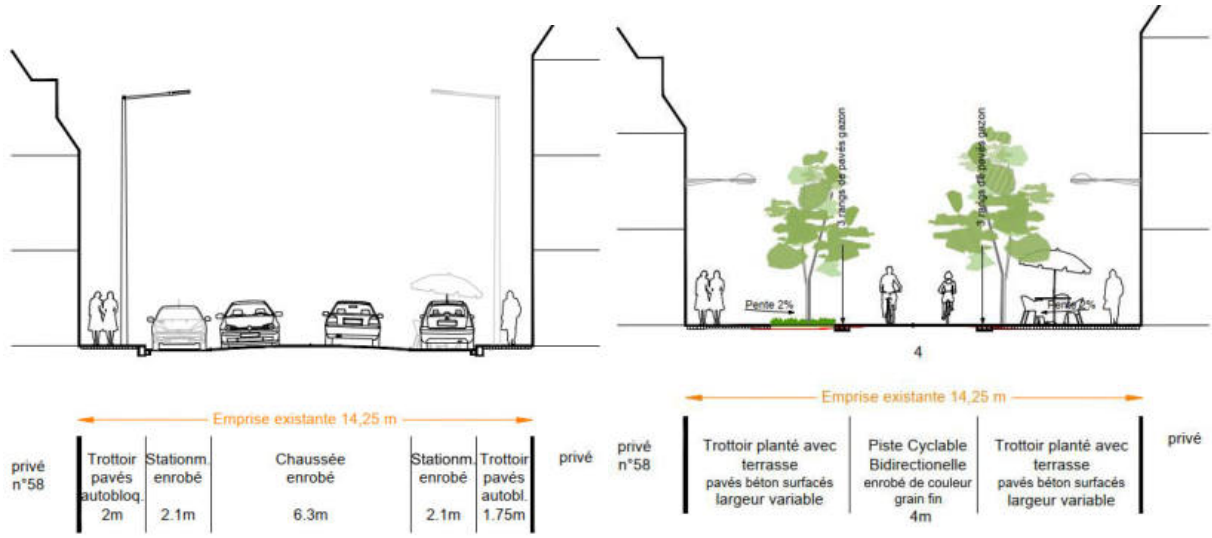


FIGURE 13 : ROUTE DE BISCHWILLER _ TRONÇON ENTRE L'ÎLOT FISCHER ET LA MAIRIE _ COUPE ÉTAT EXISTANT ET PROJETÉ





FIGURE 14 : VUE EN PLAN ROUTE DE BISCHWILLER – SECTION ENTRE LA RUE HÉLENE SCHWEITZER ET LA RUE SAINT CHARLES

Tronçon entre la Mairie et la rue des Vosges : un aménagement tactique pour installer une piste cyclable bidirectionnelle à la place du stationnement

Dans le but d'assurer une continuité cyclable de qualité et sécurisée, le tronçon au-delà de la Mairie est réaménagé de manière tactique, avec des interventions plus ponctuelles (pas de reprise de façade à façade) jusqu'à la rue des Vosges.

Le stationnement longitudinal situé à l'Est ou à l'Ouest de la chaussée est supprimé, pour permettre la réalisation d'une piste cyclable bidirectionnelle d'une largeur de 3m côté Ouest de la voie.

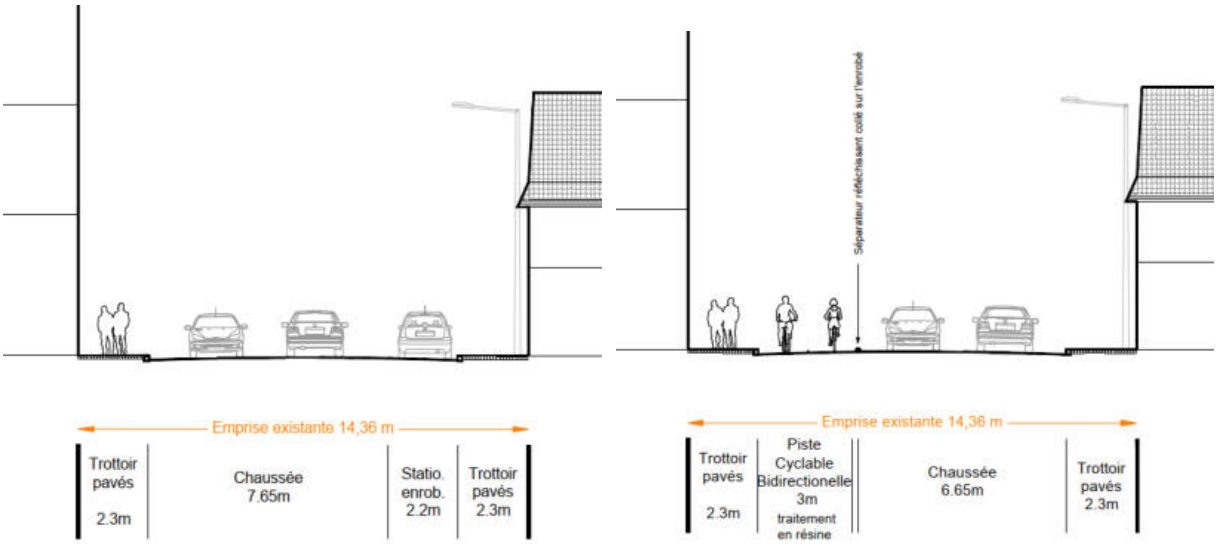


FIGURE 15 : ROUTE DE BISCHWILLER _ TRONÇON ENTRE LA MAIRIE ET LA RUE DES VOSGES _ COUPES ÉTAT EXISTANT ET PROJETÉ

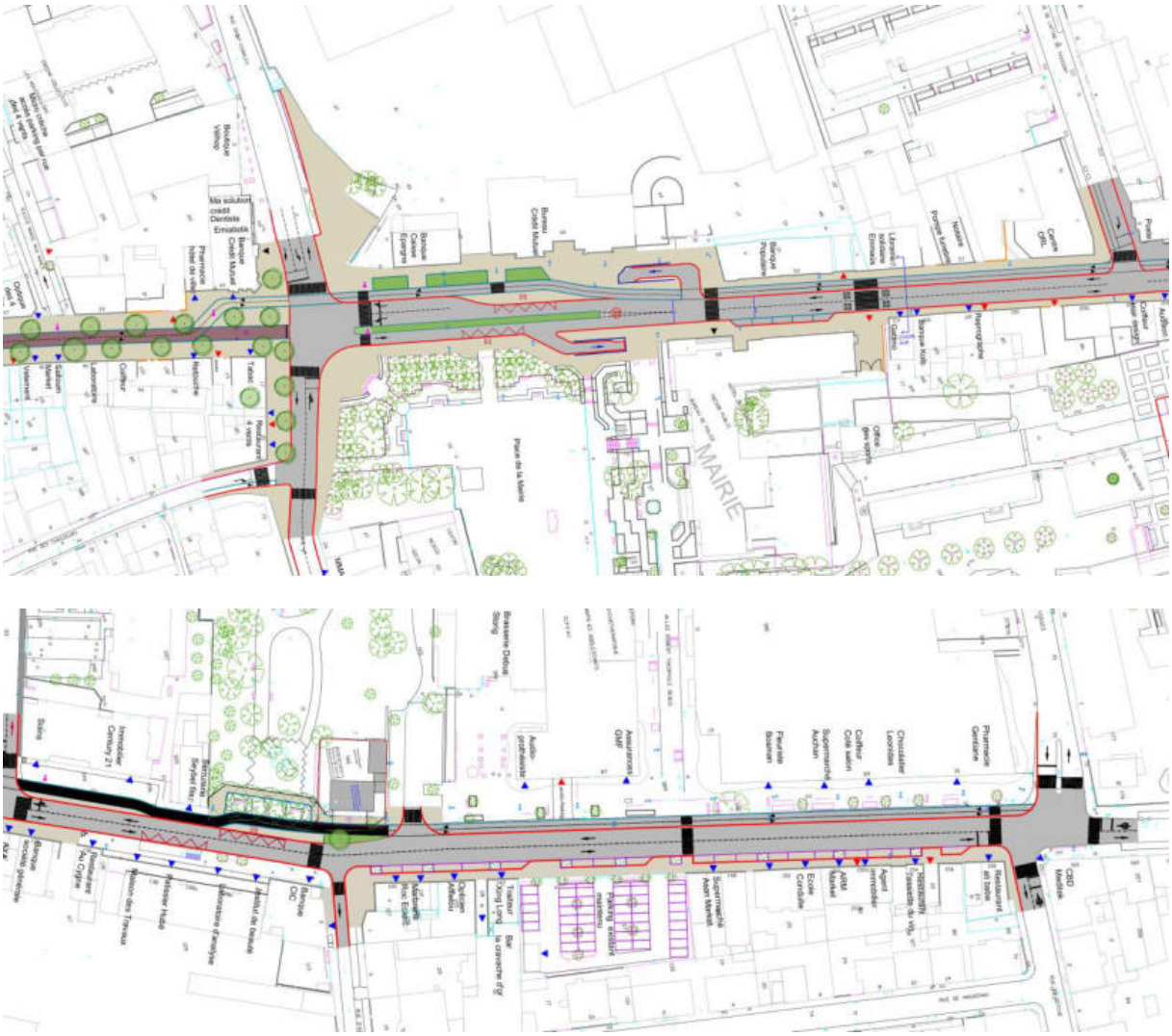


FIGURE 16 : VUES EN PLAN DE LA ROUTE DE BISCHWILLER – SECTION ENTRE LA RUE SAINT CHARLES ET LA RUE DES VOSGES

5. Les connexions à la M35

L'aménagement des six ouvrages cités ci-après est directement lié à la recomposition circulatoire proposée dans le cadre du projet. Leur rôle dans le système circulatoire est expliqué dans la partie 8.3 « Organisation des circulations automobiles ».

Les connexions M35 sont :

- L'aménagement d'une bretelle au niveau de l'échangeur de Hœnheim (dit n°49.1) pour rejoindre la M35 plus en amont en direction du Sud. Ceci permet de délester les carrefours les plus chargés du secteur pour les communes de Niederhausbergen, de Hœnheim et de Souffelweyersheim. Le délestage important de la route de Brumath et des mouvements empruntant actuellement la rue Burger permet d'aménager le pôle d'échange bus/Tram dans la zone de terminus.

- L'aménagement d'une bretelle d'entrée à Schiltigheim « Nord » depuis la M35 au niveau de l'avenue de la 2ème Division Blindée. Il s'agit de rendre possible la mise en sens unique de la route du Général de Gaulle en réalisant le sens inverse via la M35. Cet aménagement permet également d'améliorer l'accessibilité aux équipements communaux et métropolitains situés dans ce secteur tels que la Briqueterie, le centre nautique de Schiltigheim, le stade Romans, et la future école des Arts en Vert.

Par ailleurs, la Place de Haguenau est recomposée en profondeur, impliquant la réorganisation des accès vers les axes de type autoroutiers, avec les aménagements suivants :

- L'aménagement d'une bretelle entre la M2350 et la M35 à proximité de l'échangeur de Cronenbourg afin de reprendre les accès autoroutiers entre la M35 et la M2350.

- L'aménagement d'un carrefour à feux entre la rue de l'Eglise Rouge et la M2350 pour restituer depuis la ville un accès à la M2350 en direction du sud.

- La modification de la bretelle de sortie M35 Place des Halles : la création d'un tourne-à-gauche permet de restituer le mouvement d'accès vers le quartier Cronenbourg et le secteur du Marché Gare.

- L'aménagement d'une bretelle place de Haguenau pour restituer le mouvement d'accès à la M35 vers le Nord depuis la Place de Haguenau.

5.1. Échangeur de Hœnheim

Les hypothèses de conception suivantes sont retenues au stade de l'avant-projet:

- Réalisation avec dérogation au VSA 90-110 pour situation exceptionnelle, par la mise en place d'une voie d'entrecroisements tangents entre l'échangeur 49.1 (bretelle d'entrée vers M35 Sud) et l'échangeur 50 (bretelle de sortie vers M885)

- Par la création de la voie d'entrecroisements, la M35 a une section courante globalement à 4 voies avec conservation de la voie à mobilité partagée (dit VR2+) ;

- Conservation du giratoire existant et accès vers gare de triage de Hausbergen sur M184, raccordement de la nouvelle bretelle sur voiries existantes au niveau du carrefour en té ;

- Nécessité d'effectuer des acquisitions foncières ;

- Conservation des accès de service aux jardins familiaux existants directement sur bretelles (mais avec des contraintes plus strictes qu'actuellement). L'accès de service courant à privilégier sera celui de la gare de triage : sauf raison impérative de service, il serait préférable de supprimer définitivement ces connexions aux bretelles.



FIGURE 17 : PLAN D'AMÉNAGEMENT DE L'ÉCHANGEUR DE HŒNHEIM

5.2. Nouvel accès Avenue de la 2e Division blindée

Suite à l'étude de différentes variantes de cet aménagement, les hypothèses de conception suivantes ont été retenues au stade de l'avant-projet :

- Réalisation d'une solution conforme VSA 90 avec rayon de 32 m ;

- Suppression de l'accès au parking arrière du stade (intégré au projet) et du parking par la ville (hors projet) ;

- Suppression de l'accès pompier au Sud du stade, un accès secours devra être réalisé à l'Est

- Maintien en place du bâtiment sanitaires de la piste d'apprentissage du vélo ;

- Accès riverains et d'entretien aux parcs par circulation sur trottoir avec retournement au droit du square ;

- Reprise de l'avenue de la Deuxième Division Blindée jusqu'au carrefour avec la rue Turenne (carrefour réaménagé dans le cadre du projet Espex) ;

- Reprise du merlon existant.

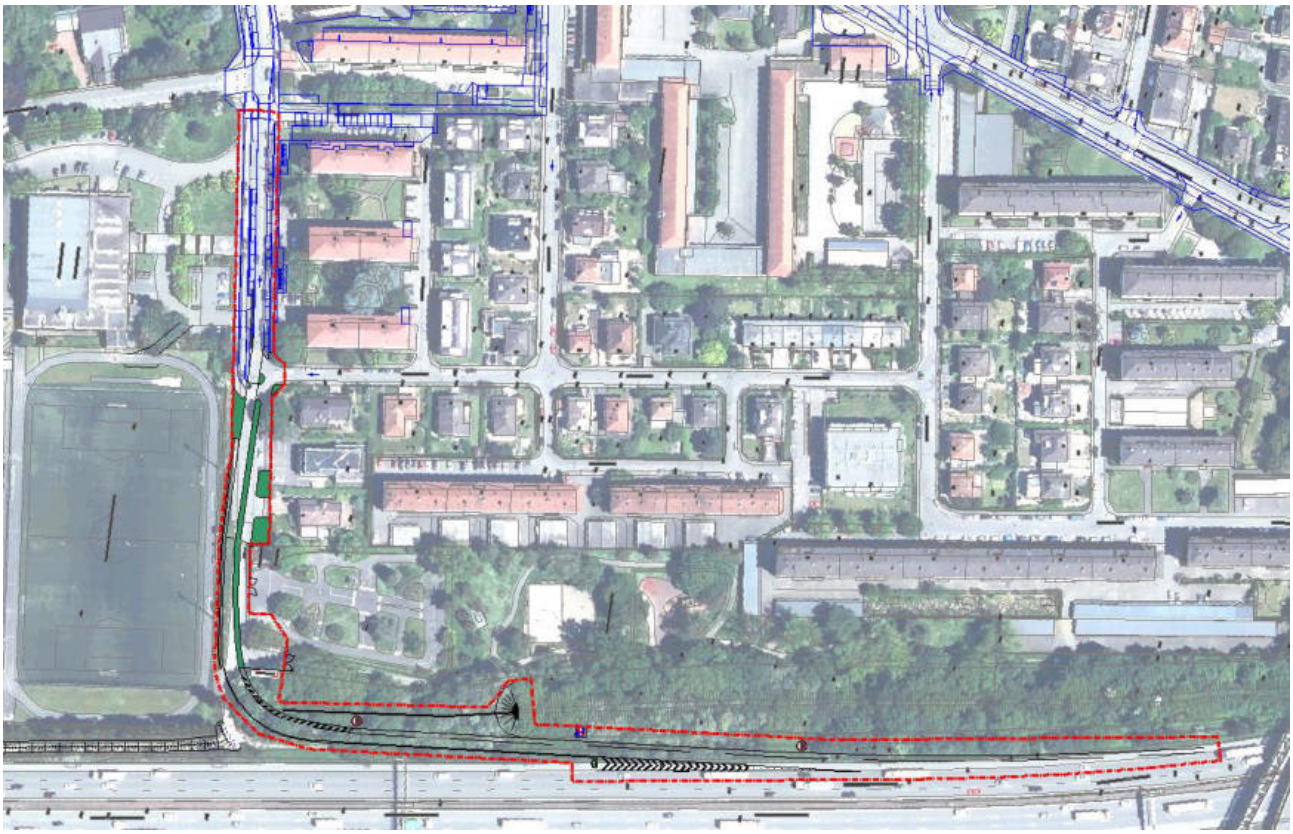


FIGURE 18 : PLAN D'AMÉNAGEMENT DE LA BRETELLE BRIQUETERIE/2IÈME DB

5.3. Recomposition de la Place de Haguenau

L'objectif de l'opération est un réaménagement de la place de Haguenau et de la Porte de Schiltigheim dans le but de transformer ce secteur en espace public largement paysager, lisible et confortable dans lequel les modes actifs trouveront une place prépondérante. Cette reconnexion passe par la reprise des accès autoroutiers qui cisaillent les liaisons piétonnes et cyclistes et par la transformation de la M2350 en avenue urbaine, plantée et traversable.

L'existant se caractérise par :

- Un réseau routier constitué par une autoroute M35 Nord-Sud sinuant de part et d'autre de la voie ferrée et une M2350 en antenne. Le toute est greffé sur un réseau urbain à proximité et même sous la M2350.
- Des transports en commun qui se concentrent sur la place de Haguenau.
- Des itinéraires pour modes actifs sont présents mais sans possibilité de perméabilités transversales à moins de 500 m de la concentration des échanges Est et Ouest.

Évolution de la hiérarchisation du réseau routier dans le secteur de l'échangeur de Cronenbourg et de la Place de Haguenau

Par la transformation du secteur, le projet propose :

- De poursuivre la requalification de la M2350 boulevard urbain, repoussant ainsi les limites d'agglomération aux abords de la M35 devenue seule autoroute ou voie express du secteur.

- Tous les échangeurs routiers à l'Est de la place de Haguenau sont supprimés (y compris le viaduc rejoignant la M35 en créant une troisième voie), et des échanges se feront à niveau avec la M2350 (en particulier avec la rue de l'Église rouge).

- Pour compenser la suppression des mouvements côté Est, les échanges sont remodelés autour de la M35. Avec le déplacement des panneaux d'agglomération, la vitesse réglementaire est baissée à 50 km/h sur les voiries modifiées avec une géométrie de voirie urbaine.

- Le schéma de circulation de la place de circulation est revu dans une configuration moins routière. Il n'est plus possible d'en faire le tour. Il n'y a plus de sens unique, et moins de voies routières dans un seul sens tandis qu'il y a plus de place pour les transports en commun et les itinéraires pour les modes actifs.

La suppression du viaduc est compensée par les aménagements suivants :

- La création d'une bretelle entre la M2350 et la M35 en direction du Nord ;
- La modification de la bretelle « Place des Halles » pour rétablir un accès vers Cronenbourg et le marché Gare.
- La mise en double sens du côté Ouest de la place de Haguenau et la création d'une bretelle d'accès à la M35 en direction du Nord le long du faisceau ferroviaire
- La création d'un carrefour à feux entre la rue de l'Eglise Rouge et la M2350 permettant d'accéder depuis Strasbourg à la M2350 en direction du Sud.

Les réflexions sur le réaménagement du site dans son ensemble conduisent à étendre la limite d'agglomération strasbourgeoise vers l'Ouest et déclassé entièrement la M2350, les raccords à la M35 deviennent compatibles à des dérogations sur la géométrie en raison du contexte d'agglomération en amont et d'une baisse de la vitesse.

Bretelle entre la M2350 et la M35 en direction du Nord

Suite à l'analyse de plusieurs variantes, la solution retenue au stade de l'avant-projet rassemble les hypothèses de conception suivantes :

- Création d'une voie à 30 km/h sur un axe limité à 50 km/h

- Rayons de 25 m, puis de 50 m et de 65 m qui permettent de passer de 30 à de 50 km/h.

- Insertion sur une future entrée sur M35 : la géométrie est adaptée pour 50 km/h

- Pente maximale de 5,5 %.

- Déclassement des voiries dans le domaine urbain (en agglomération) entre le giratoire de Cronenbourg et le carrefour de l'Église Rouge, ce qui offre un environnement permettant d'assouplir les exigences géométriques et est compatible avec une circulation des bus urbains sur la M2350.

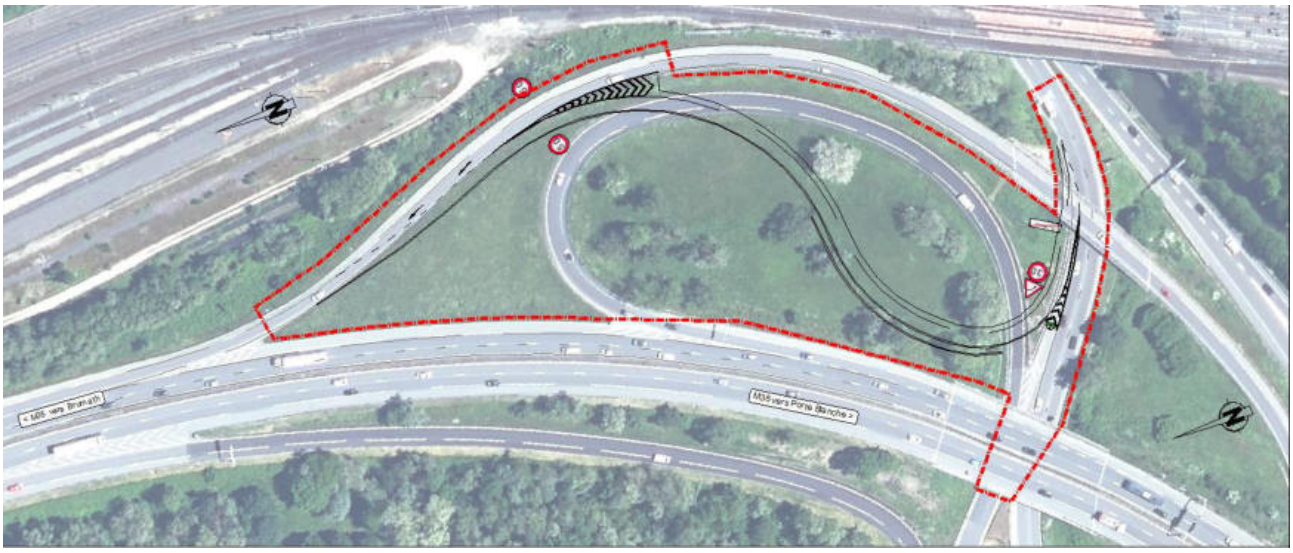


FIGURE 19 : PLAN D'AMÉNAGEMENT - BRETELLE M2350-M35

Modification de la bretelle entre la M35 et la Rue Wodli (bretelle « Place des Halles »)

La sortie Halles est modifiée pour permettre de rétablir un mouvement supprimé par ailleurs (suppression de la bretelle Cronenbourg depuis le Sud de la M35) : sortie M35 depuis le Sud vers la rue Wodli côté Ouest. Le futur projet TSPO sur la M35 doit également être pris en compte qui va rejoindre un itinéraire sur la rue Wodli vers l'Est.

Actuellement à une voie à la connexion de la rue, la bretelle aura à terme 3 voies à son extrémité : une en tourne-à-droite pour la voie bus, deux voies pour autres usagers (tout droit vers le terre-plein de la rue, et en tourne-à-droite). Seule la nouvelle voie de TAG sera créée par le projet Tram, la voie dédiée BUS sera créée dans le cadre du projet TSPO.

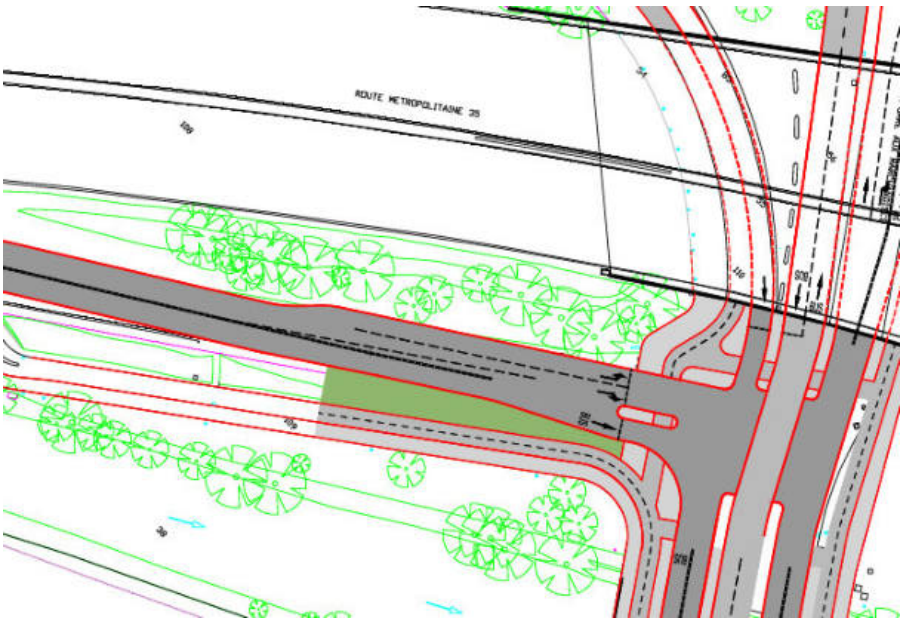


FIGURE 20 : VUE EN PLAN SORTIE M35 « LES HALLES »

Connexion entre la M263 et la M35

Connexion M263 vers M35 (place de Haguenau vers M35 Nord)

La bretelle M263-M35 est nécessaire en compensation des mouvements supprimés par ailleurs et de la déconstruction du viaduc entre la place de Haguenau et la M35. Elle permet,

- De rétablir, depuis la Place de Haguenau, à la M35 en direction du Nord
- Depuis le Sud de Schiltigheim, un accès à la M35 en direction du Nord, mouvement auparavant possible en faisant le tour de la Place de Haguenau.

Elle démarre en adjonction sur la M263 vers la M35. La M263 est à sens unique vers la place de Haguenau de la M35 au départ de cette dite bretelle. La nouvelle voie se prolonge en rampe (en soutènement) et rejoint en affectation la M35 sur le point de raccordement du viaduc déconstruit.

Connexion M35 vers M263

Il s'agit de restituer le mouvement de sortie de la M35 vers la place de Haguenau du côté Ouest de la place de Haguenau.

Les aménagements prévoient sur l'emprise de la sortie actuelle, une sortie avec une voie dédiée à la circulation générale et une voie réservée aux transports en commun (voie bus VRTC). La montée sur la M35 est prévue avec une voie sur ce même ouvrage, accessible depuis Schiltigheim et depuis Strasbourg.

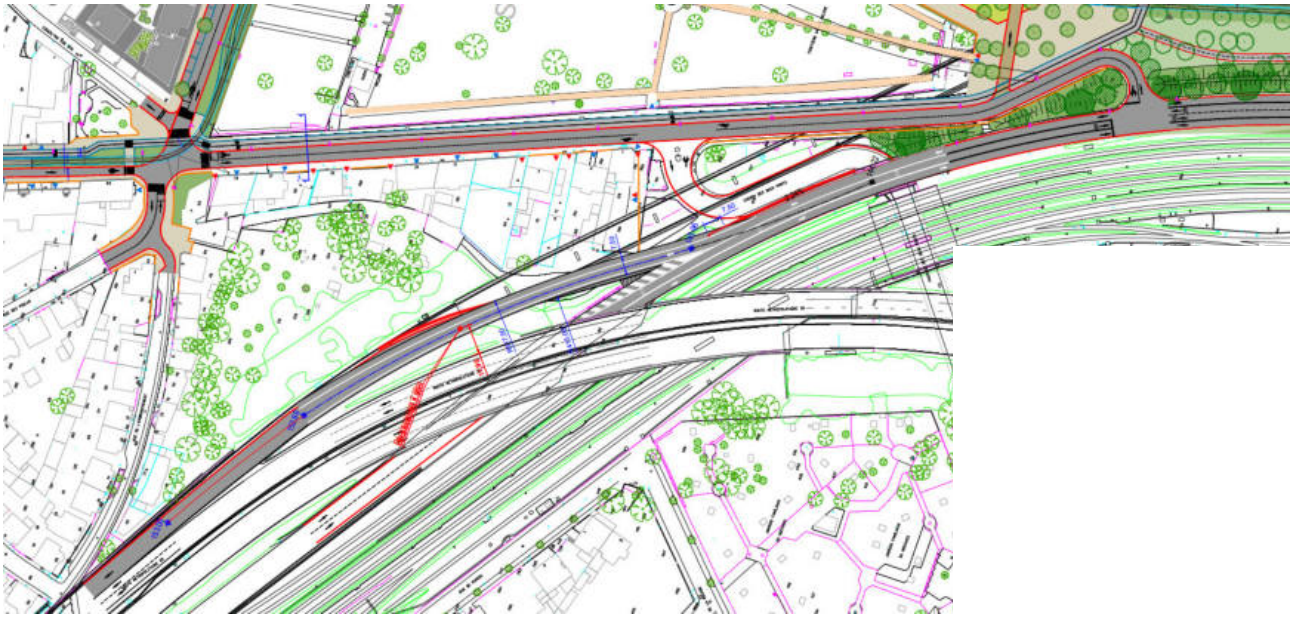


FIGURE 21 : VUE EN PLAN DES CONNEXIONS PLACE DE HAGUENAU VERS M35 NORD

Carrefour sur l'Église Rouge

La réalisation du carrefour sur l'Église rouge accompagne la requalification progressive de la M2350. Plusieurs scénarios de variantes ont été envisagés en fonction du tirant d'air et du profil en long. La variante retenue au stade de l'avant-projet respectera les hypothèses suivantes, sous réserve de consultation du gestionnaire de canal :

- Carrefour à feux ;
- Tirant d'air minimal de l'ouvrage de 0,5 m par rapport au niveau NPHE (ici de 137,40 m NGF) pour laisser passer les crues et éviter l'accumulation d'embâcles potentiels, soit niveau intrados de l'ouvrage à 137,90 m NGF minimum ;
- Prise en compte des itinéraires pour les modes doux.
- Les voiries entreront dans le domaine urbain, de ce fait la conception ne s'appuiera pas sur un guide ou un référentiel routier;

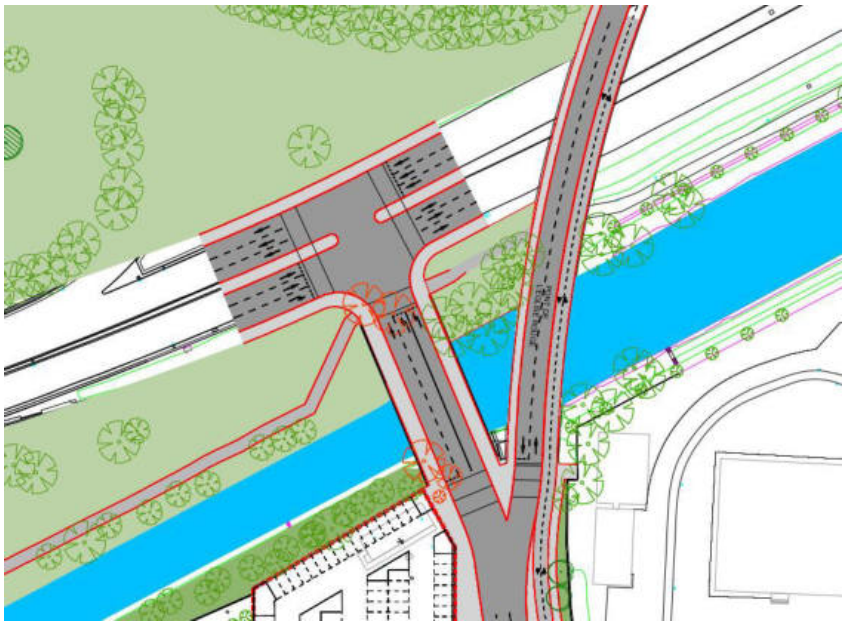


FIGURE 22 : VUE EN PLAN DU NOUVEAU CARREFOUR AVEC LA M2350

6. Le parking Église Rouge/ Kablé

Dans l'état actuel des réflexions études de conception (niveau « Avant-Projet ») pour le parking dit « Église Rouge/ Kablé », il est prévu de construire l'ouvrage selon les hypothèses suivantes :

- Construction modulaire avec une jauge estimée au stade de l'avant-projet à 290 places.
- Dimension des places : 2,50m x 5,00m
- 2% de places PMR (largeur 3,30m)
- Profiter du réaménagement du carrefour avec la rue Jacques Kablé pour agrandir la parcelle existante



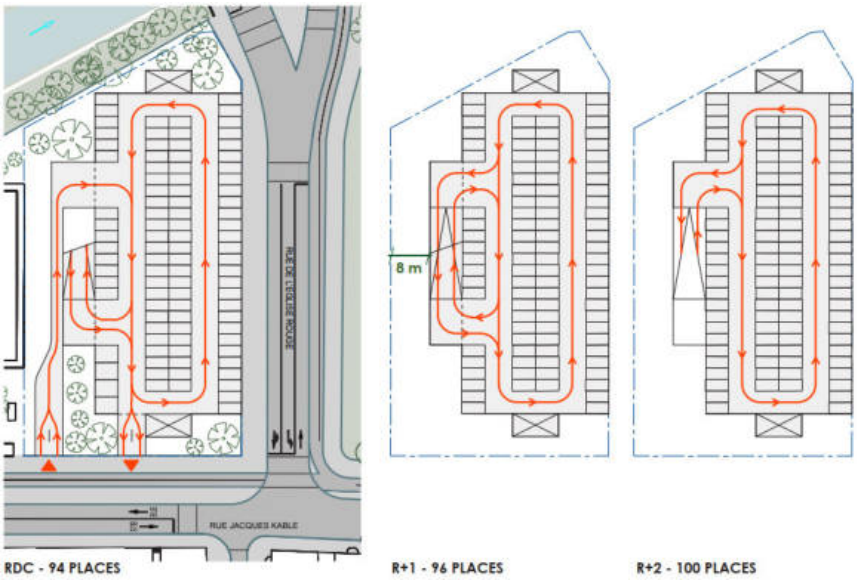


FIGURE 23 : VUES 3D ET EN PLAN DU FUTUR PARKING AU STADE DE L'AVANT-PROJET

7. Les mobilités

Le rapport d'étude mobilités du dossier d'avant-projet décrit en détail les transformations des circulations automobiles, bus, vélos et piétons prévues dans le cadre du projet. Il décrit également l'impact du projet tramway sur les conditions de circulation dans les secteurs concernés. Ce rapport s'appuie sur les données caractérisant la situation actuelle des déplacements telles qu'elles ont été analysées dans le diagnostic urbanisme, transports et circulation élaboré préalablement, ainsi que sur les nombreux comptages réalisés à l'occasion de ces études.

Ce rapport définit :

- le concept multimodal de déplacements proposé et la hiérarchie future du réseau routier à l'échelle du périmètre étudié. Le nouveau plan de circulation multimodal établi dans le cadre du projet permettra :
    - un apaisement global de la circulation avec une forte réduction du trafic de transit local et une limitation forte des reports de trafic,
    - le maintien de l'accessibilité à la M35 et à la M2350
    - la conservation de l'accessibilité des riverains,
    - une forte incitation au report modal vers le tram et les modes actifs,
    - un redéployement du réseau bus en complémentarité avec le réseau du tramway,
    - le développement et la sécurisation des déplacements des cyclistes et piétons,
    - le développement de la vie de quartier et des centralités,
    - le développement de la végétation,
- le plan de circulation projeté sur l'ensemble de la zone d'influence du tramway ;
- le bilan du stationnement automobile et des éléments de politique de gestion du stationnement ;
- les modalités de fonctionnement des carrefours à feux, intégrant la priorité de passage du tramway.

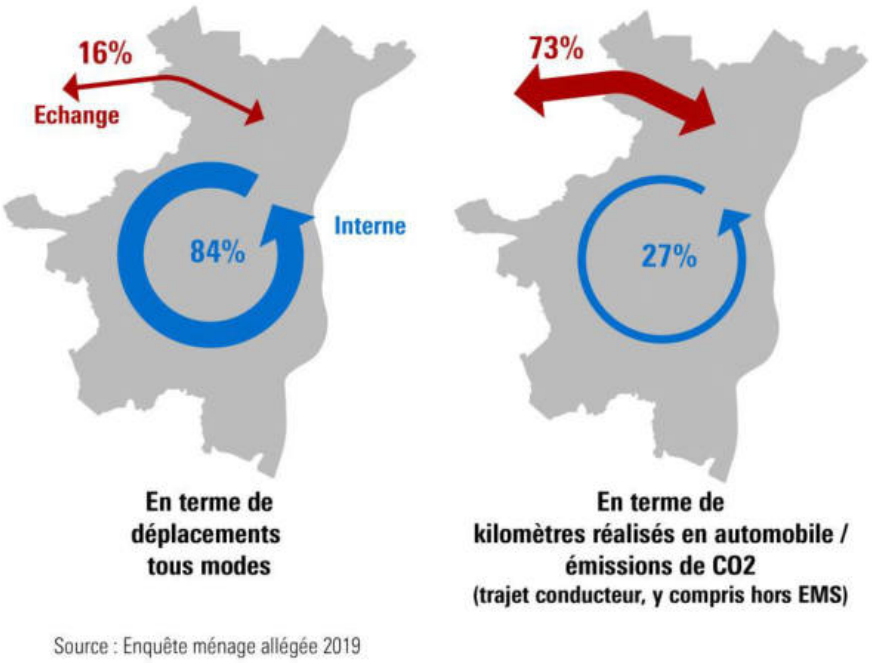
8.1. Le projet de «Tramway vers le Nord» dans la politique de déplacements de l'Eurométropole

L'accessibilité multimodale à la métropole

Le projet tramway nord est un projet systémique, mais aussi un projet « interscalaire » dans la mesure où, de par son tracé et ses effets sur le trafic automobile vers le cœur métropolitain, il impacte les pratiques de mobilités futures à une échelle beaucoup plus étendue que ne l'ont fait les derniers projets d'extension du réseau tramway.

Il a en effet la particularité de réduire les capacités automobiles vers le cœur métropolitain, en interceptant les sorties du réseau routier hyperstructurant (place de Haguenau, Petite rue des Magasins), qui concernent des déplacements de moyenne et de longue distance. Ainsi, d'après le modèle de trafic de l'EMS, environ 50% des flux automobiles qui entrent sur la Place de Haguenau depuis la M35 nord parcourent des distances supérieures à 15 km, provenant donc du bassin de vie éloigné de Strasbourg.

Les flux quotidiens d'échanges entre le territoire administratif de l'EMS et son bassin de vie réel sont minoritaires par rapport à l'ensemble du trafic lié à l'Eurométropole (moins de 16% du nombre total des déplacements générés par l'EMS), mais ils contribuent fortement à son bilan carbone : plus long, plus motorisés en véhicule individuel, on estime qu'il représente près de ¾ du kilométrage total généré par l'EMS.



Source : Enquête ménage allégée 2019

Il est donc parfaitement légitime, dans une politique de mobilité durable, de prioriser les actions qui permettent de réduire leur impact. Le projet tramway nord fait partie de ces actions, sans pour autant constituer, **à lui seul**, une solution de substitution à la demande de trafic moyenne distance. Les alternatives aux déplacements automobiles d'échange entre l'EMS et son bassin de vie relèvent du domaine de pertinence :

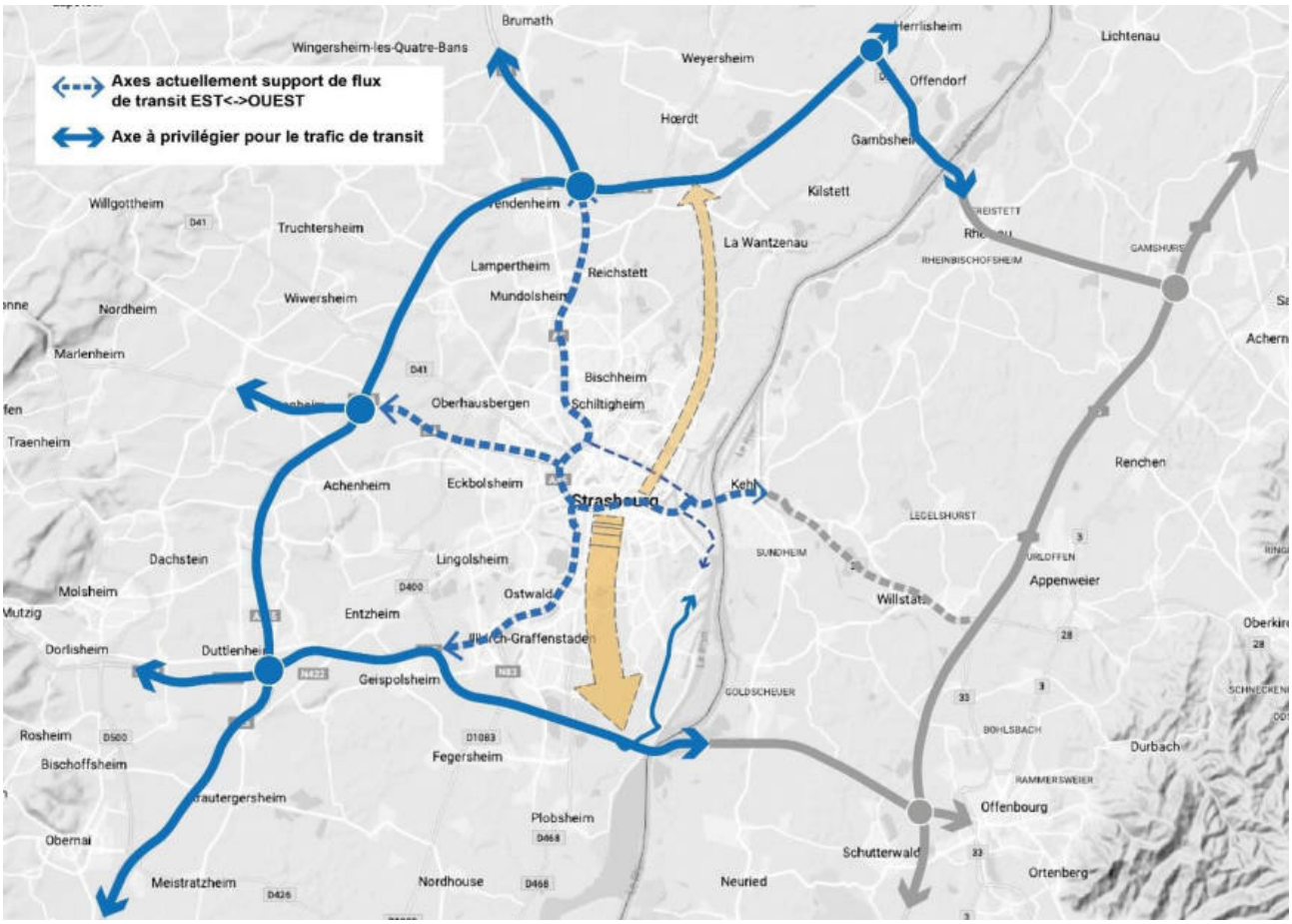
- du covoiturage ;
- de l'intermodalité voiture + transports collectifs urbains (P+R) ;
- des transports collectifs interurbains, seuls ou en combinaison intermodale pour le rabattement depuis et vers les gares.

Sur ce dernier point, l'EMS et la Région Grand Est travaillent de concert au développement du Réseau Express Métropolitain (REME), qui comprend un volet ferroviaire et un volet routier (cars interurbains Fluo Grand Est).

D'une certaine façon, le projet tramway nord est donc un élément qui contribuera à la modification des pratiques de mobilité à l'échelle de l'ensemble du bassin de vie, et ces nouvelles pratiques solliciteront (notamment) l'offre interurbaine en cours de développement. Mais in fine, le projet est aussi une condition de réussite de cette évolution des pratiques modales : un réseau de transports urbains robuste et capacitaire est indispensable pour diffuser les flux des usagers des transports interurbains vers les grands générateurs de trafic de la métropole.

La dimension interscalaire du projet tramway tient aussi à ses impacts en matière de redistribution des flux automobiles à l'échelle élargie. Le déclassement de l'Avenue des Vosges dans la hiérarchie du réseau viaire métropolitain soulève légitimement la question des risques de reports de trafic vers d'autres axes.

Globalement, les tests de modélisation tendent à montrer le potentiel de captage des flux de transit par le « grand ring » composé du COS à l'ouest, de la rocade sud et de l'autoroute allemande d'autre part. C'est une alternative d'itinéraire possible pour les flux de transit de l'agglomération Strasbourg-Kehl



Les quatre branches du projet «Tramway vers le Nord»

On peut qualifier le projet «Tramway vers le Nord» de projet « systémique » : c'est bien entendu un projet de création d'une infrastructure de transport, mais c'est aussi un projet de transformation urbaine profonde, à l'échelle du nord du cœur d'agglomération, entre Bischheim et le centre de Strasbourg. Au-delà de l'infrastructure tramway à proprement parler, c'est le support d'une réorganisation en profondeur des mobilités sur les quatre branches qui le composent :

- La branche nord-ouest (route du Général de Gaulle / route de Brumath), est une voie de faubourg qui sera profondément transformée dans ses usages (mise à sens unique du trafic routier sur la quasi-totalité du tracé, insertion du tram et d'aménagements cyclables). Pour ce faire, la M35, infrastructure à caractère autoroutier destinée à évoluer progressivement en boulevard urbain multimodal, sera mise à contribution, et assumera le sens de circulation supprimé sur la route du Général de Gaulle, ce qui contribuera à son évolution vers une voie à fonction plus locale ;

- La branche nord-est (route de Bischwiller), ne fait pas partie du projet tram à proprement parler, mais sa transformation est inéluctable si l'on ne veut pas qu'elle devienne le réceptacle d'une partie des flux automobiles impactés par l'insertion du tramway sur l'axe nord-ouest. Le parti d'aménagement retenu, avec la piétonnisation de sa partie sud, est le choix le plus ambitieux possible en matière d'apaisement. Elle permettra de relier le centre de Schiltigheim (seconde ville du Bas-Rhin) à l'hypercentre de la métropole, avec un itinéraire confortable, attractif et sécurisé pour les modes actifs. Elle permettra de donner à cette voie de faubourg une qualité

d'espace public et de paysage habituellement réservée aux seules rues des hypercentres commerçants des grandes villes ;

- La branche sud-est, l'Avenue des Vosges, joue aujourd'hui une fonction de distribution du trafic automobile à l'échelle du quartier de la Neustadt. L'insertion du tramway sur cet axe inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO conduit à mettre en valeur ses qualités architecturales et paysagères, en diminuant drastiquement le trafic automobile, réservé à la seule desserte locale, et en offrant des cheminements de qualité pour les piétons et les cyclistes. Cette transformation en profondeur s'accompagne nécessairement d'une réorganisation des accès et du plan de circulation de l'ensemble du quartier traversé ;

- La branche sud-ouest, qui emprunte le boulevard Wilson entre la place de Haguenau et la gare centrale, vient intercepter les flux automobiles entre l'autoroute d'une part, le centre commerçant (Les Halles, le parking Kléber), la gare et le quartier gare d'autre part. L'insertion du tramway, des aménagements cyclables et piétons, et les contraintes fonctionnelles induites sur les carrefours à feux impliquent une réorganisation profonde des accès automobiles vers le cœur de ville.

- Enfin, au cœur du système et à la convergence de ces quatre branches, la place de Haguenau est la clé de voûte du projet urbain, paysager et de mobilité. La transformation de l'échangeur routier et la démolition du long viaduc d'accès à la M35 nord permet l'ouverture d'un grand parc métropolitain entre Strasbourg et Schiltigheim. Elle implique un travail fin de re-concentration des infrastructures routières sur la place, et de reconstitution des fonctionnalités routières en jouant sur de nouvelles connexions entre la ville et l'autoroute à une échelle dézoomée (nouvelle connexion à niveau avec la M2350, création d'une nouvelle bretelle côté Cronenbourg, reprise / complétion des sorties M35 aux Halles et à Schiltigheim.

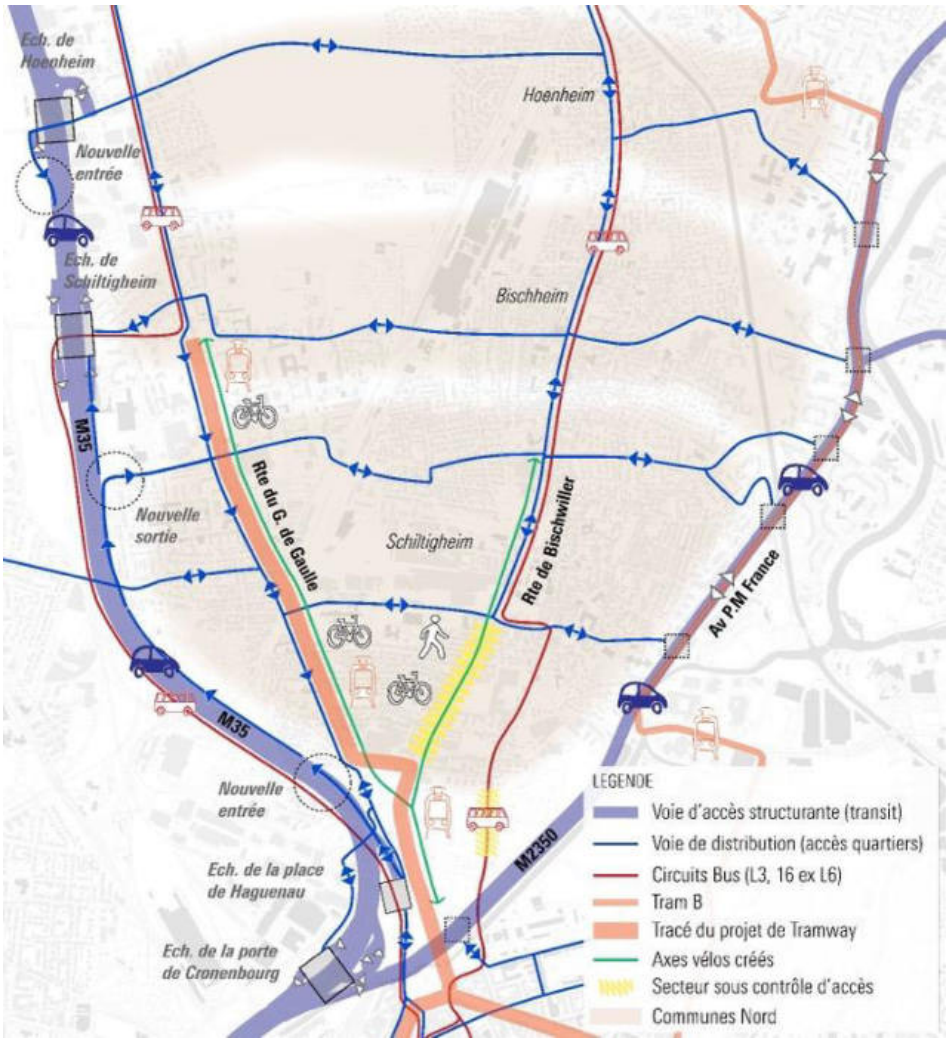
Les principes de réorganisation multimodale des flux dans le secteur Nord du projet

Actuellement dans le secteur nord, les principaux flux de circulation (tous modes confondus) se distribuent sur quatre axes nord – sud, qui convergent « en entonnoir » vers le secteur de la place de Haguenau avec :

• à l'ouest, la M35, infrastructure routière hyperstructurante ;

• à l'est, l'axe Mendès France – M2350, boulevard multimodal dans sa partie nord et infrastructure routière du réseau primaire dans sa partie sud ;

• entre les deux, les deux voies de faubourg de la route du Général de Gaulle et de la route de Bischwiller qui cumulent des fonctions de voies de distribution intercommunales pour le trafic automobile et supportent des lignes de bus structurantes, le tout sur des largeurs contraintes (avec des gabarits de l'ordre de 15 mètres entre façade sur les secteurs les plus contraints).



Dans ce système, l'insertion du tramway sur l'axe route du Général de Gaulle – route de Brumath, implique un nouveau partage de l'espace-rue sur les deux axes centraux de « l'entonnoir ». Sur chacun d'eux, l'espace affecté à la voiture, en circulation et en stationnement, doit être réduit au bénéfice des modes alternatifs : tramway et modes actifs sur la branche Général de Gaulle – Brumath, modes actifs et bus sur la branche Bischwiller (avec un tronçon sud réservé aux modes actifs et aux seuls ayants-droits pour le trafic motorisé). De voies de circulation « intercommunales » pour le trafic automobile, ces deux axes deviennent des voies de distribution locale et « inter-quartiers ».

La M35 et la M2350 conserveront le statut de voies structurantes et absorberont une partie des flux actuellement supportés par les voies plus urbaines.

8.2. Les paramètres transports collectifs du projet tramway et du réseau bus associé

Paramètres d'exploitation commerciale de l'extension tramway

À l'horizon fin 2027, à la mise en service de l'infrastructure nouvelle entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, le projet prévoit son exploitation à fréquence de 7-8 minutes en journée, identique à l'ensemble du réseau de tramway de l'agglomération strasbourgeoise.

Onze rames supplémentaires seront nécessaires pour assurer ce niveau de service.

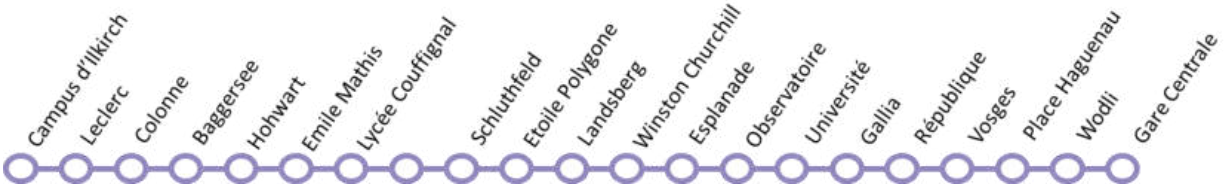
À l'horizon du projet, le développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim entrainera une modification du réseau touchant 3 lignes :

- La ligne C, qui sera prolongée vers le Terminus Nord (Marc Seguin) à Bischheim, et desservira 7 nouvelles stations au-delà de Faubourg de Saverne.



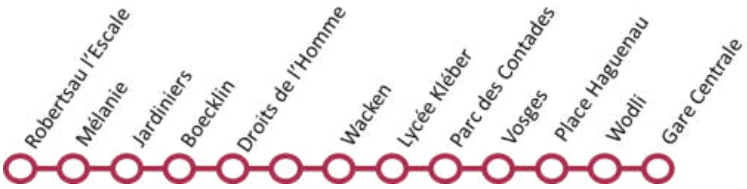
SYNOPTIQUE DE LA LIGNE C, HORIZON PROJET 2027

- La ligne E, qui sera raccourcie avec un terminus à Gare Centrale au lieu de Robertsau L'Escale, en empruntant un nouveau tracé par l'avenue des Vosges,



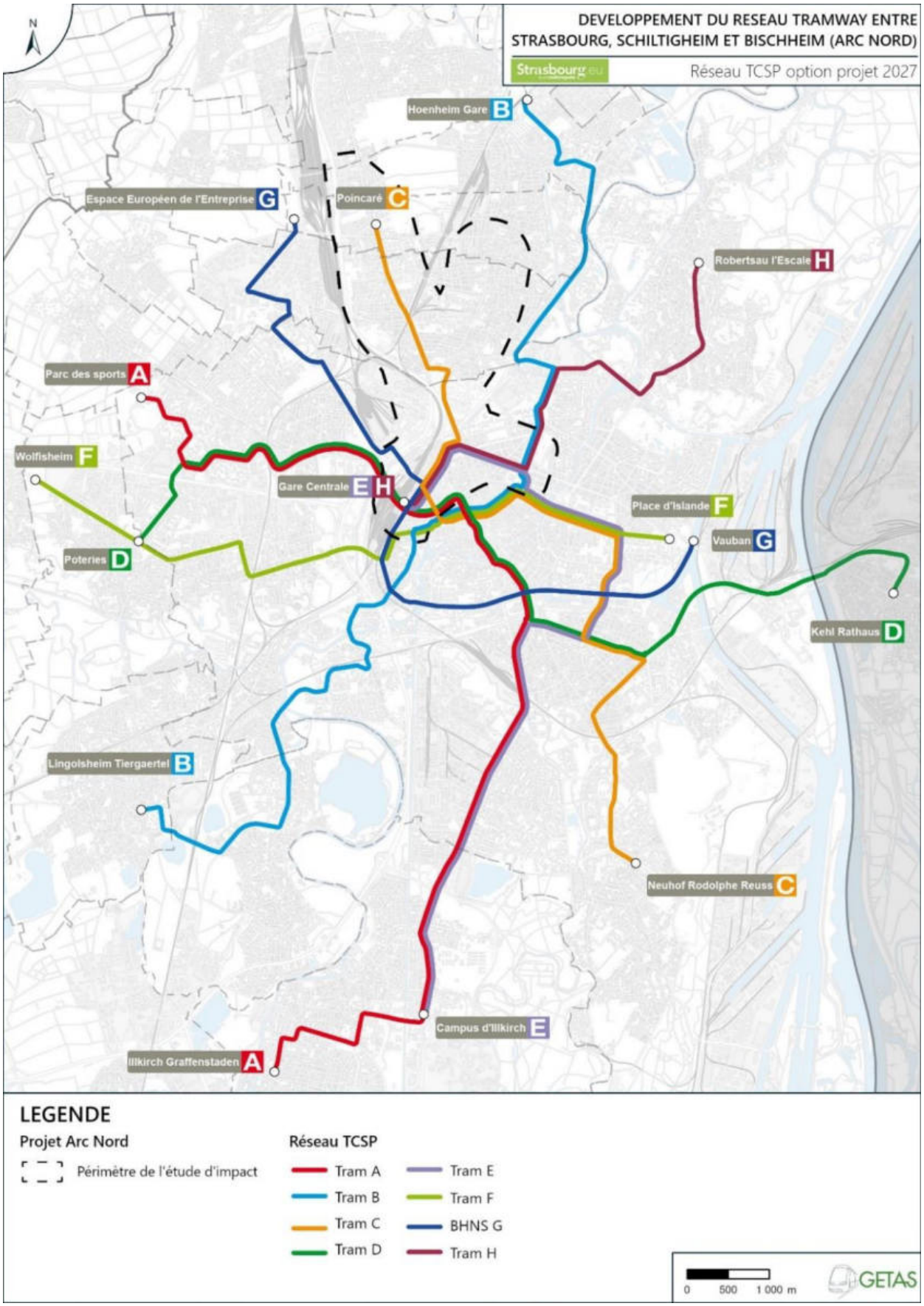
SYNOPTIQUE DE LA LIGNE E, HORIZON PROJET 2027

- La ligne H, ligne de BHNS aujourd'hui qui passera en mode tramway et sera prolongée jusqu'à Robertsau L'Escale en empruntant, comme la ligne E, l'infrastructure nouvelle sur l'avenue des Vosges.



SYNOPTIQUE DE LA LIGNE H, HORIZON PROJET 2027

La carte suivante montre le réseau TCSP restructuré à l'horizon 2027, intégrant le projet :



RÉSEAU TCSP EN 2027 (OPTION PROJET)

Évaluation des effets sur les transports et les déplacements

En 2027, le potentiel de desserte à 500 mètres des nouvelles stations à l'horizon 2027 est de 42400 habitants et 22050 emplois. Les modélisations de fréquentation future du réseau de transport font apparaitre une évolution de + 46 000 voyages/jour sur le réseau de transport urbain par rapport à la situation de référence 2027 sans projet tramway (+ 10%), dont + 40000 voyages/jour sur le réseau tramway. Par rapport à la situation actuelle, ce sont + 95000 voyages/ jour en transports urbains supplémentaires.

Les modélisations au stade de l'avant-projet prévoient les temps de parcours suivants :

- 13 minutes entre le nouveau terminus Nord de la ligne C et la station Faubourg de Saverne, contre 15 minutes avec la ligne L6 actuelle (jusqu'au 12 novembre 2023);
- Moins de 9 minutes entre la station Gare centrale et la station République pour la ligne E, contre 10 minutes avec la ligne C actuelle ;
- Moins de 8 minutes entre la station Gare centrale et la station Parc du Contades pour la ligne H, contre 13 minutes actuellement par le bus H ou 16 minutes en tramway.
- 15 minutes entre la station Gare Centrale et la station Robertsau Escale, contre 27 minutes minimum avec le réseau de TCSP actuel (la combinaison actuelle bus H + tram E étant la plus rapide).

La restructuration du réseau bus

La conception du nouveau réseau bus est réalisée en cohérence avec les actions menées ces dernières années. Elle doit également renforcer l'intermodalité autour du tramway, organiser les lignes de bus pour offrir une véritable alternative à la voiture particulière et participer à la réalisation des objectifs du Plan Climat. Cette organisation vise aussi à envisager une desserte plus homogène par un maillage régulier de lignes de transport en commun sur le territoire concerné par le projet.

La mise en service des principes d'exploitations du réseau tramway à l'horizon du projet implique la restructuration d'un certain nombre de lignes de bus existantes.

Secteur Nord

Dans le secteur nord, les principes de réorganisation du réseau bus pris en hypothèse dans le cadre de l'AVP sont les suivants :

- en amont du tracé tramway, remplacement de l'actuelle ligne 6 par les lignes 16 et 26, en correspondance avec le terminus nord, et disposant respectivement d'un terminus aux Halles, via la M35, et d'un terminus à l'Espace Européen de l'Entreprise (correspondance avec la ligne G) ;

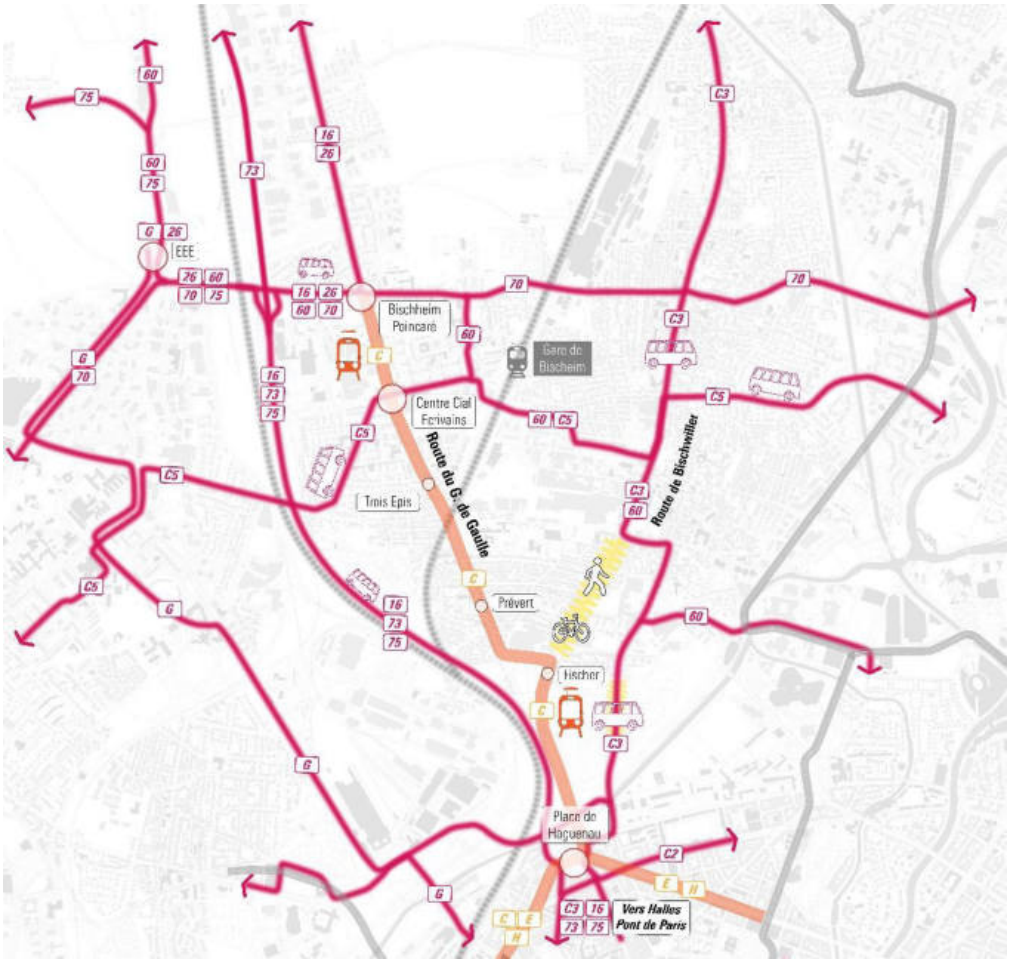
- maintien des lignes transversales Est-Ouest 60 et 70, en correspondance avec le tramway à son terminus Nord ;

- amélioration de l'actuelle ligne 50 en ligne C5, avec correspondance tramway à la station Ecrivains ;

- maintien de la ligne L3 (renommée C3) sur son tracé actuel entre son terminus nord et la Mairie de Schiltigheim. Dans le cadre de la piétonnisation de la Route de Bischwiller, modification de son tracé via la rue de la patrie et la rue de l'Eglise rouge (fermée à la circulation banalisée, sauf accès déchèterie), jusqu'à la Place de Haguenau (correspondance avec les lignes C, E, H).

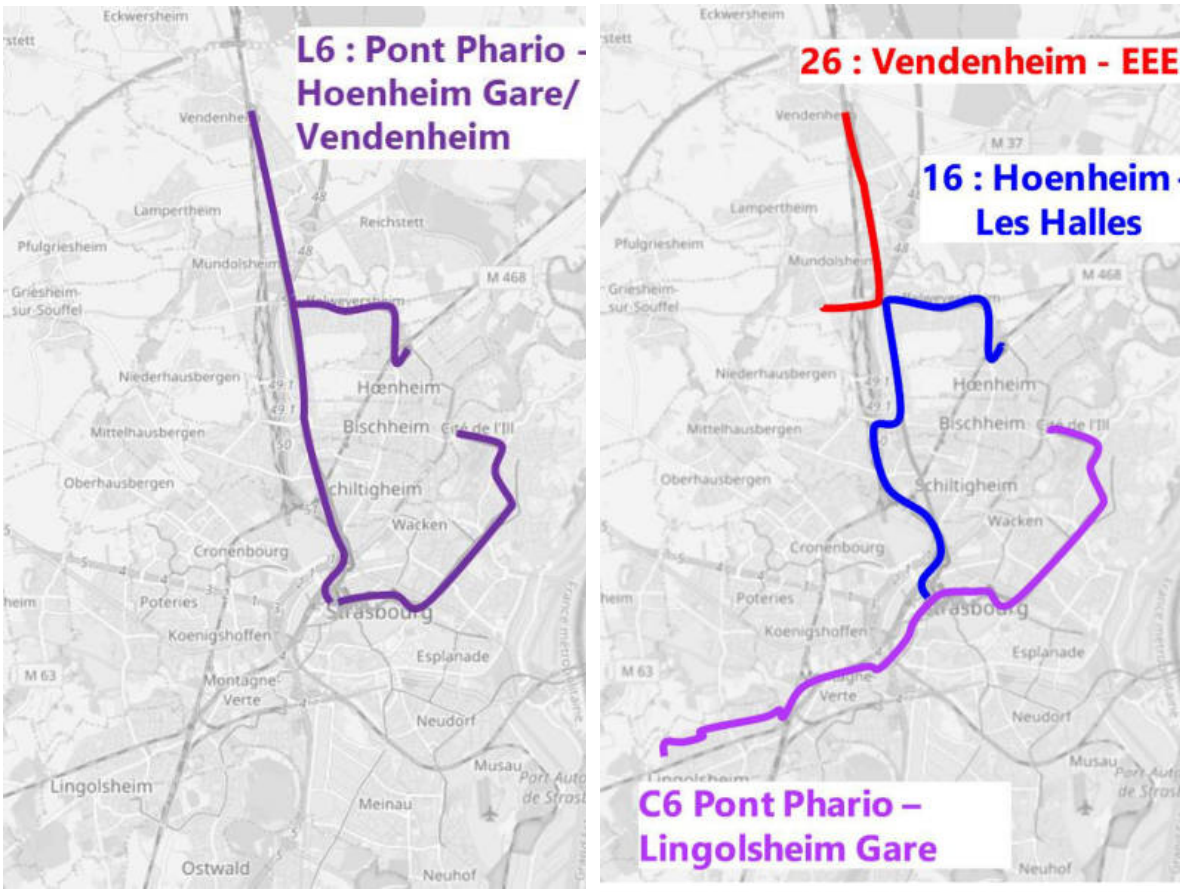
Depuis la Place de Haguenau, la ligne C3 rejoindra son terminus aux Halles. Par rapport au tracé actuel, ce tracé alternatif est de distance équivalente et compte tenu des modifications proposées dans le cadre du plan de circulation avec la fermeture à la circulation de la rue de l'Eglise rouge au-delà de la déchetterie, et une diminution de trafic de l'ordre de 30% sur la route de Bischwiller sur la section située au droit de la Mairie, ce tracé permet d'envisager des temps de parcours maîtrisés, avec une meilleure régularité que le tracé actuel (avec un gain de temps estimé à 3 minutes sur le trajet compris entre l'arrêt Mairie de Schiltigheim et le terminus aux Halles).

-



Détail des restructurations

- La ligne **L6** qui, en situation actuelle, parcours un trajet en forme de « U » entre Pont Phario et les gares d'Hœnheim et Vendenheim, emprunte l'axe du tramway sur la route du Général de Gaulle. À l'horizon 2027, celle-ci sera divisée en 3 lignes :
  - Dans la partie Nord du tracé, la ligne 26 entre Vendenheim et l'Espace Européen de l'Entreprise,
  - Dans sa partie centrale, la ligne 16 viendra relier Hœnheim et Les Halles via la M35,
  - La branche vers Pont Phario est diamétralisée et devient la ligne C6 qui permet de rejoindre la gare de Lingolsheim.



RESTRUCTURATION DE LA LIGNE L6, SITUATION ACTUELLE (À GAUCHE) ET OPTION DE PROJET 2027 (À DROITE)

- La ligne L3, qui voit son itinéraire légèrement dévié par la rue de l'Eglise Rouge jusqu'à la place de Haguenau afin d'éviter la partie piétonnisée de la route de Bischwiller.

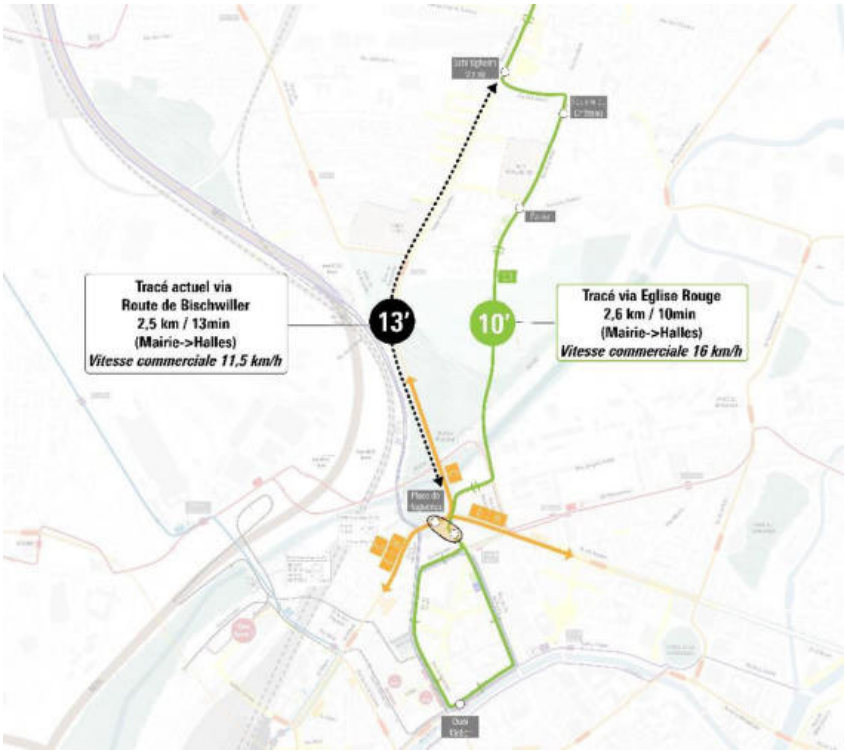
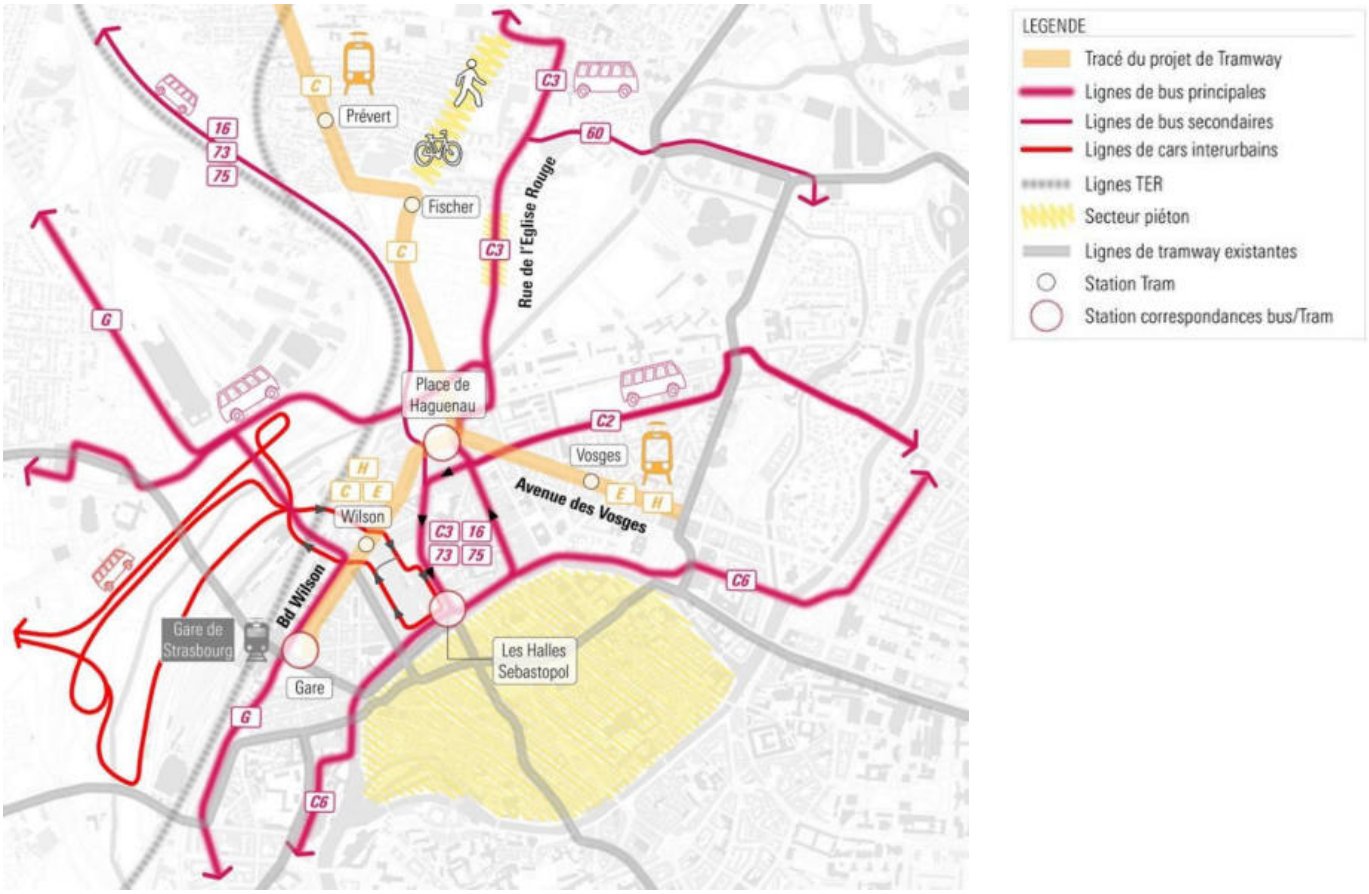


FIGURE 24 : RESTRUCTURATION DE LA LIGNE L3/C3 SUR LA PARTIE SUD DE SON PARCOURS DANS LE CADRE DU PROJET

Secteur centre



Dans le secteur centre, le projet de réorganisation du réseau de transports collectifs repose sur :

- le schéma d'exploitation associé aux nouvelles infrastructures tramway, qui permet d'offrir un itinéraire alternatif au passage par Homme de Fer pour les lignes E (Gare - Campus d'Illkirch via l'Esplanade et le quartier des facultés) et H (Gare – Roberstau), et d'accueillir la nouvelle branche de la ligne C sur le boulevard Wilson entre les Halles et la Place de Haguenau ;

- la réorganisation du réseau bus associée à la mise en place du « ring piéton vélo », avec un passage de la ligne 6 dans les deux sens envisagé sur les quais extérieurs de la Grande Ile ;

- la réorganisation du réseau bus à l'horizon du projet tramway nord, qui prévoit :

    - l'arrivée en terminus aux Halles de la ligne 3 et de la future ligne 16 (ligne express via M35 à partir de l'échangeur de Bischheim), via une boucle qui emprunte la rue du Travail, la rue de Sébastopol, le quai Kléber (terminus), et permet de repartir vers la Place de Haguenau via le Faubourg de Pierre ;
    - l'arrivée en terminus aux Halles des lignes 73 et 75, via le même tracé que la ligne 16 ;
    - la « diamétralisation » de la ligne 2, raccordée à l'actuelle ligne 17 pour former une ligne tangentielle qui emprunte le boulevard Clémenceau, se connecte au tramway Place de Haguenau via la rue de Bischwiller, puis emprunte le nouveau carrefour créé avec la M2350 en contrebas du pont de l'Eglise Rouge pour rejoindre Cronenbourg. L'évaluation des variantes de tracé à l'aide du modèle de trafic stratégique de l'EMS a montré la pertinence du principe de raccordement des lignes 2 et 17 ;
    - la réorganisation des lignes Fluo 67, qui sera mise en œuvre dans le cadre du projet de réaménagement du secteur Halles – Sébastopol, avec un « pôle d'échanges » linéaire le

long de la rue de Sébastopol. Cette réorganisation implique un mode d'exploitation beaucoup plus proche de celui des lignes urbaines (avec des temps de régulation réduits), et la création d'aménagements de couloirs dédiés pour sécuriser les temps de trajets.

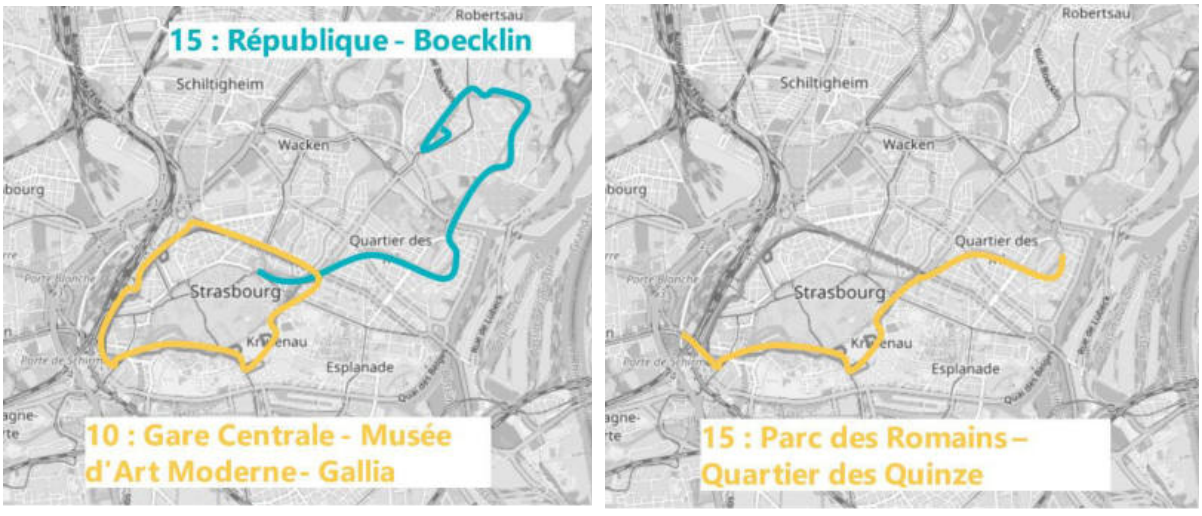
Détail des restructurations bus

- Les **lignes 2 et 17** actuelles vont être fusionnées pour former une ligne tangentielle dite C2 qui empruntera le boulevard Clémenceau, se connecte au tramway Place de Haguenau via la rue de Bischwiller, puis emprunte le nouveau carrefour créé avec la M2350 en contrebas du pont de l'Eglise Rouge pour rejoindre Cronenbourg. La branche de la L2 actuelle allant de la gare centrale à Elmerforst sera remplacée par un tronçon du BHNS G, prolongé vers le Sud Est.



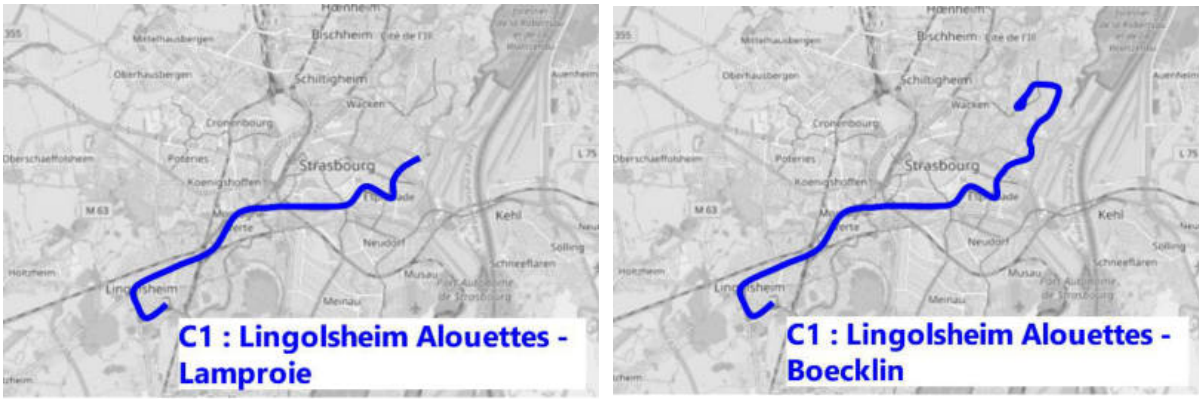
RESTRUCTURATION DES LIGNES 2 ET 17, SITUATION ACTUELLE (À GAUCHE) ET OPTION DE PROJET 2027 (À DROITE)

- Les **lignes 10 et 15** actuelles vont être fusionnées pour devenir une ligne 15 unique. Aujourd'hui peu lisible par les usagers, la ligne 10 parcours une boucle autour du quartier des halles, dont une partie passe par l'avenue des Vosges qui sera emprunté par le tramway en 2027. Ainsi, la nouvelle ligne 15 empruntera la partie Sud de la boucle depuis le Parc des Romains, jusqu'au Quartier des Quinze, desservi par la ligne actuelle.



RESTRUCTURATION DES LIGNES 10 ET 15, SITUATION ACTUELLE (À GAUCHE) ET OPTION DE PROJET 2027 (À DROITE)

- La **ligne C1** qui relie aujourd'hui Lingolsheim Alouettes à Lamproie sera prolongée vers le Nord Est jusqu'à Boecklin.



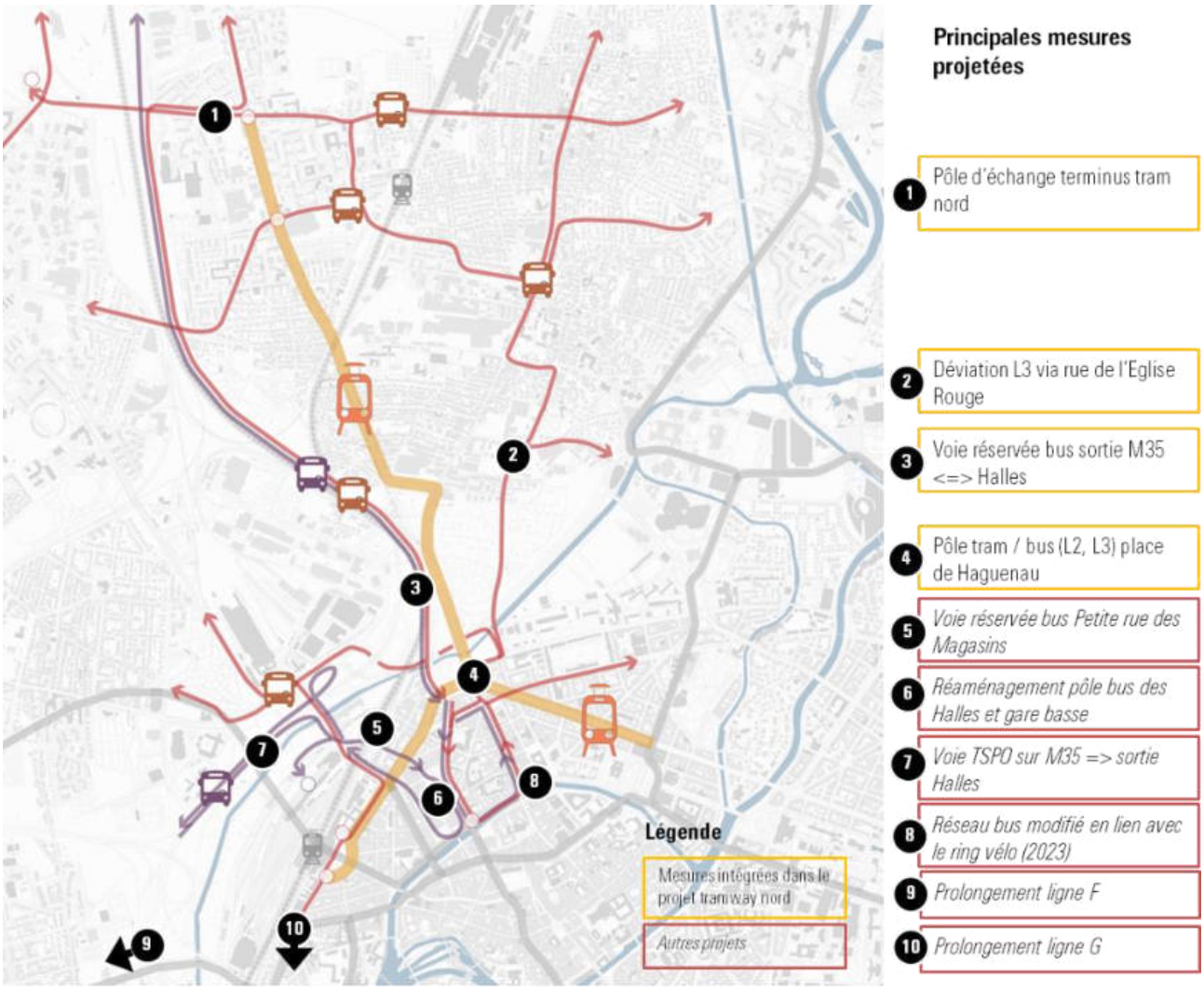
RESTRUCTURATION DE LA LIGNE C1, SITUATION ACTUELLE (À GAUCHE) ET OPTION DE PROJET 2027 (À DROITE)

Le plan ci-dessous présente le projet de restructuration du réseau transports collectifs pris en compte dans les études de mobilité de l'AVP du projet tramway. Les fréquences des lignes en période de pointe indiquées sur les étiquettes sont celles qui sont intégrées dans la modélisation multimodale.



FIGURE 25 : PLAN DE RESTRUCTURATION DES BUS URBAINS À L'HORIZON DU PROJET, AU STADE DES ÉTUDES D'AVANT-PROJET – SECTEUR CENTRE

Les pôles d'échanges et de correspondance



Les principaux points de correspondance tram / bus se situeront :

- au terminus nord à Bischheim, point de contact entre le tram C et les lignes bus en provenance du nord 16 et 26, ainsi qu'avec les lignes transversales 60 et 70 ;
- à la station Ecrivains à Schiltigheim, point de correspondance entre le tram C et la ligne C5 (actuelle ligne 50) ;
- place de Haguenau, pôle d'échanges entre les trois lignes de tramway C, E, H et les lignes C3 (actuelle ligne 3) et C2, future ligne tangentielle entre les communes de l'ouest et le quartier allemand ainsi que l'Esplanade ;
- à la station Wodli, avec une correspondance entre les trois lignes tramway et la ligne G ;
- place de la gare, correspondance avec la ligne G, la gare centrale et les lignes A/D.

Cette réorganisation de l'offre de service s'accompagnera de la mise en place de dispositifs destinés à améliorer et sécuriser les temps de parcours des bus, dans le cadre de l'opération tramway et du plan de circulation associé, ainsi que dans le cadre d'autres interventions de réaménagement de voirie.

Zoom sur le terminus nord

Les études préliminaires du tramway nord avaient envisagé la création d'un parking-relais au terminus nord, dans le secteur de la rue Burger. Le bilan de la concertation préalable de Mars 2022 a mis en évidence les difficultés d'insertion de cet ouvrage dans un tissu urbain contraint, avec un fort impact sur les bâtiments existants, et a conclu à la nécessité de réexaminer l'opportunité de ce P+R. Les études d'AVP proposent d'abandonner la création de ce P+R, considérant :

- que le P+R de l'Espace Européen de l'Entreprise, situé en vis-à-vis du terminus nord à l'ouest de la M35, offre une solution d'intermodalité voiture + transports urbains pertinente pour les flux automobiles en provenance du nord, et à destination du centre-ville (grâce à la BHNS G et à son prolongement), ainsi que pour l'accès à Bischheim et Schiltigheim Est, grâce aux lignes 60 et 70 ;
- que le P+R existant est actuellement sous-utilisé (159 places libres sur 170 en moyenne en semaine, à tout moment de la journée selon les données de fréquentation 2022 de la CTS, hors mois de décembre – Source Observatoire du stationnement 2022, ADEUS) ;
- qu'il subsiste également des réserves de capacité importantes dans les autres P+R, qui permettent de compléter les solutions d'intermodalité pour l'accès au centre métropolitain (P+R Rives de l'Aar, Parc des Romains, voire Rotonde).

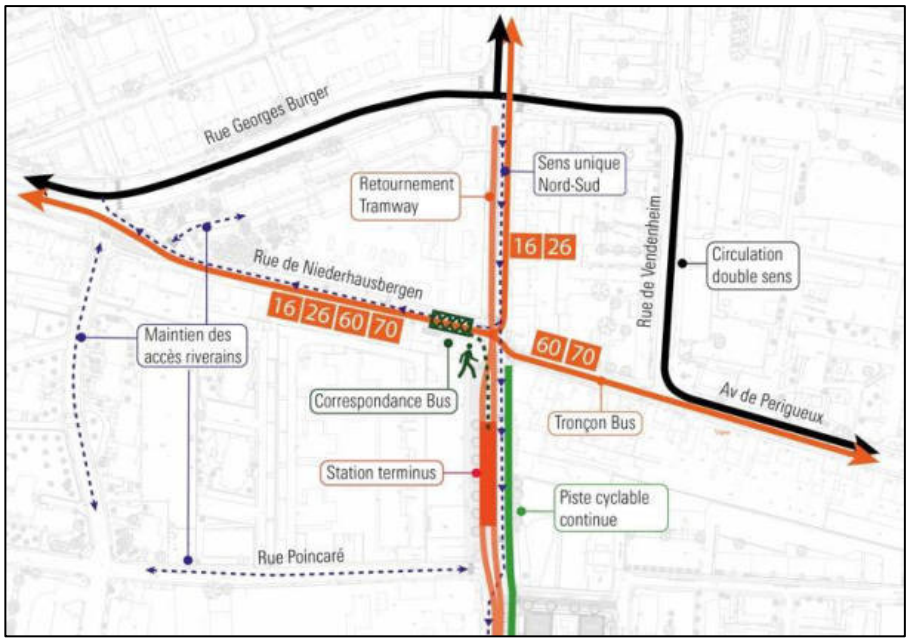


FIGURE 26 : ZOOM ORGANISATION DU TERMINUS «TRAMWAY VERS LE NORD»

Le terminus nord sera cependant un véritable pôle d'échanges, avec la correspondance aménagée entre quatre lignes de bus avec un arrêt rue de Niederhausbergen et la station tramway implantée immédiatement au sud de celle-ci.

8.3. Organisation des circulations automobiles

Une nouvelle hiérarchie pour la distribution des flux automobiles

En milieu urbain, l'insertion d'un projet de transport en commun en site propre de surface implique toujours une réaffectation de l'espace-rue, avec des arbitrages entre les fonctions circulatoires, le paysage et les usages de l'espace public, se traduisant sauf rare exception par :

- une réduction physique de l'espace alloué à la circulation automobile ;
- et / ou une réduction des capacités d'écoulement du trafic automobile liée au fonctionnement des carrefours, qui doivent permettre de prioriser les transports publics (et d'améliorer la sécurité des modes actifs).

Le projet «Tramway vers le Nord» n'échappe pas à la règle, et son impact sur la réduction de capacité du système routier sera d'autant plus sensible que :

- les gabarits des voiries du secteur nord sont très réduits ;
- le secteur centre est éminemment contraint, tant au regard de la complexité des carrefours à mettre en place (tronc commun du tracé gare – place de Haguenau), qu'au regard des enjeux de qualité urbaine et paysagère (PSMV, UNESCO).

Le plan de circulation automobile est donc une couche stratégique du système de mobilité associé au projet, qui doit concilier cette baisse de capacité avec :

- le maintien de l'accessibilité automobile pour l'ensemble des riverains (a minima accès aux garages) des axes empruntés ;
- un minimum de lisibilité d'accès aux quartiers dans l'environnement élargi du projet ;
- la maîtrise des risques de reports de trafic vers les rues et des zones sensibles aux nuisances dans l'environnement élargi.

Pour ce faire, le plan de circulation automobile reposera sur :

- une nouvelle hiérarchisation du réseau viaire, qui sollicitera davantage le réseau hyperstructurant (M35, M2350) dans une fonction urbaine ;
- la création de boucles de circulation pour l'accès aux différents quartiers desservis par le projet, et la limitation des possibilités de transits inter-quartiers / intercommunaux dans ces secteurs.

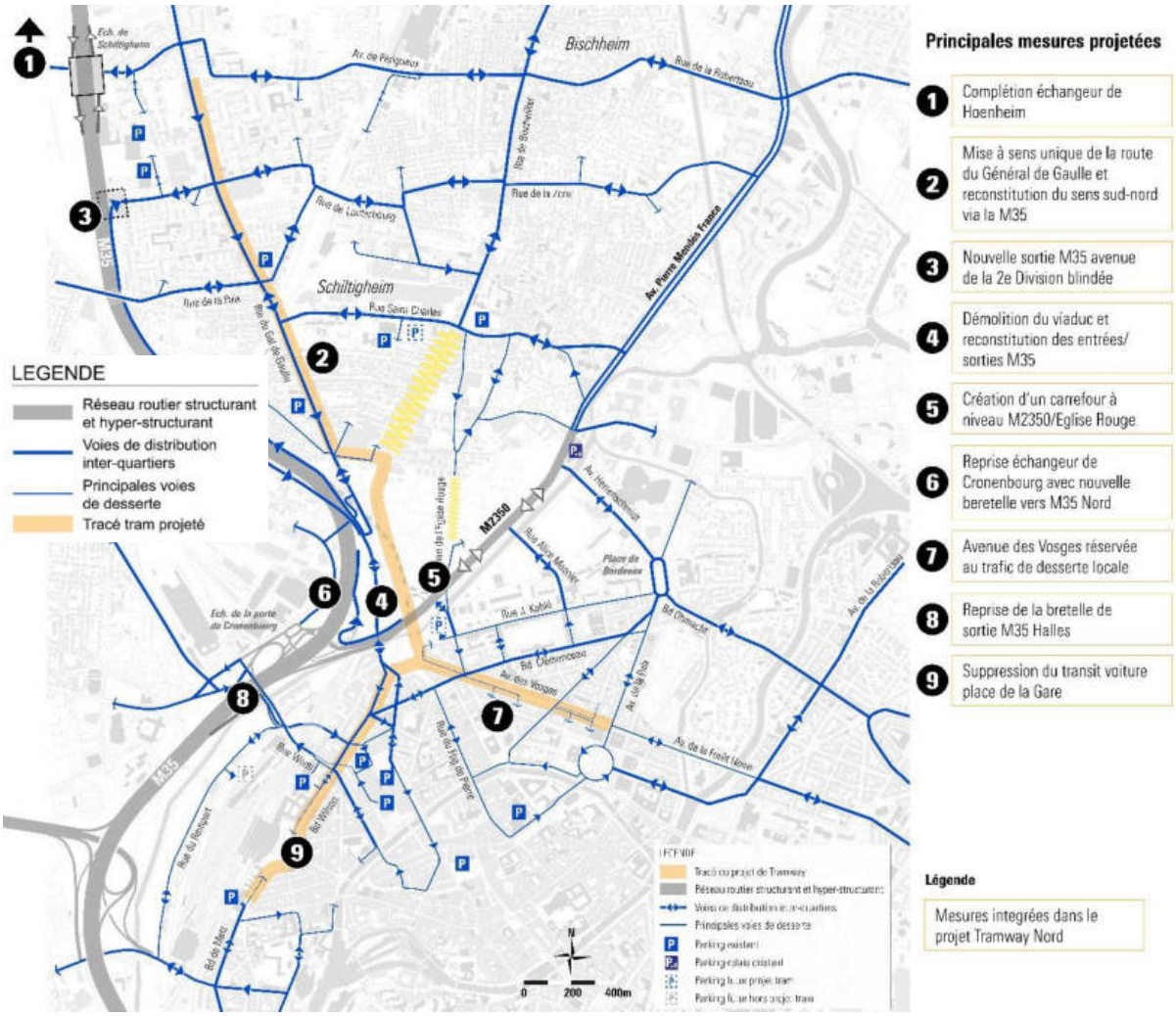
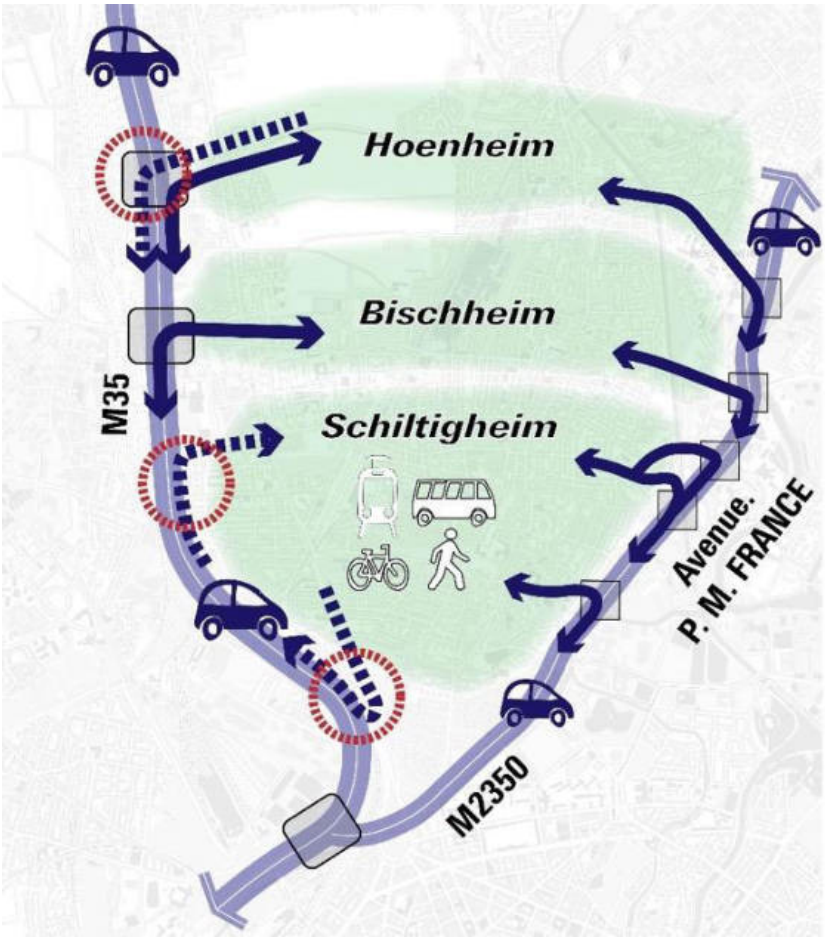


FIGURE 27 : NOUVELLE HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU VIAIRE À L'HORIZON DU PROJET

Les principes de circulation liés au projet dans le secteur Nord

Le plan de circulation associé au tramway sur l'axe Général de Gaulle – Brumath repose sur la mise à sens unique de cette voie dans le sens nord-sud, entre la rue Burger à Bischheim et la rue des Malteries à Schiltigheim, à l'exception du tronçon compris entre la rue Saint Charles et la rue de la Paix à Schilitigheim.



Ce principe permet de réduire la largeur de chaussée, au bénéfice de l'insertion du tramway et d'un aménagement cyclable bidirectionnel sur toute la longueur de l'itinéraire.

La mise à sens unique est rendue possible grâce à l'utilisation de la M35, qui assumera le sens de circulation supprimé (sud-nord), en forment une boucle de circulation pour la desserte du secteur.

Ce dispositif implique d'améliorer la connectivité entre le tissu urbain et la M35.

Trois nouvelles connexions avec la M35 sont prévues dans le cadre du projet tramway :

- au nord, au niveau de l'échangeur de Hœnheim, où une nouvelle entrée permettra d'accéder à la M35 en direction du sud sans devoir rejoindre l'échangeur de Bischheim, ce qui soulagera la route de Brumath en amont du périmètre de projet.

- au niveau de la rue de la deuxième division blindée à Schiltigheim, où une nouvelle sortie permettra de rejoindre directement la ville en venant du sud ;

- à hauteur de la place de Haguenau : dans le cadre de la reconfiguration de l'échangeur, un accès vers M35 nord sera possible depuis la route du Général De Gaulle dans la partie nord de la place (près du chemin des deux ponts), ce qui simplifiera le trajet d'accès vers cette direction (actuellement, il faut faire le tour complet de la place) ;

La réalisation de ces nouvelles connexions permet de mieux répartir les flux entre les différents échangeurs et d'optimiser l'usage de la M35 afin qu'elle accueille une partie du trafic urbain qui passe actuellement dans les axes de faubourg.

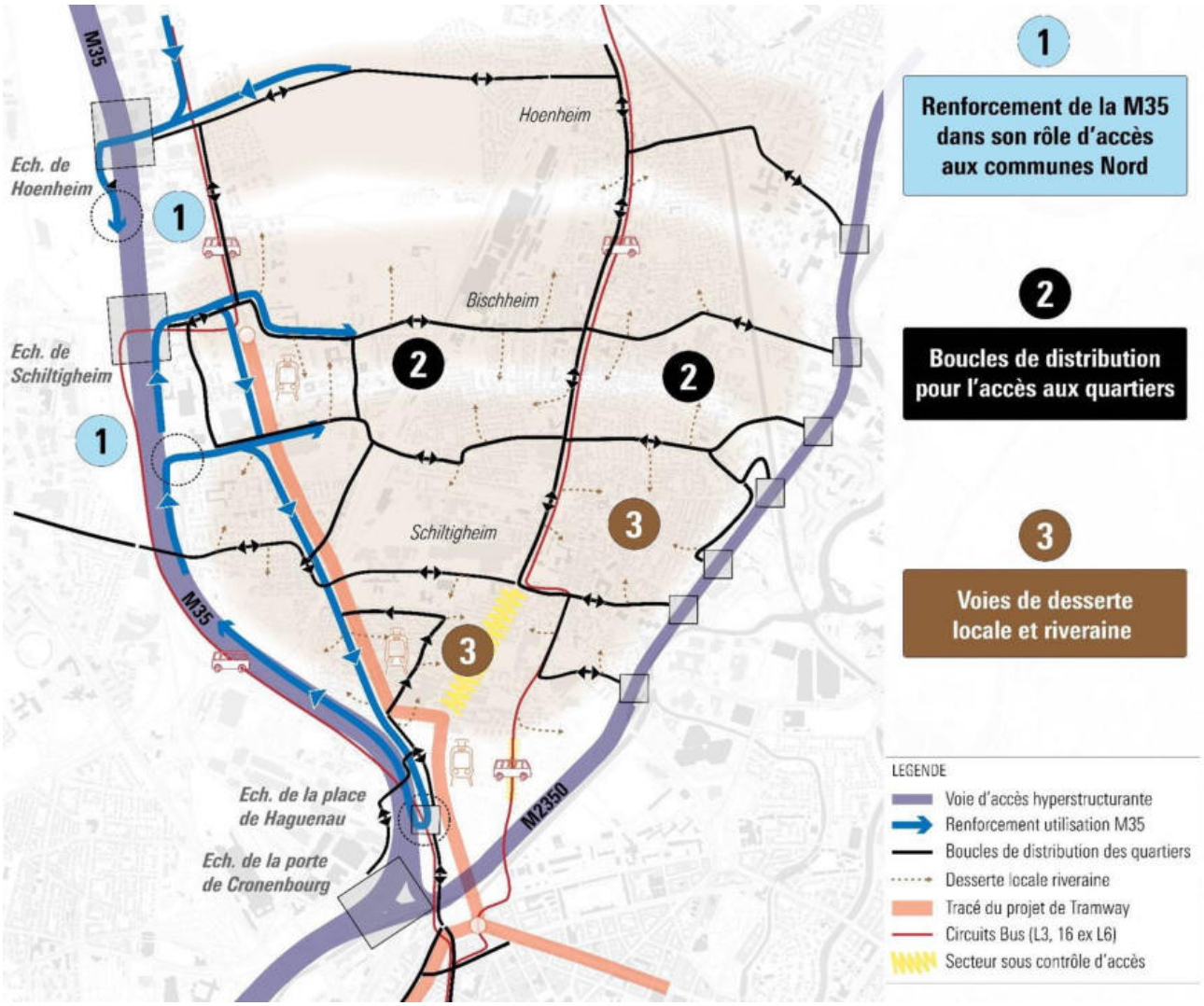


FIGURE 28 SCHÉMA D'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE, SECTEUR NORD

En complément de ce travail sur les connections M35, le plan de circulation automobile s'appuie sur :

- des voies de distribution interquartiers (cf. n° 2 sur le schéma ci-contre), qui permettent de maintenir des itinéraires d'accès automobiles lisibles entre les différents quartiers, notamment pour les relations est-ouest ;

- le réseau fin des voies de desserte riveraine, qui permet de desservir finement l'ensemble du tissu urbain (n° 3).

La piétonnisation de la partie sud de la route de Bischwiller s'inscrit dans ce schéma d'ensemble. La rue de l'Église Rouge, qui joue actuellement le rôle « d'itinéraire malin » en heures de pointe sera réservée aux bus et aux modes actifs dans sa section située au-delà de la déchetterie. Depuis Schiltigheim, l'accès à la déchetterie se fera via la rue Pasteur, la rue Herrenschmidt, la rue Fritz Kieffer et la rue Jacques Kablé. Cela répond au double objectif de sécurisation des temps de parcours pour la ligne C3 d'une part, et d'évitement des itinéraires de transit entre Strasbourg et Schiltigheim via des rues qui ne sont pas adaptées à cette fonction (rue de la Patrie, rue des Chasseurs, etc.).

Les principes de circulation automobile dans le secteur du centre élargi de Strasbourg

L'insertion du projet «Tramway vers le Nord» conduit à une évolution de la hiérarchie du réseau viaire dans le quadrant nord-est du centre-ville élargi. Cela concerne en premier lieu les axes empruntés par le tramway :

- le Boulevard Wilson, qui conserve une fonction de voie interquartiers entre les Halles et le quartier de la Neustadt, mais qui ne sera plus un axe de transit entre la rue Wodli et le Boulevard de Metz, la circulation sur la place de la gare étant réservée aux riverains et aux modes de circulation alternatifs ;

- l'Avenue des Vosges, qui sera réservée à la desserte riveraine entre la Place de Haguenau et l'Avenue de la Paix ;

- le pont est de la Place de Haguenau, qui sera réservé au tram et aux modes actifs.

En complément, l'accessibilité aux différents quartiers du centre élargi sera assurée par des voies de distribution permettant de rejoindre le réseau routier structurant et hyperstructurant :

- par une boucle de circulation formée par la Petite rue des Magasins et la rue Wodli dans le secteur gare – Halles ;

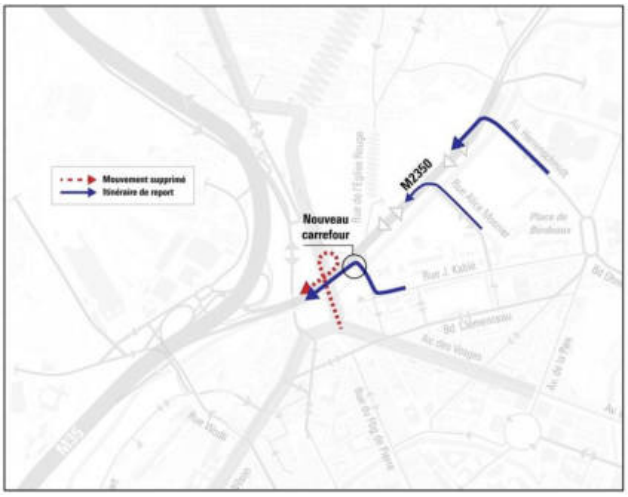
- par la reconstitution des deux sens de circulation sur le pont ouest de la place de Haguenau, pour rétablir les échanges avec la M35 nord et Schiltigheim ;

- par la création d'un nouveau carrefour au droit du pont de l'Église rouge, à l'est de de la Place de Haguenau.

La reconfiguration de la place de Haguenau

L'échangeur de la Place de Haguenau est à la convergence des trois branches du tracé tramway et du débouché de la route de Bischwiller. C'est un nœud stratégique pour l'ensemble du système de mobilité associé au projet. Le parti d'aménagement retenu pour l'insertion du tramway et pour traduire l'ambition de transformation de l'échangeur en véritable parc urbain consiste à concentrer les flux de circulations automobiles sur le pont situé à l'Ouest de la place (le long du faisceau ferroviaire), tandis que le pont à l'Est est réservé au tramway et aux modes actifs. La transformation de l'échangeur en parc urbain implique la suppression des infrastructures routières qui se connectent aujourd'hui à la partie est de l'échangeur, mais leur fonctionnalité est reconstituée par un nouveau maillage viaire, qui implique une reconfiguration des accès à une échelle élargie. Ainsi :

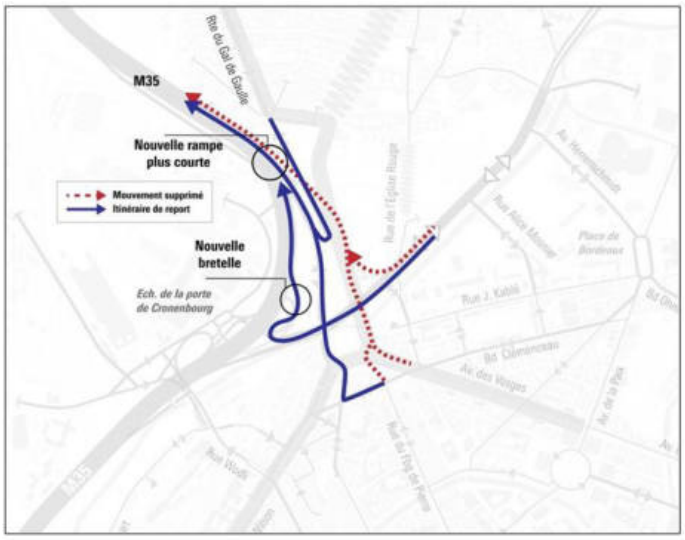
- la bretelle d'entrée sur la N 2350 depuis le pont est (qui permet de rejoindre la M35 en direction du sud), sera reconstituée grâce à un nouveau carrefour à feux, implanté en contrebas du pont de l'Église rouge. Ce carrefour, similaire à celui qui a été réalisé au niveau de la rue Alice Mosnier, s'inscrit dans la logique de transformation progressive des infrastructures à caractère autoroutiers en voies structurantes urbaines et multimodales (schéma ci-dessous) ;



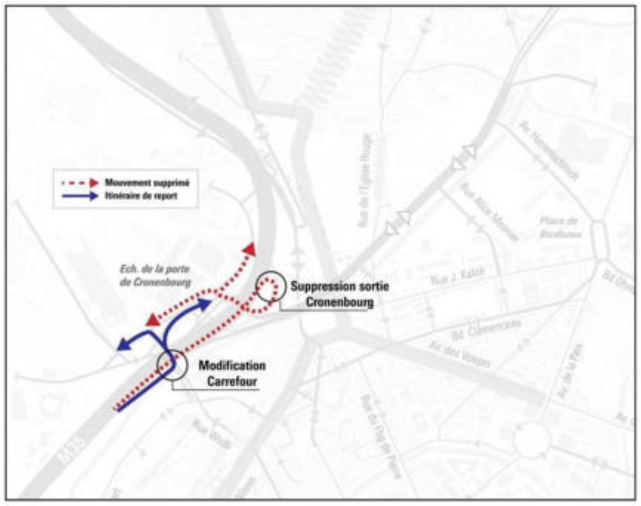
- la bretelle d'accès à Schiltigheim et à la M35 Nord ainsi que le viaduc de connexion à la M35 nord seront remplacés par (schéma ci-dessous) :

    - une nouvelle rampe d'accès, beaucoup plus courte que le viaduc actuel, accessible depuis Strasbourg via le pont ouest et depuis Schiltigheim via la route du Général de Gaulle ;

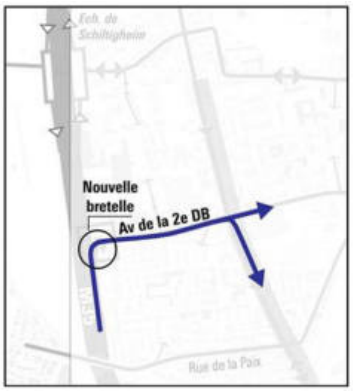
    - une nouvelle bretelle permettant de rejoindre la M35 nord, située entre l'échangeur de Cronenbourg et le faisceau ferroviaire.



- l'insertion de cette nouvelle bretelle côté Cronenbourg implique la suppression de l'actuelle sortie n°1, qui permet d'accéder à Cronenbourg et au Marché gare depuis la M35 sud. Cette fonction devra donc être reconstituée, via l'ouverture d'un mouvement de tourne-à-gauche au niveau de la sortie M35 des Halles (schéma ci-dessous).



- Par ailleurs, une partie des flux qui empruntent actuellement la sortie Cronenbourg vers Schiltigheim (via le chemin des deux ponts) pourra emprunter la nouvelle sortie depuis M35 sud créée au niveau de l'avenue de la 2ème Division Blindée à Schiltigheim (schéma ci-dessous).



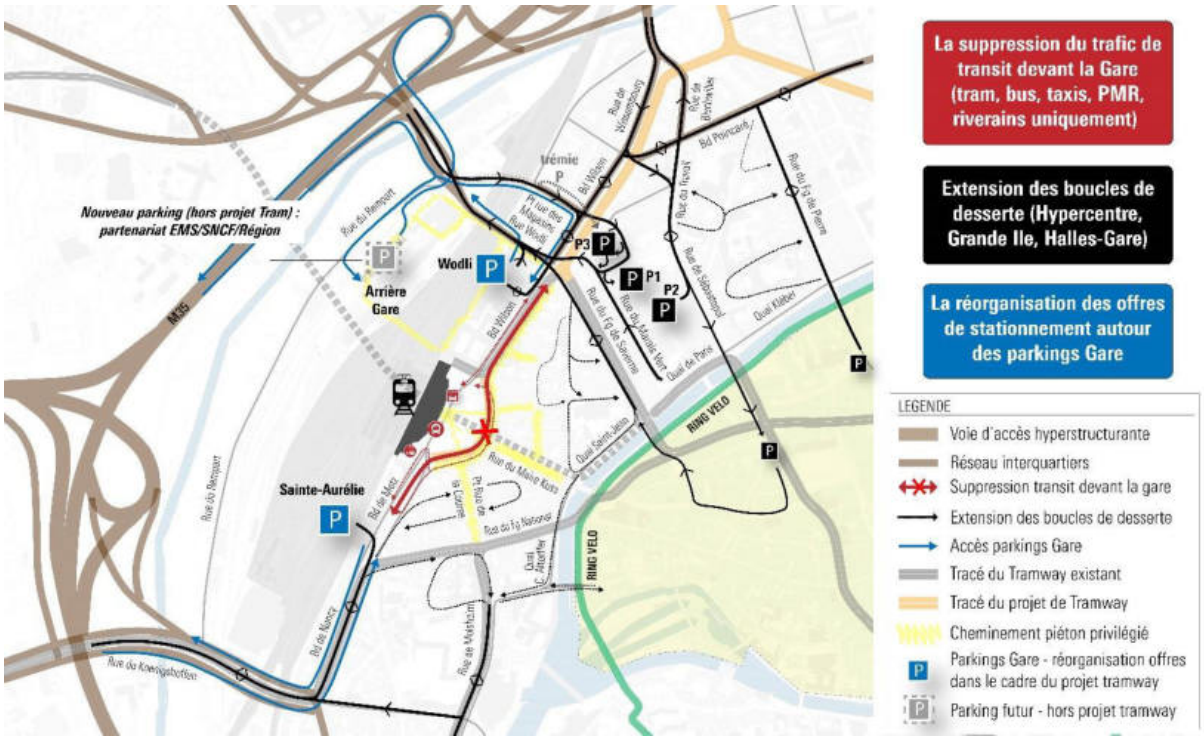


FIGURE 29 : PRINCIPES D'ACCÈS AUTOMOBILE, SECTEUR GARE-HALLES, AU STADE DE L'AVANT-PROJET

Principes d'accès automobile, secteur gare – Halles

Dans le secteur gare-halles, le projet «Tramway vers le Nord» s'interface avec le projet de réaménagement des Halles et le projet partenarial d'ouverture de la gare à 360°. In fine, les principes d'accès automobile à l'horizon du projet tramway s'appuient sur :

- La suppression du trafic traversant la place de la gare (transit correspondant au périmètre entre la rue Wodli et la Porte Blanche). La circulation sur la place de la gare sera réservée aux riverains et aux fonctions de mobilité liées à la gare (bus, taxis, PMR) ;
- Le déplacement de la dépose-minute voiture, actuellement située sous le parvis de la gare, vers les parkings Wodli et Sainte Aurélie, qui disposent chacun d'un accès direct vers les quais SNCF.

L'accès à la gare sera par ailleurs complété, dans un projet déconnecté du projet tramway (partenariat entre l'Eurométropole, la Région Grand Est et la SNCF), par la création d'un nouveau parking à l'arrière de la gare, accessible directement depuis la sortie M35 « Place des Halles ».

- L'extension au quartier du système de boucles de circulation qui prévaut dans l'hypercentre depuis la première ligne de tramway, qui permet la desserte mais empêche les possibilités de transit. Ainsi :

  - le sud du quartier gare sera accessible depuis la Porte Blanche;

  - le nord du quartier gare sera accessible via le Faubourg de Saverne ;

  - le secteur des Halles sera accessible depuis la sortie Halles (accès P3 et P1), via une boucle entrant par la Petite rue des Magasins et sortant par la rue Wodli, et depuis la Place de Haguenau via la rue de Bischwiller, la rue du Travail et la rue de Sébastopol.

- L'optimisation du système d'échange entre la sortie M35 des Halles et le quartier, prévue dans le cadre du projet de hub multimodal de Strasbourg, avec :

  - la réutilisation partielle du « tunnel des Halles », actuellement fermé, pour faciliter l'accès aux parkings P3 et P1 en évitant le carrefour tramway sur le Boulevard Wilson et compte tenu des réductions de capacités induites par un nouveau couloir de bus sur la Petite rue des Magasins;

  - la mise à sens unique de la rue Wodli, qui permet d'optimiser le fonctionnement du carrefour tramway faubourg de Saverne et d'aménager une continuité cyclable.

Principes d'accès automobile, secteur Vosges – Neustadt

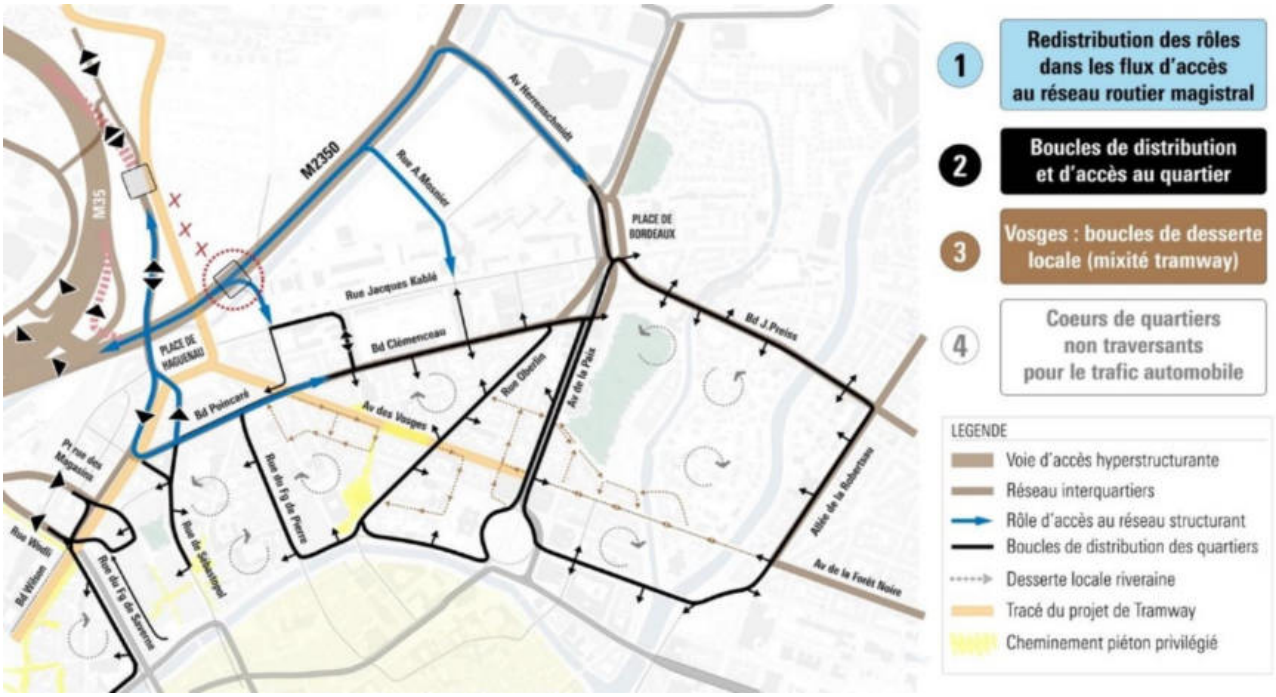


FIGURE 30 : PRINCIPES D'ACCÈS AUTOMOBILE, SECTEUR VOSGES – NEUSTADT, AU STADE DE L'AVANT-PROJET

Dans le secteur Vosges-Neustadt, les principes d'accès automobile s'appuient sur :

- l'utilisation de la M2350, qui se substitue pour partie à l'Avenue des Vosges dans son rôle de collecte des flux d'échange entre le réseau routier magistral (M35) et le quartier. Cette fonction sera assurée via les points de connexion existants (carrefours avec l'avenue Herrenschmidt, la rue Alice Mosnier) et via le nouveau carrefour créé en contrebas du Pont de l'Église rouge qui permettra les mouvements d'entrée depuis la M2350 sud et la sortie du quartier ;

- l'utilisation du maillage des voies de distribution existantes (Boulevard Clémenceau, Avenue de la Paix, Rue Oberlin, etc.) pour maintenir une desserte lisible vers les différents secteurs du quartier ;

- à l'intérieur des « macro-îlots » délimités par ces voies de distribution, des rues de desserte fine et des mesures de circulation qui permettront d'éviter les « itinéraires malins » et les reports de trafics dans le tissu résidentiels ;

- sur l'Avenue des Vosges elle-même, la circulation des véhicules (hors riverains) sera possible sur la plateforme tramway, sans que la continuité soit possible entre la place de Haguenau et l'Avenue de la Paix. Deux zones de l'avenue seront non circulées : la section entre la rue Simonis et la rue Oberlin, qui accueille la station tramway, et la section entre la rue Louis Apfel et l'avenue de la Paix. Ce principe de circulation permet de maintenir une desserte locale en mixité avec le tramway, avec une garantie de performance pour ce dernier (trafic limité qui ne perturbe pas l'exploitation tramway avec une bonne vitesse commerciale), dans un dispositif très économe en voirie qui permet de valoriser au maximum la qualité architecturale et paysagère de l'Avenue.

8.4. Les plans de circulation détaillés – secteur Nord



FIGURE 31 : LEGENDE DES PLANS DE CIRCULATION

Branche Général de Gaulle Nord – Route de Brumath

Sur cette section, les principes de circulation reposent sur :

- la mise à sens unique nord-sud de l'axe Route du Général De Gaulle – Route de Brumath, entre la rue Burger et la rue de la Paix et l'implantation d'une piste cyclable bidirectionelle à l'est de la plateforme tramway ;

- la création d'une nouvelle sortie de la M35 en provenant du sud à hauteur de l'avenue de la 2ème division Blindée, et la complétion de l'échangeur de Hoenheim avec une nouvelle bretelle d'entrée vers M35 sud ;

- le maintien à double sens de l'axe Général de Gaulle entre les rues Saint-Charles et de la Paix (maintien d'une transversalité est-ouest interquartiers).

Dans le secteur du terminus, le plan de circulation vise à améliorer l'interconnexion tram-bus entre la rue de Niederhausbergen et la route du Général de Gaulle :

- la rue de Niederhausbergen est à double sens pour les bus, mais seulement à sens unique pour les automobiles (dans le sens est-ouest pour permettre la desserte locale en boucle, sans constituer un itinéraire de shunt pour rejoindre la route de Brumath depuis l'échangeur) ;

- le tronçon de l'Avenue de Périgueux entre la route de Brumath et la rue de Vendenheim est réservé aux bus et la continuité ouest-est entre la rue Burger et l'Avenue de Périgueux est assurée via la rue de Vendenheim, avec la mise à double sens de la rue de Mundolsheim.

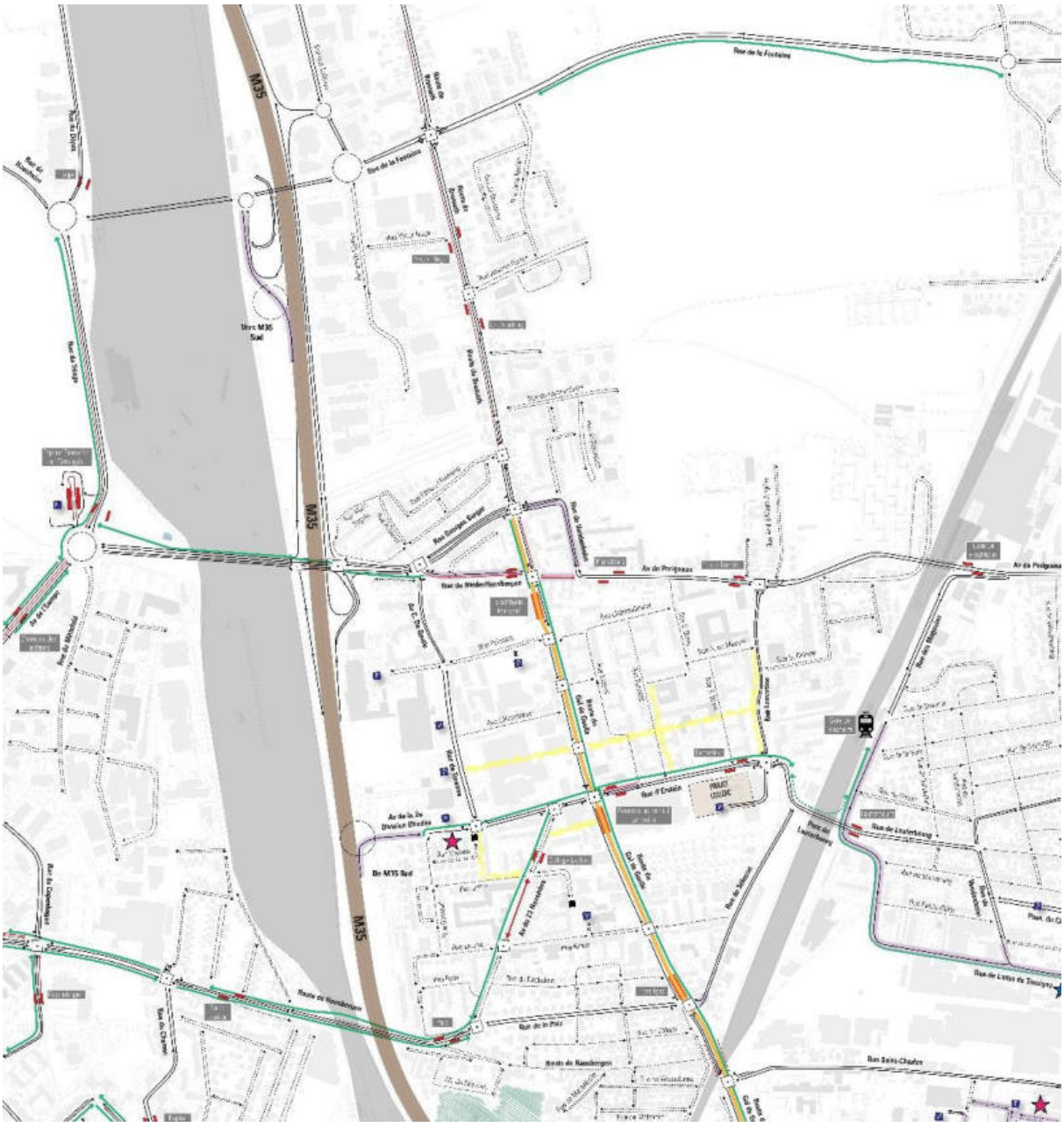


FIGURE 32 : PLAN DE CIRCULATION DÉTAILLÉ, SECTEUR ROUTE DU GÉNÉRAL DE GAULLE ET TERMINUS NORD

Branche Général de Gaulle Sud – Route de Bischwiller

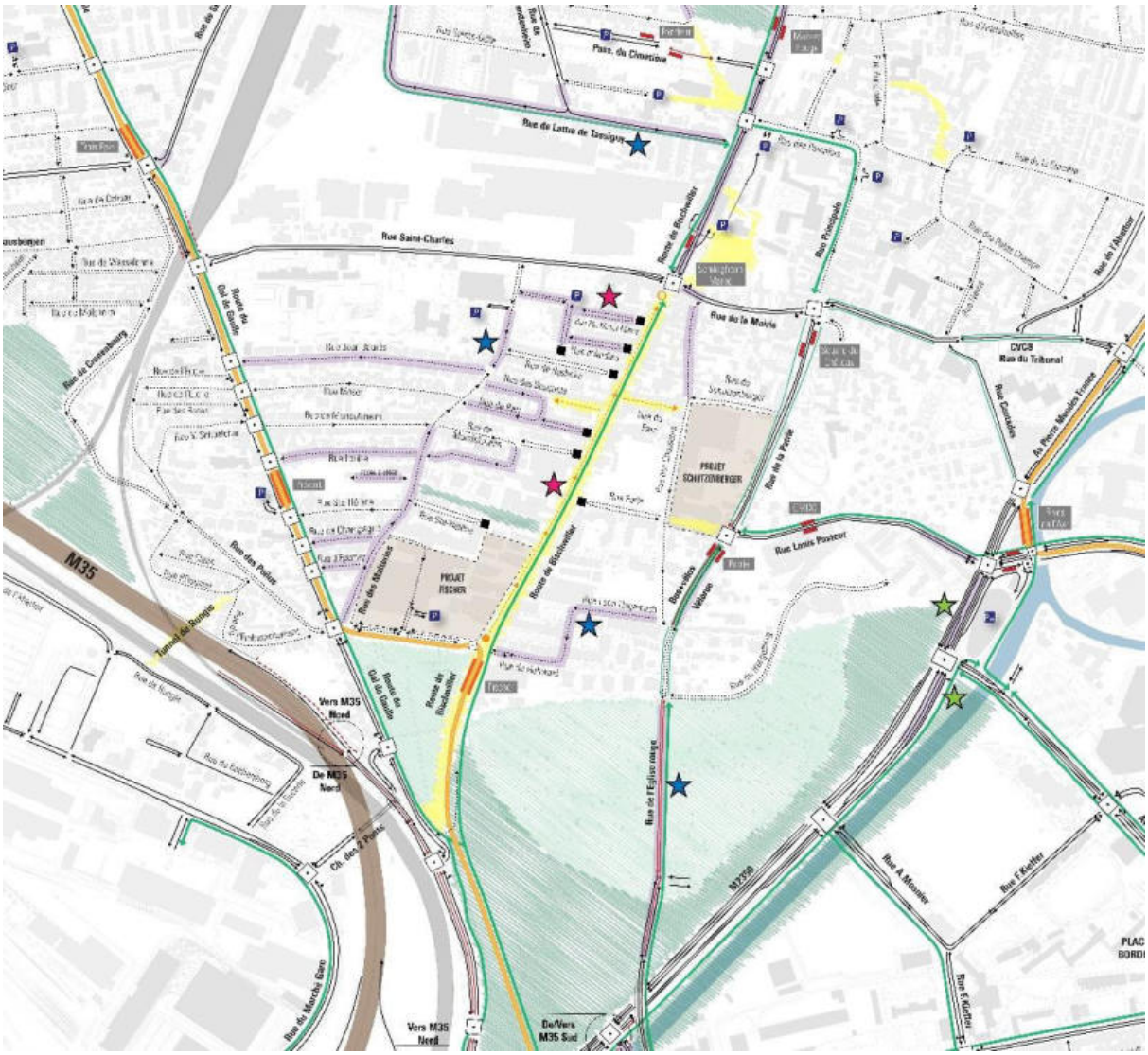


FIGURE 33 : PLAN DE CIRCULATION DÉTAILLÉ, SECTEUR SUD DE LA ROUTE DU GÉNÉRAL DE GAULLE ET DE LA ROUTE DE BISCHWILLER

Sur la section étroite de l'axe Général de Gaulle, les principes de circulations comprennent :

- la mise à sens unique de la route du Général de Gaulle entre la rue Saint-Charles et la rue Hélène Schweitzer ;

- au sud, son maintien à double sens, qui permet de conserver un accès direct depuis Strasbourg pour le quartier des Malteries.

Dans le quartier des Malteries, des modifications de sens de circulation sont prévues pour :

- permettre la desserte automobile fine de l'ensemble du quartier par des boucles de circulations tout en évitant les itinéraires de « shunt » à travers le quartier entre la place de Haguenau et le nord de la route de Bischwiller ;

- limiter les mouvements de tourne-à-gauche qui croisent la plateforme tramway depuis le nord de la route du Gal de Gaulle (carrefours à feux avec majoritairement des mouvements sortants du quartier) ;

Sur la route de Bischwiller, le plan de circulation proposé s'inscrit dans la suite des études et des concertations menées en 2022 et 2023 sur l'apaisement de la route de Bischwiller, qui proposaient des mesures de circulation fortes (par exemple, sens uniques tête-bêche sauf bus, avec suppression du transit). Les modélisations réalisées dans ce cadre avaient en effet démontré la nécessité d'une intervention forte sur la route de Bischwiller, préalablement à l'aménagement de la route du Gal de Gaulle, afin d'éviter les reports d'itinéraires de la seconde vers la première. Le plan de circulation du projet «Tramway vers le Nord» comprend la piétonnisation de la section comprise entre la place de Haguenau et la rue de la Mairie. Il va donc plus loin dans la limitation du trafic motorisé que ce qui avait été envisagé alors, mais il ouvre un potentiel de réaménagement de l'axe beaucoup plus riche, et davantage en adéquation avec les demandes ressortant majoritairement de la concertation : éviter les zones à trafic partagé, amélioration du confort des piétons, sécurisation des cyclistes. Cette proposition est rendue possible par la modification de tracé de la ligne C3, qui est un préalable à sa mise en œuvre.

À noter qu'en termes d'impacts sur la réorganisation des trafics automobiles à l'échelle du secteur nord, le schéma de circulation proposé n'est pas fondamentalement différent des scénarios envisagés dans le cadre des études antérieures (pas d'effet majeur sur l'évolution des volumes de trafics sur les voies transversales est-ouest par exemple). La notion de « piétonnisation » proposée dans le projet renvoie au principe d'une circulation automobile réservée aux seuls ayants-droits, par un système de contrôle d'accès, et non pas au statut réglementaire futur de la voie, qui pourra par exemple relever du régime de la zone 30, comme actuellement la rue du Maire Kuss à Strasbourg. Sa mise en œuvre route de Bischwiller est envisagée à travers :

- un sens unique de circulation sud-nord pour les véhicules autorisés (sens qui limitera les risques de shunt le matin, si la borne d'accès est abaissée pendant une période destinée aux livraisons) ;

- un statut de zone 30 associé à un principe de Vélorue avec un espace central de 4m permettant la circulation sécurisée des vélos dans les deux sens ;

- la mise en place d'une borne d'accès, contrôlée à distance, à l'entrée sud de la rue (ouverture le matin selon des horaires restant à définir), la fermeture proposée entre 8h et 9h répond à un double enjeu : heure de pointe cyclistes + accès sécurisé à l'école Simone Veil, accès 24h/24 pour les détenteurs de badges et/ou d'autorisations ponctuelles, stationnement interdit, arrêt autorisé (livraisons, dépose-minute, PMR) ;

- la mise en impasse des rues perpendiculaires à la route de Bischwiller sur le tronçon piétonnisé, dès lors que la largeur des rues est suffisante pour permettre le demi-tour des véhicules particuliers (largeur >9m, moyennant réaménagement local pour faciliter les manœuvres) ;

- la création d'une voie de désenclavement qui rebranche les rues Sainte-Marie aux Mines / de Benfeld /d'Andlau à la rue des Malteries pour permettre leur fonctionnement hors zone sous contrôle d'accès (voie sur le foncier du parking Heineken) ;

Dans le cadre de la piétonnisation de la route de Bischwiller, une compensation de stationnement est prévue sur le terrain de l'actuel parking salariés d'Heineken. Des adaptations légères seront réalisées dans le cadre du projet (marquage au sol) permettant d'offrir environ 70 places de stationnement public avec un accès à la zone piétonne via la rue Sainte-Marie aux Mines.

- une intégration dans la zone sous contrôle d'accès des rues dont la largeur est insuffisante pour permettre l'aménagement d'un demi-tour en impasse (rue du Parc, rue des Bosquets).

Principes de gestion des accès des ayants-droits dans les zones à accès contrôlé par borne reliée au PC de circulation
Exemple de la Ville de Strasbourg

Bornes abaissées le matin (6h-11h)	• Livraisons • Desserte riverains
Badge d'accès 24H /24 7J/7	• Riverains (particuliers, professionnels) disposant d'un parking • Véhicules de police • Taxis de l'Eurométropole • PMR • Personnel médical libéral (Médecins, infirmier.e.s,...) • Ambulances • Véhicules de collecte des ordures ménagères
Détenteurs d'autorisations ponctuelles, contrôlée à distance	• Déménagements • Clients des hôtels (code d'accès) • Autres interventions ponctuelles (travaux, artisans, etc.)

A titre indicatif, le tableau ci-contre présente les principes de gestion des accès des ayants-droits dans les zones piétonnes de la ville de Strasbourg. Il peut servir de base à adapter le cas échéant au contexte de la Ville de Schiltigheim, étant entendu que la gestion des accès et la définition des règles applicables relève du pouvoir de police du Maire.

Des adaptations du plan de circulation sont également proposées dans les quartiers situés à l'est de la route de Bischwiller :

- inversion du sens de la rue des Chasseurs entre la rue Schutzenberger et la rue de la Mairie pour éviter un risque de transit sur cette rue étroite ;

- inversion du sens de la rue Leon Ungemach pour éviter un risque de transit à travers le quartier entre la rue Schweitzer et la rue de la Patrie ;

- mise à double sens, pour les bus (avec le sens nord-sud réservé bus et vélos), de la petite section de la rue de la Patrie comprise entre la rue Ungemach et la rue Pasteur.

Secteur Route de Bischwiller Nord

Sur la section nord de la route de Bischwiller, le trafic automobile est maintenu dans les deux sens. Une piste cyclable bidirectionnelle sera aménagée sur la partie ouest de la rue entre le carrefour des 4 vents et la rue des Vosges. En mesure complémentaire, la mise à sens unique tête-bêche de la rue De Lattre de Tassigny est proposée afin de simplifier le carrefour De Lattre de Tassigny / Route de Bischwiller et de créer un itinéraire cyclable confortable entre le centre-ville et la gare.

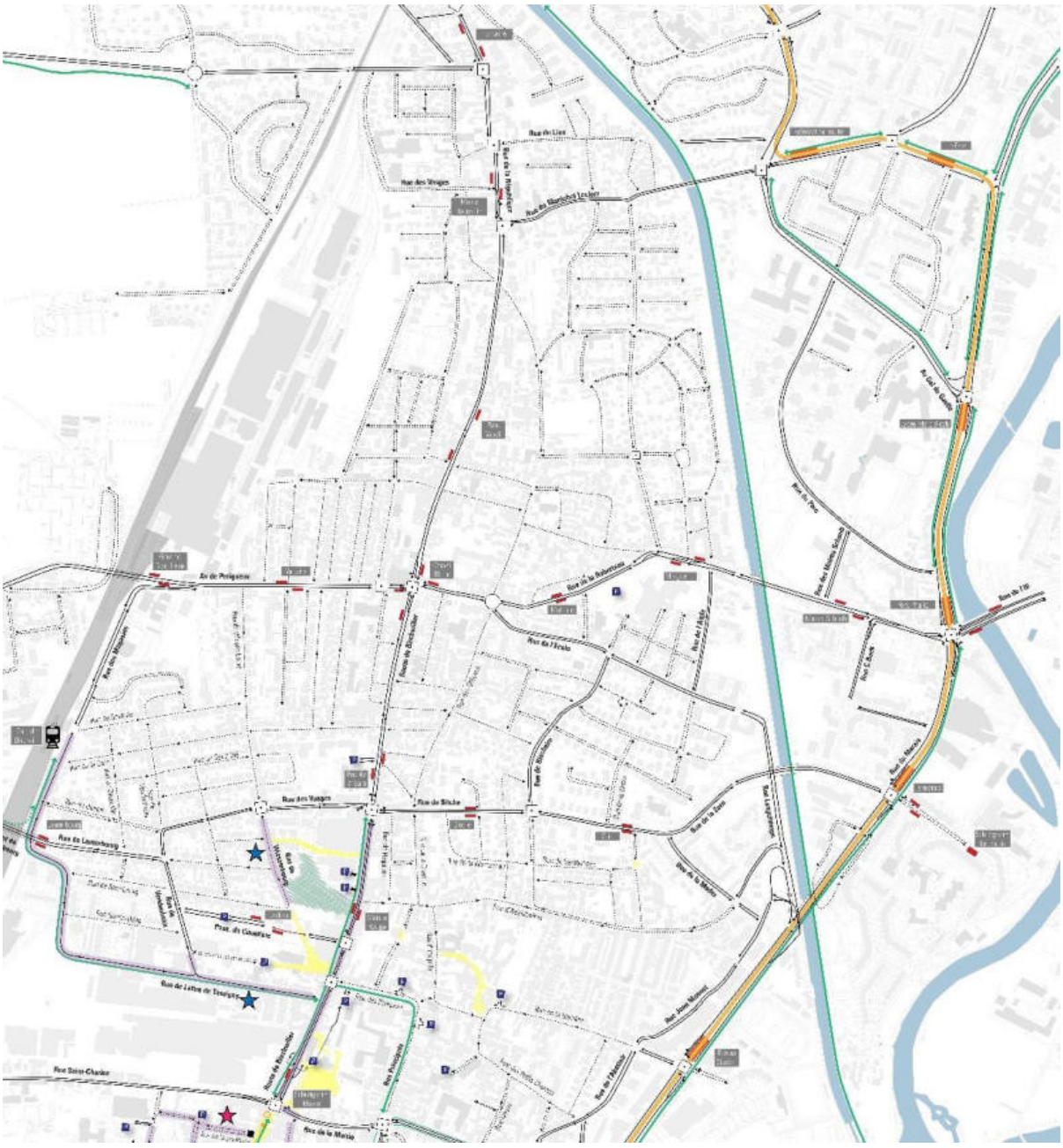


FIGURE 34 : PLAN DE CIRCULATION SECTEUR NORD DE LA ROUTE DE BISCHWILLER, AU STADE DE L'AVANT-PROJET

8.5. Fonctionnement des carrefours établi au stade des études d'avant-projet – secteur Nord

Définition des charges de trafic de dimensionnement

Les trafics de dimensionnement retenus pour l'étude des fiches carrefours sont présentés ci-après. Ils ont été définis à partir des données de comptages consolidées issues des différentes sources, auxquels ont été affectées les variations de trafic en heures de pointes déterminées par la modélisation entre la situation actuelle et la situation projet tramway 2027.

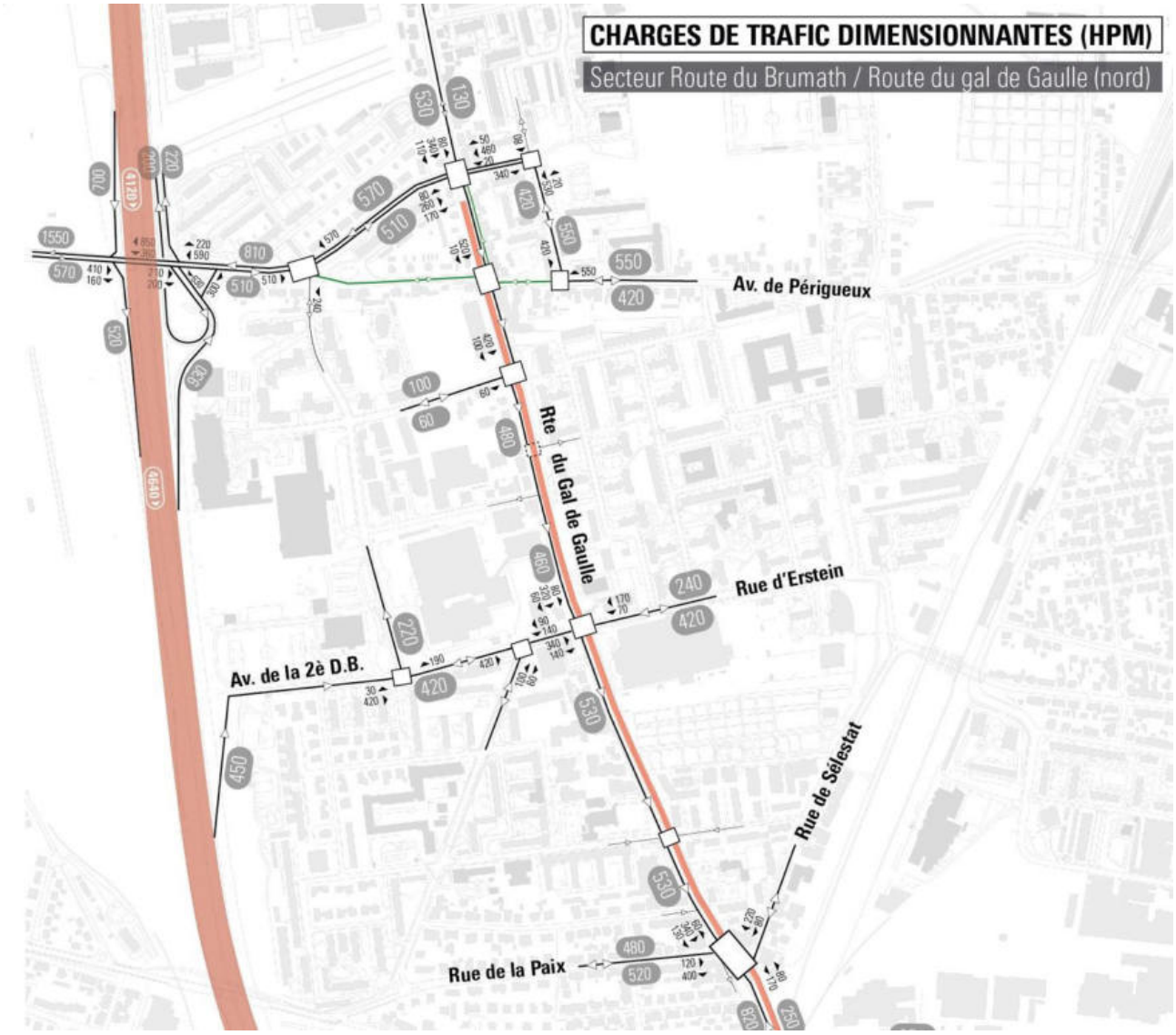


FIGURE 35 : CHARGES DE TRAFIC À L'HEURE DE POINTE DU MATIN, À L'HORIZON DU PROJET, AU STADE DE L'AVANT-PROJET

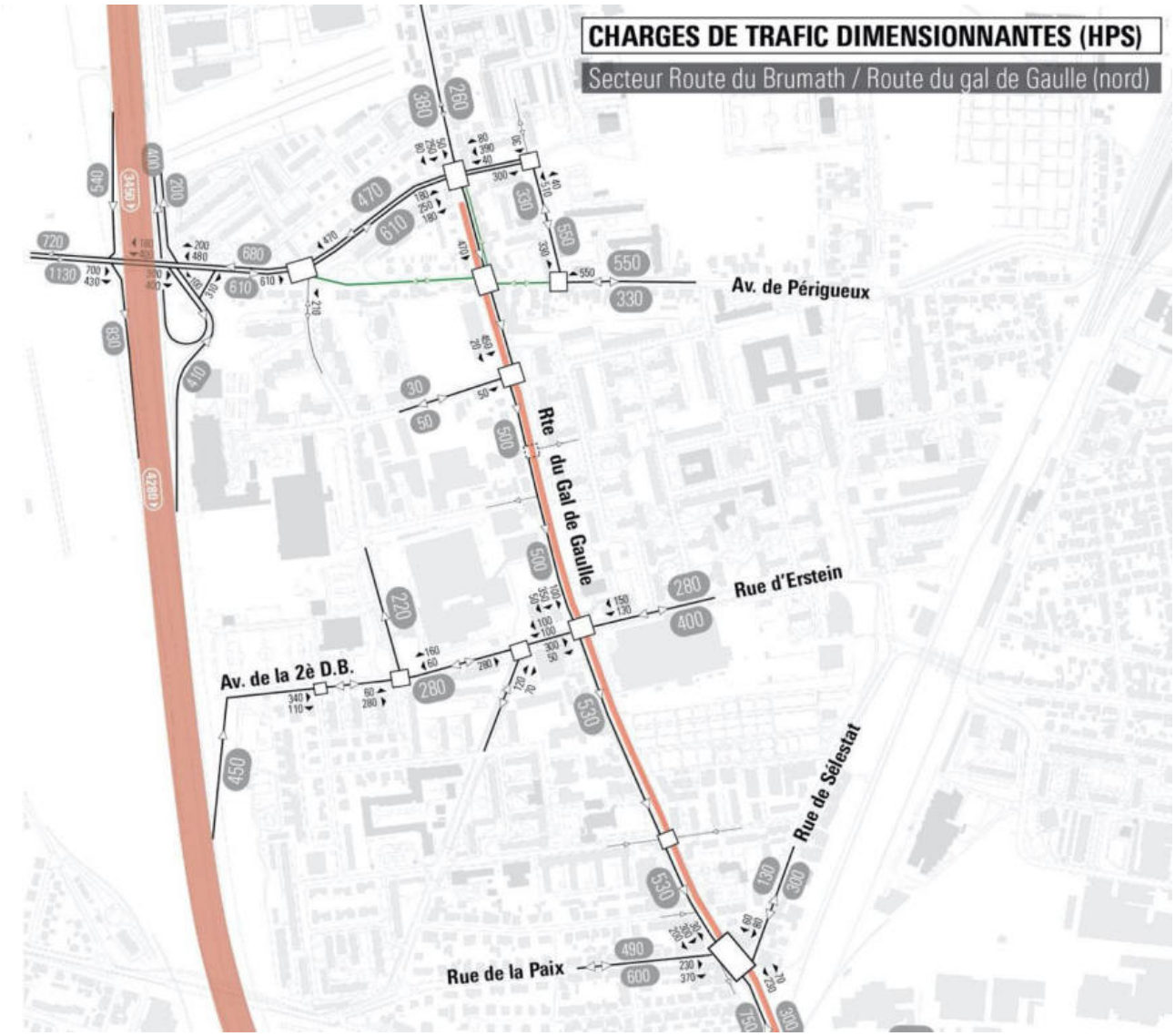


FIGURE 36 : CHARGES DE TRAFIC À L'HEURE DE POINTE DU SOIR, À L'HORIZON DU PROJET, AU STADE DE L'AVANT-PROJET

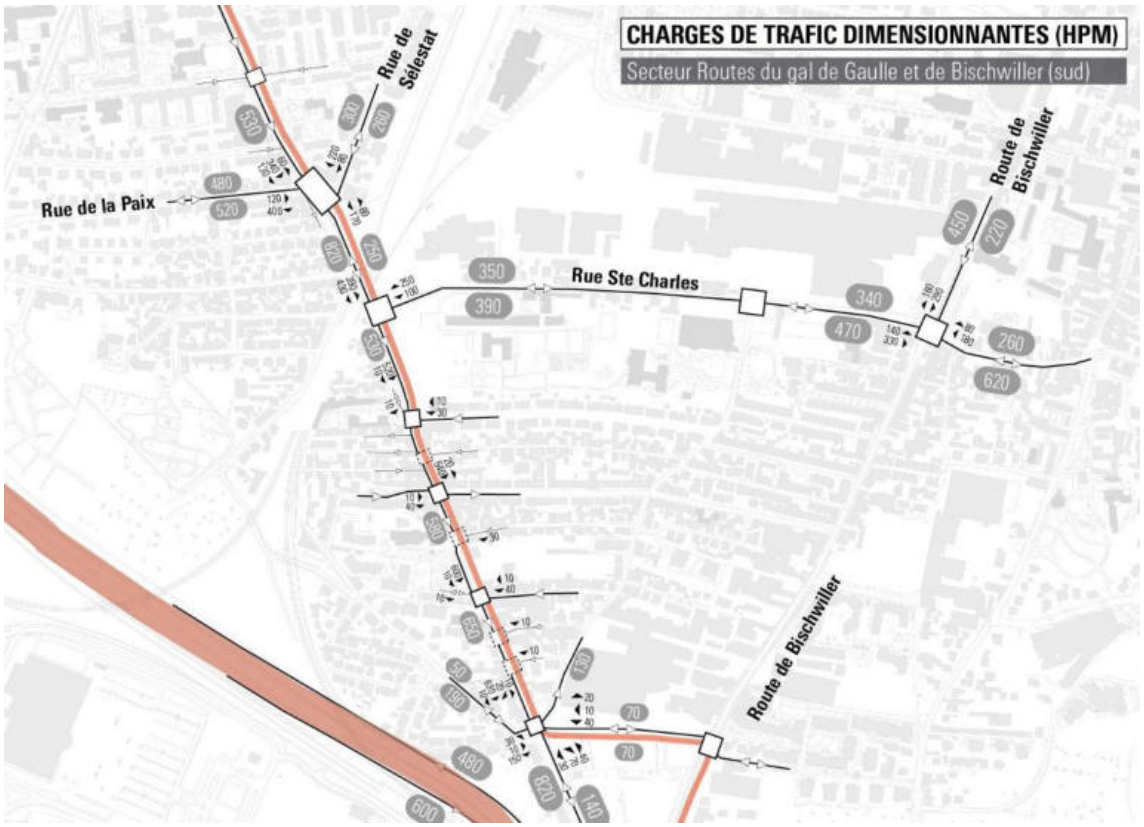


FIGURE 37 : CHARGES DE TRAFIC À L'HEURE DE POINTE DU MATIN, À L'HORIZON DU PROJET, AU STADE DE L'AVANT-PROJET

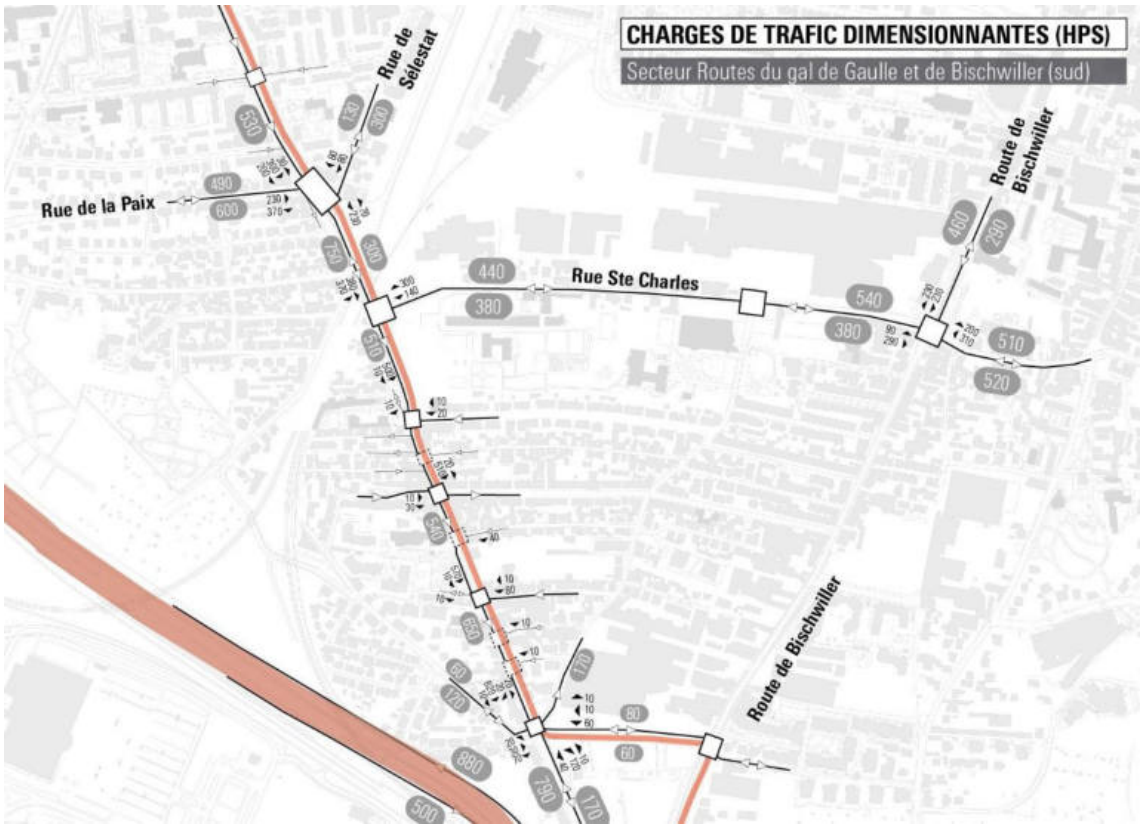


FIGURE 38 : CHARGES DE TRAFIC À L'HEURE DE POINTE DU SOIR, À L'HORIZON DU PROJET, AU STADE DE L'AVANT-PROJET

Fonctionnement des carrefours (capacités utilisées)

Principes généraux :

Les carrefours font l'objet d'une approche de capacité statique permettant d'apprécier les réserves de capacité à l'HPM et à l'HPS en situation projet 2027. Ces estimations sont établies sur la base d'une proposition de phasage intégrant les phases spécifiques prioritaires des transports en commun (tram, BHNS, bus) et les temps perdus relatifs à celles-ci.

Application à l'étude - Estimation des capacités utilisées (CU) :

Les calculs de capacité effectués en tenant compte des phases dédiées au tram montrent que la majorité des carrefours présentera un fonctionnement satisfaisant, et met en évidence les carrefours les plus contraints, en particulier : Rue d'Erstein / rue du Gal de Gaulle, rue de la Paix / rue de Sélestat / rue du Gal de Gaulle pour lesquels des optimisations pourront être travaillées dans les phases ultérieures du projet.

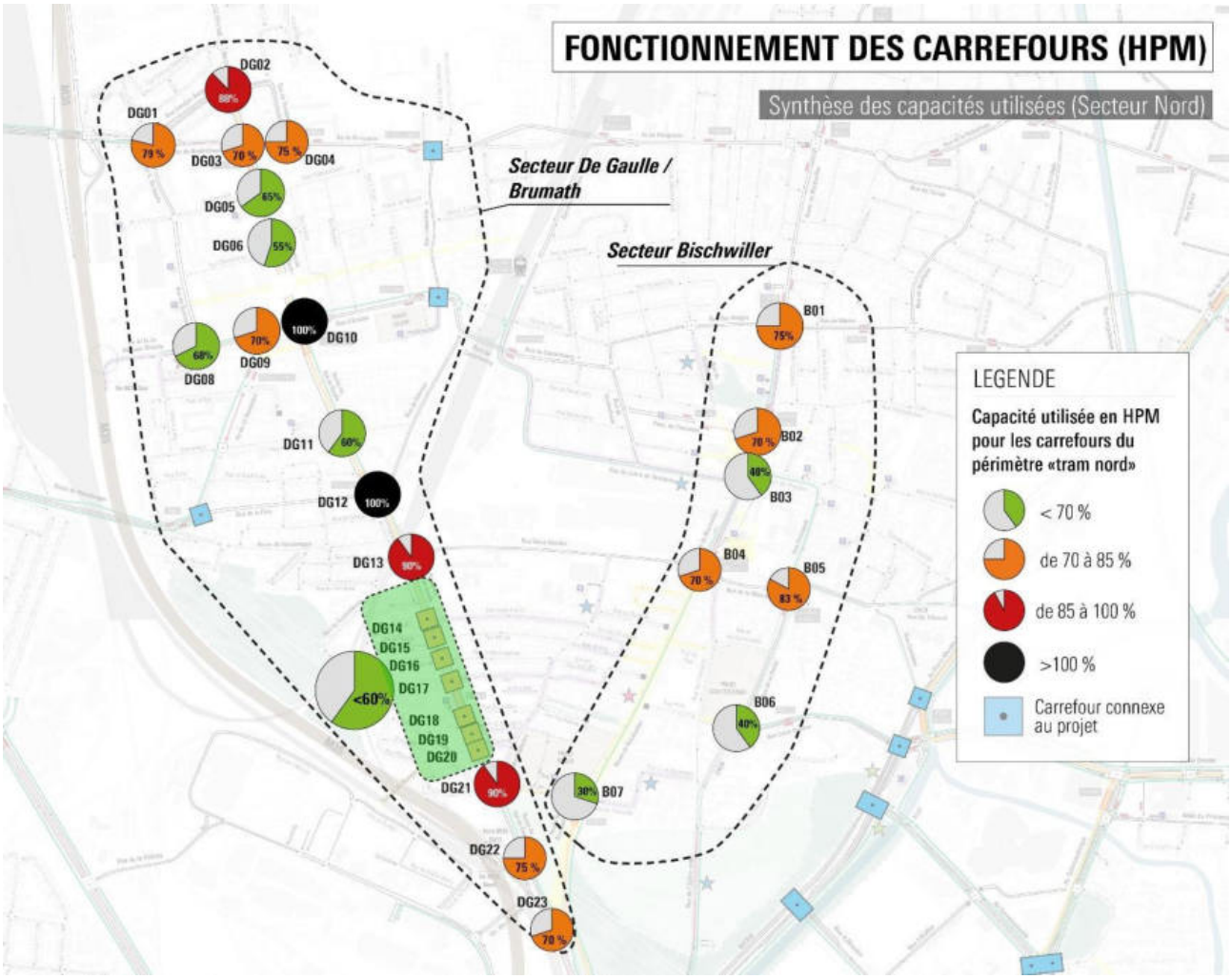


FIGURE 39 : FONCTIONNEMENT DES CARREFOURS À L'HEURE DE POINTE DU MATIN À L'HORIZON DU PROJET, AU STADE DE L'AVANT-PROJET – SECTEUR NORD

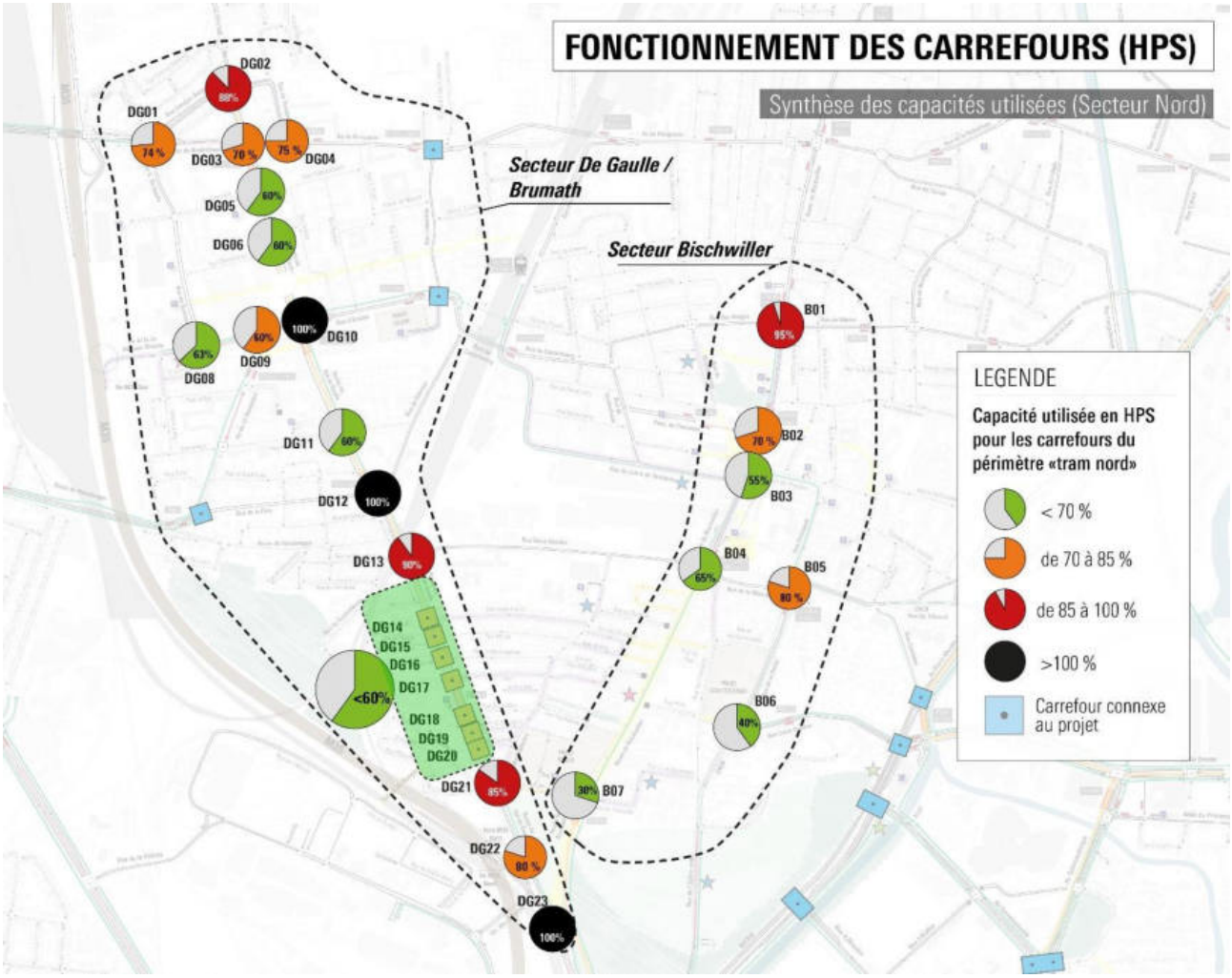


FIGURE 40 : FONCTIONNEMENT DES CARREFOURS À L'HEURE DE POINTE DU SOIR À L'HORIZON DU PROJET, AU STADE DE L'AVANT-PROJET – SECTEUR NORD

8.6. Les plans de circulation détaillés – secteur centre

Secteur Gare – Halles

Le plan de circulation ci-contre intègre d'ores et déjà les modifications de plan de circulation liées aux projets qui seront mis en œuvre avant le tramway : ring vélo, projet des Halles.

Il présente :

- l'affectation des voies et des sens de circulation pour les différents modes (voitures, bus, tram, pistes cyclables), le long du tracé tramway proprement dit ;

- les modifications de circulation introduites par le projet dans son environnement élargi (surlignées en mauve) et notamment les changements de sens de circulation destinés à éviter les itinéraires de shunt à travers les quartiers, les mesures d'optimisation du trafic à une échelle élargie ;

- les modifications et ajustements intégrés suite aux ateliers et réunion de concertation qui ont eu lieu durant la phase AVP au printemps 2023 (repérées par des étoiles rouge, détail présenté dans le bilan de la concertation de juillet 2023).

Dans le quartier gare, l'extension du tracé tramway jusqu'à une nouvelle station au sud de la place et l'insertion de son arrière gare sur le boulevard de Metz introduit une couche de complexité supplémentaire dans l'organisation des circulations entre les différents modes. Elle implique une limitation des accès automobile à la place, et une gestion des accès des ayant-droits. À ce stade, il est envisagé d'étendre la zone sous accès contrôlé de la rue du Maire Kuss, en déplaçant la borne existante vers le sud de la place.

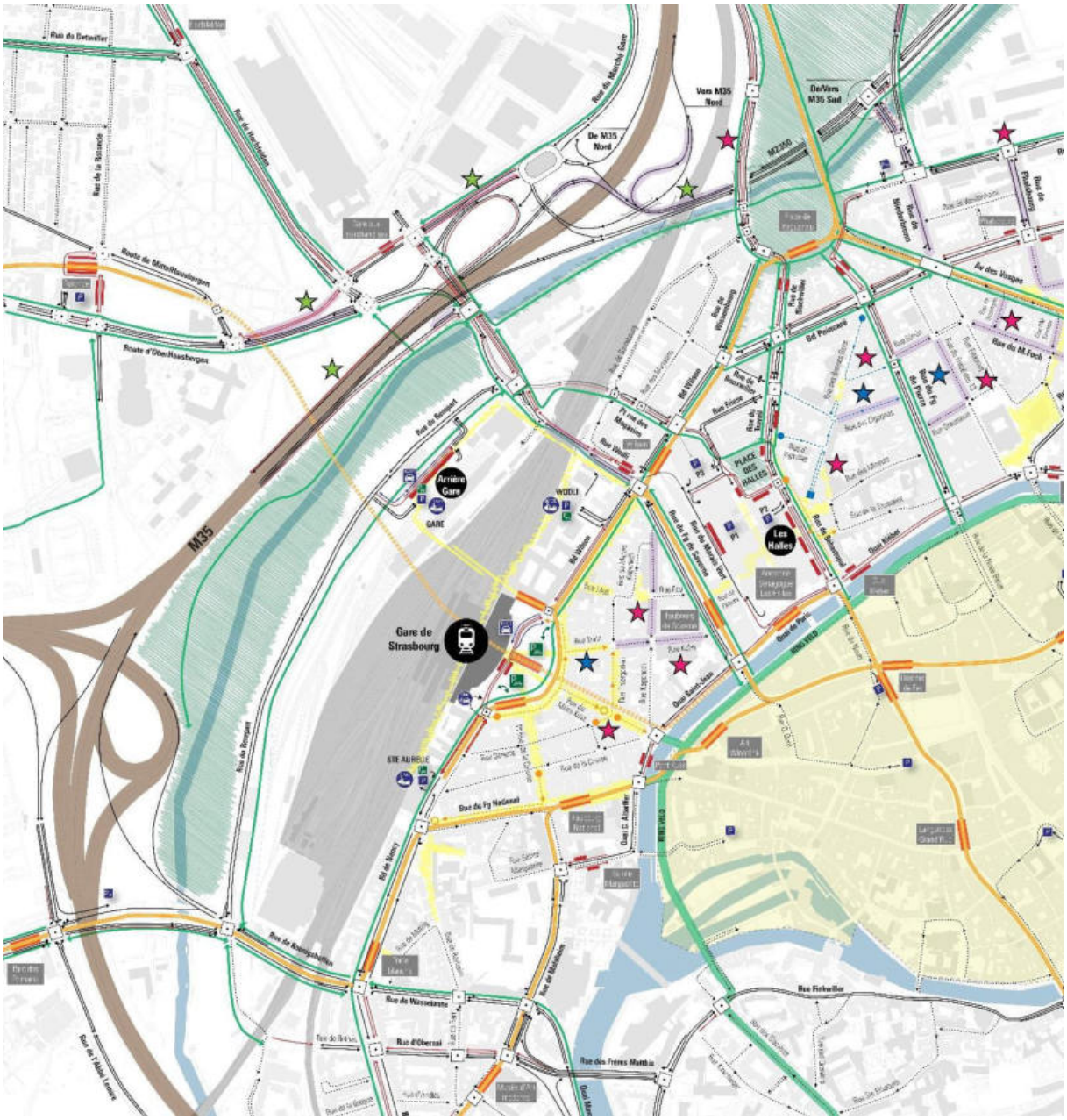


FIGURE 41 : PLAN DE CIRCULATION DANS LE SECTEUR GARE-HALLES AU STADE DE L'AVANT-PROJET

Secteur Vosges

Le plan de circulation présente :

- l'affectation des voies et des sens de circulation pour les différents modes (voitures, bus, tram, pistes cyclables), le long du tracé tramway proprement dit ;

- les modifications de circulation introduites par le projet dans son environnement élargi (surlignées en mauve) et notamment les changements de sens de circulation destinés à éviter les itinéraires de shunt à travers les quartiers (par exemple, mise à sens unique de la rue du Maréchal Foch, parallèle à l'Avenue des Vosges, même principes rue Turenne ou Bd Gambetta autour du Parc des Contades) et les mesures d'optimisation du trafic à une échelle élargie, mesures hors périmètre de l'opération tramway, comme les propositions d'optimisation du fonctionnement de la Place de Bordeaux ;

- les modifications et ajustements intégrés suite aux ateliers et réunions de concertation qui ont eu lieu durant la phase AVP au printemps 2023 (repérées par des étoiles rouge, détail présenté dans le bilan de la concertation de juillet 2023).



FIGURE 42 : PLAN DE CIRCULATION DANS LE SECTEUR VOSGES-NEUSTADT AU STADE DE L'AVANT-PROJET

Par rapport aux premières hypothèses présentées en atelier de concertation, des modifications ont été apportées sur les sens de circulation des rues situées entre la rue Jacques Kablé et le boulevard Clémenceau (rue de Niederbronn, rue de Phalsbourg, rue de Bitche). Différents scénarios ont été évalués au regard de la lisibilité des circuits d'entrée et de sortie du quartier en direction de la M2350, des impacts des modifications du plan de circulation en termes de risques de reports de trafic.

La solution retenue pour l'AVP consiste à inverser le sens de circulation de la rue de Niederbronn (entrant vers le centre) et à mettre à double sens la rue de Phalsbourg, ce qui implique la création d'un carrefour à feux à son intersection avec la rue Jacques Kablé. Ce dispositif apparaît comme le plus équilibré et le moins impactant en reports de trafics sur les rues avoisinantes.

8.7. Fonctionnement des carrefours établi au stade des études d'avant-projet – Secteur centre

Définition des charges de trafic de dimensionnement

Les trafics de dimensionnement retenus pour l'étude des fiches carrefours sont présentés ci-après. Ils ont été définis à partir des données de comptages consolidées issues des différentes sources, auxquels ont été affectées les variations de trafic en heures de pointes déterminées par la modélisation entre la situation actuelle et la situation projet tramway 2027.

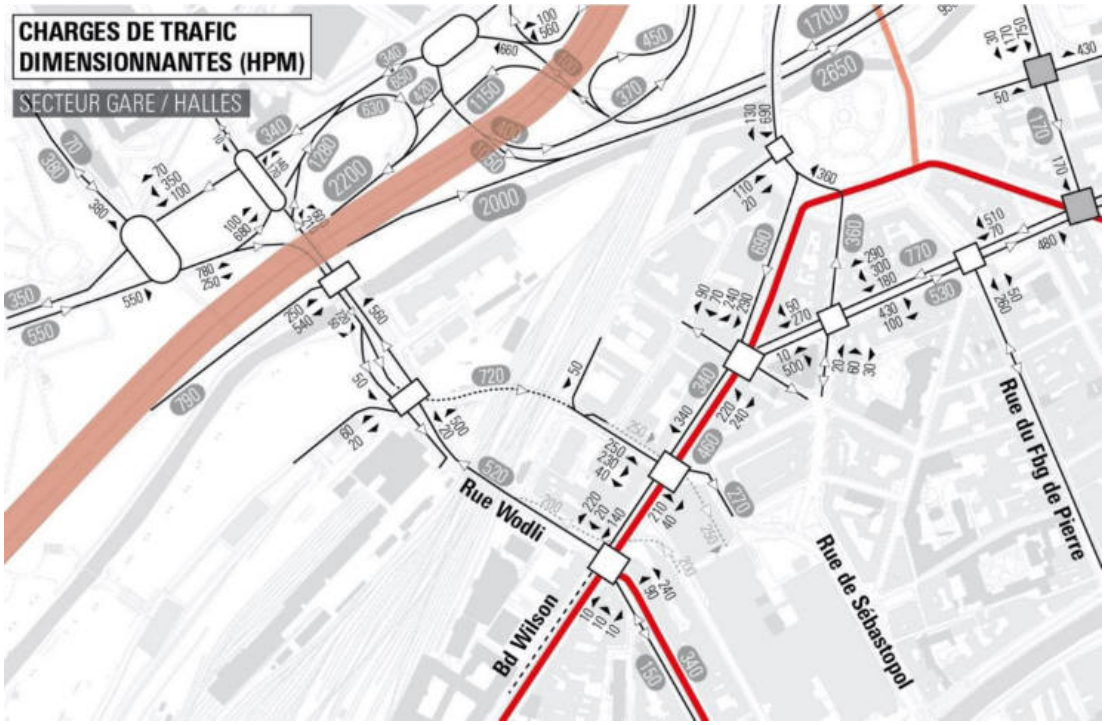


FIGURE 43 : CHARGES DE TRAFIC À L'HEURE DE POINTE DU MATIN, À L'HORIZON DU PROJET, AU STADE DE L'AVANT-PROJET – SECTEUR BOULEVARD WILSON-RUE DE WISSEMBOURG

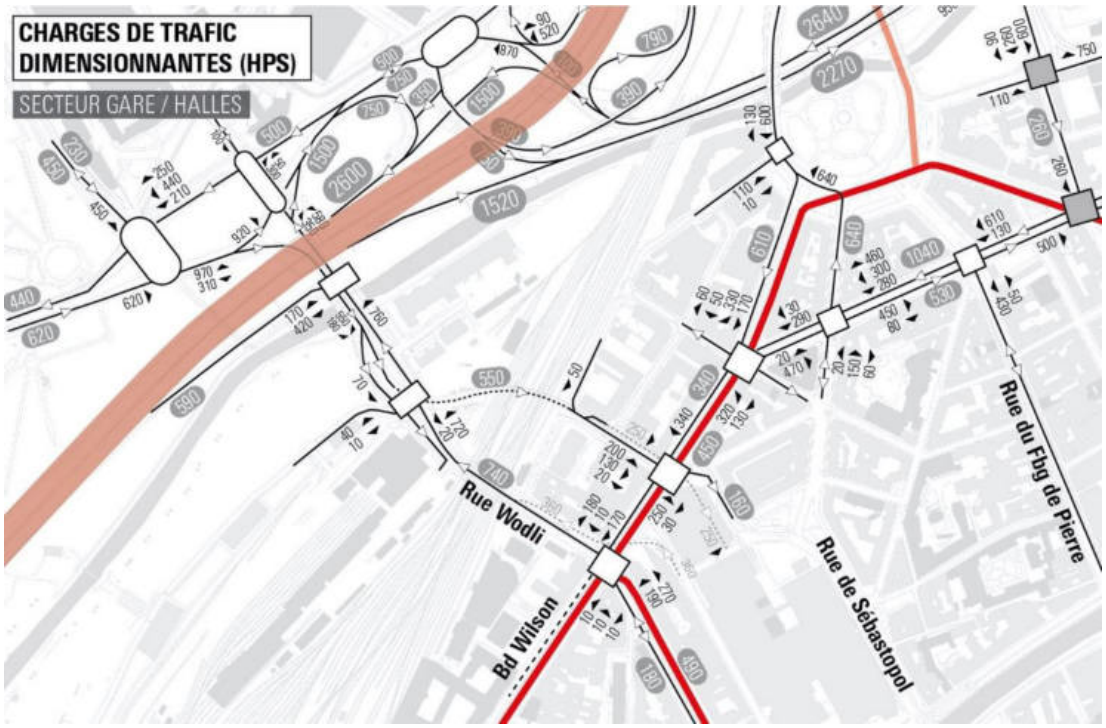


FIGURE 44 : CHARGES DE TRAFIC À L'HEURE DE POINTE DU SOIR, À L'HORIZON DU PROJET, AU STADE DE L'AVANT-PROJET – SECTEUR BOULEVARD WILSON-RUE DE WISSEMBOURG

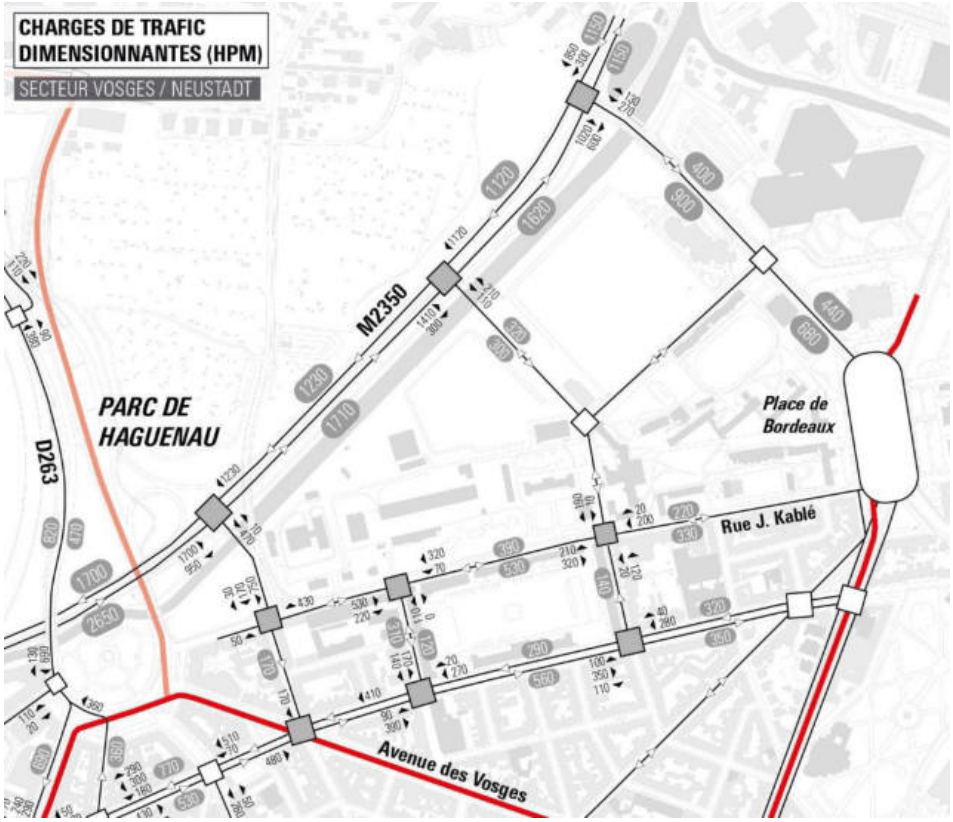


FIGURE 45 : CHARGES DE TRAFIC À L'HEURE DE POINTE DU MATIN, À L'HORIZON DU PROJET, AU STADE DE L'AVANT-PROJET – SECTEUR VOSGES NEUSTADT

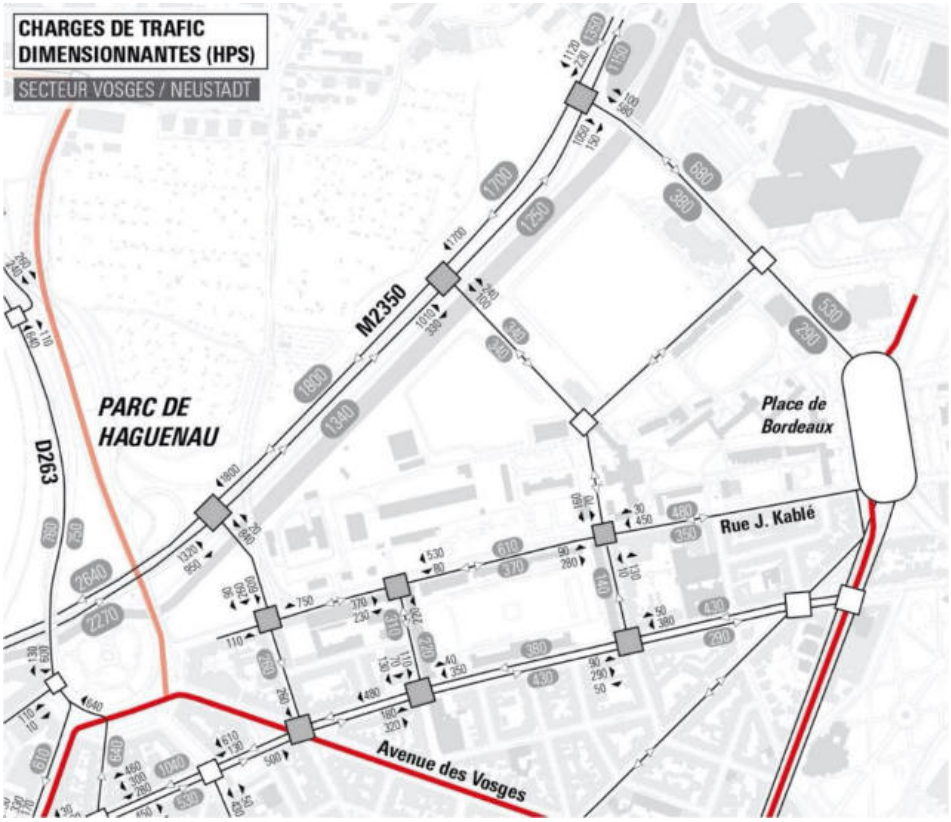


FIGURE 46 : CHARGES DE TRAFIC À L'HEURE DE POINTE DU SOIR, À L'HORIZON DU PROJET, AU STADE DE L'AVANT-PROJET – SECTEUR VOSGES NEUSTADT

Fonctionnement des carrefours (capacités utilisées)

Principes généraux :

Les carrefours font l'objet d'une approche de capacité statique permettant d'apprécier les réserves de capacité à l'HPM et à l'HPS en situation projet 2027.

Ces estimations sont établies sur la base d'une proposition de phasage intégrant les phases spécifiques prioritaires des transports en commun (tram, BHNS, bus) et les temps perdus relatifs à celles-ci.

Application à l'étude - Estimation des capacités utilisées (CU) :

Les calculs de capacité effectués en tenant compte des phases dédiées au tram montrent que la majorité des carrefours présentera un fonctionnement satisfaisant, et met en évidence les carrefours les plus contraints, en particulier les carrefours situés sur le boulevard Wilson où la capacité d'écoulement est largement impactée par le passage des trois lignes de tramway.

Les mouvements dont la saturation est à prévoir sont donc notamment : la sortie de ville sur la rue du Faubourg de Saverne, l'entrée de ville Petite Rue des Magasins et rue de Wissembourg. Néanmoins les taux de capacité utilisées restant proche des 100%, cela implique des remontées de file pouvant être importantes mais pas de saturation rédhibitoire du système routier, et notamment des sorties M35.

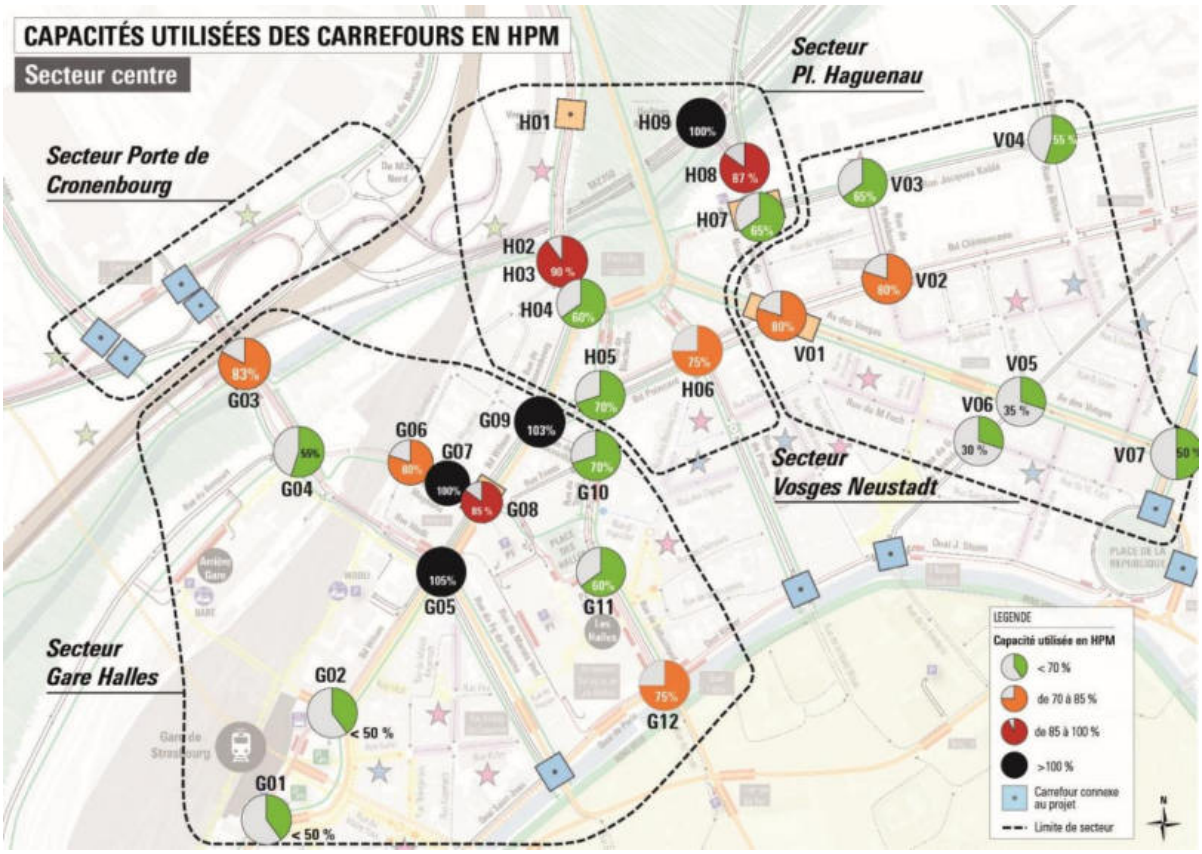


FIGURE 47 : FONCTIONNEMENT DES CARREFOURS À L'HEURE DE POINTE DU MATIN À L'HORIZON DU PROJET, AU STADE DE L'AVANT-PROJET – SECTEUR CENTRE

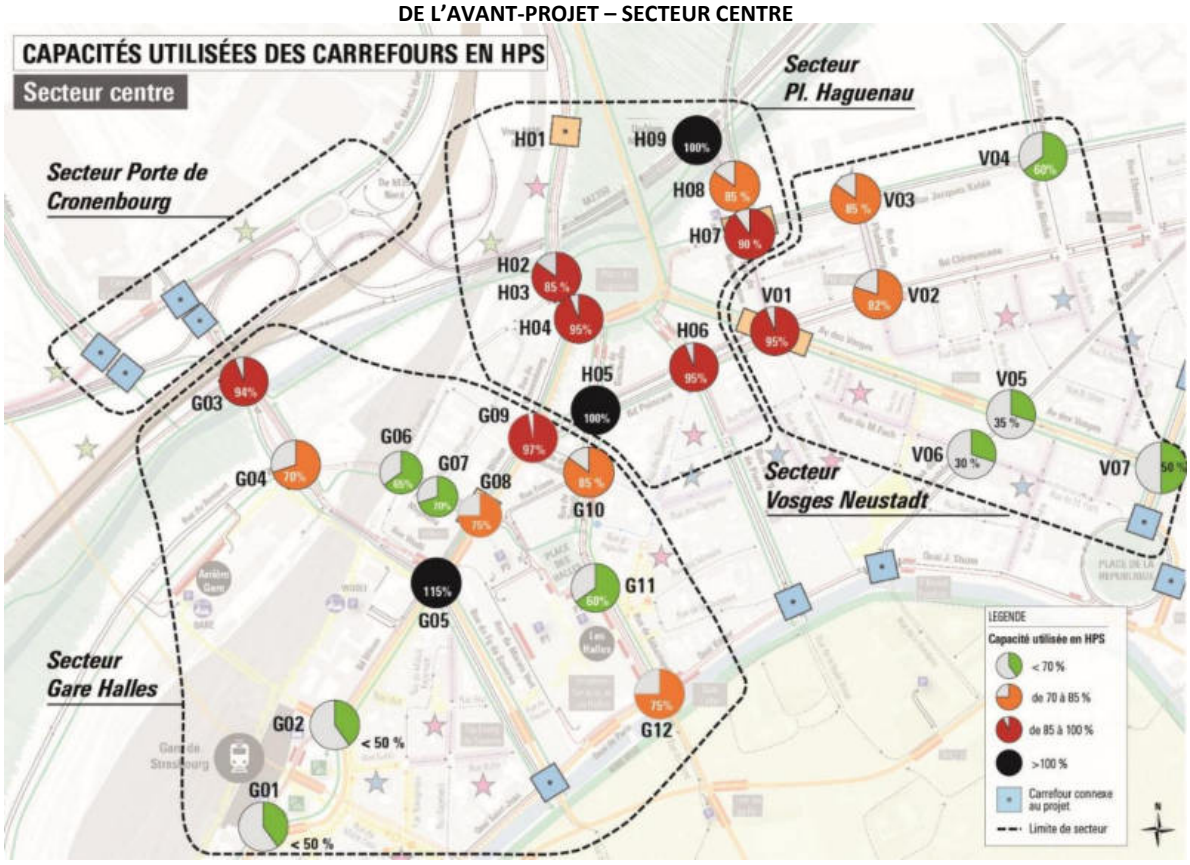


FIGURE 48 : FONCTIONNEMENT DES CARREFOURS À L'HEURE DE POINTE DU SOIR À L'HORIZON DU PROJET, AU STADE DE L'AVANT-PROJET – SECTEUR CENTRE

8.8. Les vélos

Le développement et l'amélioration du réseau des cheminements modes actifs, vélos et piétons, est une couche à part entière du système de mobilité associé au projet.

Sur les voiries empruntées par le tramway, la création d'aménagements cyclables identifiés, séparés de la chaussée et des cheminements piétons sera systématique.

Conformément aux orientations du PAMA et de la loi LOM, de nombreux aménagements cyclables ont été créés ou modifiés sur le secteur d'étude.



FIGURE 49 : AMÉNAGEMENTS CYCLABLES RÉALISÉS À L'HORIZON DU TRAMWAY – SECTEUR NORD

Dans le secteur nord, la contribution du projet tramway nord à l'amélioration et à la sécurisation des aménagements en faveur des modes actifs porte sur l'ensemble des deux branches nord :

- sur l'axe Général de Gaulle / Route de Brumath, création d'un aménagement cyclable bidirectionnel entre la place de Haguenau et la rue Georges Burger à Bischheim ;

- sur l'axe route de Bischwiller, piétonnisation de la section sud entre la Place de Haguenau et la rue de la Mairie, avec une circulation motorisée réservée aux seuls ayants-droits, qui permettra d'organiser une circulation confortable à la fois pour les cyclistes (au centre de la rue) et les piétons, avec des espaces généreux. Au nord, l'aménagement cyclable se poursuit sous la forme d'une piste cyclable bidirectionnelle jusqu'à la rue des Vosges.

D'autres aménagements, en cours d'étude et de programmation, viendront compléter le réseau cyclable structurant, notamment avec des itinéraires est-ouest.

Dans le secteur centre, l'insertion du projet tramway permettra de traiter avec des aménagements cyclables dédiés et confortables :

- la liaison Place de la Gare – Place de Haguenau via le Boulevard Wilson, avec une piste cyclable bidirectionnelle ;

- la liaison Place de Haguenau – Place de la République via l'Avenue des Vosges, avec des pistes unidirectionnelles de 2,25 m de largeur ;

- les connexions entre la Place de Haguenau et Schiltigheim, via chacun des deux franchissements de la M2350, et en particulier via le franchissement Est, réservé au tramway et aux modes actifs.

- La traversée de la place de Haguenau d'Est en Ouest est également améliorer grâce à une nouvelle piste cyclable située le long du canal de dérivation, au nord du parc existant. Une piste cyclable contourne la Place le long des immeubles et permet également la distribution des cyclistes vers les différentes branches de la place.

- En complément du projet d'aménagement lié à l'insertion de la plateforme proprement dite, le plan de circulation associé permettra d'améliorer des liaisons transversales :

- entre le Boulevard Wilson et l'Avenue des Vosges, via le Boulevard Poincaré (création d'une piste cyclable dans le sens ouest-est et couloir bus ouvert aux cyclistes dans le sens est-ouest) ;

Il s'accompagne par ailleurs d'un projet très ambitieux en matière de stationnement vélo, avec la création d'un parking vélo supplémentaire d'environ 2400 places de stationnement sécurisé sous la place de la gare, dans l'actuel parking gare courte durée, portant la capacité de stationnement vélo sous-terrain à environ 3000 places.

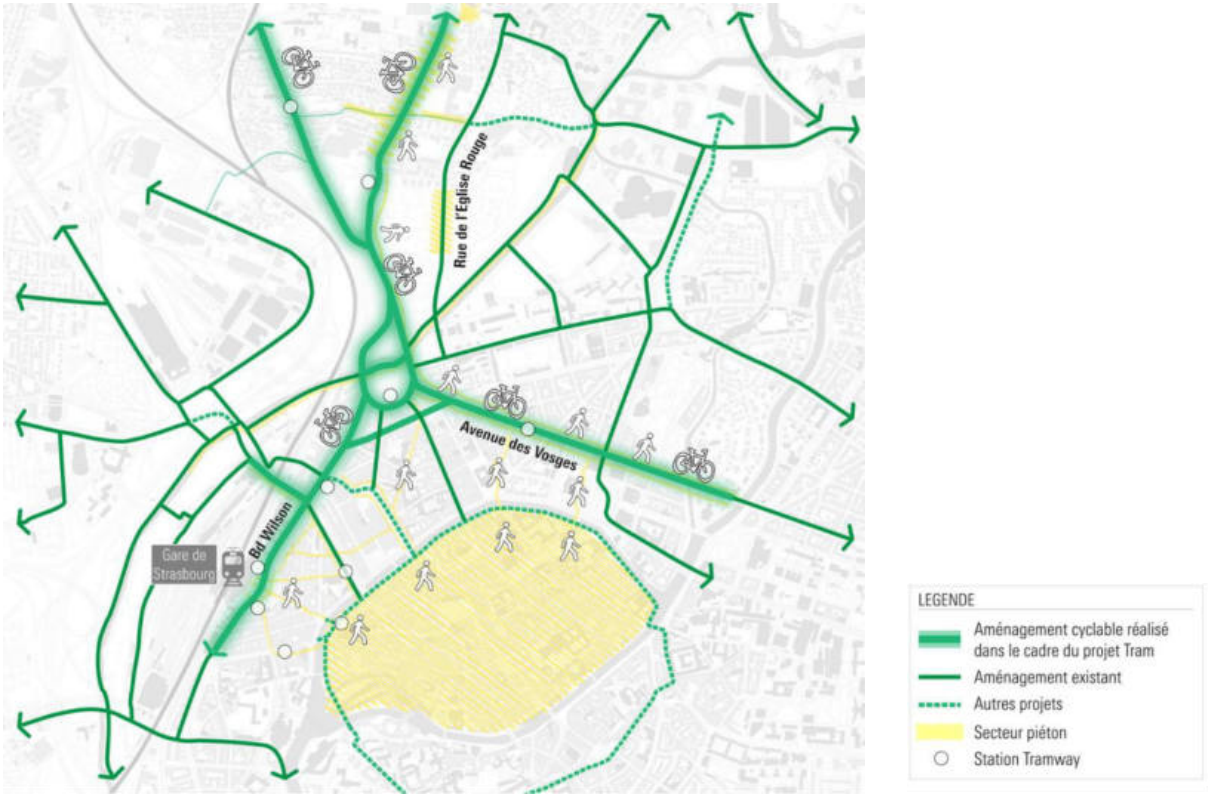


FIGURE 50 : AMÉNAGEMENTS CYCLABLES RÉALISÉS À L'HORIZON DU TRAMWAY – SECTEUR CENTRE

Ce développement du réseau permet de traiter à l'occasion du projet tramway les principaux points noirs identifiés dans les enquêtes auprès des usagers, tant sur le secteur Nord que sur le secteur Centre.

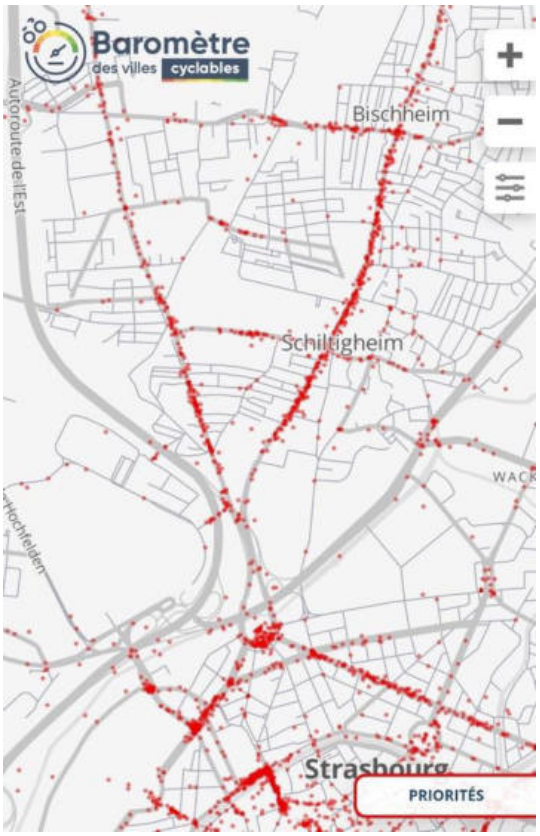


FIGURE 51 : EXTRAIT DE LA CARTE DES POINTS NOIRS ISSUE DU BAROMÈTRE DES VILLES CYCLABLES 2021

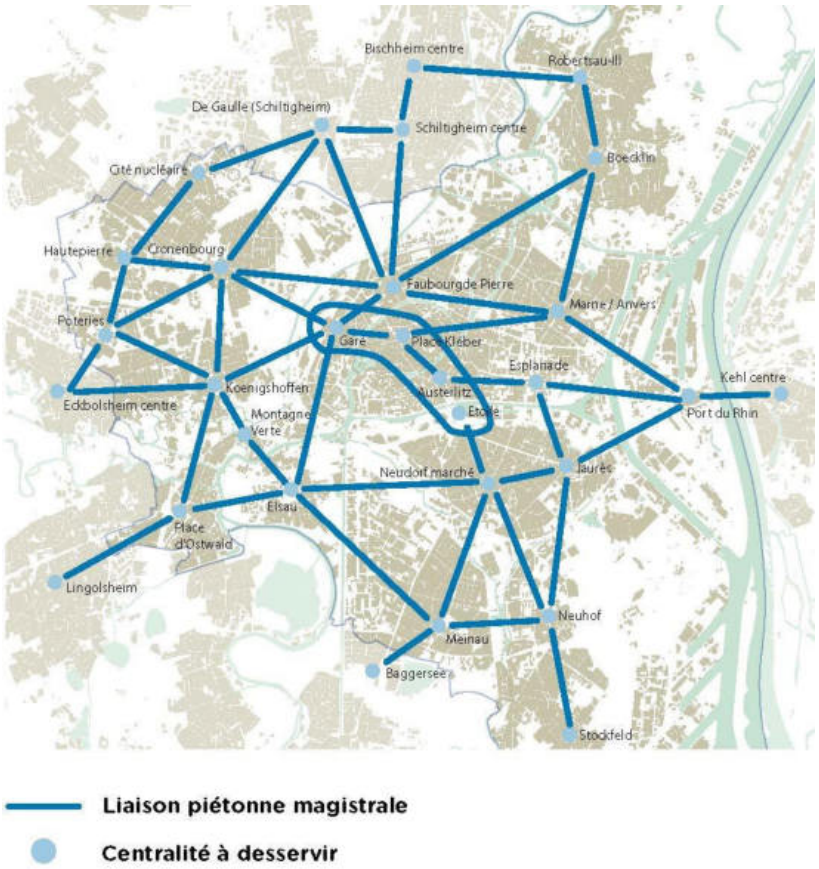
8.9. Les piétons

Le Plan d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA) de Mars 2019 de l'Eurométropole fait suite aux schémas directeurs vélo et vise à promouvoir de façon concomitante la pratique du vélo et de la marche. Les deux objectifs phares de ce document sont :

- Faire progresser la part modale de la marche de 33% en 2019 à 37% en 2030 ;
- Faire progresser la part modale du vélo de 8% en 2019 à 16% en 2030 ;

Et donc concomitamment de réduire la part modale automobile de 38% en 2019 à 30% en 2030.
Le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim tient compte de ces orientations, dans la définition des aménagement cyclables et piétons. Sur le périmètre d'intervention, il s'agit donc de proposer des aménagements piétons conformes au degré d'ambition affiché dans le PAMA pour le réseau magistral pour les connexions entre Gare et Faubourg de Pierre ainsi que vers Schiltigheim Centre ou De Gaulle (Schiltigheim).

Réseau piéton magistral source : PAMA 2019



Le développement de la marche, par la réalisation d'aménagements piétons de qualité est un élément essentiel du projet puisqu'il permet :

- D'accompagner la maitrise du trafic routier par le développement des pratiques alternatives à l'usage de l'automobile pour les déplacements de proximité (interne au quartier) ;

- De favoriser l'usage des transports collectifs (tramway en premier lieu mais également les bus) en facilitant l'accès aux stations. En effet, la carte suivante présente les secteurs situés à moins de 500 mètres à pied d'un arrêt de tram ou de BHNS et à moins de 400 mètres à pied d'un arrêt de bus, à l'horizon de mise en service de la nouvelle ligne de tramway. À ce titre, les abords de stations seront traités avec attention, pour sécuriser les accès et offrir autant que possible un dimensionnement confortable des trottoirs aux abords des quais.

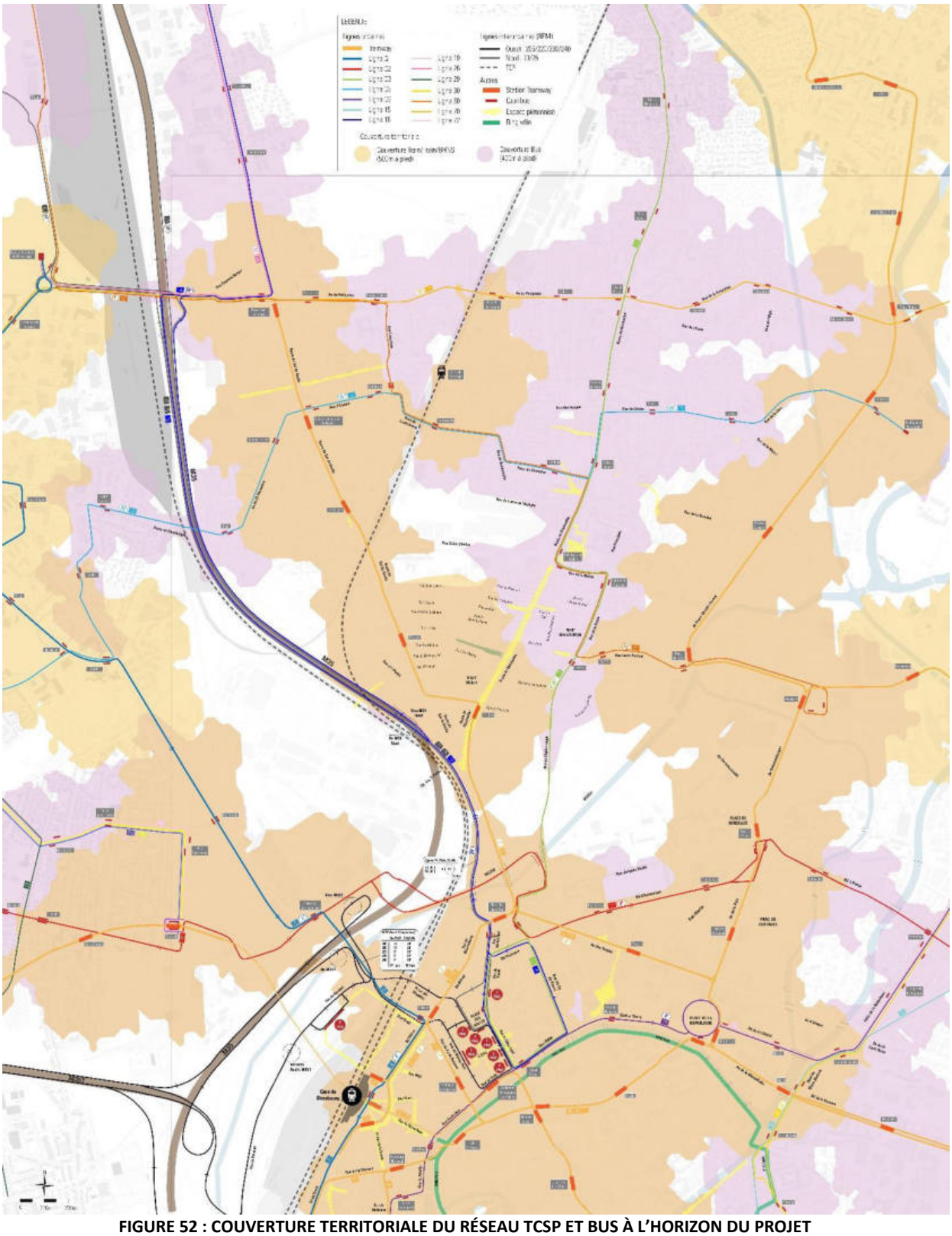


FIGURE 52 : COUVERTURE TERRITORIALE DU RÉSEAU TCSP ET BUS À L'HORIZON DU PROJET

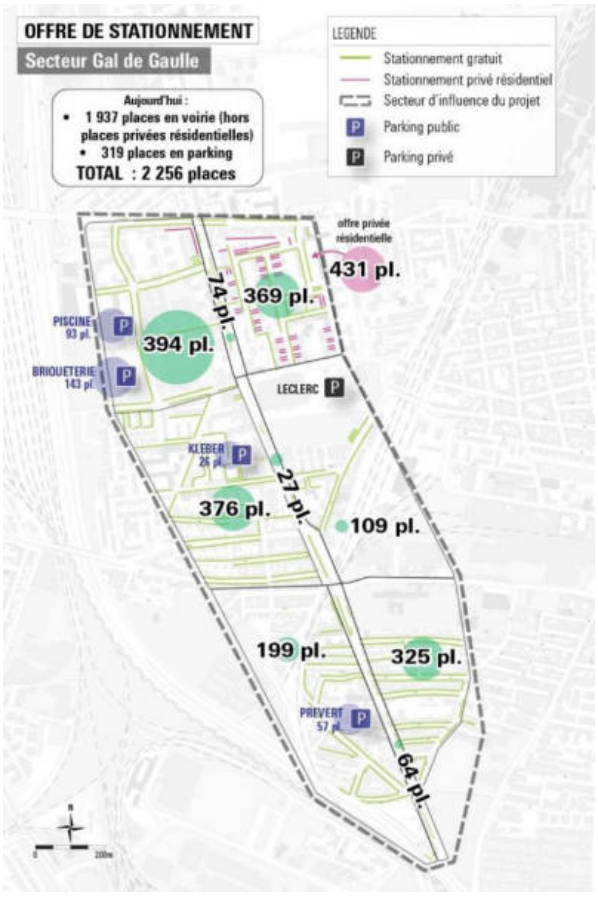
8.10. Le stationnement de proximité

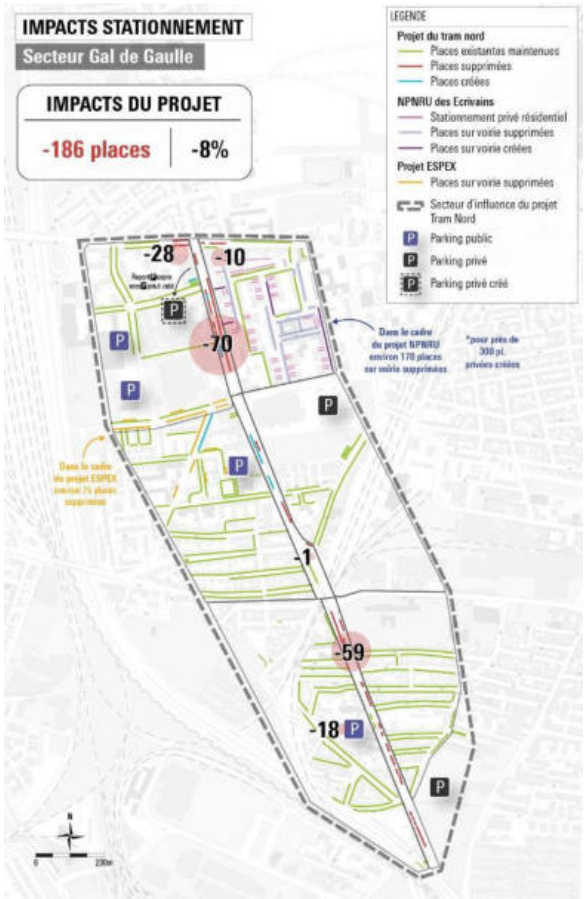
L'analyse de l'offre de stationnement actuelle a été réalisée sur les relevés d'offre et a été présentée dans le diagnostic.

Sur la branche Route du Général de Gaulle – Route de Brumath

Les cartes ci-après présentent respectivement l'offre de stationnement existante, et le bilan stationnement lié au projet.

Sur un total de 2.256 places existantes (hors parking du centre commercial Leclerc et places privées résidentielles) dans un corridor de 300 mètres de part et d'autre du tracé du tramway, l'insertion du projet Tram conduit à la suppression de 186 places, principalement situées sur l'axe tramway, et dans le secteur du terminus nord. L'insertion de la station nécessite la suppression des places situées devant les commerces, sur le bord Ouest de la route de Brumath. Il est prévu le maintien d'un parking commerces de 24 places. La reconstitution du stationnement privé supprimé pour l'insertion du terminus Nord sera reconstituée à une centaine de mètres, rue Poincaré, par la création d'un parking estimé à 46 places.
Le bilan net de la variation du nombre de place s'établit à -186 places pour le projet «Tramway vers le Nord», soit -8% par rapport à l'offre existante.





Sur la branche Route de Bischwiller :

Les cartes ci-contre présentent respectivement l'offre de stationnement existante, et le bilan stationnement lié au projet.

Sur un total de 2.200 places existantes dans un corridor d'environ 300 mètres de part et d'autre du tracé du tramway, l'insertion du projet conduit à la suppression de 93 places (delta entre 190 places supprimées et 97 places reconstituées), principalement situées sur la route de Bischwiller dans sa partie piétonnisée et aux amorces des rues mises en impasse.

Au sud de la rue Hélène Schweitzer, il est prévu de supprimer environ 30 places, et d'en maintenir l'équivalent, à destination des usagers des jardins familiaux.

Sur la partie nord de la route de Bischwiller, 14 places sont supprimées dans le cadre de l'aménagement de la piste cyclable.

Un parking de 68 places est réalisé à l'extremité nord de la zone piétonnisée et sera accessible depuis la rue des Malteries.

À ce jour, le bilan stationnement du projet s'établit donc à -93 places, soit -4% de capacité de stationnement à l'échelle du périmètre autour de l'axe.

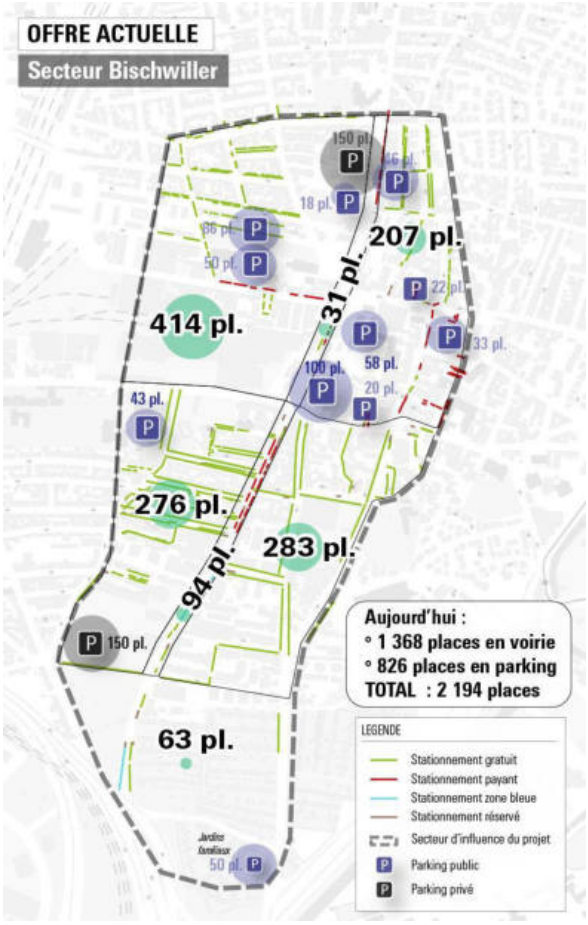


FIGURE 55 : OFFRE DE STATIONNEMENT ACTUELLE, SECTEUR NORD

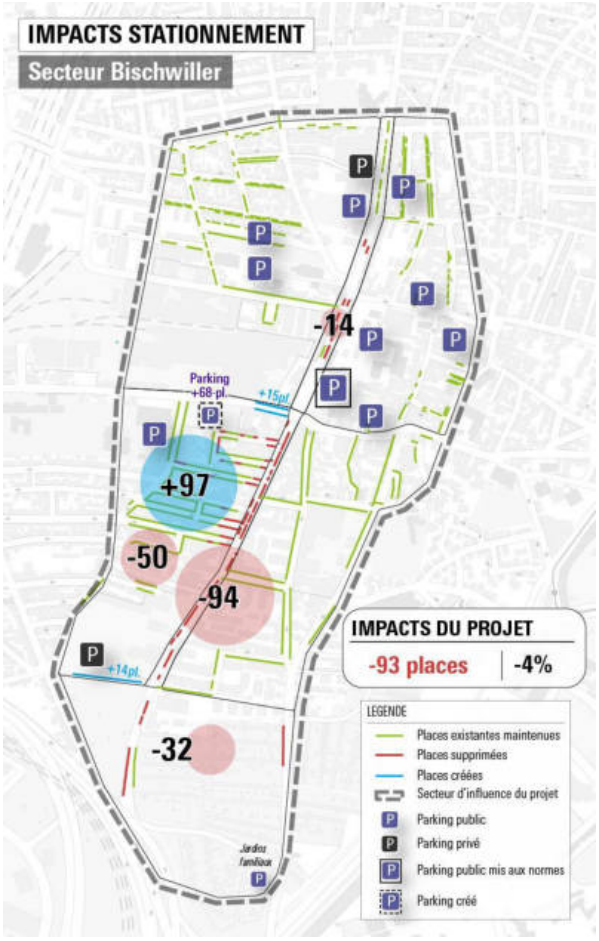


FIGURE 53 : FIGURE 54 : BILAN DU STATIONNEMENT ADANS LE SECTEUR NORD, AU STADE DE L'AVANT-PROJET

Sur le secteur Centre

➔ Stationnement sur voirie

À ce stade de l'étude, l'impact de l'insertion du projet tramway sur le stationnement sur voirie dans le secteur centre est estimé à **-189 places** (delta entre les 479 places supprimées et les 290 places recréées dans le parking Eglise Rouge/Kablé) dont :

• 232 places supprimées sur la section de l'Avenue des Vosges comprise entre le boulevard Clémenceau et la rue de la Paix, et 19 places supprimées entre la section Avenue de la Paix-Rue Auguste Lamey ;

• 227 places supprimées dans le secteur de la place de Haguenau et les rues qui y convergent (rues de Wissembourg, Bischwiller et Haguenau, section de l'Avenue des Vosges située entre le boulevard Clémenceau et la place, tronçon ouest de la rue Jacques Kablé) ;

• 13 places recréées Bd Poincaré ;

• 14 places supprimées dans la contre-allée de la place de la gare.

➔ Stationnement en ouvrage

L'insertion du projet sur la place de la gare conduit à supprimer les 188 places du parking courte durée. En revanche, ce dernier sera largement compensé par :

• la réservation de places dépose-minute dans les parkings Wodli (R+2) et Sainte-Aurélie (R+1), pour compenser la suppression du parking gare courte durée ;

Afin de compenser la suppression d'offre de stationnement sur voirie dans le secteur Vosges-Neustadt, un nouveau parking en ouvrage (parking Eglise Rouge/Kablé) sera construit dans le cadre du projet tramway à proximité de la place de Haguenau. Sa jauge est estimée à 290 places à ce stade.

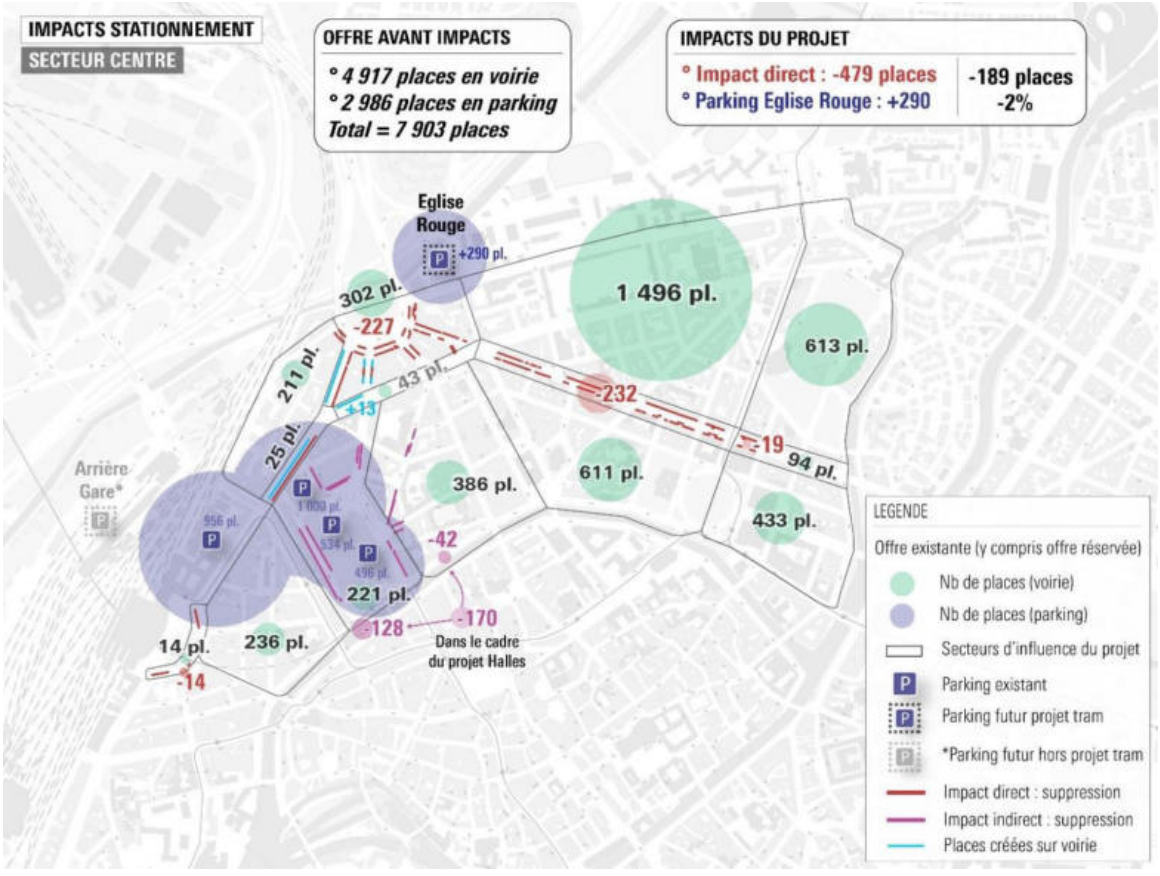


FIGURE 56 : BILAN DU STATIONNEMENT ADANS LE SECTEUR CENTRE, AU STADE DE L'AVANT-PROJET

Au global, l'impact du projet sur l'offre de stationnement correspond, au stade d'AVP, à une suppression de 419 places de stationnement.

Quelques points particuliers du bilan à noter :

- D'une manière générale, toutes les fonctions « spéciales » (emplacements livraison, transport de fonds, taxis, PMR) ont été restituées, voire ajoutées sur certains secteurs. Si sur certains tronçons, un déficit de places PMR devait être observé, une bascule entre des places « classique » ou des places « livraisons » vers la fonction « PMR » sera envisageable.
- Sur certaines zones, une gestion en courte durée est prévue afin de garantir de la rotation et donc des places libres régulièrement pour les visiteurs des commerces, mais surtout des cabinets médicaux du secteur. En première approche, une gestion de type zone bleue ou places violettes est envisagée.
- L'emplacement précis des places de livraisons/courte durée/PMR sera analysé plus précisément durant la phase PROJET.

Annexes 3

Relative à la délibération « Projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim : Arrêt du bilan de la concertation, approbation des études de conception de niveau « Avant-Projet », engagement d'une concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi, demande de mise en œuvre des enquêtes publiques et autres dispositions permettant la poursuite de l'opération »

Délimitation provisoire des emprises du projet

Tram Nord
Délimitation des emprises

Echelle : 1/10 000

Tram Nord
Délimitation des emprises

Echelle : 1/5 000

Annexes 4.1

Relative à la délibération « Projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim : Arrêt du bilan de la concertation, approbation des études de conception de niveau « Avant-Projet », engagement d'une concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi, demande de mise en œuvre des enquêtes publiques et autres dispositions permettant la poursuite de l'opération »

Convention de transfert de maîtrise d'ouvrage de la ville de Strasbourg à l'Eurométropole de Strasbourg

Annexe 4.1

Convention de transfert de maîtrise d'ouvrage de la Ville de Strasbourg à l'Eurométropole de Strasbourg

PROJET

Projet de développement du réseau de tramway Entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

Convention de transfert de maîtrise d'ouvrage à l'Eurométropole de Strasbourg

(art. L. 2422-12 du Code de la commande publique)

PROJE

Entre :

La Commune de Strasbourg (ci-après désignée Ville ou Ville de Strasbourg), ayant son siège au 1 parc de l'Étoile, 67076 Strasbourg Cedex, représentée par sa Maire, Mme Jeanne BARSEGHIAN, agissant en vertu de la délibération du conseil municipal en date du 11 décembre 2023,

Et :

L'Eurométropole de Strasbourg (ci-après désignée EMS), ayant son siège au 1 parc de l'Étoile, 67076 Strasbourg Cedex, représentée par sa Présidente, Mme Pia IMBS, agissant en vertu de la délibération du conseil de l'Eurométropole en date du 20 décembre 2023,

PREAMBULE

Les travaux d'aménagement nécessaires pour la réalisation du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim sur le ban communal de la Ville de Strasbourg, relèvent des maîtrises d'ouvrage de :

- la Ville de Strasbourg au titre des compétences Espaces Verts et Éclairage Public ;
- de l'Eurométropole de Strasbourg au titre des compétences Mobilité, Transports et Aménagement / Entretien des Voiries Métropolitaines.

Par délibérations en date du 11 décembre 2023 (Ville de Strasbourg) et en date du 20 décembre 2023 (Eurométropole de Strasbourg), les études d'avant-projet et le programme des travaux de cette opération ont été approuvés par les collectivités, chacune pour ce qui la concerne.

La Ville et l'EMS ont un intérêt à organiser une maîtrise d'ouvrage unique dans les objectifs suivants :

- une optimisation de la qualité des réalisations (conception et suivi par la même maîtrise d'œuvre, réalisation par les mêmes entreprises) ;
- une optimisation du coût des travaux (économies d'échelle notamment, meilleure définition des responsabilités respectives des entreprises) ;
- une optimisation du planning des travaux et une cohérence dans la réalisation des travaux (le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim n'ayant d'intérêt qu'une fois inséré dans toutes les modalités de circulations et de thématiques d'aménagement).

Pour ce faire, afin de garantir une parfaite unité fonctionnelle et technique de l'aménagement à réaliser, il est proposé de transférer la maîtrise d'ouvrage totale du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim à l'Eurométropole de Strasbourg.

CECI EXPOSE, IL EST CONVENU CE QUI SUIT

PROJET

ARTICLE 1 : OBJET DE LA CONVENTION

1.1 Dans les conditions et limites déterminées par la présente convention, la Ville de Strasbourg transfère à l'Eurométropole de Strasbourg, qui devient ainsi maître d'ouvrage unique, la maîtrise d'ouvrage des travaux de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim qui relèvent de sa seule compétence, tels que ces travaux sont définis à l'article 3.

1.2 La présente convention précise les conditions d'organisation du transfert de maîtrise d'ouvrage et en fixe le terme. Elle organise les conditions administratives, techniques et financières du transfert lors des phases études et travaux, jusqu'à la remise des ouvrages.

1.3 L'Eurométropole de Strasbourg, en sa qualité de maître d'ouvrage unique, est autorisée par la Ville de Strasbourg à confier, si elle le souhaite, la conception et la réalisation des travaux à la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS) dans le cadre de la concession ou dans le cadre du mandat de délégation de maitrise d'ouvrage conclus avec cette dernière. Dans ce cas, la CTS exerce la maîtrise d'ouvrage de l'opération dans les conditions définies par la convention de concession et par la convention particulière de travaux prise en son application pour le cas des travaux concessionnaires et par le mandat de délégation de maitrise d'ouvrage dans le cas des travaux autres que concessionnaire (cf. schéma 1).

1.4 Après leur réception, les ouvrages réalisés en application de la présente convention qui relèvent de la compétence de la Ville de Strasbourg, sont remis à cette dernière dans les conditions stipulées à l'article 6.

PROJET



Schéma 1 _ délimitation provisoire des emprises du projet au stade de l'avant-projet

ARTICLE 2 : DESCRIPTION DU PROJET

Avant d'opérer un transfert de maîtrise d'ouvrage, les Parties sont convenues de leurs programmes de travaux respectifs repris dans les stipulations qui suivent.

2.1 TRACE DU PROJET ET OUVRAGES A REALISER

Le développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, emprunte le **corridor** suivant :

- Le boulevard de Metz entre la rue de la Course et la place de la Gare et la place de la Gare ;
- Le boulevard Président Wilson, la rue de Wissembourg et la place de Haguenau ;
- L'avenue des Vosges jusqu'à l'intersection avec l'avenue de la Paix ;
- La partie Sud de la route de Bischwiller entre la place de Haguenau et le cimetière Sainte Hélène ;
- La rue Hélène Schweitzer ;
- La route de Général de Gaulle et la route de Brumath jusqu'à l'intersection avec l'avenue de Périgueux à Bischheim.

Le projet comporte la réalisation de 9 nouvelles stations tramway, dénommées provisoirement :

- « Gare », au Sud de la place de la Gare ;
- « Wilson », sur le boulevard Wilson, au droit du parking P3 des Halles ;
- « Place de Haguenau », au Sud de la place ;
- « Vosges », sur l'avenue des Vosges, à l'Ouest de la rue Obérlin ;
- « Fischer », sur la route de Bischwiller, à proximité de l'ancienne brasserie du même nom ;
- « Prévert », sur la route de Général de Gaulle, au droit du parking Prévert ;
- « Trois Épis », sur la route de Général de Gaulle, au Nord du carrefour avec la rue de Sélestat et la rue de la Paix ;
- « Centre commercial-Écrivains », sur la route de Général de Gaulle, au droit du centre commercial Leclerc ;
- « Bischheim-Poincaré », sur la route de Brumath, avant l'intersection avec l'avenue de Périgueux.

En outre, le projet comprend également :

- Les connexions à la M35, correspondant à l'aménagement d'une bretelle au niveau de l'échangeur de Hœnheim et à un nouvel accès vers l'avenue de la 2e division blindée à Schiltigheim ;
- La reconfiguration de la place de Haguenau
- Le réaménagement de la route de Bischwiller et de la rue de la Patrie / rue de l'Église Rouge, comprenant le réaménagement complet de la route de Bischwiller sur le tronçon entre la rue Hélène Schweitzer et la rue de la Mairie, et réaménagement en tactique sur le tronçon entre la rue de la Mairie et la rue des Vosges ;
- La réalisation du parking Église Rouge, positionné au croisement des rues de l'Église Rouge et Jacques Kablé
- Le Parking vélo sous la place de la Gare, consistant en la transformation du parking dépose minute actuel en parking dédié aux vélos.

Le réaménagement des espaces publics porte sur le périmètre présenté par le schéma ci-avant « *délimitation provisoire des emprises du projet* ».

De même, sont définies les connexions avec le réseau urbain d'autobus, le réseau de tramway et les effets induits sur la circulation automobile de l'implantation du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim. Les caractéristiques d'insertion urbaine des voies du tramway prolongé et

PROJET

des arrêts du réseau d'autobus associés, ainsi que les éléments définissant les fonctionnalités circulatoires (automobiles, vélos, piétons) sont représentés avec précision sur les plans d'avant-projet.

Les aménagements projetés au titre de ce projet sont conformes aux normes en vigueur en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, qu'il s'agisse des stations du tramway prolongé ou des aménagements de voirie et d'arrêts bus réalisés en conformité avec le schéma directeur d'accessibilité des transports et avec les textes réglementaires d'application des lois « HANDICAP » du 11 février 2005 et « AD'AP » du 5 août 2015.

En outre, le tramway circule en fonction des contraintes d'emprises et/ou de trafic en site propre intégral ou en site banalisé. Tous les franchissements des sites propres et banalisés par des voies de circulation sont sécurisés par feux.

2.2 ENVELOPPE FINANCIERE PREVISIONNELLE GLOBALE AU STADE AVANT-PROJET

A l'issue des études d'avant-projet, l'enveloppe financière globale du projet s'établit à 268 025 000 M€HT (valeur juillet 2023). Elle intègre la réalisation des voies de prolongement du tramway, y compris les déviations de réseaux, les acquisitions foncières, les libérations d'emprises, ainsi que les prestations intellectuelles (frais de maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre, assurance, etc.) pour un montant de 40 303 000 M€ HT et l'achat de 11 nouvelles rames de tramway pour un montant de 44 000 000 M€ HT.

Le coût prévisionnel des seuls « travaux » s'élève à **183 722 000 euros HT**, valeur juillet 2023 au stade avant-projet.

PROJET

		Coût total	Quote-part Eurométropole de Strasbourg	Quote-part CTS	Quote-part Ville de Strasbourg	Quote-part commune de Schiltigheim	Quote-part commune de Bischheim
Date de valeur: juillet 2023		(€ HT)	(€ HT)	(€ HT)	(€ HT)	(€ HT)	(€ HT)
A	**GO00 : prestations intellectuelles**	**19 062 000**	**4 223 000**	**14 839 000**			
	- dont études de maîtrise d'œuvre AVP	4 223 000	4 223 000				
	- dont ingénierie sur infrastructure et équipements et missions de contrôle	14 839 000		14 839 000			
B	**GO01 : déviations de réseaux**	**22 503 000**	**20 297 000**		**1 583 000**	**563 000**	**60 000**
	- dont archéologie	4 000 000	4 000 000				
	- dont eau potable	10 321 000	10 321 000				
	- dont assainissement	5 162 000	5 162 000				
	- dont protection des arbres	791 000	791 000				
	- dont éclairage public	2 229 000	23 000		1 583 000	563 000	60 000
C	**GO02 : ouvrages d'art**	**19 830 000**	**17 930 000**		**1 900 000**		
D	**GO03 : aménagements de surface**	**67 322 000**	**58 648 000**	**5 141 000**	**3 448 000**	**70 000**	**15 000**
	- dont voiries	52 209 000	51 902 000	307 000			
	- dont espaces verts	4 778 000	541 000	704 000	3 448 000	70 000	15 000
	- dont gestion des barrières et frais divers	10 335 000	6 205 000	4 130 000			
E	**GO04 : stations**	**3 322 000**		**3 322 000**			
F	**GO05 : locaux techniques** **GO07 : ligne aérienne de contact** **GO08 : énergie** **GO09 : systèmes d'exploitation**	**28 410 000**	**5 599 000**	**22 811 000**			
	- dont signalisation dynamique aux carrefours	5 599 000	5 599 000				
G	**GO06 : voie et plateforme tram**	**34 802 000**		**34 802 000**			
H	**GO10 : équipement de maintenance embarqué tram**	**1 761 000**		**1 761 000**			
I	**GO12 : opérations complémentaires**	**5 772 000**	**5 772 000**				
J	**Matériel roulant**	**44 000 000**		**44 000 000**			
K	**Acquisitions foncières**	**5 082 000**	**5 082 000**				
L	**Maîtrise d'ouvrage**	**7 115 000**		**7 115 000**			
M	**Provisions pour sondages et reconnaissances, mesures compensatoires**	**508 000**	**508 000**				
N	**Provision pour préjudices économiques**	**8 131 000**	**8 131 000**				
O	**Communication, concertation**	**405 000**	**405 000**				

B à I	**TOTAL TRAVAUX**	**183 722 000**	**108 246 000**	**67 837 000**	**6 931 000**	**633 000**	**75 000**
A à O	**TOTAL GENERAL**	**268 025 000**	**126 595 000**	**133 791 000**	**6 931 000**	**633 000**	**75 000**

PROJET

ARTICLE 3 : REPARTITION DU FINANCEMENT ET DES OUVRAGES ENTRE L'EUROMETROPOLE ET LA VILLE DE STRASBOURG

3.1 LES DEVIATIONS DE RESEAUX : GO1

Définition des catégories de réseaux :

- **Les réseaux appartenant à l'Eurométropole de Strasbourg sont les suivants :**

Nom du Réseau	*Concessionnaire du Réseau*
EAU POTABLE	EMS
ASSAINISSEMENT	EMS
SIGNALISATION	EMS

Les coûts réels de ces déviations de réseaux sont supportés en totalité par l'EMS, T.V.A. comprise.

- **Les réseaux dont l'Eurométropole de Strasbourg n'est pas propriétaire sont les suivants :**

Nom du Réseau	*Concessionnaire du Réseau*
ECLAIRAGE PUBLIC	VILLE DE STRASBOURG

Le montant prévisionnel des travaux pour l'éclairage public au stade avant-projet s'élève à **1 583 000 euros HT** (valeur juillet 2023).
Les coûts réels de ces travaux sont supportés en totalité par la Ville de Strasbourg, T.V.A. comprise.

3.2 LE GROUPE D'OUVRAGE VOIRIES : GO3

3.2.1 Sur la remise des biens

Resteront affectés à la CTS dans la mesure où il s'agit de biens concessifs :
- la plate-forme tramway et ses éventuels espaces verts ;
- les stations.

Resteront affectés à l'EMS :
- les travaux de signalisation définitive ;
- les fournitures et travaux de voirie ;
- les aménagements riverains éventuels.

Seront remis à la Ville de Strasbourg :
- Les travaux d'éclairage public ;
- Les espaces verts (gazon, plantations) à l'exception des espaces verts éventuellement inclus dans la plate-forme sont remis à la Ville de Strasbourg selon les modalités prévues au présent contrat.

3.2.2. Sur le financement des biens

Les travaux situés entièrement hors plate-forme sont clairement identifiés. Leur coût est supporté :
- Par l'Eurométropole de Strasbourg pour :
    - les travaux de libération d'emprise ;

PROJET

- les aménagements riverains.

- Par la Ville de Strasbourg pour les travaux d'espaces verts (hors plateforme).

Par ailleurs, certains travaux liés aux travaux de voirie sont répartis au prorata entre l'Eurométropole de Strasbourg et la Compagnie des Transports Strasbourgeois :
- Gestion des barrières de chantier ;
- Signalisation de chantier ;
- Bases vies.

Le coût prévisionnel du G03 s'élève à **67 322 000 euros HT** (valeur juillet 2023) au stade avant-projet, décomposés comme suit :
- Travaux de voirie : **52 209 000 euros HT** ;
- Travaux d'espaces verts : **4 778 000 euros HT** ;
- Gestion des barrières et frais divers : **10 335 000 euros HT.**

En conclusion, le coût total prévisionnel du G 03 se répartit de la façon suivante :
- à la charge de l'Eurométropole de Strasbourg :
  - Voiries : **51 902 000 euros HT ;**
  - Espaces verts (arbres d'alignements) : **541 000 euros HT ;**
  - Gestion des barrières et frais divers : **6 205 000 euros HT.**
- à la charge de la CTS :
  - Voiries (revêtements de plateforme) : **307 000 euros HT ;**
  - Espaces verts (plateforme) : **704 000 euros HT ;**
  - Gestion des barrières et frais divers : **4 130 000 euros HT.**
- à la charge de la Ville de Strasbourg pour la partie espaces verts (hors plateforme) : **3 448 000 euros HT** (valeur juillet 2023) au stade avant-projet ;

Le coût total prévisionnel des biens du G03 à remettre à l'Eurométropole de Strasbourg s'élève à **58 648 000 euros HT** (valeur juillet 2023) au stade avant-projet.

Le coût prévisionnel inclus des travaux relevant de la compétence « Espaces Verts » exercée par la Ville de Strasbourg s'élève à **3 448 000 euros HT** (valeur juillet 2023) au stade avant-projet.

3.3 MODALITES DE PAIEMENT DES OUVRAGES REALISES PAR LA CTS POUR LE COMPTE DE L'EMS ET DE LA VILLE DE STRASBOURG

L'Eurométropole de Strasbourg et la Ville de Strasbourg ne conservent la charge financière définitive que des prestations et des travaux relevant de leur compétence. L'Eurométropole fait l'avance et liquide la totalité des dépenses de l'opération dans son ensemble et sollicite auprès de la Ville le remboursement de la fraction incombant à cette dernière.

La Ville de Strasbourg rembourse à l'Eurométropole de Strasbourg les sommes réellement acquittées par cette dernière pour la réalisation des travaux et les prestations qui relèvent de la compétence de la Ville, dans la limite des montants prévisionnels prévus à la présente convention, soit :
- **1 583 000 euros HT** valeur juillet 2023 au stade avant-projet pour les ouvrages réalisés au titre de la compétence « Éclairage Public » exercée par la Ville de Strasbourg ;
- **3 448 000 euros HT** valeur juillet 2023 au stade avant-projet pour les ouvrages réalisés au titre de la compétence « Espaces Verts » exercée par la Ville de Strasbourg.

Ces montants seront actualisés en fin d'études de niveau « Projet » réalisées sous la maître d'ouvrage de la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS).

PROJET

Les sommes peuvent être ajustées au vu d'un état récapitulatif des dépenses exposées.

Toute prestation supplémentaire ou imprévue doit être soumise à l'acceptation de la Ville de Strasbourg avant demande de paiement complémentaire.

La Ville de Strasbourg mandate le paiement à l'EMS les sommes précitées au plus tard dans les 60 jours qui suivent la remise des ouvrages, sur présentation d'un récapitulatif des dépenses exposées accompagné des factures acquittées.

ARTICLE 4 : MISSIONS DU MAITRE D'OUVRAGE UNIQUE

L'EMS assure la maîtrise d'ouvrage unique de l'opération par transfert de la Ville de Strasbourg.

Pour la réalisation du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, qui comporte non seulement la réalisation d'une extension du réseau de tramway mais également un certain nombre d'opérations connexes sortant des travaux concessifs, il est proposé de confier à la Compagnie des Transports Strasbourgeois, la réalisation de l'ensemble des aménagements via :

- Une pleine et entière maîtrise d'ouvrage pour l'aménagement du corridor du tramway et des aménagements périphériques proches, au titre de la concession ;
- Un mandat de délégation de maîtrise d'ouvrage pour la réalisation des opérations connexes suivantes :
    - Les connexions à la M35
    - La reconfiguration de la place de Haguenau
    - Le réaménagement de la route de Bischwiller et de la rue de la Patrie / rue de l'Église Rouge
    - Le parking Église Rouge
    - Le Parking vélo sous la place de la Gare

L'EMS confiera ainsi la réalisation de l'opération à la CTS via :

- une convention particulière de travaux pour la réalisation des aménagements concessifs ;
- une convention de mandat de délégation de maitrise d'ouvrage, pour ce qui est de la réalisation des opérations connexes précitées.

Les missions de maîtrise d'ouvrage unique peuvent donc être réparties entre l'EMS et la CTS de la manière suivante.

4.1 ELABORATION ET PASSATION DES MARCHES PUBLICS

L'EMS centralise les besoins des maîtres d'ouvrages.

Selon les modalités définies au contrat de concession, le concessionnaire doit :

- assurer la définition des conditions administratives et techniques selon lesquelles l'ouvrage est étudié et réalisé ;
- respecter et mettre en œuvre l'ensemble des procédures administratives ad hoc s'appliquant au présent programme, notamment les procédures d'urbanisme, de concertation environnementale, etc. ;
- effectuer la passation de l'ensemble des marchés publics nécessaires à la réalisation de l'opération, notamment la désignation des entrepreneurs en charge de la réalisation de l'opération, conformément au Code de la commande publique ;

PROJET

- organiser et préparer les procédures d'attribution, ainsi que mettre en place les organes nécessaires (CAO…) dans le respect des règles de la commande publique ;
- conclure et notifier l'ensemble des marchés nécessaires à la réalisation de l'opération.

Selon les modalités définies dans la convention de mandat de délégation de maitrise d'ouvrage à la CTS, la Collectivité donne mandat au mandataire pour exercer, en son nom et pour son compte, les attributions suivantes :

- La définition des conditions administratives et techniques selon lesquelles l'ouvrage sera étudié et exécuté ;
- Le suivi de l'exécution du marché public de maîtrise d'œuvre déjà conclu avec le mandant pour les phases post-AVP ;
- L'approbation des études de projet (PRO) du maître d'œuvre après accord du mandant ;
- La préparation, la passation, la signature, après approbation du choix des attributaires, des marchés publics de travaux et des marchés de prestations intellectuelles nécessaires à la réalisation des opérations, ainsi que le suivi de leur exécution ;
- Le versement de la rémunération du maître d'œuvre et le paiement des marchés publics de travaux et de prestations intellectuelles ;
- La réception de l'ouvrage.

Les missions de la CTS ne comprennent pas la communication avec les riverains durant les travaux, la gestion des plaintes et réclamations éventuelles des riverains.

4.2 EXECUTION DES ETUDES ET TRAVAUX

Selon les modalités définies au contrat de concession, le concessionnaire doit :

- s'assurer de la bonne exécution des marchés et procéder au paiement des entreprises ;
- 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..) ;
- veiller à garantir l'accès aux bâtiments pendant la période des travaux ;
- assurer la réception, éventuellement partielle, des ouvrages et le suivi des levées des réserves ;
- procéder à la levée des réserves mentionnées au procès-verbal de réception ;
- pour les ouvrages non remis, assurer, si nécessaire, la mise en œuvre des garanties ;
- engager toute action en justice et défendre dans le cadre de toute action intentée à l'occasion de la réalisation de l'opération ;
- d'une manière générale, assurer la gestion administrative, financière et comptable de l'opération ;
- s'assurer que la conception et la réalisation des ouvrages respectent les chartes d'aménagement de la Ville de Strasbourg ;
- prendre toute mesure nécessaire à l'exécution de l'opération.

Selon les modalités définies au mandat de délégation de maitrise d'ouvrage, le mandataire doit :

- s'assurer de la bonne exécution des marchés et procéder au paiement des entreprises ;
- 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..) ;
- veiller à garantir l'accès aux bâtiments pendant la période des travaux ;
- proposer au mandant une décision quant à la réception, éventuellement partielle, des ouvrages et le suivi des levées des réserves ;
- procéder à la levée des réserves mentionnées au procès-verbal de réception ;
- pour les ouvrages non remis, assurer, si nécessaire, la mise en œuvre des garanties ;

PROJET

- engager toute action en justice et défendre dans le cadre de toute action intentée à l'occasion de la réalisation de l'opération ;
- d'une manière générale, assurer la gestion administrative, financière et comptable de l'opération ;
- s'assurer que la conception et la réalisation des ouvrages respectent les chartes d'aménagement de la Ville de Strasbourg ;
- prendre toute mesure nécessaire à l'exécution de l'opération.

L'EMS s'engage quant à elle à :

- procéder à la remise aux autres partenaires de leurs ouvrages respectifs et des dossiers des ouvrages exécutés selon les modalités prévues au présent contrat ;
- prendre toute mesure nécessaire à la bonne exécution de l'opération.

Les coûts annoncés étant étudiés au stade avant-projet, ils seront actualisés en fin d'études de niveau « Projet » réalisées sous la maîtrise d'ouvrage de la CTS ou par mandat de délégation de maîtrise d'ouvrage par la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS).

ARTICLE 5 : MODALITES DE RECEPTION DES TRAVAUX

La réception des travaux est préparée et prononcée par la CTS dans le cas des travaux concessifs (selon l'article 20 de la convention de concession).

La réception des travaux est préparée par la CTS et prononcée par l'EMS dans le cas des travaux réalisés sous le mandat de délégation de maitrise d'ouvrage confié à la CTS (selon l'article 13 du mandat de délégation de maitrise d'ouvrage).

5.1 OPERATIONS PREALABLES A LA RECEPTION

L'article 20 de la convention de concession conclue entre l'EMS et la CTS stipule :

> *« Il* [le Concessionnaire] *invite l'Autorité concédante* [l'EMS] *à participer aux opérations préalables à la réception par lettre recommandée avec accusé de réception qui doit parvenir à l'Autorité concédante vingt jours francs au moins avant la date desdites opérations. Cette lettre est accompagnée d'un dossier décrivant les ouvrages.*
> […]
> *L'ensemble des procès-verbaux des opérations préalables à la réception est adressé à l'Autorité concédante avant toute décision de réception »*

L'article 13 du mandat de délégation de maitrise d'ouvrage conclu entre l'EMS et la CTS stipule :

> *« Après achèvement des travaux, et pour chaque opération concernée, l'ensemble des entreprises ayant contribué à la réalisation de l'ouvrage, le maître d'œuvre et le mandant* [l'EMS] *seront convoqués par le mandataire pour assister aux opérations préalables à la réception des ouvrages. Le déroulement de ses opérations devra permettre de garantir le respect du contradictoire au bénéfice de chacune des parties prenantes.*
> *Le mandataire soumet au mandant sa proposition de décision qui s'engage à faire part de son avis dans un délai compatible avec celui de 30 jours fixé à l'article 41-3 du C.C.A.G. applicable aux marchés publics de travaux. L'interlocuteur référent du mandant est le service aménagements tramway de l'Eurométropole de Strasbourg. »*

Dans le cadre de ses missions définies à l'article 20 du contrat de concession et l'article 13 du mandat de délégation de maitrise d'ouvrage et ci-dessus rappelées, l'EMS veille à engager toute action nécessaire à la sauvegarde des intérêts de la Ville de Strasbourg.

PROJET

L'EMS informe cette dernière au minimum 15 jours avant la date à laquelle sont effectuées les opérations préalables à la réception relatives aux biens devant être remis à la Ville de Strasbourg afin que cette dernière puisse, si elle le souhaite, y assister. La Ville de Strasbourg ne peut toutefois, dans ce cadre, formuler d'observations à destination des participants à la réception, mais seulement formuler des remarques à l'attention du représentant de l'EMS, lequel a l'obligation de les mentionner aux participants à la réception s'il s'agit de réserves.

L'EMS transmet avant déroulement des opérations préalables à la réception des biens remis à la Ville de Strasbourg, l'ensemble des plans, notices techniques, etc. à celle-ci pour lui permettre de préparer cette réunion.

Une copie du procès-verbal de constat de la tenue des opérations préalables à la réception des biens en cause est adressée à la Ville de Strasbourg, dans le délai de 10 jours à compter de la tenue de ces opérations.

5.2 DECISION DE RECEPTION ET RESERVES

L'article 20 de la convention de concession conclue entre l'EMS et la CTS stipule :

> *« A l'occasion des opérations de réception, l'Autorité concédante [l'EMS] est en droit de demander toutes explications utiles et de formuler ses observations en demandant, le cas échéant, qu'elles soient consignées au procès-verbal dès lors que ces observations sont liées à une non-conformité contractuelle. »*
> *« Lorsque les ouvrages présentent des non-façons ou malfaçons, des défectuosités ou des non-conformités, constatées contradictoirement à l'occasion de leur réception, des essais précédant leur mise en service ou lors de leur mise en service, l'Autorité concédante [l'EMS] notifie au Concessionnaire l'obligation d'exécuter les travaux nécessaires pour y remédier, par lettre recommandée avec accusé de réception.*
> *Le concessionnaire réalise ces travaux dans un délai fixé d'un commun accord avec l'Autorité concédante, qui conserve le droit de réclamer la réfection ou la mise en conformité des ouvrages s'il [elle] estime que les défauts signalés au Concessionnaire subsistent en totalité ou en partie. »*

L'article 13 du mandat de délégation de maitrise d'ouvrage conclu entre l'EMS et la CTS stipule :

> *« Le mandataire ne pourra notifier aux entreprises sa décision relative à la réception de l'ouvrage qu'une fois l'accord exprès du mandant recueilli.*
> *En cas de réserves formulées lors de la réception, le mandataire invite le mandant aux opérations préalables à la levée de celles-ci. »*

Dans ce cadre, une fois les opérations préalables à la réception terminées, l'EMS transmet à la Ville de Strasbourg une copie de la décision de réception – avec ou sans réserves – des ouvrages devant lui être remis. Cette transmission intervient dans un délai de 10 jours à compter de la transmission du procès-verbal de cette décision par le concessionnaire/mandataire.

Dans l'hypothèse où la réception a fait l'objet de réserves, l'EMS informe la Ville de Strasbourg de la teneur des réserves concernant les biens devant lui être remis. L'EMS informe par ailleurs la Ville de la tenue des opérations de levée des réserves portant sur ces biens afin que celle-ci puisse, si elle le souhaite, y participer. La Ville de Strasbourg ne peut toutefois, dans ce cadre, formuler aucune observation auprès des autres participants à l'opération de réception. Elle peut seulement formuler des remarques à l'attention du représentant de l'EMS.

Une copie du procès-verbal de constat de levée des réserves est adressée à la Ville de Strasbourg dans un délai de 10 jours à compter de sa date d'établissement par l'EMS ou de sa date de transmission à l'EMS par le concessionnaire/mandataire.

PROJET

À l'issue des opérations de réception et de levée des réserves relatives aux biens devant être remis à la Ville de Strasbourg, l'EMS adresse à la Ville une copie de l'ensemble des documents administratifs et techniques afférents à la passation et à l'exécution des différents marchés relatifs aux biens remis à la Ville conclus par le concessionnaire/mandataire et par elle-même pour la réalisation de l'opération. L'EMS transmet ces documents à la Ville de Strasbourg au plus tard dans un délai de 40 jours à compter de leur transmission par le concessionnaire/mandataire.

S'agissant des plantations relevant des travaux financés par l'Eurométropole de Strasbourg (arbres d'alignement) ou par la Ville de Strasbourg, la date de réception est automatiquement décalée au printemps de l'année suivant les plantations pour tenir compte de la période de confortement.

5.3 MODALITES DE RECEPTION PARTIELLE

La CTS en tant que concessionnaire ou L'EMS en tant que mandant, sur proposition de son mandataire, peuvent effectuer une réception partielle d'au moins un secteur considéré, et délimité.
Cette réception partielle est alors effectuée selon la combinaison des formalités prévues par la présente convention (article 5.2), par la convention de concession (article 20 notamment) et par le mandat de délégation de maitrise d'ouvrage (article 13 notamment).

La réception partielle d'un ouvrage permet la remise de celui-ci au gestionnaire du ou des ouvrages dans les conditions prévues par l'article 6 de la présente convention.

ARTICLE 6 : MODALITES DE REMISE DES OUVRAGES

Les ouvrages réalisés en application de la présente convention qui relèvent des compétences de la Ville de Strasbourg sont remis à cette dernière :

- Soit à la date de notification à la Ville du procès-verbal de réception des travaux sans réserve ou de décision de levée des réserves signé par l'EMS en application de l'article 5 lorsque l'EMS réalise directement les travaux ;

- Soit à la date de signature par l'EMS du procès-verbal de remise des ouvrages, établi par le concessionnaire/mandataire de l'EMS, lorsque les travaux sont réalisés par ce dernier ; dans ce cas, l'EMS, en qualité de maître d'ouvrage unique, signe les procès-verbaux de remise des biens réalisés pour elle-même et pour la Ville de Strasbourg qui lui transfère cette compétence par la présente convention.

L'EMS s'emploie à ce que les travaux nécessaires à la levée des réserves soient réalisés préalablement dans les meilleurs délais ;

Lors de la remise des ouvrages, sont transmis à l'EMS et à la Ville de Strasbourg le DOE (dossier des ouvrages exécutés) ainsi que le dossier de rétrocession complet.

En cas de réception partielle, la même procédure s'impose pour les parties d'ouvrages réceptionnées.

ARTICLE 7 : FORMALITES ENTRE LES CO-CONTRACTANTS

7.1 TRANSMISSION D'INFORMATIONS ET CONCERTATION

PROJET

L'EMS informe la Ville de Strasbourg de l'évolution de l'opération de travaux. A la demande de la Ville, l'EMS transmet les comptes rendus des réunions et le planning des opérations et travaux.

La Ville de Strasbourg s'engage à désigner un ou plusieurs représentants pour suivre le projet, lesquels sont amenés à centraliser les correspondances échangées avec l'EMS, mais également à assister aux réunions, si nécessaire.

La Ville de Strasbourg peut solliciter l'EMS pour accéder au chantier, en vue de s'assurer du respect des stipulations de la présente convention et du bon déroulement des opérations.

Elle ne peut adresser d'éventuelles observations qu'aux représentants de l'EMS. Tout rejet de ces observations doit être motivé par l'EMS.

7.2 VALIDATION PREALABLE OU AVIS

L'EMS transmet à la Ville de Strasbourg, notamment pour validation et visas les plans et documents suivants lorsqu'ils portent sur les ouvrages remis à la Ville :

- le dossier de rétrocession complet ;
- les EXE (plans d'exécution) transmis par la CTS, avant démarrage des travaux de ces ouvrages ;
- tous les choix de matériaux.

La validation intervient dans un délai de 25 jours à compter de la réception des documents par la Ville de Strasbourg. Au-delà de ce délai, la Ville est réputée avoir validé le document concerné.
L'EMS transmet les DOE aux services gestionnaires de la Ville de Strasbourg sur les ouvrages qu'elle aura en gestion dans un délai de 20 jours après la remise des biens par la CTS.

ARTICLE 8 : TERME DE LA CONVENTION

8.1 TERME NORMAL

La présente convention prend fin à la date de remise des ouvrages stipulée à l'article 6.

8.2 RESILIATION AMIABLE

Les parties peuvent convenir d'un commun accord de mettre fin à la présente convention.

8.3 RESILIATION UNILATERALE DE LA VILLE DE STRASBOURG

En cas de faute grave imputable à l'EMS, la Ville de Strasbourg peut résilier unilatéralement la présente convention, sous réserve de respecter un préavis de trois mois. Cette résiliation est notifiée à l'Eurométropole de Strasbourg par courrier recommandé avec accusé de réception.
La Ville de Strasbourg règle, au prorata de son taux de répartition financier, les dépenses préalablement engagées par le maitre d'ouvrage unique.

8.4 RESILIATION UNILATERALE POUR MOTIF D'INTERET GENERAL

Les parties peuvent résilier unilatéralement ladite convention, sur le fondement d'un motif d'intérêt général, sous réserve du respect 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 la Ville de Strasbourg, cette faculté est subordonnée au règlement financier des dépenses déjà effectuées, par application de son taux de

PROJET

répartition financier, ainsi que de l'indemnisation des éventuels préjudices subis par l'Eurométropole de Strasbourg, dans la limite de 3% du budget prévisionnel global.
L'EMS, 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, l'EMS indemnise la Ville de Strasbourg des éventuels préjudices subis, dans la limite de 3% du budget prévisionnel global.

ARTICLE 9 : EXERCICE DES RECOURS A L'ENCONTRE DES INTERVENANTS

9.1 DE LA PHASE POST AVANT-PROJET À LA REMISE DES OUVRAGES

L'EMS, en qualité de maître d'ouvrage unique, est seule compétente pour entreprendre toute action précontentieuse ou contentieuse, sur un fondement contractuel ou délictuel, à l'encontre des participants à l'opération de travaux.

Si l'EMS confie la réalisation de l'opération à la CTS par le biais de la convention de concession et/ou du mandat de délégation de maitrise d'ouvrage conclus entre elles, seul le concessionnaire/mandataire est compétent pour initier toute action précontentieuse ou contentieuse, sur un fondement contractuel ou délictuel, à l'encontre des participants à l'opération de travaux.

9.2 À COMPTER DE LA REMISE DES OUVRAGES

La Ville est seule compétente pour entreprendre toute action précontentieuse ou contentieuse fondée sur les garanties légales des constructeurs.
En qualité de maître d'ouvrage unique, et à la demande de la Ville, l'EMS peut initier ces actions pour l'ensemble des biens remis à la Ville de Strasbourg et à elle-même. Une convention fixe alors les modalités de ce mandat.

ARTICLE 10 : LITIGES ENTRE PARTIES

Les litiges susceptibles de naître à l'occasion de la présente convention font l'objet d'une procédure de négociation amiable avant toute procédure contentieuse. Il peut 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 à l'occasion de l'exécution de la présente convention.

PROJET

La présente convention est établie en deux exemplaires originaux

Fait le,

Pour la Ville de Strasbourg La Maire, Jeanne BARSEGHIAN	Pour l'Eurométropole de Strasbourg La Présidente, Pia IMBS

PROJET

Annexes 4.2

Relative à la délibération « Projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim : Arrêt du bilan de la concertation, approbation des études de conception de niveau « Avant-Projet », engagement d'une concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi, demande de mise en œuvre des enquêtes publiques et autres dispositions permettant la poursuite de l'opération »

Convention de transfert de maîtrise d'ouvrage de la commune de Schiltigheim à l'Eurométropole de Strasbourg

Annexe 4.2

Convention de transfert de maîtrise d'ouvrage de la Commune de Schiltigheim à l'Eurométropole de Strasbourg

PROJET

Projet développement du réseau de tramway Entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

Convention de transfert de maîtrise d'ouvrage à l'Eurométropole de Strasbourg

(art. L. 2422-12 du Code de la commande publique)

PROJET

Entre :

La Commune de Schiltigheim (ci-après désignée Commune ou Comme de Schiltigheim), ayant son siège au 110 Route de Bischwiller, 67300 Schiltigheim, représentée par sa Maire, Mme Danielle DAMBACH, agissant en vertu de la délibération du conseil municipal en date du 7 décembre 2023,

Et :

L'Eurométropole de Strasbourg (ci-après désignée EMS), ayant son siège au 1 parc de l'Étoile, 67076 Strasbourg Cedex, représentée par sa Présidente, Mme Pia IMBS, agissant en vertu de la délibération du conseil de l'Eurométropole en date du 20 décembre 2023,

PREAMBULE

Les travaux d'aménagement nécessaires pour la réalisation du projet développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim sur le ban communal de la Commune de Schiltigheim, relèvent des maîtrises d'ouvrage de :

- la Commune de Schiltigheim au titre des compétences Espaces Verts et Éclairage Public ;
- de l'Eurométropole de Strasbourg au titre des compétences Mobilité, Transports et Aménagement / Entretien des Voiries Métropolitaines.

Par délibération en date du 20 décembre 2023, les études d'avant-projet et le programme des travaux de cette opération ont été approuvés par l'Eurométropole de Strasbourg.

La Commune et l'EMS ont un intérêt à organiser une maîtrise d'ouvrage unique dans les objectifs suivants :

- une optimisation de la qualité des réalisations (conception et suivi par la même maîtrise d'œuvre, réalisation par les mêmes entreprises) ;
- une optimisation du coût des travaux (économies d'échelle notamment, meilleure définition des responsabilités respectives des entreprises) ;
- une optimisation du planning des travaux et une cohérence dans la réalisation des travaux (le développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim n'ayant d'intérêt qu'une fois inséré dans toutes les modalités de circulations et de thématiques d'aménagement).

Pour ce faire, afin de garantir une parfaite unité fonctionnelle et technique de l'aménagement à réaliser, il est proposé de transférer la maîtrise d'ouvrage totale du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim à l'Eurométropole de Strasbourg.

CECI EXPOSE, IL EST CONVENU CE QUI SUIT

PROJET

ARTICLE 1 : OBJET DE LA CONVENTION

1.1 Dans les conditions et limites déterminées par la présente convention, la Commune de Schiltigheim transfère à l'Eurométropole de Strasbourg, qui devient ainsi maître d'ouvrage unique, la maîtrise d'ouvrage des travaux de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim qui relèvent de sa seule compétence, tels que ces travaux sont définis à l'article 3.

1.2 La présente convention précise les conditions d'organisation du transfert de maîtrise d'ouvrage et en fixe le terme. Elle organise les conditions administratives, techniques et financières du transfert lors des phases études et travaux, jusqu'à la remise des ouvrages.

1.3 L'Eurométropole de Strasbourg, en sa qualité de maître d'ouvrage unique, est autorisée par la Commune de Schiltigheim à confier, si elle le souhaite, la conception et la réalisation des travaux à la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS) dans le cadre de la concession ou dans le cadre du mandat de délégation de maitrise d'ouvrage conclus avec cette dernière. Dans ce cas, la CTS exerce la maîtrise d'ouvrage de l'opération dans les conditions définies par la convention de concession et par la convention particulière de travaux prise en son application pour le cas des travaux concessionnaires et par le mandat de délégation de maitrise d'ouvrage dans le cas des travaux autres que concessionnaire (cf. schéma 1).

1.4 Après leur réception, les ouvrages réalisés en application de la présente convention qui relèvent de la compétence de la Commune de Schiltigheim, sont remis à cette dernière dans les conditions stipulées à l'article 6.

PROJET



Schéma 1 _ délimitation provisoire des emprises du projet au stade de l'avant-projet

ARTICLE 2 : DESCRIPTION DU PROJET

Avant d'opérer un transfert de maîtrise d'ouvrage, les Parties sont convenues de leurs programmes de travaux respectifs repris dans les stipulations qui suivent.

2.1 TRACE DU PROJET ET OUVRAGES A REALISER

Le développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, emprunte le **corridor** suivant :

- Le boulevard de Metz entre la rue de la Course et la place de la Gare et la place de la Gare ;
- Le boulevard Président Wilson, la rue de Wissembourg et la place de Haguenau ;
- L'avenue des Vosges jusqu'à l'intersection avec l'avenue de la Paix ;
- La partie Sud de la route de Bischwiller entre la place de Haguenau et le cimetière Sainte Hélène ;
- La rue Hélène Schweitzer ;
- La route de Général de Gaulle et la route de Brumath jusqu'à l'intersection avec l'avenue de Périgueux à Bischheim.

Le projet comporte la réalisation de 9 nouvelles stations tramway, dénommées provisoirement :

- « Gare », au Sud de la place de la Gare ;
- « Wilson », sur le boulevard Wilson, au droit du parking P3 des Halles ;
- « Place de Haguenau », au Sud de la place ;
- « Vosges », sur l'avenue des Vosges, à l'Ouest de la rue Oberlin ;
- « Fischer », sur la route de Bischwiller, à proximité de l'ancienne brasserie du même nom ;
- « Prévert », sur la route de Général de Gaulle, au droit du parking Prévert ;
- « Trois Épis », sur la route de Général de Gaulle, au Nord du carrefour avec la rue de Sélestat et la rue de la Paix ;
- « Centre commercial-Écrivains », sur la route de Général de Gaulle, au droit du centre commercial Leclerc ;
- « Bischheim-Poincaré », sur la route de Brumath, avant l'intersection avec l'avenue de Périgueux.

En outre, le projet comprend également :

- Les connexions à la M35, correspondant à l'aménagement d'une bretelle au niveau de l'échangeur de Hœnheim et à un nouvel accès vers l'avenue de la 2e division blindée à Schiltigheim ;
- La reconfiguration de la place de Haguenau
- Le réaménagement de la route de Bischwiller et de la rue de la Patrie / rue de l'Église Rouge, comprenant le réaménagement complet de la route de Bischwiller sur le tronçon entre la rue Hélène Schweitzer et la rue de la Mairie, et réaménagement en tactique sur le tronçon entre la rue de la Mairie et la rue des Vosges ;
- La réalisation du parking Église Rouge, positionné au croisement des rues de l'Église Rouge et Jacques Kablé
- Le Parking vélo sous la place de la Gare, consistant en la transformation du parking dépose minute actuel en parking dédié aux vélos.

Le réaménagement des espaces publics porte sur le périmètre présenté par le schéma ci-avant « *délimitation provisoire des emprises du projet* ».

De même, sont définies les connexions avec le réseau urbain d'autobus, le réseau de tramway et les effets induits sur la circulation automobile de l'implantation du réseau de tramway entre Strasbourg,

PROJET

Schiltigheim et Bischheim. Les caractéristiques d'insertion urbaine des voies du tramway prolongé et des arrêts du réseau d'autobus associés, ainsi que les éléments définissant les fonctionnalités circulatoires (automobiles, vélos, piétons) sont représentés avec précision sur les plans d'avant-projet.

Les aménagements projetés au titre de ce projet sont conformes aux normes en vigueur en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, qu'il s'agisse des stations du tramway prolongé ou des aménagements de voirie et d'arrêts bus réalisés en conformité avec le schéma directeur d'accessibilité des transports et avec les textes réglementaires d'application des lois « HANDICAP » du 11 février 2005 et « AD'AP » du 5 août 2015.

En outre, le tramway circule en fonction des contraintes d'emprises et/ou de trafic en site propre intégral ou en site banalisé. Tous les franchissements des sites propres et banalisés par des voies de circulation sont sécurisés par feux.

2.3 ENVELOPPE FINANCIERE PREVISIONNELLE GLOBALE AU STADE AVANT-PROJET

A l'issue des études d'avant-projet, l'enveloppe financière globale du projet s'établit à 268 025 000 M€HT (valeur juillet 2023). Elle intègre la réalisation des voies de prolongement du tramway, y compris les déviations de réseaux, les acquisitions foncières, les libérations d'emprises, ainsi que les prestations intellectuelles (frais de maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre, assurance, etc.) pour un montant de 40 303 000 M€ HT et l'achat de 11 nouvelles rames de tramway pour un montant de 44 000 000 M€ HT.

Le coût prévisionnel des seuls « travaux » s'élève à **183 722 000 euros HT**, valeur juillet 2023 au stade avant-projet.

PROJET

		Coût total	Quote-part Eurométropole de Strasbourg	Quote-part CTS	Quote-part Ville de Strasbourg	Quote-part commune de Schiltigheim	Quote-part commune de Bischheim
Date de valeur: juillet 2023		(€ HT)	(€ HT)	(€ HT)	(€ HT)	(€ HT)	(€ HT)
A	**GO00 : prestations intellectuelles**	**19 062 000**	**4 223 000**	**14 839 000**			
	- dont études de maîtrise d'œuvre AVP	4 223 000	4 223 000				
	- dont ingénierie sur infrastructure et équipements et missions de contrôle	14 839 000		14 839 000			
B	**GO01 : déviations de réseaux**	**22 503 000**	**20 297 000**		**1 583 000**	**563 000**	**60 000**
	- dont archéologie	4 000 000	4 000 000				
	- dont eau potable	10 321 000	10 321 000				
	- dont assainissement	5 162 000	5 162 000				
	- dont protection des arbres	791 000	791 000				
	- dont éclairage public	2 229 000	23 000		1 583 000	563 000	60 000
C	**GO02 : ouvrages d'art**	**19 830 000**	**17 930 000**		**1 900 000**		
D	**GO03 : aménagements de surface**	**67 322 000**	**58 648 000**	**5 141 000**	**3 448 000**	**70 000**	**15 000**
	- dont voiries	52 209 000	51 902 000	307 000			
	- dont espaces verts	4 778 000	541 000	704 000	3 448 000	70 000	15 000
	- dont gestion des barrières et frais divers	10 335 000	6 205 000	4 130 000			
E	**GO04 : stations**	**3 322 000**		**3 322 000**			
F	**GO05 : locaux techniques** **GO07 : ligne aérienne de contact** **GO08 : énergie** **GO09 : systèmes d'exploitation**	**28 410 000**	**5 599 000**	**22 811 000**			
	- dont signalisation dynamique aux carrefours	5 599 000	5 599 000				
G	**GO06 : voie et plateforme tram**	**34 802 000**		**34 802 000**			
H	**GO10 : équipement de maintenance embarqué tram**	**1 761 000**		**1 761 000**			
I	**GO12 : opérations complémentaires**	**5 772 000**	**5 772 000**				
J	**Matériel roulant**	**44 000 000**		**44 000 000**			
K	**Acquisitions foncières**	**5 082 000**	**5 082 000**				
L	**Maîtrise d'ouvrage**	**7 115 000**		**7 115 000**			
M	**Provisions pour sondages et reconnaissances, mesures compensatoires**	**508 000**	**508 000**				
N	**Provision pour préjudices économiques**	**8 131 000**	**8 131 000**				
O	**Communication, concertation**	**405 000**	**405 000**				

B à I	**TOTAL TRAVAUX**	**183 722 000**	**108 246 000**	**67 837 000**	**6 931 000**	**633 000**	**75 000**
A à O	**TOTAL GENERAL**	**268 025 000**	**126 595 000**	**133 791 000**	**6 931 000**	**633 000**	**75 000**

PROJET

ARTICLE 3 : REPARTITION DU FINANCEMENT ET DES OUVRAGES ENTRE L'EUROMETROPOLE ET LA COMMUNE DE SCHILTIGHEIM

3.1 LES DEVIATIONS DE RESEAUX : GO1

Définition des catégories de réseaux :

- **Les réseaux appartenant à l'Eurométropole de Strasbourg sont les suivants :**

Nom du Réseau	*Concessionnaire du Réseau*
EAU POTABLE	EMS
ASSAINISSEMENT	EMS
SIGNALISATION	EMS

Les coûts réels de ces déviations de réseaux sont supportés en totalité par l'EMS, T.V.A. comprise.

- **Les réseaux dont l'Eurométropole de Strasbourg n'est pas propriétaire sont les suivants :**

Nom du Réseau	*Concessionnaire du Réseau*
ECLAIRAGE PUBLIC	COMMUNE DE SCHILTIGHEIM

Le montant prévisionnel des travaux pour l'éclairage public au stade avant-projet s'élève à **563 000 euros HT** (valeur juillet 2023).
Les coûts réels de ces travaux sont supportés en totalité par la Commune de Schiltigheim, T.V.A. comprise.

3.2 LE GROUPE D'OUVRAGE VOIRIES : GO3

3.2.1 Sur la remise des biens

Resteront affectés à la CTS dans la mesure où il s'agit de biens concessifs :
- la plate-forme tramway et ses éventuels espaces verts ;
- les stations.

Resteront affectés à l'EMS :
- les travaux de signalisation définitive ;
- les fournitures et travaux de voirie ;
- les aménagements riverains éventuels.

Seront remis à la Commune de Schiltigheim :
- Les travaux d'éclairage public ;
- Les espaces verts (gazon, plantations) à l'exception des espaces verts éventuellement inclus dans la plate-forme sont remis à la Commune de Schiltigheim selon les modalités prévues au présent contrat.

3.2.2. Sur le financement des biens

Les travaux situés entièrement hors plate-forme sont clairement identifiés. Leur coût est supporté :
- Par l'Eurométropole de Strasbourg pour :
    - les travaux de libération d'emprise ;

PROJET

  - les aménagements riverains.
- Par la Commune de Schiltigheim pour les travaux d'espaces verts (hors plateforme).

Par ailleurs, certains travaux liés aux travaux de voirie sont répartis au prorata entre l'Eurométropole de Strasbourg et la Compagnie des Transports Strasbourgeois :
- Gestion des barrières de chantier ;
- Signalisation de chantier ;
- Bases vies.

Le coût prévisionnel du G03 s'élève à **67 322 000 euros HT** (valeur juillet 2023) au stade avant-projet, décomposés comme suit :
- Travaux de voirie : **52 209 000 euros HT** ;
- Travaux d'espaces verts : **4 778 000 euros HT** ;
- Gestion des barrières et frais divers : **10 335 000 euros HT.**

En conclusion, le coût total prévisionnel du G 03 se répartit de la façon suivante :
- à la charge de l'Eurométropole de Strasbourg :
  - Voiries : **51 902 000 euros HT ;**
  - Espaces verts (arbres d'alignements) : **541 000 euros HT ;**
  - Gestion des barrières et frais divers : **6 205 000 euros HT.**
- à la charge de la CTS :
  - Voiries (revêtements de plateforme) : **307 000 euros HT ;**
  - Espaces verts (plateforme) : **704 000 euros HT ;**
  - Gestion des barrières et frais divers : **4 130 000 euros HT.**
- à la charge de la Commune de Schiltigheim pour la partie espaces verts (hors plateforme) : **70 000 euros HT** (valeur juillet 2023) au stade avant-projet ;

Le coût total prévisionnel des biens du G03 à remettre à l'Eurométropole de Strasbourg s'élève à **58 648 000 euros HT** (valeur juillet 2023) au stade avant-projet.

Le coût prévisionnel inclus des travaux relevant de la compétence « Espaces Verts » exercée par la Commune de Schiltigheim s'élève à **70 000 euros HT** (valeur juillet 2023) au stade avant-projet.

3.3 MODALITES DE PAIEMENT DES OUVRAGES REALISES PAR LA CTS POUR LE COMPTE DE L'EMS ET DE LA COMMUNE D'SCHILTIGHEIM

L'Eurométropole de Strasbourg et la Commune de Schiltigheim ne conservent la charge financière définitive que des prestations et des travaux relevant de leur compétence. L'Eurométropole fait l'avance et liquide la totalité des dépenses de l'opération dans son ensemble et sollicite auprès de la Commune le remboursement de la fraction incombant à cette dernière.

La Commune de Schiltigheim rembourse à l'Eurométropole de Strasbourg les sommes réellement acquittées par cette dernière pour la réalisation des travaux et les prestations qui relèvent de la compétence de la Ville, dans la limite des montants prévisionnels prévus à la présente convention, soit :
- **563 000 euros HT** valeur juillet 2023 au stade avant-projet pour les ouvrages réalisés au titre de la compétence « Éclairage Public » exercée par la Commune de Schiltigheim ;
- **70 000 euros HT** valeur juillet 2023 au stade avant-projet pour les ouvrages réalisés au titre de la compétence « Espaces Verts » exercée par la Commune de Schiltigheim.

Ces montants seront actualisés en fin d'études de niveau « Projet » réalisées sous la maître d'ouvrage de la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS).

PROJET

Les sommes peuvent être ajustées au vu d'un état récapitulatif des dépenses exposées.

Toute prestation supplémentaire ou imprévue doit être soumise à l'acceptation de la Commune de Schiltigheim avant demande de paiement complémentaire.

La Commune de Schiltigheim mandate le paiement à l'EMS les sommes précitées au plus tard dans les 60 jours qui suivent la remise des ouvrages, sur présentation d'un récapitulatif des dépenses exposées accompagné des factures acquittées.

ARTICLE 4 : MISSIONS DU MAITRE D'OUVRAGE UNIQUE

L'EMS assure la maîtrise d'ouvrage unique de l'opération par transfert de la Commune de Schiltigheim.

Pour la réalisation du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, qui comporte non seulement la réalisation d'une extension du réseau de tramway mais également un certain nombre d'opérations connexes sortant des travaux concessifs, il est proposé de confier à la Compagnie des Transports Strasbourgeois, la réalisation de l'ensemble des aménagements via :

- Une pleine et entière maîtrise d'ouvrage pour l'aménagement du corridor du tramway et des aménagements périphériques proches, au titre de la concession ;
- Un mandat de délégation de maîtrise d'ouvrage pour la réalisation des opérations connexes suivantes :
    - Les connexions à la M35
    - La reconfiguration de la place de Haguenau
    - Le réaménagement de la route de Bischwiller et de la rue de la Patrie / rue de l'Église Rouge
    - Le parking Église Rouge
    - Le Parking vélo sous la place de la Gare

L'EMS confiera ainsi la réalisation de l'opération à la CTS via :

- une convention particulière de travaux pour la réalisation des aménagements concessifs ;
- une convention de mandat de délégation de maitrise d'ouvrage, pour ce qui est de la réalisation des opérations connexes précitées.

Les missions de maîtrise d'ouvrage unique peuvent donc être réparties entre l'EMS et la CTS de la manière suivante.

4.1 ELABORATION ET PASSATION DES MARCHES PUBLICS

L'EMS centralise les besoins des maîtres d'ouvrages.

Selon les modalités définies au contrat de concession, le concessionnaire doit :

- assurer la définition des conditions administratives et techniques selon lesquelles l'ouvrage est étudié et réalisé ;
- respecter et mettre en œuvre l'ensemble des procédures administratives ad hoc s'appliquant au présent programme, notamment les procédures d'urbanisme, de concertation environnementale, etc. ;
- effectuer la passation de l'ensemble des marchés publics nécessaires à la réalisation de l'opération, notamment la désignation des entrepreneurs en charge de la réalisation de l'opération, conformément au Code de la commande publique ;
- organiser et préparer les procédures d'attribution, ainsi que mettre en place les organes nécessaires (CAO…) dans le respect des règles de la commande publique ;

PROJET

- conclure et notifier l'ensemble des marchés nécessaires à la réalisation de l'opération.

Selon les modalités définies au contrat de mandat de délégation de maitrise d'ouvrage à la CTS, la Collectivité donne mandat au mandataire pour exercer, en son nom et pour son compte, les attributions suivantes :

- La définition des conditions administratives et techniques selon lesquelles l'ouvrage sera étudié et exécuté ;
- Le suivi de l'exécution du marché public de maîtrise d'œuvre déjà conclu avec le mandant pour les phases post-AVP ;
- L'approbation des études de projet (PRO) du maître d'œuvre après accord du mandant ;
- La préparation, la passation, la signature, après approbation du choix des attributaires, des marchés publics de travaux et des marchés de prestations intellectuelles nécessaires à la réalisation des opérations, ainsi que le suivi de leur exécution ;
- Le versement de la rémunération du maître d'œuvre et le paiement des marchés publics de travaux et de prestations intellectuelles ;
- La réception de l'ouvrage.

Les missions de la CTS ne comprennent pas la communication avec les riverains durant les travaux, la gestion des plaintes et réclamations éventuelles des riverains.

4.2 EXECUTION DES ETUDES ET TRAVAUX

Selon les modalités définies au contrat de concession, le concessionnaire doit :

- s'assurer de la bonne exécution des marchés et procéder au paiement des entreprises ;
- 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..) ;
- veiller à garantir l'accès aux bâtiments pendant la période des travaux ;
- assurer la réception, éventuellement partielle, des ouvrages et le suivi des levées des réserves ;
- procéder à la levée des réserves mentionnées au procès-verbal de réception ;
- pour les ouvrages non remis, assurer, si nécessaire, la mise en œuvre des garanties ;
- engager toute action en justice et défendre dans le cadre de toute action intentée à l'occasion de la réalisation de l'opération ;
- d'une manière générale, assurer la gestion administrative, financière et comptable de l'opération ;
- prendre toute mesure nécessaire à l'exécution de l'opération.

Selon les modalités définies au mandat de délégation de maitrise d'ouvrage, le mandataire doit :

- s'assurer de la bonne exécution des marchés et procéder au paiement des entreprises ;
- 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..) ;
- veiller à garantir l'accès aux bâtiments pendant la période des travaux ;
- proposer au mandant une décision quant à la réception, éventuellement partielle, des ouvrages et le suivi des levées des réserves ;
- procéder à la levée des réserves mentionnées au procès-verbal de réception ;
- pour les ouvrages non remis, assurer, si nécessaire, la mise en œuvre des garanties ;
- engager toute action en justice et défendre dans le cadre de toute action intentée à l'occasion de la réalisation de l'opération ;
- d'une manière générale, assurer la gestion administrative, financière et comptable de l'opération ;

PROJET

- s'assurer que la conception et la réalisation des ouvrages respectent les chartes d'aménagement de la Ville de Strasbourg ;
- prendre toute mesure nécessaire à l'exécution de l'opération.

L'EMS s'engage quant à elle à :

- procéder à la remise aux autres partenaires de leurs ouvrages respectifs et des dossiers des ouvrages exécutés selon les modalités prévues au présent contrat ;
- prendre toute mesure nécessaire à la bonne exécution de l'opération.

Les coûts annoncés étant étudiés au stade avant-projet, ils seront actualisés en fin d'études de niveau « Projet » réalisées sous la maîtrise d'ouvrage ou le mandat de la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS).

ARTICLE 5 : MODALITES DE RECEPTION DES TRAVAUX

La réception des travaux est préparée et prononcée par la CTS dans le cas des travaux concessifs (selon l'article 20 de la convention de concession).

La réception des travaux est préparée par la CTS et prononcée par l'EMS dans le cas des travaux réalisés sous le mandat de délégation de maitrise d'ouvrage confié à la CTS (selon l'article 13 du mandat de délégation de maitrise d'ouvrage).

5.1 OPERATIONS PREALABLES A LA RECEPTION

L'article 20 de la convention de concession conclue entre l'EMS et la CTS stipule :

> *« Il* [le Concessionnaire] *invite l'Autorité concédante* [l'EMS] *à participer aux opérations préalables à la réception par lettre recommandée avec accusé de réception qui doit parvenir à l'Autorité concédante vingt jours francs au moins avant la date desdites opérations. Cette lettre est accompagnée d'un dossier décrivant les ouvrages.*
> […]
> *L'ensemble des procès-verbaux des opérations préalables à la réception est adressé à l'Autorité concédante avant toute décision de réception »*

L'article 13 du mandat de délégation de maitrise d'ouvrage conclu entre l'EMS et la CTS stipule :

> *« Après achèvement des travaux, et pour chaque opération concernée, l'ensemble des entreprises ayant contribué à la réalisation de l'ouvrage, le maître d'œuvre et le mandant* [l'EMS] *seront convoqués par le mandataire pour assister aux opérations préalables à la réception des ouvrages. Le déroulement de ses opérations devra permettre de garantir le respect du contradictoire au bénéfice de chacune des parties prenantes.*
> *Le mandataire soumet au mandant sa proposition de décision qui s'engage à faire part de son avis dans un délai compatible avec celui de 30 jours fixé à l'article 41-3 du C.C.A.G. applicable aux marchés publics de travaux. L'interlocuteur référent du mandant est le service aménagements tramway de l'Eurométropole de Strasbourg. »*

Dans le cadre de ses missions définies à l'article 20 du contrat de concession et l'article 13 du mandat de délégation de maitrise d'ouvrage et ci-dessus rappelées, l'EMS veille à engager toute action nécessaire à la sauvegarde des intérêts de la Commune de Schiltigheim.

L'EMS informe cette dernière au minimum 15 jours avant la date à laquelle sont effectuées les opérations préalables à la réception relatives aux biens devant être remis à la Commune de Schiltigheim afin que cette dernière puisse, si elle le souhaite, y assister. La Commune de Schiltigheim ne peut toutefois, dans ce cadre, formuler d'observations à destination des participants à la réception, mais

PROJET

seulement formuler des remarques à l'attention du représentant de l'EMS, lequel a l'obligation de les mentionner aux participants à la réception s'il s'agit de réserves.

L'EMS transmet avant déroulement des opérations préalables à la réception des biens remis à la Commune de Schiltigheim, l'ensemble des plans, notices techniques, etc. à celle-ci pour lui permettre de préparer cette réunion.

Une copie du procès-verbal de constat de la tenue des opérations préalables à la réception des biens en cause est adressée à la Commune de Schiltigheim, dans le délai de 10 jours à compter de la tenue de ces opérations.

5.2 DECISION DE RECEPTION ET RESERVES

L'article 20 de la convention de concession conclue entre l'EMS et la CTS stipule :

> *« A l'occasion des opérations de réception, l'Autorité concédante [l'EMS] est en droit de demander toutes explications utiles et de formuler ses observations en demandant, le cas échéant, qu'elles soient consignées au procès-verbal dès lors que ces observations sont liées à une non-conformité contractuelle. »*
> *« Lorsque les ouvrages présentent des non-façons ou malfaçons, des défectuosités ou des non-conformités, constatées contradictoirement à l'occasion de leur réception, des essais précédant leur mise en service ou lors de leur mise en service, l'Autorité concédante [l'EMS] notifie au Concessionnaire l'obligation d'exécuter les travaux nécessaires pour y remédier, par lettre recommandée avec accusé de réception.*
> *Le concessionnaire réalise ces travaux dans un délai fixé d'un commun accord avec l'Autorité concédante, qui conserve le droit de réclamer la réfection ou la mise en conformité des ouvrages s'il [elle] estime que les défauts signalés au Concessionnaire subsistent en totalité ou en partie. »*

L'article 13 du mandat de délégation de maitrise d'ouvrage conclu entre l'EMS et la CTS stipule :

> *« Le mandataire ne pourra notifier aux entreprises sa décision relative à la réception de l'ouvrage qu'une fois l'accord exprès du mandant recueilli.*
> *En cas de réserves formulées lors de la réception, le mandataire invite le mandant aux opérations préalables à la levée de celles-ci. »*

Dans ce cadre, une fois les opérations préalables à la réception terminées, l'EMS transmet à la Commune de Schiltigheim une copie de la décision de réception – avec ou sans réserves – des ouvrages devant lui être remis. Cette transmission intervient dans un délai de 10 jours à compter de la transmission du procès-verbal de cette décision par le concessionnaire/ mandataire.

Dans l'hypothèse où la réception a fait l'objet de réserves, l'EMS informe la Commune de Schiltigheim de la teneur des réserves concernant les biens devant lui être remis. L'EMS informe par ailleurs la Commune de la tenue des opérations de levée des réserves portant sur ces biens afin que celle-ci puisse, si elle le souhaite, y participer. La Commune de Schiltigheim ne peut toutefois, dans ce cadre, formuler aucune observation auprès des autres participants à l'opération de réception. Elle peut seulement formuler des remarques à l'attention du représentant de l'EMS.

Une copie du procès-verbal de constat de levée des réserves est adressée à la Commune de Schiltigheim dans un délai de 10 jours à compter de sa date d'établissement par l'EMS ou de sa date de transmission à l'EMS par le concessionnaire/ mandataire.

À l'issue des opérations de réception et de levée des réserves relatives aux biens devant être remis à la Commune de Schiltigheim, l'EMS adresse à la Commune une copie de l'ensemble des documents administratifs et techniques afférents à la passation et à l'exécution des différents marchés relatifs aux biens remis à la Commune conclus par le concessionnaire/mandataire et par elle-même pour la

PROJET

réalisation de l'opération. L'EMS transmet ces documents à la Commune de Schiltigheim au plus tard dans un délai de 40 jours à compter de leur transmission par le concessionnaire/mandataire.

S'agissant des plantations relevant des travaux financés par l'Eurométropole de Strasbourg (arbres d'alignement) ou par la Commune de Schiltigheim, la date de réception est automatiquement décalée au printemps de l'année suivant les plantations pour tenir compte de la période de confortement.

5.3 MODALITES DE RECEPTION PARTIELLE

La CTS en tant que concessionnaire ou L'EMS en tant que mandant, sur proposition de son mandataire, peuvent effectuer une réception partielle d'au moins un secteur considéré, et délimité.

Cette réception partielle est alors effectuée selon la combinaison des formalités prévues par la présente convention (article 5.2) et par la convention de concession (article 20 notamment) et par le mandat de délégation de maitrise d'ouvrage (article 13 notamment).

La réception partielle d'un ouvrage permet la remise de celui-ci au gestionnaire du ou des ouvrages dans les conditions prévues par l'article 6 de la présente convention.

ARTICLE 6 : MODALITES DE REMISE DES OUVRAGES

Les ouvrages réalisés en application de la présente convention qui relèvent des compétences de la Commune de Schiltigheim sont remis à cette dernière :

- Soit à la date de notification à la Commune du procès-verbal de réception des travaux sans réserve ou de décision de levée des réserves signé par l'EMS en application de l'article 5 lorsque l'EMS réalise directement les travaux ;

- Soit à la date de signature par l'EMS du procès-verbal de remise des ouvrages, établi par le concessionnaire/mandataire de l'EMS, lorsque les travaux sont réalisés par ce dernier ; dans ce cas, l'EMS, en qualité de maître d'ouvrage unique, signe les procès-verbaux de remise des biens réalisés pour elle-même et pour la Commune de Schiltigheim qui lui transfère cette compétence par la présente convention.

L'EMS s'emploie à ce que les travaux nécessaires à la levée des réserves soient réalisés préalablement dans les meilleurs délais ;

Lors de la remise des ouvrages, sont transmis à l'EMS et à la Commune de Schiltigheim le DOE (dossier des ouvrages exécutés) ainsi que le dossier de rétrocession complet.

En cas de réception partielle, la même procédure s'impose pour les parties d'ouvrages réceptionnées.

ARTICLE 7 : FORMALITES ENTRE LES CO-CONTRACTANTS

7.1 TRANSMISSION D'INFORMATIONS ET CONCERTATION

L'EMS informe la Commune de Schiltigheim de l'évolution de l'opération de travaux. A la demande de la Commune, l'EMS transmet les comptes rendus des réunions et le planning des opérations et travaux.

La Commune de Schiltigheim s'engage à désigner un ou plusieurs représentants pour suivre le projet, lesquels sont amenés à centraliser les correspondances échangées avec l'EMS, mais également à assister aux réunions, si nécessaire.

PROJET

La Commune de Schiltigheim peut solliciter l'EMS pour accéder au chantier, en vue de s'assurer du respect des stipulations de la présente convention et du bon déroulement des opérations.

Elle ne peut adresser d'éventuelles observations qu'aux représentants de l'EMS. Tout rejet de ces observations doit être motivé par l'EMS.

7.2 VALIDATION PREALABLE OU AVIS

L'EMS transmet à la Commune de Schiltigheim, notamment pour validation et visas les plans et documents suivants lorsqu'ils portent sur les ouvrages remis à la Commune :

- le dossier de rétrocession complet ;
- les EXE (plans d'exécution) transmis par la CTS, avant démarrage des travaux de ces ouvrages ;
- tous les choix de matériaux.

La validation intervient dans un délai de 25 jours à compter de la réception des documents par la Commune de Schiltigheim. Au-delà de ce délai, la Commune est réputée avoir validé le document concerné.
L'EMS transmet les DOE aux services gestionnaires de la Commune de Schiltigheim sur les ouvrages qu'elle aura en gestion dans un délai de 20 jours après la remise des biens par la CTS.

ARTICLE 8 : TERME DE LA CONVENTION

8.1 TERME NORMAL

La présente convention prend fin à la date de remise des ouvrages stipulée à l'article 6.

8.2 RESILIATION AMIABLE

Les parties peuvent convenir d'un commun accord de mettre fin à la présente convention.

8.3 RESILIATION UNILATERALE DE LA COMMUNE D'SCHILTIGHEIM

En cas de faute grave imputable à l'EMS, la Commune de Schiltigheim peut résilier unilatéralement la présente convention, sous réserve de respecter un préavis de trois mois. Cette résiliation est notifiée à l'Eurométropole de Strasbourg par courrier recommandé avec accusé de réception.
La Commune de Schiltigheim règle, au prorata de son taux de répartition financier, les dépenses préalablement engagées par le maitre d'ouvrage unique.

8.4 RESILIATION UNILATERALE POUR MOTIF D'INTERET GENERAL

Les parties peuvent résilier unilatéralement ladite convention, sur le fondement d'un motif d'intérêt général, sous réserve du respect 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 la Commune de Schiltigheim, 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 l'Eurométropole de Strasbourg, dans la limite de 3% du budget prévisionnel global.
L'EMS, 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, l'EMS indemnise la Commune de Schiltigheim des éventuels préjudices subis, dans la limite de 3% du budget prévisionnel global.

PROJET

ARTICLE 9 : EXERCICE DES RECOURS A L'ENCONTRE DES INTERVENANTS

9.1 DE LA PHASE POST AVANT-PROJET À LA REMISE DES OUVRAGES

L'EMS, en qualité de maître d'ouvrage unique, est seule compétente pour entreprendre toute action précontentieuse ou contentieuse, sur un fondement contractuel ou délictuel, à l'encontre des participants à l'opération de travaux.

Si l'EMS confie la réalisation de l'opération à la CTS par le biais de la convention de concession et du mandat de délégation de maitrise d'ouvrage conclus entre elles, seul le concessionnaire/mandataire est compétent pour initier toute action précontentieuse ou contentieuse, sur un fondement contractuel ou délictuel, à l'encontre des participants à l'opération de travaux.

9.2 À COMPTER DE LA REMISE DES OUVRAGES

La Commune est seule compétente pour entreprendre toute action précontentieuse ou contentieuse fondée sur les garanties légales des constructeurs.
En qualité de maître d'ouvrage unique, et à la demande de la Commune, l'EMS peut initier ces actions pour l'ensemble des biens remis à la Commune de Schiltigheim et à elle-même. Une convention fixe alors les modalités de ce mandat.

ARTICLE 10 : LITIGES ENTRE PARTIES

Les litiges susceptibles de naître à l'occasion de la présente convention font l'objet d'une procédure de négociation amiable avant toute procédure contentieuse. Il peut 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 à l'occasion de l'exécution de la présente convention.

La présente convention est établie en deux exemplaires originaux

Fait le,

Pour la Commune de Schiltigheim La Maire, Danielle DAMBACH	Pour l'Eurométropole de Strasbourg La Présidente, Pia IMBS

PROJET

Annexes 4.3

Relative à la délibération « Projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim : Arrêt du bilan de la concertation, approbation des études de conception de niveau « Avant-Projet », engagement d'une concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi, demande de mise en œuvre des enquêtes publiques et autres dispositions permettant la poursuite de l'opération »

Convention de transfert de maîtrise d'ouvrage de la commune de Bischheim à l'Eurométropole de Strasbourg

Annexe 4.3

Convention de transfert de maîtrise d'ouvrage de la Commune de Bischheim à l'Eurométropole de Strasbourg

PROJET

Projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim
Entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

Convention de transfert de maîtrise d'ouvrage à l'Eurométropole de Strasbourg

(art. L. 2422-12 du Code de la commande publique)

PROJ

Entre :

La Commune de Bischheim (ci-après désignée Commune ou Comme de Bischheim), ayant son siège au 37 Route de Bischwiller, 67800 Bischheim, représentée par son Maire, Jean-Louis HOERLE, agissant en vertu de la délibération du conseil municipal en date du 7 décembre 2023,

Et :

L'Eurométropole de Strasbourg (ci-après désignée EMS), ayant son siège au 1 parc de l'Étoile, 67076 Strasbourg Cedex, représentée par sa Présidente, Mme Pia IMBS, agissant en vertu de la délibération du conseil de l'Eurométropole en date du 20 décembre 2023,

PREAMBULE

Les travaux d'aménagement nécessaires pour la réalisation du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim sur le ban communal de la Commune de Bischheim, relèvent des maîtrises d'ouvrage de :

- la Commune de Bischheim au titre des compétences Espaces Verts et Éclairage Public ;
- de l'Eurométropole de Strasbourg au titre des compétences Mobilité, Transports et Aménagement / Entretien des Voiries Métropolitaines.

Par délibération en date du 20 décembre 2023, les études d'avant-projet et le programme des travaux de cette opération ont été approuvés par l'Eurométropole de Strasbourg.

La Commune et l'EMS ont un intérêt à organiser une maîtrise d'ouvrage unique dans les objectifs suivants :

- une optimisation de la qualité des réalisations (conception et suivi par la même maîtrise d'œuvre, réalisation par les mêmes entreprises) ;
- une optimisation du coût des travaux (économies d'échelle notamment, meilleure définition des responsabilités respectives des entreprises) ;
- une optimisation du planning des travaux et une cohérence dans la réalisation des travaux (le développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim n'ayant d'intérêt qu'une fois inséré dans toutes les modalités de circulations et de thématiques d'aménagement).

Pour ce faire, afin de garantir une parfaite unité fonctionnelle et technique de l'aménagement à réaliser, il est proposé de transférer la maîtrise d'ouvrage totale du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim à l'Eurométropole de Strasbourg.

CECI EXPOSE, IL EST CONVENU CE QUI SUIT

PROJET

ARTICLE 1 : OBJET DE LA CONVENTION

1.1 Dans les conditions et limites déterminées par la présente convention, la Commune de Bischheim transfère à l'Eurométropole de Strasbourg, qui devient ainsi maître d'ouvrage unique, la maîtrise d'ouvrage des travaux de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim qui relèvent de sa seule compétence, tels que ces travaux sont définis à l'article 3.

1.2 La présente convention précise les conditions d'organisation du transfert de maîtrise d'ouvrage et en fixe le terme. Elle organise les conditions administratives, techniques et financières du transfert lors des phases études et travaux, jusqu'à la remise des ouvrages.

1.3 L'Eurométropole de Strasbourg, en sa qualité de maître d'ouvrage unique, est autorisée par la Commune de Bischheim à confier, si elle le souhaite, la conception et la réalisation des travaux à la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS) dans le cadre de la concession conclue avec cette dernière. Dans ce cas, la CTS exerce la maîtrise d'ouvrage de l'opération dans les conditions définies par la convention de concession et par la convention particulière de travaux prise en son application.

1.4 Après leur réception, les ouvrages réalisés en application de la présente convention qui relèvent de la compétence de la Commune de Bischheim, sont remis à cette dernière dans les conditions stipulées à l'article 6.

PROJET



Schéma 1 _ délimitation provisoire des emprises du projet au stade de l'avant-projet

ARTICLE 2 : DESCRIPTION DU PROJET

Avant d'opérer un transfert de maîtrise d'ouvrage, les Parties sont convenues de leurs programmes de travaux respectifs repris dans les stipulations qui suivent.

2.1 TRACE DU PROJET ET OUVRAGES A REALISER

Le développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, emprunte le **corridor** suivant :

- Le boulevard de Metz entre la rue de la Course et la place de la Gare et la place de la Gare ;
- Le boulevard Président Wilson, la rue de Wissembourg et la place de Haguenau ;
- L'avenue des Vosges jusqu'à l'intersection avec l'avenue de la Paix ;
- La partie Sud de la route de Bischwiller entre la place de Haguenau et le cimetière Sainte Hélène ;
- La rue Hélène Schweitzer ;
- La route de Général de Gaulle et la route de Brumath jusqu'à l'intersection avec l'avenue de Périgueux à Bischheim.

Le projet comporte la réalisation de 9 nouvelles stations tramway, dénommées provisoirement :

- « Gare », au Sud de la place de la Gare ;
- « Wilson », sur le boulevard Wilson, au droit du parking P3 des Halles ;
- « Place de Haguenau », au Sud de la place ;
- « Vosges », sur l'avenue des Vosges, à l'Ouest de la rue Obérlin ;
- « Fischer », sur la route de Bischwiller, à proximité de l'ancienne brasserie du même nom ;
- « Prévert », sur la route de Général de Gaulle, au droit du parking Prévert ;
- « Trois Épis », sur la route de Général de Gaulle, au Nord du carrefour avec la rue de Sélestat et la rue de la Paix ;
- « Centre commercial-Écrivains », sur la route de Général de Gaulle, au droit du centre commercial Leclerc ;
- « Bischheim-Poincaré », sur la route de Brumath, avant l'intersection avec l'avenue de Périgueux.

En outre, le projet comprend également :

- Les connexions à la M35, correspondant à l'aménagement d'une bretelle au niveau de l'échangeur de Hœnheim et à un nouvel accès vers l'avenue de la 2e division blindée à Schiltigheim ;
- La reconfiguration de la place de Haguenau
- Le réaménagement de la route de Bischwiller et de la rue de la Patrie / rue de l'Église Rouge, comprenant le réaménagement complet de la route de Bischwiller sur le tronçon entre la rue Hélène Schweitzer et la rue de la Mairie, et réaménagement en tactique sur le tronçon entre la rue de la Mairie et la rue des Vosges ;
- La réalisation du parking Église Rouge, positionné au croisement des rues de l'Église Rouge et Jacques Kablé
- Le Parking vélo sous la place de la Gare, consistant en la transformation du parking dépose minute actuel en parking dédié aux vélos.

Le réaménagement des espaces publics porte sur le périmètre présenté par le schéma ci-avant « *délimitation provisoire des emprises du projet* ».

De même, sont définies les connexions avec le réseau urbain d'autobus, le réseau de tramway et les effets induits sur la circulation automobile de l'implantation du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim. Les caractéristiques d'insertion urbaine des voies du tramway prolongé et

PROJET

des arrêts du réseau d'autobus associés, ainsi que les éléments définissant les fonctionnalités circulatoires (automobiles, vélos, piétons) sont représentés avec précision sur les plans d'avant-projet.

Les aménagements projetés au titre de ce projet sont conformes aux normes en vigueur en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, qu'il s'agisse des stations du tramway prolongé ou des aménagements de voirie et d'arrêts bus réalisés en conformité avec le schéma directeur d'accessibilité des transports et avec les textes réglementaires d'application des lois « HANDICAP » du 11 février 2005 et « AD'AP » du 5 août 2015.

En outre, le tramway circule en fonction des contraintes d'emprises et/ou de trafic en site propre intégral ou en site banalisé. Tous les franchissements des sites propres et banalisés par des voies de circulation sont sécurisés par feux.

2.2 ENVELOPPE FINANCIERE PREVISIONNELLE GLOBALE AU STADE AVANT-PROJET

A l'issue des études d'avant-projet, l'enveloppe financière globale du projet s'établit à 268 025 000 M€HT (valeur juillet 2023). Elle intègre la réalisation des voies de prolongement du tramway, y compris les déviations de réseaux, les acquisitions foncières, les libérations d'emprises, ainsi que les prestations intellectuelles (frais de maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre, assurance, etc.) pour un montant de 40 303 000 M€ HT et l'achat de 11 nouvelles rames de tramway pour un montant de 44 000 000 M€ HT.

Le coût prévisionnel des seuls « travaux » s'élève à **183 722 000 euros HT**, valeur juillet 2023 au stade avant-projet.

PROJET

		Coût total	Quote-part Eurométropole de Strasbourg	Quote-part CTS	Quote-part Ville de Strasbourg	Quote-part commune de Schiltigheim	Quote-part commune de Bischheim
Date de valeur: juillet 2023		(€ HT)	(€ HT)	(€ HT)	(€ HT)	(€ HT)	(€ HT)
A	**GO00 : prestations intellectuelles**	**19 062 000**	**4 223 000**	**14 839 000**			
	- dont études de maîtrise d'œuvre AVP	4 223 000	4 223 000				
	- dont ingénierie sur infrastructure et équipements et missions de contrôle	14 839 000		14 839 000			
B	**GO01 : déviations de réseaux**	**22 503 000**	**20 297 000**		**1 583 000**	**563 000**	**60 000**
	- dont archéologie	4 000 000	4 000 000				
	- dont eau potable	10 321 000	10 321 000				
	- dont assainissement	5 162 000	5 162 000				
	- dont protection des arbres	791 000	791 000				
	- dont éclairage public	2 229 000	23 000		1 583 000	563 000	60 000
C	**GO02 : ouvrages d'art**	**19 830 000**	**17 930 000**		**1 900 000**		
D	**GO03 : aménagements de surface**	**67 322 000**	**58 648 000**	**5 141 000**	**3 448 000**	**70 000**	**15 000**
	- dont voiries	52 209 000	51 902 000	307 000			
	- dont espaces verts	4 778 000	541 000	704 000	3 448 000	70 000	15 000
	- dont gestion des barrières et frais divers	10 335 000	6 205 000	4 130 000			
E	**GO04 : stations**	**3 322 000**		**3 322 000**			
F	**GO05 : locaux techniques** **GO07 : ligne aérienne de contact** **GO08 : énergie** **GO09 : systèmes d'exploitation**	**28 410 000**	**5 599 000**	**22 811 000**			
	- dont signalisation dynamique aux carrefours	5 599 000	5 599 000				
G	**GO06 : voie et plateforme tram**	**34 802 000**		**34 802 000**			
H	**GO10 : équipement de maintenance embarqué tram**	**1 761 000**		**1 761 000**			
I	**GO12 : opérations complémentaires**	**5 772 000**	**5 772 000**				
J	**Matériel roulant**	**44 000 000**		**44 000 000**			
K	**Acquisitions foncières**	**5 082 000**	**5 082 000**				
L	**Maîtrise d'ouvrage**	**7 115 000**		**7 115 000**			
M	**Provisions pour sondages et reconnaissances, mesures compensatoires**	**508 000**	**508 000**				
N	**Provision pour préjudices économiques**	**8 131 000**	**8 131 000**				
O	**Communication, concertation**	**405 000**	**405 000**				
B à I	**TOTAL TRAVAUX**	**183 722 000**	**108 246 000**	**67 837 000**	**6 931 000**	**633 000**	**75 000**
A à O	**TOTAL GENERAL**	**268 025 000**	**126 595 000**	**133 791 000**	**6 931 000**	**633 000**	**75 000**

PROJET

ARTICLE 3 : REPARTITION DU FINANCEMENT ET DES OUVRAGES ENTRE L'EUROMETROPOLE ET LA COMMUNE DE BISCHHEIM

3.1 LES DEVIATIONS DE RESEAUX : GO1

Définition des catégories de réseaux :

- **Les réseaux appartenant à l'Eurométropole de Strasbourg sont les suivants :**

Nom du Réseau	*Concessionnaire du Réseau*
EAU POTABLE	EMS
ASSAINISSEMENT	EMS
SIGNALISATION	EMS

Les coûts réels de ces déviations de réseaux sont supportés en totalité par l'EMS, T.V.A. comprise.

- **Les réseaux dont l'Eurométropole de Strasbourg n'est pas propriétaire sont les suivants :**

Nom du Réseau	*Concessionnaire du Réseau*
ECLAIRAGE PUBLIC	COMMUNE DE BISCHHEIM

Le montant prévisionnel des travaux pour l'éclairage public au stade avant-projet s'élève à **60 000 euros HT** (valeur juillet 2023).
Les coûts réels de ces travaux sont supportés en totalité par la Commune de Bischheim, T.V.A. comprise.

3.2 LE GROUPE D'OUVRAGE VOIRIES : GO3

3.2.1 Sur la remise des biens

Resteront affectés à la CTS dans la mesure où il s'agit de biens concessifs :
- la plate-forme tramway et ses éventuels espaces verts ;
- les stations.

Resteront affectés à l'EMS :
- les travaux de signalisation définitive ;
- les fournitures et travaux de voirie ;
- les aménagements riverains éventuels.

Seront remis à la Commune de Bischheim :
- Les travaux d'éclairage public ;
- Les espaces verts (gazon, plantations) à l'exception des espaces verts éventuellement inclus dans la plate-forme sont remis à la Commune de Bischheim selon les modalités prévues au présent contrat.

3.2.2. Sur le financement des biens

Les travaux situés entièrement hors plate-forme sont clairement identifiés. Leur coût est supporté :
- Par l'Eurométropole de Strasbourg pour :
  - les travaux de libération d'emprise ;
  - les aménagements riverains.

PROJET

- Par la Commune de Bischheim pour les travaux d'espaces verts (hors plateforme).

Par ailleurs, certains travaux liés aux travaux de voirie sont répartis au prorata entre l'Eurométropole de Strasbourg et la Compagnie des Transports Strasbourgeois :
- Gestion des barrières de chantier ;
- Signalisation de chantier ;
- Bases vies.

Le coût prévisionnel du G03 s'élève à **67 322 000 euros HT** (valeur juillet 2023) au stade avant-projet, décomposés comme suit :
- Travaux de voirie : **52 209 000 euros HT** ;
- Travaux d'espaces verts : **4 778 000 euros HT** ;
- Gestion des barrières et frais divers : **10 335 000 euros HT.**

En conclusion, le coût total prévisionnel du G 03 se répartit de la façon suivante :
- à la charge de l'Eurométropole de Strasbourg :
  - Voiries : **51 902 000 euros HT ;**
  - Espaces verts (arbres d'alignements) : **541 000 euros HT ;**
  - Gestion des barrières et frais divers : **6 205 000 euros HT.**
- à la charge de la CTS :
  - Voiries (revêtements de plateforme) : **307 000 euros HT ;**
  - Espaces verts (plateforme) : **704 000 euros HT ;**
  - Gestion des barrières et frais divers : **4 130 000 euros HT.**
- à la charge de la Commune de Bischheim pour la partie espaces verts (hors plateforme) : **15 000 euros HT** (valeur juillet 2023) au stade avant-projet ;

Le coût total prévisionnel des biens du G03 à remettre à l'Eurométropole de Strasbourg s'élève à **58 648 000 euros HT** (valeur juillet 2023) au stade avant-projet.

Le coût prévisionnel inclus des travaux relevant de la compétence « Espaces Verts » exercée par la Commune de Bischheim s'élève à **15 000 euros HT** (valeur juillet 2023) au stade avant-projet.

3.3 MODALITES DE PAIEMENT DES OUVRAGES REALISES PAR LA CTS POUR LE COMPTE DE L'EMS ET DE LA COMMUNE DE BISCHHEIM

L'Eurométropole de Strasbourg et la Commune de Bischheim ne conservent la charge financière définitive que des prestations et des travaux relevant de leur compétence. L'Eurométropole fait l'avance et liquide la totalité des dépenses de l'opération dans son ensemble et sollicite auprès de la Commune le remboursement de la fraction incombant à cette dernière.

La Commune de Bischheim rembourse à l'Eurométropole de Strasbourg les sommes réellement acquittées par cette dernière pour la réalisation des travaux et les prestations qui relèvent de la compétence de la Ville, dans la limite des montants prévisionnels prévus à la présente convention, soit :
- **60 000 euros HT** valeur juillet 2023 au stade avant-projet pour les ouvrages réalisés au titre de la compétence « Éclairage Public » exercée par la Commune de Bischheim ;
- **15 000 euros HT** valeur juillet 2023 au stade avant-projet pour les ouvrages réalisés au titre de la compétence « Espaces Verts » exercée par la Commune de Bischheim.

Ces montants seront actualisés en fin d'études de niveau « Projet » réalisées sous la maître d'ouvrage de la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS).

Les sommes peuvent être ajustées au vu d'un état récapitulatif des dépenses exposées.

PROJET

Toute prestation supplémentaire ou imprévue doit être soumise à l'acceptation de la Commune de Bischheim avant demande de paiement complémentaire.

La Commune de Bischheim mandate le paiement à l'EMS les sommes précitées au plus tard dans les 60 jours qui suivent la remise des ouvrages, sur présentation d'un récapitulatif des dépenses exposées accompagné des factures acquittées.

ARTICLE 4 : MISSIONS DU MAITRE D'OUVRAGE UNIQUE

L'EMS assure la maîtrise d'ouvrage unique de l'opération par transfert de la Commune de Bischheim.

La CTS, à qui l'EMS peut confier la réalisation de l'opération en vertu de la convention de concession et de la convention particulière de travaux prise en son application, exerce dans ce cas la maîtrise d'ouvrage pour la totalité des travaux correspondant.

Les missions de maîtrise d'ouvrage unique peuvent donc être réparties entre l'EMS et la CTS de la manière suivante.

4.1 ELABORATION ET PASSATION DES MARCHES PUBLICS

L'EMS centralise les besoins des maîtres d'ouvrages.

Selon les modalités définies au contrat de concession, le concessionnaire doit :
- assurer la définition des conditions administratives et techniques selon lesquelles l'ouvrage est étudié et réalisé ;
- respecter et mettre en œuvre l'ensemble des procédures administratives ad hoc s'appliquant au présent programme, notamment les procédures d'urbanisme, de concertation environnementale, etc. ;
- effectuer la passation de l'ensemble des marchés publics nécessaires à la réalisation de l'opération, notamment la désignation des entrepreneurs en charge de la réalisation de l'opération, conformément au Code de la commande publique ;
- organiser et préparer les procédures d'attribution, ainsi que mettre en place les organes nécessaires (CAO…) dans le respect des règles de la commande publique ;
- conclure et notifier l'ensemble des marchés nécessaires à la réalisation de l'opération.

4.2 EXECUTION DES ETUDES ET TRAVAUX

Selon les modalités définies au contrat de concession, le concessionnaire doit :
- s'assurer de la bonne exécution des marchés et procéder au paiement des entreprises ;
- 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..) ;
- veiller à garantir l'accès aux bâtiments pendant la période des travaux ;
- assurer la réception, éventuellement partielle, des ouvrages et le suivi des levées des réserves ;
- procéder à la levée des réserves mentionnées au procès-verbal de réception ;
- pour les ouvrages non remis, assurer, si nécessaire, la mise en œuvre des garanties ;
- engager toute action en justice et défendre dans le cadre de toute action intentée à l'occasion de la réalisation de l'opération ;
- d'une manière générale, assurer la gestion administrative, financière et comptable de l'opération ;
- prendre toute mesure nécessaire à l'exécution de l'opération.

PROJET

L'EMS s'engage quant à elle à :

- procéder à la remise aux autres partenaires de leurs ouvrages respectifs et des dossiers des ouvrages exécutés selon les modalités prévues au présent contrat ;
- prendre toute mesure nécessaire à la bonne exécution de l'opération.

Les coûts annoncés étant étudiés au stade avant-projet, ils seront actualisés en fin d'études de niveau « Projet » réalisées sous la maîtrise d'ouvrage ou le mandat de la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS).

ARTICLE 5 : MODALITES DE RECEPTION DES TRAVAUX

La réception des travaux est préparée et prononcée par l'EMS, ou si l'EMS fait le choix de confier l'opération à la CTS, son concessionnaire, par ce dernier.

Dans cette hypothèse, la répartition des missions entre l'EMS et son concessionnaire est prévue par l'article 20 de la convention de concession, et détaillée comme suit.

5.1 OPERATIONS PREALABLES A LA RECEPTION

L'article 20 de la convention de concession conclue entre l'EMS et la CTS stipule :

> *« Il* [le Concessionnaire] *invite l'Autorité concédante* [l'EMS] *à participer aux opérations préalables à la réception par lettre recommandée avec accusé de réception qui doit parvenir à l'Autorité concédante vingt jours francs au moins avant la date desdites opérations. Cette lettre est accompagnée d'un dossier décrivant les ouvrages.*
> […]
> *L'ensemble des procès-verbaux des opérations préalables à la réception est adressé à l'Autorité concédante avant toute décision de réception »*

Dans le cadre de ses missions définies à l'article 20 du contrat de concession et ci-dessus rappelées, l'EMS veille à engager toute action nécessaire à la sauvegarde des intérêts de la Commune de Bischheim.

L'EMS informe cette dernière au minimum 15 jours avant la date à laquelle sont effectuées les opérations préalables à la réception relatives aux biens devant être remis à la Commune de Bischheim afin que cette dernière puisse, si elle le souhaite, y assister. La Commune de Bischheim ne peut toutefois, dans ce cadre, formuler d'observations à destination des participants à la réception, mais seulement formuler des remarques à l'attention du représentant de l'EMS, lequel a l'obligation de les mentionner aux participants à la réception s'il s'agit de réserves.

L'EMS transmet avant déroulement des opérations préalables à la réception des biens remis à la Commune de Bischheim, l'ensemble des plans, notices techniques, etc. à celle-ci pour lui permettre de préparer cette réunion.

Une copie du procès-verbal de constat de la tenue des opérations préalables à la réception des biens en cause est adressée à la Commune de Bischheim, dans le délai de 10 jours à compter de la tenue de ces opérations.

5.2 DECISION DE RECEPTION ET RESERVES

L'article 20 de la convention de concession conclue entre l'EMS et la CTS stipule :

> *« A l'occasion des opérations de réception, l'Autorité concédante [l'EMS] est en droit de demander toutes explications utiles et de formuler ses observations en demandant, le cas échéant,*

PROJET

qu'elles soient consignées au procès-verbal dès lors que ces observations sont liées à une non-conformité contractuelle. »
« Lorsque les ouvrages présentent des non-façons ou malfaçons, des défectuosités ou des non-conformités, constatées contradictoirement à l'occasion de leur réception, des essais précédant leur mise en service ou lors de leur mise en service, l'Autorité concédante [l'EMS] notifie au Concessionnaire l'obligation d'exécuter les travaux nécessaires pour y remédier, par lettre recommandée avec accusé de réception.
Le concessionnaire réalise ces travaux dans un délai fixé d'un commun accord avec l'Autorité concédante, qui conserve le droit de réclamer la réfection ou la mise en conformité des ouvrages s'il [elle] estime que les défauts signalés au Concessionnaire subsistent en totalité ou en partie. »

Dans ce cadre, une fois les opérations préalables à la réception terminées, l'EMS transmet à la Commune de Bischheim une copie de la décision de réception – avec ou sans réserves – des ouvrages devant lui être remis. Cette transmission intervient dans un délai de 10 jours à compter de la transmission du procès-verbal de cette décision par le concessionnaire.

Dans l'hypothèse où la réception a fait l'objet de réserves, l'EMS informe la Commune de Bischheim de la teneur des réserves concernant les biens devant lui être remis. L'EMS informe par ailleurs la Commune de la tenue des opérations de levée des réserves portant sur ces biens afin que celle-ci puisse, si elle le souhaite, y participer. La Commune de Bischheim ne peut toutefois, dans ce cadre, formuler aucune observation auprès des autres participants à l'opération de réception. Elle peut seulement formuler des remarques à l'attention du représentant de l'EMS.

Une copie du procès-verbal de constat de levée des réserves est adressée à la Commune de Bischheim dans un délai de 10 jours à compter de sa date d'établissement par l'EMS ou de sa date de transmission à l'EMS par le concessionnaire.

À l'issue des opérations de réception et de levée des réserves relatives aux biens devant être remis à la Commune de Bischheim, l'EMS adresse à la Commune une copie de l'ensemble des documents administratifs et techniques afférents à la passation et à l'exécution des différents marchés relatifs aux biens remis à la Commune conclus par le concessionnaire et par elle-même pour la réalisation de l'opération. L'EMS transmet ces documents à la Commune de Bischheim au plus tard dans un délai de 40 jours à compter de leur transmission par le concessionnaire.

S'agissant des plantations relevant des travaux financés par l'Eurométropole de Strasbourg (arbres d'alignement) ou par la Commune de Bischheim, la date de réception est automatiquement décalée au printemps de l'année suivant les plantations pour tenir compte de la période de confortement.

5.3 MODALITES DE RECEPTION PARTIELLE

L'EMS comme son concessionnaire peuvent effectuer une réception partielle d'au moins un secteur considéré, et délimité.

Cette réception partielle est alors effectuée selon la combinaison des formalités prévues par la présente convention (article 5.2) et par la convention de concession (article 20 notamment).

.

La réception partielle d'un ouvrage permet la remise de celui-ci au gestionnaire du ou des ouvrages dans les conditions prévues par l'article 6 de la présente convention.

ARTICLE 6 : MODALITES DE REMISE DES OUVRAGES

Les ouvrages réalisés en application de la présente convention qui relèvent des compétences de la Commune de Bischheim sont remis à cette dernière :

PROJET

- Soit à la date de notification à la Commune du procès-verbal de réception des travaux sans réserve ou de décision de levée des réserves signé par l'EMS en application de l'article 5 lorsque l'EMS réalise directement les travaux ;

- Soit à la date de signature par l'EMS du procès-verbal de remise des ouvrages, établi par le concessionnaire de l'EMS, lorsque les travaux sont réalisés par ce dernier ; dans ce cas, l'EMS, en qualité de maître d'ouvrage unique, signe les procès-verbaux de remise des biens réalisés pour elle-même et pour la Commune de Bischheim qui lui transfère cette compétence par la présente convention.

L'EMS s'emploie à ce que les travaux nécessaires à la levée des réserves soient réalisés préalablement dans les meilleurs délais ;

Lors de la remise des ouvrages, sont transmis à l'EMS et à la Commune de Bischheim le DOE (dossier des ouvrages exécutés) ainsi que le dossier de rétrocession complet.

En cas de réception partielle, la même procédure s'impose pour les parties d'ouvrages réceptionnées.

ARTICLE 7 : FORMALITES ENTRE LES CO-CONTRACTANTS

7.1 TRANSMISSION D'INFORMATIONS ET CONCERTATION

L'EMS informe la Commune de Bischheim de l'évolution de l'opération de travaux. A la demande de la Commune, l'EMS transmet les comptes rendus des réunions et le planning des opérations et travaux.

La Commune de Bischheim s'engage à désigner un ou plusieurs représentants pour suivre le projet, lesquels sont amenés à centraliser les correspondances échangées avec l'EMS, mais également à assister aux réunions, si nécessaire.

La Commune de Bischheim peut solliciter l'EMS pour accéder au chantier, en vue de s'assurer du respect des stipulations de la présente convention et du bon déroulement des opérations.

Elle ne peut adresser d'éventuelles observations qu'aux représentants de l'EMS. Tout rejet de ces observations doit être motivé par l'EMS.

7.2 VALIDATION PREALABLE OU AVIS

L'EMS transmet à la Commune de Bischheim, notamment pour validation et visas les plans et documents suivants lorsqu'ils portent sur les ouvrages remis à la Commune :
- le dossier de rétrocession complet ;
- les EXE (plans d'exécution) transmis par la CTS, avant démarrage des travaux de ces ouvrages ;
- tous les choix de matériaux.

La validation intervient dans un délai de 25 jours à compter de la réception des documents par la Commune de Bischheim. Au-delà de ce délai, la Commune est réputée avoir validé le document concerné.
L'EMS transmet les DOE aux services gestionnaires de la Commune de Bischheim sur les ouvrages qu'elle aura en gestion dans un délai de 20 jours après la remise des biens par la CTS.

ARTICLE 8 : TERME DE LA CONVENTION

8.1 TERME NORMAL

PROJET

La présente convention prend fin à la date de remise des ouvrages stipulée à l'article 6.

8.2 RESILIATION AMIABLE

Les parties peuvent convenir d'un commun accord de mettre fin à la présente convention.

8.3 RESILIATION UNILATERALE DE LA COMMUNE DE BISCHHEIM

En cas de faute grave imputable à l'EMS, la Commune de Bischheim peut résilier unilatéralement la présente convention, sous réserve de respecter un préavis de trois mois. Cette résiliation est notifiée à l'Eurométropole de Strasbourg par courrier recommandé avec accusé de réception.
La Commune de Bischheim règle, au prorata de son taux de répartition financier, les dépenses préalablement engagées par le maitre d'ouvrage unique.

8.4 RESILIATION UNILATERALE POUR MOTIF D'INTERET GENERAL

Les parties peuvent résilier unilatéralement ladite convention, sur le fondement d'un motif d'intérêt général, sous réserve du respect 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 la Commune de Bischheim, 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 l'Eurométropole de Strasbourg, dans la limite de 3% du budget prévisionnel global.
L'EMS, 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, l'EMS indemnise la Commune de Bischheim des éventuels préjudices subis, dans la limite de 3% du budget prévisionnel global.

ARTICLE 9 : EXERCICE DES RECOURS A L'ENCONTRE DES INTERVENANTS

9.1 DE LA PHASE POST AVANT-PROJET À LA REMISE DES OUVRAGES

L'EMS, en qualité de maître d'ouvrage unique, est seule compétente pour entreprendre toute action précontentieuse ou contentieuse, sur un fondement contractuel ou délictuel, à l'encontre des participants à l'opération de travaux.

Si l'EMS confie la réalisation de l'opération à la CTS par le biais de la convention de concession conclue entre elles, seul le concessionnaire est compétent pour initier toute action précontentieuse ou contentieuse, sur un fondement contractuel ou délictuel, à l'encontre des participants à l'opération de travaux.

9.2 À COMPTER DE LA REMISE DES OUVRAGES

La Commune est seule compétente pour entreprendre toute action précontentieuse ou contentieuse fondée sur les garanties légales des constructeurs.
En qualité de maître d'ouvrage unique, et à la demande de la Commune, l'EMS peut initier ces actions pour l'ensemble des biens remis à la Commune de Bischheim et à elle-même. Une convention fixe alors les modalités de ce mandat.

PROJET

ARTICLE 10 : LITIGES ENTRE PARTIES

Les litiges susceptibles de naître à l'occasion de la présente convention font l'objet d'une procédure de négociation amiable avant toute procédure contentieuse. Il peut 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 à l'occasion de l'exécution de la présente convention.

La présente convention est établie en deux exemplaires originaux

Fait le,

Pour la Commune de Bischheim Le Maire, Jean-Louis HOERLE	Pour l'Eurométropole de Strasbourg La Présidente, Pia IMBS

PROJET

Annexe 5

Relative à la délibération « Projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim : Arrêt du bilan de la concertation, approbation des études de conception de niveau « Avant-Projet », engagement d'une concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi, demande de mise en œuvre des enquêtes publiques et autres dispositions permettant la poursuite de l'opération »

Projet de convention particulière de travaux

CONVENTION PARTICULIERE DE TRAVAUX POUR LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU DE TRAMWAY ENTRE STRASBOURG, SCHILTIGHEIM ET BISCHHEIM

Entre :

L'EUROMETROLE DE STRASBOURG, Autorité Organisatrice de la Mobilité sise au 1 Parc de l'Etoile à 67076 STRASBOURG Cedex, représentée par sa Présidente, Pia IMBS, agissant en exécution d'une délibération du Conseil de l'Eurométropole prise en date du 20/12/2023.

Ci-après dénommée l' « EMS »

Et :

La COMPAGNIE DES TRANSPORTS STRASBOURGEOIS, Société Publique Locale, au capital de 5 millions d'euros, dont le siège social est sis au 14 rue de la Gare aux Marchandises, CS 15002, 67035 STRASBOURG CEDEX
Représentée par Monsieur Emmanuel AUNEAU, Directeur Général, agissant en exécution d'une délibération du Conseil d'Administration de la CTS en date du 17/02/2021.

Ci-après dénommée la « CTS »

PROJET

PREAMBULE

L'Eurométropole de Strasbourg, Autorité organisatrice de la Mobilité (AOM) en application de l'article L. 1231-1 et suivants du Code des Transports, exerce de plein droit la compétence d'organisation des mobilités dans son ressort territorial.

Par délibération en date du 19 décembre 2018, elle a acté la décision de transformer la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS), société d'économie mixte locale, en société publique locale au sens des dispositions de l'article L. 1531-1 du Code général des Collectivités territoriales.

L'Eurométropole de Strasbourg a décidé, à l'échéance du précédent Traité de concession relatif à la réalisation des infrastructures de transports en commun et à l'exploitation du réseau urbain et non urbain de transports en commun de l'Eurométropole de Strasbourg, qui avait été conclu le 27 décembre 1990 avec la CTS, de confier la gestion d'un système de transport à la CTS par une délibération en date du 19 décembre 2018.

Le Contrat de concession en vigueur a été attribué directement à la CTS par l'Eurométropole (Autorité concédante) conformément aux dispositions de l'article 5 du règlement (UE) n°1370/2007 du Parlement et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route modifié par le règlement (UE) 2016/2338 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016. Il a pris effet le 1er janvier 2021 pour une durée de dix ans.

Le Contrat de concession a pour objet de confier au Concessionnaire, dans le ressort territorial de l'Autorité concédante, l'exploitation d'un service public de transport de voyageurs. À ce titre le Concessionaire assure l'exploitation du réseau de transport urbain de tramway dont une ligne en direction de la ville de Kehl, et du réseau de bus urbains comprenant des lignes à haut niveau de service.

Le Concessionnaire assure également l'ensemble des aménagements de premier investissement, de maintenance, de rénovation et de renouvellement relatifs aux infrastructures et équipements ainsi que

l'acquisition et la maintenance des matériels roulants, nécessaires à l'accomplissement des missions d'exploitation qui lui sont confiées.
Selon l'article 19 du contrat de concession concernant les travaux neufs, le Concessionnaire assure la pleine et entière maîtrise d'ouvrage des travaux neufs. L'Autorité concédante reconnaît au Concessionnaire le droit exclusif de réaliser l'infrastructure et d'acquérir les matériels roulants pour ce qui concerne les lignes de tramway et de bus à haut niveau de service.

Les travaux neufs programmés lors de la signature du Contrat de concession ont été définis dans le programme des travaux à réaliser qui constitue le volet 2 du Plan Pluriannuel d'Investissement (annexe E5).

Par avenant N°1 au contrat de concession en vigueur, approuvé par le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg le 17 décembre 2021, le Plan Pluriannuel d'Investissement a été mis à jour, afin notamment d'intégrer les coûts d'investissement prévisionnels pour les projets d'extension de lignes de tramway vers le Nord de l'Eurométropole et vers Wolfisheim, ainsi que le prolongement de la ligne G de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) vers Etoile/Danube et la refonte de la zone de manœuvre aux abords du Stade de la Meinau.

Concernant le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, la procédure de concertation règlementaire a été mise en œuvre entre 15 juin et 30 septembre 2021, dont le bilan a été arrêté par l'EMS le 17 décembre 2021 qui a également approuvé le lancement des études d'avant-projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim. La concertation s'est ensuite prolongée en parallèle des études d'avant-projet entre 29 mars et 6 juillet 2023 sur les thématiques suivantes :

- le positionnement et le fonctionnement du futur terminus Nord du projet ;
- 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 ;
- l'aménagement de la place de Haguenau ;
- l'aménagement de l'avenue des Vosges et ses implications sur l'accessibilité automobile ;
- l'aménagement du secteur de la Place de la Gare ;

Le groupement de maîtrise d'œuvre GETAS a réalisé les études d'avant-projet afférentes à la mise en œuvre de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim. Dans le cadre du contrat de concession en vigueur, le contrat du groupement de maîtrise d'œuvre est par ailleurs transféré à la CTS afin de réaliser les études post – avant-projet.

L'Eurométropole de Strasbourg reconnaît à la CTS le droit exclusif de réaliser l'infrastructure et d'acquérir les matériels roulants, pour ce qui concerne les lignes de tramway et de bus à haut niveau de service.

Pour ce qui est du projet de Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, qui comporte non seulement la réalisation d'une extension du réseau de tramway mais également un certain nombre d'opérations connexes sortant des travaux concessifs, il est proposé de confier à la Compagnie des Transports Strasbourgeois, la réalisation de l'ensemble des aménagements via :

- Pleine et entière maîtrise d'ouvrage pour l'aménagement du corridor du tramway et des aménagements périphériques proches, à l'occasion de la concession ;
- Mandat de délégation de maîtrise d'ouvrage pour la réalisation des opérations connexes suivantes (schéma 1) :
  - Les connexions à la M35
  - La reconfiguration de la place de Haguenau
  - Le réaménagement de la route de Bischwiller et de la rue de la Patrie/ rue de l'Église Rouge
  - Le parking Église Rouge
  - Le Parking vélo sous la place de la Gare

PROJET

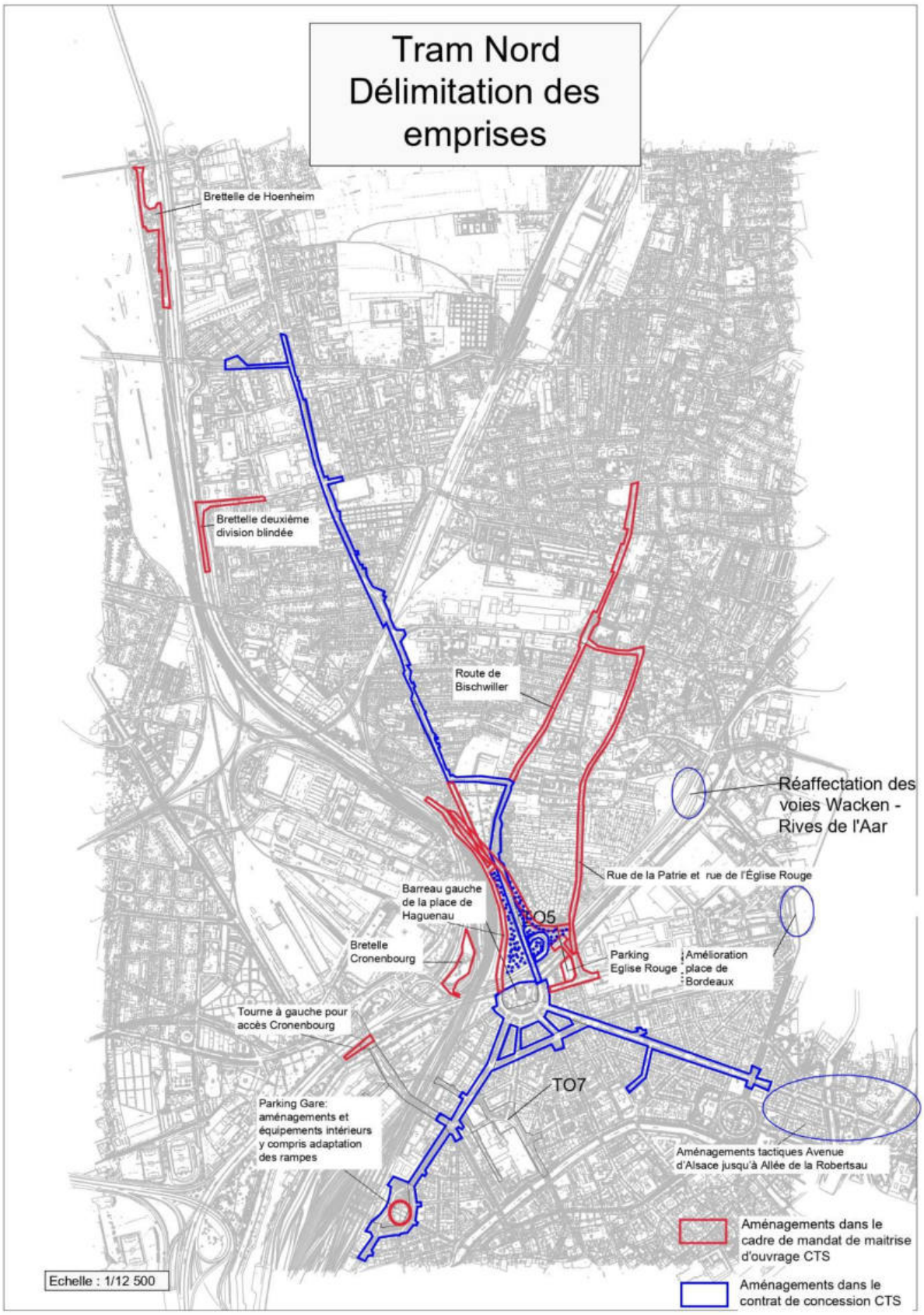


Schéma 1 _ découpage des opérations réalisées par la CTS dans le cadre de la concession et par voie de mandat de délégation de maîtrise d'ouvrage

Ceci exposé, il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1 : OBJET

La présente convention répond aux principaux objectifs suivants :
Confier à la CTS les études post-avant-projet, le financement, la réalisation, l'entretien et l'exploitation de l'extension de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

ARTICLE 2 : CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU PROJET

2.1. Tracé, stations et aménagements

Le projet retenu consiste à réaliser une extension du réseau de tramway de 4,8 km depuis la gare vers République en passant par la place de Haguenau, et depuis cette place vers le Nord de l'agglomération strasbourgeoise sur les communes de Schiltigheim et de Bischheim.

2.1.1. Boulevard de Metz

L'aménagement sur le boulevard de Metz reprend le profil qui a été réalisé sur le boulevard de Nancy, anticipant un éventuel raccordement. Le boulevard de Metz accueille l'infrastructure d'arrière gare du tramway.

La plateforme tramway (assurant le retournement des rames) est aménagée en site propre central entre deux alignements d'arbres. L'alignement d'arbres côté Est sera remplacé car incompatible avec l'insertion du terminus. La plateforme tramway est végétalisée.

Une piste cyclable bidirectionnelle est aménagée côté Ouest, permettant notamment de desservir le parking Sainte-Aurélie et de se connecter à la piste existante boulevard de Nancy. Deux voies de circulation générales sont positionnées de part et d'autre de la plateforme tramway et accueillent une circulation motorisée de type desserte ainsi que le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) G.

2.1.2. Place de la Gare

La forme paysagère actuelle de la place de la gare est conservée. La plateforme tram vient s'insérer en lieu et place de l'actuelle chaussée, contournant la place par l'Est. Elle est végétalisée.

La contre-allée passant devant les hôtels est conservée pour le passage des véhicules hors transports en commun. Celle-ci sera intégrée à un périmètre sous contrôle d'accès géré par des bornes escamotables automatiques.

La circulation sur la voirie située devant la verrière sera réservée à la ligne de BHNS G, aux taxis et aux personnes à mobilité réduites (PMR).

Une piste cyclable bidirectionnelle est aménagée le long de la plateforme tram, côté intérieur de la place, permettant de liaisonner les pistes du boulevard de Nancy et du boulevard Wilson et de desservir le futur parking vélo sous-terrain.

Une deuxième station de tramway de terminus Gare est implantée au Sud de la place, juste après le débouché du boulevard de Metz.

Le concept paysager actuel de la place de la gare est conservé en s'élargissant vers les façades côté Est.

2.1.3. Boulevard Wilson

La circulation sera mise à double sens sur la chaussée Ouest. La plateforme tram existante est conservée.

PROJET

La partie Est du boulevard Wilson (la section sur laquelle circule déjà le tramway) fera l'objet de modifications d'affectation des circulations. Alors qu'aujourd'hui, on retrouve deux chaussées à deux voies de part et d'autre de la plateforme tram, le côté Est du boulevard sera entièrement dédié aux modes actifs, avec l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle et un agrandissement substantiel du trottoir. Les accès automobiles de type garages pour les riverains et desserte des Hôtels ainsi que les livraisons resteront possibles par la borne située à l'entrée de la place de la Gare (accès régulé par badge et sur le principe de l'aire piétonne).

Une fois passé le faubourg de Saverne, le profil de chaussée est entièrement repris de façade à façade, avec insertion de la plateforme tram double en site latéral Est.

Une piste cyclable bidirectionnelle est aménagée entre deux nouveaux alignements d'arbres plantés au centre du boulevard.

Des places de stationnement sont intégrées entre les arbres, côté Ouest.
La circulation sera mise à double sens sur la chaussée Ouest.
Sur ce tronçon est implantée la station de tram Wilson, en correspondance avec la station du BHNS de la ligne G, au droit du parking P3 des Halles.

2.1.4. Rue de Wissembourg

Afin de préserver les deux alignements d'arbres majestueux présents sur cette voie, l'insertion du tram (plateforme double) est réalisée en site propre latéral côté Est, en prolongement du profil du boulevard Wilson.

Le stationnement présent sur le terre-plein central est supprimé, au profit de l'aménagement de la continuité de la piste cyclable en provenance des boulevards.

La chaussée, située côté Ouest, est à sens unique depuis la place de Haguenau vers le boulevard Wilson. Les trottoirs existants sont conservés. Les places de stationnement aménagées le long du trottoir sont conservées.

2.1.5. Place de Haguenau

La place de Haguenau profite d'un profond remaniement. Le parc à l'intérieur de la place est conservé.

Les contre- allées actuelles situées le long immeubles tout autour de la place ainsi que le stationnement sont remplacés par des aires piétonnes et cyclables largement végétalisées. La circulation des véhicules motorisés est concentrée sur la partie Ouest de la place, en dehors d'une voie bus reliant la rue de Haguenau à la rue Jacques Kablé.

Une piste cyclable bidirectionnelle parcours toute la périphérie de la place de Haguenau. Une nouvelle piste cyclable bidirectionnelle longe également le canal en périphérie du parc pour faciliter les liaisons Est-Ouest.

Une nouvelle station tramway est implantée au sud de la place, à l'emplacement de la voirie actuelle, après laquelle la plateforme tram se scinde en direction du Nord (Schiltigheim) et du centre (avenue des Vosges).

Cette station accueillera 3 lignes de tramway : C, E et H, et sera le lieu de correspondance avec les lignes de bus C3 et C2 qui auront leurs arrêts sur la rue de Haguenau et les lignes de bus 16, 73 et 75 qui auront leurs arrêts sur la rue Bischwiller.

2.1.6. Avenue des Vosges

PROJET

L'avenue des Vosges est complètement repensée, pour supprimer sa fonction de transit et en faire une voie de desserte locale. Les alignements d'arbres existants sont conservés.

La plateforme tram double vient s'insérer au centre de la voie selon un fonctionnement en site banal : les riverains et le tramway partagent le même espace. De ce fait, la desserte automobile de l'avenue sera maintenue. Deux sections ne seront pas circulées : entre la rue Paul Muller Simonis et la rue Oberlin (section accueillant la station), et entre la rue Louis Apfel et l'avenue de la Paix.

Le stationnement existant entre les arbres est supprimé. L'espace disponible entre la plateforme tram et les alignements d'arbres est végétalisé, avec un revêtement carrossable pour accueillir toutes les fonctions indispensables au bon fonctionnement du quartier (livraison, terrasses, collecte des poubelles, etc).

Deux pistes cyclable unidirectionnelles sont insérées entre les arbres existants et les trottoirs. La station tram « Vosges » sera aménagée à l'Ouest de la rue Oberlin et accueillera les lignes H et E.

2.1.7. Route de Bischwiller Sud

La route de Bischwiller, entre la place de Haguenau et le cimetière Sainte Hélène, ainsi que les différentes bretelles d'accès aux autoroutes sont déconstruites, remplacées par la plateforme tram en site propre intégral et végétalisée.

Une piste cyclable bidirectionnelle est aménagée le long de la plateforme tram. L'ancienne piste cyclable est convertie en voie verte.

Cet aménagement se prolonge le long du cimetière, jusqu'à la station Fischer, implantée au droit du garage Citröen, juste au Sud de la rue Hélène Schweitzer.

Un travail de nivellement du terrain suite à la démolition des bretelles routières et de végétalisation est prévu. Un merlon végétal viendra séparer la partie routière côté Ouest du parc agrandi.

2.1.8. Rue Hélène Schweitzer

Sur la rue Hélène Schweitzer, la plateforme tram en site propre intégral est insérée en latéral côté Sud, le long du mur du cimetière. Des arbres sont implantés sur le trottoir Nord existant. La chaussée existante n'est pas modifiée.

2.1.9. Route du Général De Gaulle, section Sud

Sur la section sud de la route du Général De Gaulle, section dont l'emprise disponible entre façades est la plus contrainte, la plateforme tram est implantée en voie unique, bordée du côté Ouest par une chaussée unidirectionnelle dans le sens Nord → Sud côté Ouest, et du côté Est par une piste cyclable bidirectionnelle.

La plateforme se dédouble au niveau de la station Prévert, située au droit du parking Prévert. La voie unique se prolonge ensuite jusqu'à la rampe Sud du Pont Saint-Charles, franchissant les voies SNCF.

2.1.10. Route du Général De Gaulle, section Nord

Au Nord de l'ouvrage Saint-Charles est implantée la station Trois Epis. Cette station s'implante plus précisément au Nord du carrefour avec la rue de Sélestat et la rue de la Paix.

Le profil de l'aménagement est sensiblement le même que sur la partie Sud, mais avec cette fois-ci selon un site propre tramway intégral. Lorsque la largeur d'emprise le permet, un alignement d'arbres

PROJET

est planté entre la plateforme tram et la chaussée, ou du côté des modes actifs. Du stationnement longitudinal est également aménagé par endroit du côté Ouest, dès que les emprises le permettent.

L'alignement d'arbres existant devant le cimetière est conservé.

Devant le centre commercial Leclerc sera implantée la station Centre Commercial - Écrivains, qui sera un lieu de correspondance avec la ligne de bus C5 dont les arrêts sont positionnés sur la rue d'Erstein.

Le projet s'articule bien avec l'opération de renouvellement du quartier politique de la ville des Écrivains, en intégrant l'évolution des allées de desserte et la traversée de la magistrale piétonne Est-Ouest.

2.1.11. Route de Brumath_ Zone du terminus

Une fois la station devant le centre commercial passée, la plateforme tram en site propre intégral est insérée toujours en site latéral Est, le long du quartier des Écrivains. Un alignement d'arbres est planté entre la plateforme du tram et la piste cyclable bidirectionnelle. La station de terminus de la ligne se trouvera sur la route de Brumath, au Sud du carrefour avec l'avenue de Périgueux et la rue de Niederhausbergen. Ce terminus constituera un pôle d'échange et de correspondance important avec les lignes de bus 60, 70, 16 et 26 dont les arrêts seront aménagés sur la rue de Niederhausbergen.

2.2. Réseau tramway à l'horizon 2027

Le système de mobilité associé au projet tramway nord comprend différentes composantes. La première couche, la raison d'être du déclenchement du projet, est celle des transports publics urbains et interurbains. Sur le plan des infrastructures et de leur exploitation, le projet tramway nord n'est pas à proprement parler un projet de nouvelle ligne de tramway, avec une infrastructure à laquelle serait dédiée une ligne commerciale. C'est d'abord, entre la gare et la Place de la République, un projet d'infrastructure qui sera exploité par différentes lignes commerciales. L'enjeu de base est celui de la robustesse d'exploitation du réseau qui, malgré son maillage existant, est limité dans ses possibilités de développement par la concentration des services sur le nœud de l'Homme de Fer, désormais arrivé à saturation. Le contournement par l'avenue des Vosges et le place de Haguenau permet de continuer le développement du réseau de tramway.

Ainsi, le schéma d'exploitation prévoit sur ce « contournement » de l'hypercentre :

- une section exploitée par deux lignes, H et E, entre la place de la Gare et le Faubourg de Saverne ;
- un tronc commun exploité par trois lignes, H, E et C entre Faubourg de Saverne et Parc de Haguenau ;
- de nouveau, un tronc commun aux deux lignes H et E entre Parc de Haguenau et Place de la République.

PROJET

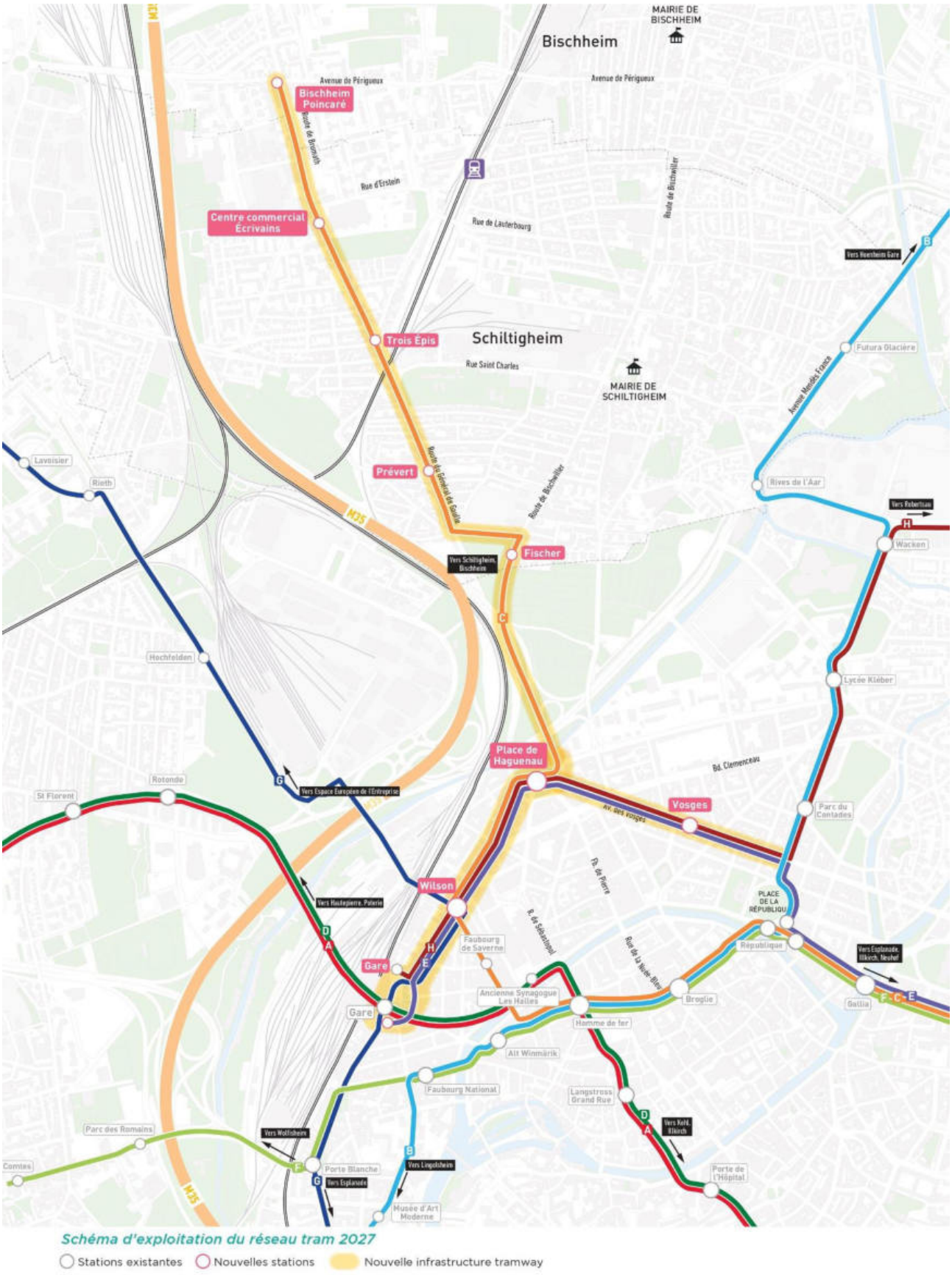


Schéma 2 _ carte d'exploitation du réseau tramway à l'horizon 2027

2.3. Planning

Ce projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim a été identifié comme prioritaire au cours de ce mandat au regard des enjeux d'interface et de maillage des infrastructures de transports urbaines et interurbaines du centre et du nord de l'agglomération.

Le concessionnaire CTS s'engage à débuter les travaux dès le mois d'octobre 2024, sous réserve de l'obtention des autorisations administratives. Les travaux préliminaires de libération d'emprise et de déviation minimale de réseau pourront être engagés parallèlement. Après une période de travaux de 3 ans, la mise en service de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim est prévue fin 2027.

ARTICLE 3 : COÛTS DU PROJET

Le dossier d'avant-projet précise en détail la décomposition des coûts d'investissement relatifs au projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, pour ses travaux concessifs :

		Coût total	Quote-part Eurométropole de Strasbourg	Quote-part CTS	Quote-part Ville de Strasbourg	Quote-part commune de Schiltigheim	Quote-part commune de Bischheim
Date de valeur: juillet 2023		(€ HT)	(€ HT)	(€ HT)	(€ HT)	(€ HT)	(€ HT)
A	**GO00 : prestations intellectuelles**	**15 230 841**	**3 374 244**	**11 856 597**			
	- dont études de maîtrise d'œuvre AVP	3 374 244	3 374 244				
	- dont ingénierie sur infrastructure et équipements et missions de contrôle	11 856 597		11 856 597			
B	**GO01 : déviations de réseaux**	**18 844 800**	**17 115 800**		**1 406 000**	**263 000**	**60 000**
	- dont archéologie	3 200 000	3 200 000				
	- dont eau potable	8 721 000	8 721 000				
	- dont assainissement	4 562 000	4 562 000				
	- dont protection des arbres	632 800	632 800				
	- dont éclairage public	1 729 000			1 406 000	263 000	60 000
C	**GO02 : ouvrages d'art**	**5 130 000**	**5 130 000**				
D	**GO03 : aménagements de surface**	**49 155 000**	**40 651 000**	**5 141 000**	**3 298 000**	**50 000**	**15 000**
	- dont voiries	36 459 000	36 152 000	307 000			
	- dont espaces verts	4 428 000	361 000	704 000	3 298 000	50 000	15 000
	- dont gestion des barrières et frais divers	8 268 000	4 138 000	4 130 000			
E	**GO04 : stations**	**3 322 000**		**3 322 000**			
F	**GO05 : locaux techniques** **GO07 : ligne aérienne de contact** **GO08 : énergie** **GO09 : systèmes d'exploitation**	**28 110 000**	**5 299 000**	**22 811 000**			
	- dont signalisation dynamique aux carrefours	5 299 000	5 299 000				
G	**GO06 : voie et plateforme tram**	**34 802 000**		**34 802 000**			
H	**GO10 : équipement de maintenance embarqué tram**	**1 761 000**		**1 761 000**			
I	**GO12 : opérations complémentaires**	**5 672 000**	**5 672 000**				
J	**Matériel roulant**	**44 000 000**		**44 000 000**			
K	**Acquisitions foncières**	**4 582 000**	**4 582 000**				
L	**Maîtrise d'ouvrage**	**5 684 998**		**5 684 998**			
M	**Provisions pour sondages et reconnaissances, mesures compensatoires**	**406 400**	**406 400**				
N	**Provision pour préjudices économiques**	**6 504 800**	**6 504 800**				
O	**Communication, concertation**	**324 000**	**324 000**				
B à I	**TOTAL TRAVAUX**	**146 796 800**	**73 867 800**	**67 837 000**	**4 704 000**	**313 000**	**75 000**
A à O	**TOTAL GENERAL**	**223 529 839**	**89 059 244**	**129 378 595**	**4 704 000**	**313 000**	**75 000**

PROJET

ARTICLE 4 : FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS

Au stade des études d'avant-projet, le coût « travaux » de l'opération est estimé à 183 722 000 €HT (valeur juillet 2023).

La quote-part du montant d'investissement incombant à :
- la Ville de Strasbourg est estimée à 6 931 000 €HT (valeur juillet 2023).
- la commune de Schiltigheim est estimé à 633 000 €HT (valeur juillet 2023).
- la commune de Bischheim est estimé à 75 000 €HT (valeur juillet 2023).

Ces montants seront actualisés en fin d'études de niveau « Projet » réalisées sous la maître d'ouvrage de la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS).

Les divers types de subventions qui ont été annoncées à l'Eurométropole de Strasbourg, ou qui seront attendues par elle, sont les suivants :
- Subvention allouée par l'État dans le cadre du 4ème appel à projet « transports collectifs en site propre » et relative à la réalisation du projet tramway : 23 520 000 €
- Subvention allouée par la Région Grand Est dans le cadre du contrat Triennal Strasbourg Capitale Européenne 2021-2023 : 200 000 €
- Subvention allouée par l'État dans le cadre du contrat Triennal Strasbourg Capitale Européenne 2021-2023 : 1 000 000 €
- Une subvention complémentaire est également attendue de la part de l'Agence de l'Eau Rhin-Meuse relative aux études et travaux concernant le volet gestion intégrée des eaux pluviales.

Selon les règles de financement établies dans le cadre du contrat de concession Eurométropole / CTS, la part financée par l'Eurométropole correspond :
- d'une part, au montant des biens de retour ;
- d'autre part, au montant des subventions obtenues par l'Eurométropole à due proportion de la contribution des investissements CTS.

L'Eurométropole de Strasbourg versera à la CTS une contribution de **78 959 800** € (hors TVA), selon le calendrier suivant :

Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027
12 000 000 €	30 000 000 €	30 000 000 €	6 959 800 €

ARTICLE 5 : EXPLOITATION COMMERCIALE

Les fréquences actuelles de la ligne C du tramway seront maintenues jusqu'à la station terminus « Bischheim-Périgueux », et les fréquences des lignes E et H seront identiques à la ligne C, à savoir 7 minutes.

L'exploitation commerciale de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim nécessitera la mise en ligne de 11 rames supplémentaires, dont l'acquisition est assurée directement par la CTS au titre du contrat de concession.

ARTICLE 6 : PRINCIPE DE REMISE DE BIENS A L'EMS

Aux termes du contrat de concession, la CTS remettra à l'Eurométropole de Strasbourg deux catégories de biens :

⇨Les déviations de réseaux dans leur totalité (GO 01)

⇨Les ouvrages d'art et d'infrastructures de voirie, réalisés dans le cadre du projet, mais non utiles pour l'exploitation exclusive des transports en commun, biens constitués par :

1. les ouvrages d'art non spécifiques au tramway (GO 02) ;
2. les voiries et les trottoirs (GO 03) ;
3. les équipements routiers des carrefours et principalement les feux tricolores (GO 09) ;
4. les opérations complémentaires (GO 12).

PROJET

6.1 : LES DEVIATIONS DE RESEAUX

6.1.1 : Définition des catégories de réseaux

- Les réseaux appartenant à l'Eurométropole de Strasbourg et qui sont les suivants :

Nom du Réseau	*Concessionnaire du Réseau*
EAU POTABLE	EMS
ASSAINISSEMENT	EMS
SIGNALISATION	EMS

Les coûts réels de ces déviations de réseaux seront facturés en totalité par la CTS à l'EMS, T.V.A. comprise.

- Les réseaux de concessionnaires tiers publics ou privés dont l'Eurométropole de Strasbourg n'est pas propriétaire et qui sont les suivants :

Nom du Réseau	*Concessionnaire du Réseau*
ECLAIRAGE PUBLIC	VILLE DE STRASBOURG COMMUNE DE SCHILTIGHEIM COMMUNE DE BISCHHEIM

6.1.2 : Montant prévisionnel des déviations de réseaux EMS

Le montant prévisionnel s'élève à **17 115 800** euros HT au stade AVP (valeur juillet 2023).

- Assainissement	4 562 000 € HT
- Eau Potable	8 721 000 € HT
- Protection des arbres	632 800 € HT
- Archéologie	3 200 000 € HT
	17 115 800 € HT

6.1.3 : Montant des déviations de réseaux tiers

Ville de Strasbourg : le montant prévisionnel s'élève à **1 406 000** euros HT au stade AVP (valeur juillet 2023).
- Éclairage public Strasbourg **1 406 000 € HT**

Commune de Schiltigheim : le montant prévisionnel s'élève à **263 000** euros HT au stade AVP (valeur juillet 2023).
- Éclairage public Schiltigheim **263 000 € HT**

Commune de Bischheim : le montant prévisionnel s'élève à **60 000** euros HT au stade AVP (valeur juillet 2023).
- Éclairage public Bischheim **60 000 € HT**

6.2 : LES OUVRAGES D'ART ET INFRASTRUCTURES DE VOIRIE

6.2.1. Principes énoncés dans le contrat de concession

Selon le Contrat de concession et son cahier des charges relatif à la construction des lignes de tramway et des lignes de bus à haut niveau de service, la CTS est autorisée à implanter des ouvrages dans le domaine public et à « occuper » le domaine public.

La CTS est donc affectataire et gestionnaire des ouvrages qu'elle construit, nécessaires au bon fonctionnement du service public et constitutifs d'aménagements indispensables à l'exercice des missions de ce service dont elle a la charge. À ce titre, ces biens sont conservés à l'actif de son bilan (ils constituent des biens de retour au profit du concédant).

PROJET

Il est donc nécessaire de distinguer entre aménagements de voirie qui seront remis à l'EMS, à leur achèvement, et les autres ouvrages qui resteront affectés à la CTS, bénéficiant d'une autorisation d'occuper le domaine public et inclus au bilan de la CTS (et amortis).

6.2.2. Autres principes généraux adoptés

1) L'ensemble des ouvrages et travaux non utilisés exclusivement pour l'exploitation des transports en commun ne sera pas comptabilisé au bilan de la concession mais sera remis à l'EMS ;
2) Il est décidé par les parties qu'en cas d'ouvrage d'art utilisé conjointement par la voirie et les transports en commun, celui-ci sera remis en totalité au concédant, à l'exclusion des infrastructures propres aux transports en commun ;
3) Il est également décidé que la plate-forme du tramway resteront systématiquement affectées au concessionnaire et gérées par lui. Par plate-forme du tramway, il est entendu les voies qui lui sont strictement réservées ;
4) Concernant les ouvrages et travaux rentrant dans les groupes d'ouvrages n°2, 3 et 9 (Ouvrages d'Art, voiries, signalisation et équipements), il est décidé de remettre les biens détaillés dans les articles ci-après.

6.3 : GROUPE D'OUVRAGE N°2 - OUVRAGES D'ART

Le développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim ne comprend pas la construction d'ouvrages d'art exclusivement réservés aux transports en commun.

En revanche le projet comporte notamment, dans le périmètre des travaux concessifs, des travaux sur le pont Saint-Charles (ouvrage qui sera utilisé conjointement par la voirie et les transports en commun), à savoir le remplacement du tablier ainsi que le renforcement des culées.

Place de Haguenau, sont prévus, en travaux concessifs :

- La démolition des deux bretelles situées place de Haguenau dont le branchement s'effectue directement au niveau de la future plateforme tramway :
  - La bretelle d'accès à la M35 en direction du Nord
  - La bretelle d'accès à la M2350 en direction du Sud
- le renforcement et l'entretien des ouvrages d'art empruntés par le tramway

Les travaux intégreront également le renforcement du mur de soutènement du cimetière Sainte Hélène sur la rue Hélène Schweitzer.

Le montant prévisionnel du GO 02 supporté par la convention de travaux sous le contrat de concession s'élève à : **5 130 000** euros HT au stade AVP (valeur juillet 2023) ;

Ces travaux, non dédiés exclusivement à la plate-forme tramway, seront refacturés à 100 % à l'Eurométropole de Strasbourg.

6.4 : GROUPE D'OUVRAGE N°3 - VOIRIES

Les principes adoptés et précisés dans l'article 4 sont les suivants :

6.4.1. Resteront affectés à la CTS

- la plate-forme tramway telle que définie au 5.2.2 alinéa 3) ;
- les stations.

6.4.2. Les biens à remettre seront les suivants :

- les espaces verts (gazon, plantations) à l'exception des espaces verts éventuellement inclus dans la plate-forme ;
- les travaux de signalisation définitive ;
- les fournitures et travaux de voirie ;

PROJET

- les aménagements riverains éventuels.

6.4.3. Valorisation des ouvrages communs

Le montant prévisionnel du GO 03 (voiries) s'élève à **49 155 000** euros HT au stade AVP (valeur juillet 2023).
Le montant prévisionnel du GO 06 (voie et plateforme tramway) s'élève à **34 802 000** euros HT au stade AVP (valeur juillet 2023).

Le montant prévisionnel des travaux de voirie s'élève à 36 459 000 euros HT au stade AVP (valeur juillet 2023).

Les autres travaux situés entièrement hors plate-forme seront clairement identifiés et seront refacturés à 100 % à l'Eurométropole de Strasbourg, Il s'agit :

* des travaux de libération d'emprise
* des travaux d'espaces verts (hors plateforme)
* des aménagements riverains

Par ailleurs, certains travaux liés aux travaux de voirie seront à répartir au prorata et se décomposent de la manière suivante :

* Gestion des barrières de chantier
* Signalisation de chantier
* Bases vies

De manière prévisionnelle le montant total du GO 03 se répartit de la façon suivante :

* à la charge de l'Eurométropole de Strasbourg	**40 651 000 € HT**
* à la charge de la Ville de Strasbourg (espaces verts)	**3 298 000 € HT**
* à la charge de la Commune de Schiltigheim (espaces verts)	**50 000 € HT**
* à la charge de la Commune de Bischheim (espaces verts)	**15 000 € HT**
* à la charge de la CTS	**5 141 000 € HT**

Le montant prévisionnel total des biens du G03 à remettre à l'Eurométropole de Strasbourg s'élève à **40 651 000** euros HT au stade AVP (valeur juillet 2023).

6.5 : GROUPE D'OUVRAGE N°9 – SIGNALISATION ROUTIERE ET EQUIPEMENTS DE CARREFOURS

Le montant prévisionnel du GO O9 s'élève à 5 299 000 euros HT au stade AVP (valeur juillet 2023).

Selon les principes adoptés et précisés dans l'article 4, les biens remis à l'Eurométropole de Strasbourg sont tous ceux liés à la signalisation routière et aux équipements de carrefours. Il s'agit de factures individuelles, prises en compte à 100 %.

Le montant prévisionnel des biens du GO 09 à remettre à l'Eurométropole de Strasbourg s'élève à **5 299 000** euros HT au stade AVP (valeur juillet 2023).

6.6 : GROUPE D'OUVRAGE N°12 – OPERATIONS COMPLEMENTAIRES

Le montant prévisionnel du GO 12 s'élève à 5 672 000 euros HT au stade AVP (valeur juillet 2023).

Le Groupe d'Ouvrage n° 12 comprend entre autres : la signalisation SLT provisoire, des travaux de marquage de deux carrefours dans le secteur du Wacken, des aménagements légers au niveau de la place de Bordeaux, des adaptations légères au niveau des parkings Wodli et Sainte Aurélie ainsi que la réalisation des mesures compensatoires éventuelles bruit et écologique.

Selon les règles de financement établies dans le cadre du contrat de concession Eurométropole / CTS, ces travaux seront pris en charge à 100 % par l'Eurométropole de Strasbourg.

PROJET

Le montant prévisionnel des biens du GO 12 à remettre à l'Eurométropole de Strasbourg s'élève à **5 672 000** euros HT au stade AVP (valeur juillet 2023).

6.7 : COUT TOTAL DES BIENS A REMETTRE

Le montant prévisionnel total des biens à remettre se décompose ainsi :

- Déviations de réseaux EMS	17 115 800 € HT
- Déviations de réseaux Ville de Strasbourg	1 406 000 € HT
- Déviations de réseaux Commune de Schiltigheim	263 000 € HT
- Déviations de réseaux Commune de Bischheim	60 000 € HT
Sous-total GO 01	***18 844 800 € HT***
- GO 02	5 130 000 € HT
- GO 03 Eurométropole de Strasbourg	40 651 000 € HT
- GO 03 Ville de Strasbourg	3 298 000 € HT
- GO 03 Commune de Schiltigheim	50 000 € HT
- GO 03 Commune de Bischheim	15 000 € HT
- GO 09	5 299 000 € HT
- GO 12	5 672 000 € HT
Sous-total autres GO	***60 115 000 € HT***
TOTAL HT des biens à remettre	**78 959 800 € HT**

Ce coût sera mis au point en phase d'étude de niveau PROJET, sous maîtrise d'ouvrage de la CTS.

Il sera arrêté par une convention de remise de biens de l'opération du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim. Pour les factures qui seraient présentées postérieurement à cette date, un avenant ultérieur à cette future convention, soldant les comptes, sera établi.

6.8 : PRESTATIONS INTELLECTUELLES AFFECTEES AUX BIENS REMIS

Pour les groupes d'ouvrage, il conviendra de distinguer entre :

- les frais financiers intercalaires : il n'y aura pas lieu d'en affecter aux biens à remettre, ceux-ci étant financés pour leur montant hors taxes par la part équilibrant l'investissement de la contribution versée par l'EMS

- les autres prestations intellectuelles : il s'agit des coûts de maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre, et d'ingénieries diverses. D'un commun accord entre les parties, il est décidé que l'ensemble de ces coûts sera immobilisé dans le bilan de la CTS ou comptabilisés en « charges d'investissement » dans les comptes de celle-ci.

6.9 – PAIEMENT DES BIENS A REMETTRE

Conformément au cahier des charges relatif à la construction des lignes de tramway et de BHNS du traité de concession du 1er janvier 2021, le montant toutes taxes comprises des biens à remettre à l'Eurométropole de Strasbourg (hors GO O1) sera financé par des avances versées par l'Eurométropole de Strasbourg dans le cadre de la contribution aux investissements tramway et BHNS. La future convention de remise des biens actera le montant des biens à rétrocéder à l'EMS.

Le montant (hors GO O1), arrêté par la future convention de remise de biens et correspondant au solde éventuellement non encore couvert par le montant des avances versées prévues, par la présente convention, sera versé par l'Eurométropole de Strasbourg dans un délai maximum de 30 jours à compter de la signature de la future convention de remise de biens. Dans le cas d'un solde négatif constitué de versements d'avances excédentaires par l'EMS, arrêté par la future convention, la CTS reversera le montant de ce solde négatif à l'EMS dans un délai maximum de 30 jours à compter de la signature de celle-ci.

PROJET

ARTICLE 7 – MODIFICATIONS A LA PRESENTE CONVENTION

Toute modification à la présente convention fera l'objet d'un avenant.

ARTICLE 8 - LITIGES

En cas de contestation sur l'interprétation et sur l'exécution de l'une quelconque des dispositions de la présente convention, le Tribunal Administratif de STRASBOURG sera compétent pour connaître du litige.

Toutefois, avant de faire appel à cette juridiction, les parties contractantes s'engagent à recourir à une conciliation amiable.

Fait à Strasbourg et signé en deux exemplaires originaux le

Pour la Compagnie des Transports Strasbourgeois	Pour l'Eurométropole de Strasbourg
Le Directeur Général Emmanuel AUNEAU	La Présidente Pia IMBS

PROJET

Annexe 6

Relative à la délibération « Projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim : Arrêt du bilan de la concertation, approbation des études de conception de niveau « Avant-Projet », engagement d'une concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi, demande de mise en œuvre des enquêtes publiques et autres dispositions permettant la poursuite de l'opération »

Convention de mandat de délégation de maitrise d'ouvrage

MARCHE DE PRESTATIONS INTELLECTUELLES

(articles L. 2511-1 à L. 2511-5 du code de la commande publique)

Mandat de délégation de maîtrise d'ouvrage portant sur la réalisation d'opérations connexes aux travaux de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

Cahier des clauses particulières

Table des matières

PREAMBULE : 4

1. OBJET DU CONTRAT 4

2. LISTE DES PIECES CONTRACTUELLES 4

3. MODIFICATION DU PROGRAMME ET DE L'ENVELOPPE PREVISIONNELLE 5

4. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE 5

5. ATTRIBUTIONS DU MANDATAIRE 5

6. ATTRIBUTIONS ET RESPONSABILITE DU MANDATAIRE 6

7. DEFINITION DES CONDITIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES DE REALISATION DE L'OUVRAGE 6

8. ASSURANCES 7

8.1. Assurance responsabilité civile professionnelle 7

8.2. Assurance responsabilité civile décennale 7

8.3. Assurance "dommages-ouvrage" 7

8.4. Assurance "tous risques chantiers" 7

9. PROJET 7

10. PASSATION DES MARCHES 8

10.1. Mode de passation des marchés 8

10.1.1. Seuils de procédure 8

10.1.2. Modalités d'approbation de la procédure 9

10.2. Rôle du Mandataire 9

10.3. Livrables 9

10.4. Incidence financière du choix des cocontractants 10

11. Signature du marché 10

11.1. Transmission et notification 10

12. SUIVI DE LA REALISATION 11

12.1. Gestion des marchés 11

12.2. Suivi des prestations et des travaux 11

12.3. Clôture des marchés et résiliations 12

13. RECEPTION DE L'OUVRAGE - PRISE DE POSSESSION 12

14. DETERMINATION DU MONTANT DES DEPENSES A ENGAGER PAR

LE MANDATAIRE 12

14.1. Nature des dépenses 12

14.2. Enveloppe financière des opérations 13

15. REMUNERATION DU MANDATAIRE – MODALITES DE REGLEMENT 13

15.1. Rémunération du mandataire 13

15.2. Forme du prix 13

15.3. Acomptes et solde 14

15.4. Présentation des factures au format dématérialisé 14

15.5. Délai de règlement et intérêts moratoires 15

15.6. Mode de règlement 16

16. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE REGLEMENT DES DEPENSES 16

16.1. Financement par le mandant 16

16.2. Echéancier prévisionnel des dépenses 16

16.3. Presentation des appels de fonds et versement des financements 16

17. CONSTATATION DE L'ACHEVEMENT DES MISSIONS DU MANDATAIRE 17

17.1. Achèvement technique et financier de chaque opération 17

17.1.1. Sur le plan technique 17

17.1.2. Sur le plan financier : Bilan général de l'opération 17

17.2. Achèvement de la mission globale du mandataire 17

17.2.1. Décompte général des honoraires du mandataire 17

17.2.2. Conditions de délivrance du quitus 18

18. ACTIONS EN JUSTICE 18

19. CONTROLE TECHNIQUE PAR LE MANDANT 18

20. CONTROLE COMPTABLE ET FINANCIER PAR LA COLLECTIVITE ; BILAN ET PLAN DE TRESORERIE PREVISIONNELS ; REDDITION DES COMPTES 18

21. RESILIATION 19

21.1. Résiliation sans faute 19

21.2. Résiliation pour faute 19

22. PENALITES 19

23. LITIGES 19

24. PROTECTION DE LA MAIN D'OEUVRE 20

PREAMBULE :

Par une délibération en date du 20 décembre 2023, le conseil de l'Eurométropole de Strasbourg a approuvé les études d'avant-projet relatives aux travaux d'extension du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

Dans le cadre du contrat de concession dont elle est titulaire, la CTS réalisera, sous sa propre maîtrise d'ouvrage, les travaux d'extension du réseau de tramway. Ces travaux supposent toutefois la réalisation de plusieurs opérations dites « connexes » relevant de la maîtrise d'ouvrage de l'Eurométropole de Strasbourg et des communes concernées (voirie, éclairage public, espaces verts).

Afin d'assurer une cohérence opérationnelle entre ces 5 opérations connexes et les travaux d'extension du réseau, l'Eurométropole de Strasbourg (ci-après, « le mandant ») a décidé de confier à la SPL Compagnie des Transports Strasbourgeois (ci-après, « le mandataire ») la réalisation de ces opérations connexes via un mandat de délégation de maîtrise d'ouvrage.

La CTS exercera l'ensemble des attributions figurant à l'article L. 2422-6 du CCP et accomplira, au nom et pour le compte de l'EMS, l'ensemble des actes juridiques énumérés dans la présente convention.

Les ouvrages réalisés dans le cadre de ce mandat seront remis à l'Eurométropole de Strasbourg dès leur achèvement. Par ailleurs, les ouvrages relevant de la maîtrise d'ouvrage des communes de Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim feront également retour à ces dernières après achèvement, conformément aux conventions de transfert de maîtrise d'ouvrage conclues entre l'Eurométropole de Strasbourg et ces communes.

La localisation et les éléments de programme des 5 opérations connexes sont annexés à la présente convention.

1. OBJET DU CONTRAT

Le présent marché a pour objet de déléguer au mandataire, sur le fondement des articles L. 2422-5 et suivants du CCP, et dans la limite du programme et de l'enveloppe financière prévisionnelle arrêtés par le mandant, l'ensemble des attributions énumérées à l'article L. 2422-6 du CCP en vue de la réalisation des opérations connexes suivantes :

- Les connexions à la M35
- La reconfiguration de la place de Haguenau
- Le réaménagement de la route de Bischwiller et de la rue de la Patrie/ rue de l'Église Rouge
- Le parking Église Rouge/Kablé
- Le Parking vélo sous la place de la Gare.

Les ouvrages faisant l'objet du présent mandat devront répondre au programme et respecter les enveloppes financières prévisionnelle tels qu'approuvés par le mandant et joints en annexe, sous réserve des éventuelles précisions et modifications qui pourraient y être apportées en application de l'article 3.

Il est toutefois d'ores et déjà précisé que le mandant pourra mettre un terme à la mission du mandataire et qu'elle se réserve le droit de renoncer à la réalisation de l'ouvrage, notamment au stade de l'approbation des projets et après la consultation des entreprises selon les modalités définies à l'article 10.

2. LISTE DES PIECES CONTRACTUELLES

Par dérogation à l'article 4 du CCAG-PI, les pièces constitutives du présent marché de mandat sont les suivantes, par ordre de priorité entre elles :

- L'acte d'engagement,
- La décomposition de la rémunération forfaitaire du mandataire
- Le présent CCP et ses annexes listées ci-dessous
- Annexes : programme des opérations
- Guide de la commande publique(...) en vigueur au sein de l'Eurométropole de Strasbourg.
- Le Cahier des Clauses Administratives Générales applicable aux marchés de prestations intellectuelles approuvé par arrêté du 31 mars 2021 (CCAG-PI)

3. MODIFICATION DU PROGRAMME ET DE L'ENVELOPPE PREVISIONNELLE

Pour chaque opération, le mandataire veillera au respect du programme et de l'enveloppe financière prévisionnelle définie au stade de l'avant-projet par ses cocontractants.

En particulier, le mandataire ne saurait prendre, sans l'accord du mandant, une décision susceptible d'entraîner le non-respect du programme et/ou de l'enveloppe financière prévisionnelle.

Par conséquent, il incombera au mandataire d'alerter le mandant de toute modification du programme et/ou de l'enveloppe financière prévisionnelle qui s'imposeraient, ainsi que d'apporter les solutions administratives, techniques ou financières qui lui apparaîtraient nécessaires ou opportunes, notamment au cas où des événements de nature quelconque viendraient perturber l'un des éléments essentiels précédents (programme, délai et budget opérationnel).

Ainsi, la modification du programme et/ou de l'enveloppe financière prévisionnelle pourra être proposée au mandant, dans le respect des conditions prévues par le code de la commande publique, notamment au stade de l'approbation des projets (PRO).

4. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE

Le présent mandat prendra effet à compter de la réception par le mandataire de sa notification par le mandant.

Sans préjudice des stipulations de l'article 21, le présent mandat prendra fin à l'achèvement de la mission du mandataire qui interviendra dans les conditions prévues à l'article 17.

5. ATTRIBUTIONS DU MANDATAIRE

Conformément aux dispositions des articles L. 2422-5 et suivants du CCP, l'Eurométropole de Strasbourg donne mandat au mandataire pour exercer, en son nom et pour son compte, les attributions suivantes :

- La définition des conditions administratives et techniques selon lesquelles l'ouvrage sera étudié et exécuté ;
- Le suivi de l'exécution du marché public de maîtrise d'œuvre déjà conclu avec le mandant pour les phases post-AVP ;
- L'approbation des études de projet (PRO) du maître d'œuvre après accord du mandant ;
- La préparation, la passation, la signature, après approbation du choix des attributaires, des marchés publics de travaux et des marchés de prestations intellectuelles nécessaires à la réalisation des opérations, ainsi que le suivi de leur exécution ;

- Le versement de la rémunération du maître d'œuvre et le paiement des marchés publics de travaux et de prestations intellectuelles ;

- La réception de l'ouvrage.

La mission du mandataire ne comprend pas la communication avec les riverains durant les travaux, la gestion des plaintes et réclamations éventuelles des riverains.

6. ATTRIBUTIONS ET RESPONSABILITE DU MANDATAIRE

Le mandataire est responsable de sa mission dans les conditions prévues aux articles 1991 et suivants du code civil. De ce fait, il n'est tenu envers le mandant que de la bonne exécution des attributions dont il a personnellement été chargé par celui-ci.

Le mandataire est tenu à une obligation de moyens et non de résultat. Cela implique notamment que le mandataire ne peut être tenu personnellement responsable du non-respect du programme ou de l'enveloppe financière prévisionnelle, sauf s'il peut être prouvé à son encontre une faute personnelle et caractérisée, cause unique de ces écarts, ceux-ci ne pouvant à eux seuls être considérés comme une faute du mandataire. Il en est de même en cas de dépassement des délais éventuellement fixés par le mandant.

Il est précisé à cet égard que le mandataire est tenu de signaler au mandant les anomalies qui pourraient survenir et de lui proposer toutes mesures utiles destinées à les redresser.

Le mandataire représentera le mandant à l'égard des tiers dans l'exercice de ses attributions définies dans le présent mandat. À cette fin, le mandataire devra avertir le cocontractant de ce qu'il agit en qualité de mandataire de l'Eurométropole de Strasbourg dans tous les contrats qu'il passe pour l'exécution de sa mission et le mentionnera sous la forme suivante : **"La Compagnie des transports strasbourgeois, mandataire, agissant au nom et pour le compte de l'Eurométropole de Strasbourg, mandant ".**

Les attributions confiées au mandataire constituent une partie des attributions du maître de l'ouvrage. En conséquence, la mission du mandataire ne constitue pas, même partiellement, une mission de maîtrise d'œuvre, laquelle est assurée par l'architecte, le bureau d'études et/ou l'économiste de la construction, qui en assument toutes les attributions et responsabilités.

7. DEFINITION DES CONDITIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES DE REALISATION DE L'OUVRAGE

Le mandataire représentera l'Eurométropole de Strasbourg pour s'assurer du respect du programme et de l'enveloppe financière prévisionnelle.

À cette fin :

- Il **recueillera et remettra au mandant** toutes les précisions et modifications nécessaires au programme et à l'enveloppe financière, notamment à l'issue des études de projets et avant tout commencement des études ou projets.
- Il représentera le mandant dans les relations avec les sociétés concessionnaires (ES, GDS, etc.) afin de prévoir, en temps opportun, leurs éventuelles interventions (et, le cas échéant, les déplacements de réseaux).
- Il fera établir un état préventif des lieux.
- **Il proposera au mandant et recueillera son accord, sur** les modes de dévolution des marchés ainsi qu'il l'est indiqué à l'article 9.
- **Il suivra au nom et pour le compte du mandant** la mise au point du calendrier d'exécution établi par le maître d'œuvre en collaboration avec les entreprises et vérifiera sa compatibilité avec les délais de réalisation souhaités par l'Eurométropole de Strasbourg.
- Il fera procéder aux vérifications techniques nécessaires (relevés de géomètre, études de sols,

etc.)

- Il fera intervenir un organisme de contrôle technique en cas de besoin ainsi qu'un coordonnateur sécurité santé (SPS).

Pour l'exécution de cette mission, le mandataire pourra faire appel, au nom et pour le compte de l'Eurométropole de Strasbourg, et avec l'accord de cette dernière, à des spécialistes qualifiés pour des interventions temporaires et limitées. D'ores et déjà, le mandant autorise l'intervention d'une personne qualifiée pour tous les actes de la compétence d'une profession réglementée ou d'un technicien (géomètres, avocats, huissiers, études de sols...).

Toutes les dépenses engagées à ce titre sont prises en compte dans le bilan de l'opération.

8. ASSURANCES

8.1. Assurance responsabilité civile professionnelle

Le mandataire déclare être titulaire d'une police d'assurance pour couvrir sa responsabilité civile professionnelle.

8.2. Assurance responsabilité civile décennale

Le mandataire vérifiera que les marchés des constructeurs comportent bien des clauses d'assurance de responsabilité civile décennale et/ou biennale appropriées pour le chantier. Il vérifiera notamment le respect du modèle obligatoire établi par l'arrêté NOR: FCPT1502194A du 5 janvier 2016 fixant un modèle d'attestation d'assurance comprenant les mentions minimales en application de l'article L. 243-2 du code des assurances.

8.3. Assurance "dommages-ouvrage"

L'obligation **d'assurance "dommages-ouvrage"** ne s'appliquant pas à la l'Eurométropole de Strasbourg, celle-ci fera son affaire, en cas de sinistre, des réparations nécessaires à la remise en état de l'ouvrage, sans préjudice des recours qu'elle pourra engager à l'encontre des responsables des dommages.

Il incombera à celle-ci d'actionner la police d'assurances.

8.4. Assurance "tous risques chantiers"

Le mandataire souscrira une police d'assurance "Tous risques chantiers" au nom et pour le compte du mandant. Le mandataire fera son affaire de la gestion des sinistres durant le chantier.

9. PROJET

Le mandataire devra, avant d'approuver les projets, obtenir l'accord du mandant. Ce dernier s'engage à lui faire parvenir son accord ou ses observations, ou le cas échéant son désaccord, dans un délai de 15 jours ouvrés à compter de la saisine. À défaut de réponse dans le délai imparti, l'accord de l'Eurométropole de Strasbourg sera réputé acquis à condition que le programme et l'enveloppe prévisionnelle soient respectés.
Le mandataire transmettra au mandant, avec les projets, une note détaillée et motivée permettant à ce dernier d'apprécier le respect du programme et de l'enveloppe financière prévisionnelle. Dans le cas ou des écarts devaient être constatés, le mandataire alertera le mandant de la nécessité ou de l'utilité d'apporter des précisions, ajustements ou modifications à ce programme et/ou à cette enveloppe.

Dans ce cas, le mandant devra expressément :

- définir les modifications du programme et/ou de l'enveloppe financière permettant d'accepter les projets ;
- demander la modification des projets ;
- le cas échéant, s'il lui apparaît que le programme souhaité ne peut être réalisé dans

l'enveloppe prévisionnelle allouée, renoncer à son projet et notifier au mandataire la fin de sa mission, à charge pour le mandant d'en supporter les conséquences financières, comme prévu à l'article 21.1.

L'achèvement de la phase projet est notifié par un ordre de service du mandant au mandataire.

10. PASSATION DES MARCHES

Pour chaque opération concernée, le lancement par le mandataire des consultations pour les marchés des marchés de travaux et de prestations intellectuelles ne pourra intervenir qu'après notification par le mandant d'un ordre de service de démarrage.

Un certain nombre de marchés pourront être lancés de manière dérogatoire en avance de phase, sur l'accord préalable du mandant. C'est notamment le cas des marchés de barriérage, de préparation des fouilles archéologiques, de sondages divers.

Les dispositions du code de la commande publique applicables au mandant sont applicables au mandataire pour ce qui concerne la passation des marchés conclus au nom et pour le compte de l'Eurométropole de Strasbourg dans les conditions particulières définies ci-dessous. Le mandataire appliquera les règles relatives aux pouvoirs adjudicateurs.

Pour la mise en œuvre des modalités de transmission électronique des candidatures et des offres, le mandataire aura recours au profil d'acheteur Alsace Marchés Publics (AMP) à la plate-forme suivante : https://alsacemarchespublics.eu/

10.1. Mode de passation des marchés

10.1.1. Seuils de procédure

Le mandataire appliquera les procédures de publicité et de mise en concurrence telles que prévues par le code de la commande publique.

Il se conformera également aux règles internes mises en place par l'Eurométropole de Strasbourg en matière de publicité et de formalisation des MAPA (Marchés passés selon une procédure adaptée). Celles-ci lui seront communiquées, par le biais de la transmission d'un document interne intitulé « guide de la commande publique » annexé à la présente convention.

Les formalités minimales de mise en concurrence sont les suivantes :

- MAPA 0 (strictement inférieur à 4 000 € HT) : pas de publication, mais obligation de solliciter au moins 1 devis ;
- MAPA 1 (de 4000 € HT à > 25 000 € HT) : pas de publication obligatoire, mais comparaison de 3 devis requise ;
- MAPA 2 (de 25 000 € HT à > 90 000 € HT): publication sur le profil d'acheteur Alsace Marchés Publics (AMP) ;
- MAPA 3 (de 90 000 € HT à > 215 000 € HT) et MAPA 4 travaux (de 215 000 € HT à > 5 350 000 € HT) publication sur :
  - ✓ le profil acheteur Alsace Marchés Publics (AMP),
  - ✓ au Bulletin Officiel des Annonces des Marchés Publics (BOAMP).
- Procédures formalisées (à partir de 215.000 € HT en fournitures et services ou de 5.350.000 € HT en travaux) publication sur
  - ✓ le Journal Officiel de l'Union Européenne (JOUE)
  - ✓ le profil acheteur Alsace Marchés Publics (AMP),
  - ✓ au Bulletin Officiel des Annonces des Marchés Publics (BOAMP).

- ✓ En cas de modification des seuils de procédure en raison d'une évolution règlementaire, le mandataire tiendra compte des nouveaux seuils à compter de leur entrée en vigueur.

10.1.2. Modalités d'approbation de la procédure

Afin de respecter les règles relatives à la computation des seuils, le mandataire mettra en place une unité fonctionnelle de travaux selon le modèle joint en annexe, permettant de déterminer le seuil de procédure afférent à chaque marché.

Au plus tard 2 semaines avant le lancement de chaque consultation, le mandataire devra communiquer au mandant une note détaillant la procédure retenue, ainsi que son calendrier prévisionnel et son projet d'unité fonctionnelle de travaux.

À défaut de réponse du mandant dans un délai de 14 jours à compter de la réception des éléments, le projet d'unité fonctionnelle de travaux est réputé tacitement accepté.

10.2. Rôle du Mandataire

Dans le cadre de la passation des marchés nécessaires à l'opération, le mandataire est chargé des missions suivantes :

- lancement et publication de la consultation,
- organisation des opérations de sélection des candidatures,
- assistance au mandant pour la sélection des candidats,
- traitement de l'ensemble des procédures de régularisation des candidatures,
- analyse des candidatures selon le calendrier de la consultation défini avec le mandant,
- notification de la décision du mandant aux candidats retenus et non retenus en phase candidature le cas échéant,
- envoi du DCE aux candidats retenus en phase candidature si la procédure le nécessite,
- organisation de l'examen des offres et le cas échéant des négociations,
- analyse des offres,
- pour les marchés de travaux ou certaines études techniques, assistance au mandant pour le suivi de l'analyse des offres effectuée par le ou les MOE compétent(s),

Ces missions ne présentent pas un caractère exhaustif, et peuvent varier selon les obligations issues du Code de la commande publique ou ses éventuelles modifications à venir.

10.3. Livrables

Les livrables établis par le mandataire et soumis à l'approbation du mandant sont les suivants :

- rédaction d'un rapport d'analyse des offres, transmis pour validation au mandant.
    - Pour les marchés inférieurs au seuil des MAPA 3, le rapport d'analyse des offres sera directement transmis pour validation au contact en charge du dossier.
    - Pour les marchés supérieurs ou égaux au seuil des MAPA 3, le rapport d'analyse des offres sera transmis au correspondant commande publique de la Direction des Mobilités, lequel transmettra le rapport au SACP en vue de sa présentation dans une réunion préparatoire nommée revue des marchés. Cette transmission devra intervenir 10 jours avant la tenue de la revue des marchés. Les agents présents en revue des marchés pourront demander au mandataire d'effectuer toute modification qu'ils estiment nécessaire. Le mandataire devra effectuer ces modifications dans un délai de 7 jours.

- Dans le cadre des marchés dont le montant estimatif est supérieur à 215 000 euros HT, le mandataire devra présenter, accompagné le cas échéant par un représentant du mandant, le rapport d'analyse des offres en CAO.
- Pour les MAPA 4, les MAPA "services sociaux et spécifiques" dont le montant est supérieur ou égal à 215 000 euros HT, et les marchés sans publicité ni mise en concurrence quel que soit leur montant, le mandataire devra présenter, accompagné le cas échéant par un représentant du mandant, le rapport d'analyse des offres en comité interne, lequel formulera un avis sur les attributions.

NB:
Les modalités d'organisation des revues des marchés, des CAO et des comités internes sont susceptibles de modifications unilatérales de la part du mandant. En cas de changement dans l'organisation des RDM, la mandant s'engage à en informer le mandataire.

- rédaction du rapport de présentation,
- rédaction du procès-verbal de réception des candidatures et des offres,
- éventuelles déclarations sans suite ou infructueuse de la procédure prononcées après avis conforme du mandant,
- relance de nouvelles procédures, notamment suite à l'infructuosité de la procédure précédente, ou de sa déclaration sans suite. En cas de relance d'une nouvelle procédure imputable à une faute du mandataire résultant d'une inobservation ou d'une négligence manifeste des règles issues du Code de la commande publique ou de la jurisprudence administrative, ce dernier ne sera pas rémunéré pour le lancement de ladite procédure.

10.4. Incidence financière du choix des cocontractants

S'il apparaît que les prix des offres des candidats retenus entraînent un dépassement de l'enveloppe financière prévisionnelle, le mandataire devra en avertir le mandant dans les conditions définies à l'article 3.

L'accord du mandant pour la signature du marché ne pourra alors être donné qu'après augmentation corrélative de l'enveloppe financière.

11. Signature du marché

Le mandataire procédera à la mise au point du marché, à son établissement et à sa signature, après accord du mandant, et dans le respect des dispositions du code de la commande publique.

Dans tous les contrats qu'il passe pour l'exécution de sa mission de mandataire, ce dernier devra avertir le cocontractant du maître d'ouvrage qu'il agit en qualité de mandataire, par utilisation de la formule suivante :

"La Compagnie des transports strasbourgeois, mandataire, agissant au nom et pour le compte de l'Eurométropole de Strasbourg, mandant ".

Cette clause ne sera opposable au mandant que pour les contrats qui lui auront été transmis préalablement et dont il aura autorisé la conclusion.

Le mandataire fournira au mandant un exemplaire électronique du marché signé.

11.1. Transmission et notification

Le mandataire transmettra, s'il y a lieu, en application de l'article L. 2131-1 du CGCT relatif au contrôle de légalité, au nom et pour le compte du mandant, les marchés signés par lui au représentant de l'Etat dans le département ou à son délégué dans l'arrondissement dans lequel est situé le mandant. Il établira, signera et transmettra le rapport de présentation établi par lui conformément à l'article R.2184-1 du code de la commande publique.
Il notifiera ensuite ledit marché au cocontractant et en adressera copie au mandant.

Dans le cadre des procédures formalisées, le mandataire publiera en outre un avis d'attribution au

journal officiel de l'Union Européenne (JOUE) et au Bulletin Officiel Annonces Marchés Publics (BOAMP).

12. SUIVI DE LA REALISATION

12.1. Gestion des marchés

Le mandataire assurera la gestion des marchés au nom et pour le compte du mandant dans les conditions prévues par le code de la commande publique, de manière à garantir les intérêts du mandant.

A cette fin, notamment:

- Il assurera le suivi administratif et le paiement de l'ensemble des prestataires, et versera notamment les avances obligatoires et facultatives prévues.
- Il proposera les ordres de service ayant des conséquences financières. Tout projet Ordre de service à prix provisoire (OSSP) ou cumul d'OSPP supérieur à 15% devra être présenté en revue des marchés selon la procédure prévue à l'article 9.
- Il vérifiera les situations de travaux préalablement contrôlées par le maître d'œuvre.
- Il agréera les sous-traitants et acceptera leurs conditions de paiement, étant précisé que chaque agrément fera l'objet d'une information écrite au mandant.
- Il fera usage des sanctions contractuelles à l'égard des prestataires si la situation le nécessite, sous réserve du pouvoir de résiliation unilatérale pour faute qui relève exclusivement de la compétence du mandant.
- Il prendra en compte ou refusera les cessions de créances qui lui seront notifiées.
- Il étudiera les réclamations des différents intervenants dans les conditions définies par les contrats et présentera au mandant la solution qu'il préconise en vue d'obtenir son accord préalable à la signature d'un protocole.
- Il proposera les avenants nécessaires à la bonne exécution des marchés et les signera après accord du mandant. Tout avenant devra être soumis à la validation du mandant, et ce, quel que soit le pourcentage d'évolution du montant du marché. Concernant les marchés attribués pour un montant de 215 000 euros HT et plus, tout avenant ou cumul d'avenants supérieur à 5% sera présenté en CAO dans les conditions prévues à l'article 9.3 et fera l'objet d'une délibération préalable ainsi que d'une transmission au contrôle de légalité.
- Il s'assurera de la mise en place des garanties conformément aux dispositions des articles L. 2191-7 et R. 2192-23 et suivants du CCP et les mettra en œuvre s'il y a lieu.

Le pouvoir de modification unilatérale des contrats demeure une prérogative exclusive du mandant. À ce titre, le mandataire pourra proposer au mandant de faire usage de cette faculté, mais seul le mandant et ses organes compétents auront le pouvoir de faire usage de cette prérogative et de signer l'acte qui s'y rapporte.

12.2. Suivi des prestations et des travaux

Le mandataire doit veiller à ne prendre aucune décision pouvant conduire à un dépassement de l'enveloppe financière ou au non-respect du programme des études, notamment lors du traitement des réclamations.

Le mandataire représentera si nécessaire le mandant dans toutes réunions ou visites relatives au suivi des travaux ou des prestations. Il mettra tout en œuvre pour que la coordination des entreprises et techniciens aboutisse à la réalisation de l'ouvrage dans le respect des délais, de la qualité des prestations et des modalités d'exécution définies dans les marchés. En cas de dysfonctionnement dans l'exécution des prestations ou des travaux, il s'efforcera d'obtenir des intervenants des solutions pour remédier à ces anomalies et en informera le mandant et lui proposera les mesures et décisions devant être prises.

12.3. Clôture des marchés et résiliations

Au terme de chaque marché, le mandataire sera responsable de la clôture administrative et financière du marché. Cette clôture entrainera, dans le délai de 15 jours, la transmission du procès-verbal de réception et du décompte général et définitif aux services du mandant.

Les décisions de résiliation pour faute et les avenants portant résiliation amiable seront soumis à validation préalable du Service des achats et de la commande publique avant d'être signés par le mandataire.

La résiliation unilatérale des contrats pour motif d'intérêt général demeure une prérogative exclusive du mandant et de ses organes compétents qui seuls disposent du pouvoir d'en faire usage, et de signer l'acte qui s'y rapporte.

Toute signature de convention transactionnelle devra être autorisée par délibération de l'organe délibérant du mandant.

13. RECEPTION DE L'OUVRAGE - PRISE DE POSSESSION

Après achèvement des travaux, et pour chaque marché dans le cadre de chaque opération concernée, l'ensemble des entreprises ayant contribué à la réalisation de l'ouvrage, le maître d'œuvre et le mandant seront convoqués par le mandataire pour assister aux opérations de réception des ouvrages. Le déroulement de ses opérations devra permettre de garantir le respect du contradictoire au bénéfice de chacune des parties prenantes.

Le mandataire soumet au mandant sa proposition de décision qui s'engage à faire part de son avis dans un délai compatible avec celui de 30 jours fixé à l'article 41-3 du C.C.A.G. applicable aux marchés publics de travaux. L'interlocuteur référent du mandant est le service aménagements tramway de l'Eurométropole de Strasbourg.

Le mandataire ne pourra notifier aux entreprises sa décision relative à la réception de l'ouvrage qu'une fois l'accord exprès du mandant recueilli.

En cas de réserves formulées lors de la réception, le mandataire invite le mandant aux opérations préalables à la levée de celles-ci.

L'Eurométropole de Strasbourg, propriétaire de l'ouvrage au fur et à mesure de sa réalisation, en prendra possession dès la réception prononcée par le mandataire (ou des différentes réceptions partielles en cas de livraison échelonnée). À compter de cette date, elle fera son affaire de l'entretien des ouvrages et, en cas de besoin, de la souscription des polices d'assurance que, le cas échéant, elle s'oblige à reprendre au mandataire.

14. DETERMINATION DU MONTANT DES DEPENSES A ENGAGER PAR LE MANDATAIRE

14.1. Nature des dépenses

Les dépenses afférentes à chaque opération sont :

- les études techniques ;
- le coût des travaux de construction de l'ouvrage incluant notamment toutes les sommes dues aux maîtres d'œuvre et entreprises à quelque titre que ce soit ;
- les impôts, taxes et droits divers susceptibles d'être dus au titre de la présente opération ;
- le coût de l'état des lieux préventif, du contrôle technique et de toutes les polices d'assurances dont le coût est lié à la réalisation de l'ouvrage ;
- les charges financières que le mandataire aura éventuellement supportées pour préfinancer

les dépenses ;

- et, en général, les dépenses de toute nature se rattachant à la passation des marchés, l'exécution des travaux et aux opérations annexes nécessaires à la réalisation de l'ouvrage, tels que les sondages, plans topographiques, arpentage, bornage, éventuels frais d'instance, d'avocat, d'expertise et indemnités ou charges de toute nature que le mandataire aurait supportées et qui ne résulteraient pas de sa faute lourde.

Le mandant garde à sa charge les dépenses liées aux frais de communication durant le chantier, d'organisation de l'inauguration, d'acquisitions foncières et de prestations juridiques (honoraires de representation et de conseil, frais d'expertise, frais d'instance et indemnités…).

14.2. Enveloppe financière des opérations

L'enveloppe financière des opérations est provisoirement évaluée, hors rémunération du mandataire, à (valeur décembre 2023 suivant délibération du conseil de l'Eurométropole du 20 décembre 2023). :

Intitulé de l'opération	Date prévisionnelle de démarrage de l'opération	Date prévisionnelle de fin de l'opération	Montant financier prévisionnel
Connexions à la M35	Octobre 2024	Novembre 2026	5 300 000€ HT
Route de Bischwiller et rue de la Patrie	Octobre 2024	Décembre 2025	5 500 000€ HT
Reconfiguration de la place de Haguenau	Octobre 2024	Décembre 2027	16 100 000€ HT
Parking Église Rouge	Octobre 2024	Septembre 2025	4 400 000€ HT
Parking vélo Gare	Octobre 2024	Décembre 2025	2 600 000€ HT
Frais transverses (archéologie, barrières, etc)			3 000 000€ HT
TOTAL			36 900 000€ HT

Le montant définitif sera déterminé en tenant compte de toutes les dépenses constatées par le mandataire pour la réalisation de l'ouvrage.

15. REMUNERATION DU MANDATAIRE – MODALITES DE REGLEMENT

15.1. Rémunération du mandataire

Pour l'exercice de sa mission, le mandataire recevra une rémunération globale et forfaitaire selon les stipulations de l'acte d'engagement. Cette rémunération couvre exclusivement les frais occasionnés au mandataire pour sa mission propre, à savoir les frais de personnel affectés à cette mission et les frais généraux de fonctionnement directement affectés à la réalisation de ces missions, à l'exclusion des contrats et commandes passés pour la réalisation de l'opération qui feront l'objet d'avances versées au mandant par le mandataire.

15.2. Forme du prix

Le présent contrat est passé à prix révisable.

Les prix du contrat sont réputés établis sur la base des conditions économiques du mois de signature de l'acte d'engagement par le titulaire; ce mois est appelé " mois zéro ".

Les prix relatifs à la rémunération du mandataire seront révisables annuellement par application de la formule suivante :

Cn = 0.0% + 100% (ING (n) / ING (o))

selon les dispositions suivantes :

- Cn : coefficient de révision.
- Index (n) : dernière valeur connue de l'index ING au mois n.
- Index (o) : dernière valeur connue de l'index ING au mois zéro.

Le mois "n" retenu pour la révision est le mois de réalisation des prestations.

La révision définitive des prix interviendra sur le premier acompte suivant la publication de la valeur finale de l'index correspondant. Aucune variation provisoire ne sera effectuée.

En cas d'arrêt de l'indice de variation des prix du présent contrat, celui-ci est substitué de plein droit par le nouvel indice prévu par l'INSEE pour remplacer l'indice arrêté, ou à défaut, l'indice le plus proche de l'objet du marché, dans le respect des dispositions du Code monétaire et financier.

15.3. Acomptes et solde

Le règlement de la rémunération du mandataire interviendra par acomptes périodiques versés selon les modalités suivantes :

Année	Taux de l'acompte portant sur la rémunération globale et forfaitaire du mandataire mentionnée dans l'acte d'engagement, exprimé en € HT
2024	25%
2025	25%
2026	25%
2027	25%

Les acomptes seront versés sur présentation par le mandataire d'une facture établie conformément à l'article 11.3 du CCAG-PI. La facture de l'acompte concerné sera présentée par le mandataire au plus tard le 30 juin chaque année.

15.4. Présentation des factures au format dématérialisé

Pour être valable, la facture dématérialisée doit comporter toutes les mentions requises sur la facture au format papier. De même, doivent figurer sur la facture dématérialisée :

- l'identifiant de l'émetteur et du destinataire sur Chorus Pro (SIRET ou numéro de TVA intracommunautaire, RIDET, numéro TAHITI, etc.) ;
- le « numéro d'engagement » qui correspond à la référence à l'engagement juridique (numéro de bon de commande, de contrat, ou numéro généré par le système d'information de l'entité publique destinataire) et est destiné à faciliter le rapprochement de la facture par le destinataire.

Ces informations seront transmises au mandataire par les services du mandant.

Pour être valables, les factures dématérialisées doivent être transmises en conformité avec l'arrêté du

9 décembre 2016 relatif au développement de la facturation électronique.

La transmission se fait, au choix du mandataire, par :

- un mode «flux» correspondant à une transmission automatisée de manière univoque entre le système d'information du titulaire et l'application informatique CHORUS PRO. La transmission de factures selon le mode «flux» s'effectue conformément à l'un des protocoles suivants : SFTP, PES-IT et AS/2, avec chiffrement TLS ;
- un mode «portail» nécessitant du titulaire soit la saisie manuelle des éléments de facturation sur le portail internet, soit le dépôt de sa facture dématérialisée dans un format autorisé, dans les conditions prévues à l'article 5 du décret précité. La transmission de factures selon le mode portail s'effectue à partir du portail internet mis à disposition des fournisseurs de l'Etat à l'adresse suivante : https://chorus-pro.gouv.fr.
- un mode « service », nécessitant de la part du mandataire l'implémentation dans son système d'information de l'appel aux services mis à disposition par Chorus Pro.

Il est précisé que l'utilisation par le titulaire de l'un de ces modes de transmission n'exclut pas le recours à un autre de ces modes dans le cadre de l'exécution d'un même contrat ou d'un autre contrat.

15.5. Délai de règlement et intérêts moratoires

Le dépôt, la transmission et la réception des factures électroniques sont effectués exclusivement sur le portail de facturation Chorus Pro. Lorsqu'une facture est transmise en dehors de ce portail, la personne publique peut la rejeter après avoir rappelé cette obligation à l'émetteur et l'avoir invité à s'y conformer.

La date de réception d'une demande de paiement transmise par voie électronique correspond à la date de notification du message électronique informant l'acheteur de la mise à disposition de la facture sur le portail de facturation.

Le délai maximum de paiement de la rémunération du mandataire est de 30 jours, à compter de la réception de la demande de paiement par les services de l'Eurométropole de Strasbourg.

Le défaut de paiement de la rémunération dans le délai fixé par le contrat donne droit à des intérêts moratoires, calculés depuis l'expiration dudit délai jusqu'au jour du paiement inclus.

Le taux des intérêts moratoires applicables en cas de dépassement du délai maximum de paiement est égal au taux d'intérêt appliqué par la Banque centrale européenne à ses opérations principales de refinancement les plus récentes en vigueur au premier jour du semestre de l'année civile au cours duquel les intérêts moratoires ont commencé à courir, majoré de huit points de pourcentage.

La formule de calcul des intérêts moratoires est la suivante :

IM = M x J/365 x Taux IM

M = montant de l'acompte en TTC

J = nombre de jours calendaires de retard entre la date limite de paiement et la date réelle de paiement.
365 = nombre de jours calendaires de l'année civile.

En cas de retard de paiement, le mandant sera de plein droit débiteur auprès du mandataire de l'indemnité forfaitaire pour frais de recouvrement, conformément aux dispositions de l'article L. 2192-13 du code de la commande publique.

15.6. Mode de règlement

Le mandant se libérera des sommes dues au titre du présent contrat par virement établi à l'ordre du mandataire sur le RIB joint à l'acte d'engagement.

16. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE REGLEMENT DES DEPENSES

16.1. Financement par le mandant

Le financement de la totalité des dépenses toutes taxes comprises du programme à réaliser, ainsi que la rémunération du mandataire, seront à la charge du mandant. À cet effet, ce dernier s'engage à inscrire à son budget les crédits nécessaires, le paiement des dépenses étant effectué par le mandataire à l'aide d'avances perçues de la part du mandant (versements sur la base de la production d'appels de fonds), selon les modalités ci-après arrêtées.

16.2. Echéancier prévisionnel des dépenses

Dans un délai maximal de trois mois après la notification du marché, le mandataire soumettra à l'approbation du mandant un échéancier prévisionnel des dépenses relatives aux opérations de travaux du présent mandat.

16.3. Présentation des appels de fonds et versement des financements

16.3.1.1. Fréquence des appels de fonds

Les appels de fonds seront présentés par le mandataire au plus tard le 15 janvier et au plus tard le 15 juillet de chaque année pendant la durée de vie du mandat et porteront sur les dépenses prévisionnelles du semestre à venir.

Par exception, l'appel de fonds initial sera présenté dans le délai de 3 mois à compter de la notification du mandat et portera sur les dépenses prévisionnelles fixées à l'article 14 pour le semestre à venir.

16.3.1.2. Contenu obligatoire des appels de fonds

Chaque appel de fonds comportera :

- Les justificatifs relatifs aux dépenses effectuées au cours du semestre précédent
- Les dépenses prévisionnelles à venir

A l'occasion de chaque appel de fonds, le mandataire devra produire, **en distinguant par opération :**

- **Un bilan financier comportant notamment les éléments suivants :**
  - Le montant cumulé des engagements contractés par le mandataire
  - Le montant cumulé des dépenses déjà supportées par le mandataire (a)
  - Le montant cumulé des éventuelles recettes perçues par le mandataire (b)
  - Le montant cumulé des versements effectués par le mandant (c)
  - Le montant prévisionnel des dépenses du semestre à venir (d)
  - Le montant de l'appel de fond résultant des éléments précités en appliquant la formule : (a) + (d) - (b) - (c)

- **Une réédition des comptes comportant :**

- Un tableau récapitulatif détaillant l'ensemble des dépenses acquittées et des recettes éventuellement perçues sur le semestre écoulé pour le compte du mandant. Ce tableau précisera, pour chaque dépense et recette, le montant hors taxes, le montant de TVA, et la date de règlement.
- Les pièces comptables (factures, décomptes, avoirs) correspondantes

La présente clause n'est pas applicable au premier appel de fonds.

En cas d'insuffisance, de non-paiement, ou de paiement tardif des appels de fonds, le mandataire ne sera pas tenu d'assurer le paiement des dépenses sur ses propres fonds. Il ne pourra être tenu responsable des conséquences dommageables du retard dans le paiement des entreprises ou d'autres tiers du fait du retard du mandant à verser les avances nécessaires aux règlements.

17. CONSTATATION DE L'ACHEVEMENT DES MISSIONS DU MANDATAIRE

17.1. Achèvement technique et financier de chaque opération

17.1.1. Sur le plan technique

Pour chaque opération, la mission du mandataire débutera à compter de l'ordre de service de démarrage prévu à l'article 10 et se terminera à l'expiration du délai de la garantie de parfait achèvement, sous réserve de sa prolongation éventuelle.

Dans le cas où des réserves auraient été faites à la réception ou des désordres dénoncés pendant la période de parfait achèvement, il appartiendra au mandataire de suivre la levée de ces réserves ou la réparation des désordres jusqu'à l'expiration de la période de parfait achèvement éventuellement prolongée. Le mandataire adressera au mandant copie du procès-verbal de levée des réserves ou désordres.

À l'issue de cette période de parfait achèvement éventuellement prolongée, le mandataire demandera au mandant le constat de l'achèvement de sa mission technique. Le mandant notifiera au mandataire son acceptation de l'achèvement dans le délai d'un mois. A défaut de réponse, cette acceptation sera réputée acquise à l'issue de ce délai.

L'achèvement technique de la mission du mandataire pour une opération donnée ne vaut pas quitus au sens de l'article 17.2 du présent mandat.

17.1.2. Sur le plan financier : Bilan général de l'opération

Pour chaque opération, le mandataire établira et remettra au mandant un bilan général de l'opération qui comportera le détail de toutes les dépenses, et le cas échéant des recettes réalisées, accompagné de l'attestation du comptable certifiant l'exactitude des facturations et paiements résultant de l'ensemble des pièces justificatives fournies au maître d'ouvrage.

Ce bilan général sera fourni au plus tard dans le délai d'un an à compter du dernier décompte général et définitif du dernier marché de travaux pour l'opération concernée.

Ce bilan deviendra définitif après son acceptation par le mandant, dans les trois mois suivant sa notification par tout moyen, et donnera lieu si nécessaire au paiement du solde des comptes entre l'Eurométropole de Strasbourg et le mandataire au plus tard dans les deux mois suivant le quitus délivré.

17.2. Achèvement de la mission globale du mandataire

17.2.1. Décompte général des honoraires du mandataire

Dès notification de l'acceptation du bilan général de la dernière opération par le mandant, le mandataire présentera à ce dernier le projet de décompte final de ses honoraires.

Le mandant disposera d'un délai de 45 jours pour notifier au mandataire son acceptation du décompte. À défaut de notification ou de contestation dans ce délai, le projet de décompte final deviendra définitif.

17.2.2. Conditions de délivrance du quitus

La mission du mandataire prend fin par le quitus délivré par le mandant postérieurement à la dernière opération de travaux objet du présent mandat.

Le quitus est délivré à la demande du mandataire après exécution complète de ses missions, à condition, d'une part, qu'ait été établi le bilan général et définitif de toutes les opérations confondues et, d'autre part, que soient intervenus, pour chaque opération, les évènements suivants :

1. Réception des ouvrages et levée des réserves de réception,
2. Prise de possession des ouvrages,
3. Remise des dossiers complets comportant tous documents contractuels, techniques, administratifs relatifs aux ouvrages, comprenant notamment :
   - Compte-rendu des réunions de chantier,
   - Dossiers complets des marchés et avenants passés avec les entreprises, maîtres d'œuvre et prestataires de service
   - Notice technique, schémas de fonctionnement et manuel d'entretien des matériels et installations techniques,
   - Dossiers complets des ouvrages exécutés.

Le quitus sera délivré au plus tard dans les deux mois suivant la remise des éléments précités. A défaut de réponse du mandant dans le délai précité, le quitus est réputé tacitement délivré.

18. ACTIONS EN JUSTICE

Le mandataire n'est pas habilité à représenter le mandant en justice.

19. CONTROLE TECHNIQUE PAR LE MANDANT

L'Eurométropole de Strasbourg sera tenue étroitement informée par le mandataire du déroulement de sa mission.

Les représentants du mandant pourront suivre les chantiers, y accéder à tout moment, et consulter les pièces techniques. Toutefois, ils ne pourront présenter leurs observations qu'au mandataire et non directement aux intervenants quels qu'ils soient.

Le mandant aura le droit de faire procéder à toutes vérifications qu'il jugera utiles pour s'assurer que les clauses du contrat de mandat sont régulièrement observées et que ses intérêts sont sauvegardés.

20. CONTROLE COMPTABLE ET FINANCIER PAR LA COLLECTIVITE ; BILAN ET PLAN DE TRESORERIE PREVISIONNELS ; REDDITION DES COMPTES

Afin de permettre au mandant d'exercer son droit à contrôle comptable, le mandataire devra :

- tenir les comptes des opérations réalisées pour le compte de l'Eurométropole de Strasbourg dans le cadre de la présente convention dans une comptabilité analytique distincte;

- Mettre à jour tous les six mois l'échéancier prévisionnel des dépenses comme indiqué à l'article 16.2 ;
- Transmettre à l'appui de chaque appel de fonds les documents prévus à l'article 16.3.

21. RESILIATION

21.1. Résiliation sans faute

L'Eurométropole de Strasbourg peut résilier sans préavis le contrat de mandat, notamment au stade de l'approbation des avant- projets et après la consultation des entreprises ainsi qu'il l'est prévu à l'article 1er.

L'Eurométropole de Strasbourg devra régler immédiatement au mandataire la totalité des sommes qui lui sont dues en remboursement des dépenses et frais financiers engagés à titre de rémunération pour la mission accomplie. Elle devra assurer la continuation de tous les contrats passés par le mandataire pour la réalisation de sa mission et faire son affaire des éventuelles indemnités dues pour résiliation anticipée des dits contrats.

En outre, le mandataire aura droit à une indemnité forfaitaire fixée à 10 % de la rémunération dont il se trouve privée du fait de la résiliation anticipée du contrat.

Le mandant peut également résilier à tout moment le contrat pour un motif d'intérêt général. Dans ce cas, les modalités d'indemnisation prévues à l'article 40 du CCAG s'appliqueront.

21.2. Résiliation pour faute

En cas de faute ou de défaillance du titulaire, le marché pourra être résilié unilatéralement, dans les conditions prévues par l'article 39 du CCAG.

22. PENALITES

Sans préjudice des cas de résiliation pour faute du mandataire visés à l'article 21.2, le mandataire sera responsable de l'exécution de sa mission dans les conditions fixées dans le présent mandat.

En cas de manquement du mandataire à ses obligations, le mandant se réserve le droit de lui appliquer des pénalités sur sa rémunération telles que fixées ci-dessous :

Ces pénalités sont forfaitaires, libératoires et non révisables. Elles seront applicables selon les modalités suivantes :

- En cas de retard dans la remise des documents visés à l'article 20 par rapport aux délais fixés à ce même article : 50 € TTC par jour de retard ;
- En cas de retard dans l'établissement du bilan général de l'opération prévu à l'article 16.2.1 : 50 € TTC par jour de retard ;
- En cas de retard de paiement, par la faute du mandataire, des sommes dues aux titulaires des contrats conclus au nom et pour le compte du mandant, les intérêts moratoires versés restent à la charge exclusive du mandataire à titre de pénalités.

Le mandataire ne pourra être exonéré de ces pénalités que s'il démontre que les manquements constatés ne lui sont pas imputables ou résultent d'un cas de force majeure dûment constitué l'empêchant d'exécuter de manière temporaire ou définitive le marché.

23. LITIGES

Les parties conviennent de mettre en œuvre tous les moyens dont elles disposent pour résoudre de façon amiable tout différend qui pourrait survenir à l'occasion de l'exécution de la convention de mandat, dans les conditions prévues à l'article 43 du CCAG PI. À défaut de conciliation, les litiges seront portés devant le tribunal administratif de Strasbourg.

24. PROTECTION DE LA MAIN D'OEUVRE

Le mandataire s'engage à respecter les lois et règlements relatifs à la protection de la main d'œuvre et aux conditions de travail et à respecter les dispositions des huit conventions fondamentales de l'Organisation International du Travail définies à l'article 6.1 du CCAG-PI.

Mandat de délégation de maîtrise d'ouvrage portant sur la réalisation du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

Annexe 1

Descriptif des caractéristiques techniques et fonctionnelles des opérations

SOMMAIRE

1. les opérations sous le mandat de maitrise d'ouvrage 5
1.1. Les connexions à la M35 5
1.2. La reconfiguration de la place de Haguenau 6
1.3. Le réaménagement de la route de Bischwiller et de la rue de la Patrie/ rue de l'Église Rouge 9
1.4. Le parking Église Rouge/Kablé 12
1.5. Parking vélo sous la place de la Gare 13

L'Eurométropole de Strasbourg reconnaît à la CTS le droit exclusif de réaliser l'infrastructure et d'acquérir les matériels roulants, pour ce qui concerne les lignes de tramway et de bus à haut niveau de service.

Pour ce qui est du projet de Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, qui comporte non seulement la réalisation d'une extension du réseau de tramway mais également un certain nombre d'opérations connexes sortant des travaux concessifs, il est proposé de confier à la Compagnie des Transports Strasbourgeois, la réalisation de l'ensemble des aménagements via :

- Pleine et entière maîtrise d'ouvrage pour l'aménagement du corridor du tramway et des aménagements périphériques proches, à l'occasion de la concession ;
- Mandat de délégation de maîtrise d'ouvrage pour la réalisation des opérations connexes suivantes (schéma 1) :
  - Les connexions à la M35
  - La reconfiguration de la place de Haguenau
  - Le réaménagement de la route de Bischwiller et de la rue de la Patrie/ rue de l'Église Rouge
  - Le parking Église Rouge/Kablé
  - Le Parking vélo sous la place de la Gare

Le présent descriptif présente en détail les caractéristiques techniques et fonctionnelles de ces opérations qui seront réalisés sous le mandat de délégation de maîtrise d'ouvrage à la SPL Compagnie des Transports Strasbourgeois.

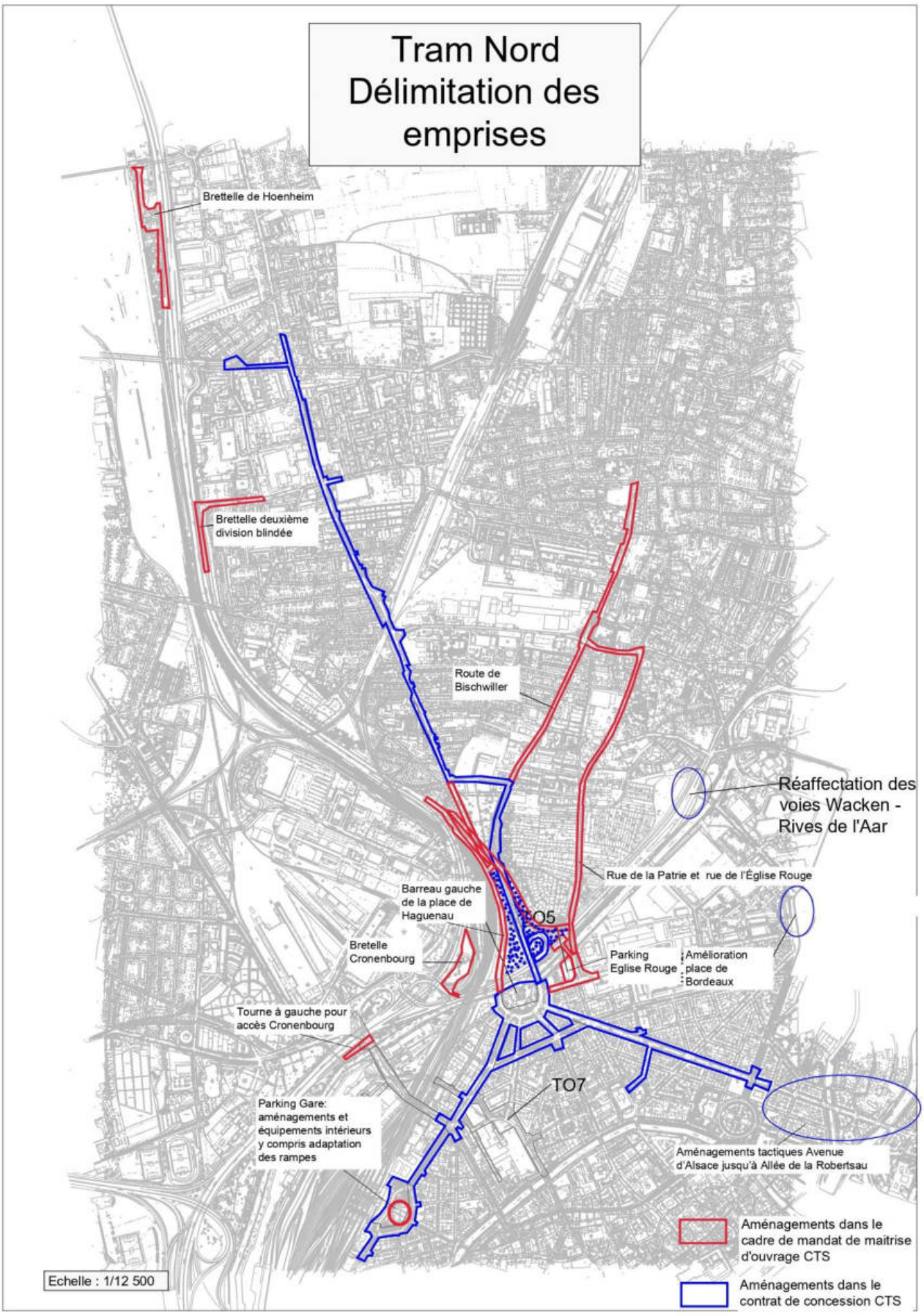


Schéma 1 _ carte des opérations sous le mandat de délégation de maitrise d'ouvrage

1. les opérations sous le mandat de maitrise d'ouvrage

1.1. Les connexions à la M35

Le plan de circulation associé au tramway sur l'axe Général de Gaulle – Brumath repose sur la mise à sens unique de cette voie dans le sens nord-sud, entre la rue Burger à Bischheim et la rue des Malteries à Schiltigheim, à l'exception du tronçon compris entre la rue Saint Charles et la rue de la Paix à Schiltigheim.

Ce principe permet de réduire la largeur de chaussée, au bénéfice de l'insertion du tramway et d'un aménagement cyclable bidirectionnel sur toute la longueur de l'itinéraire.

La mise à sens unique est rendue possible grâce à l'utilisation de la M35, qui assumera le sens de circulation supprimé (sud-nord), en forment une boucle de circulation pour la desserte du secteur.

Ce dispositif implique d'améliorer la connectivité entre le tissu urbain et la M35.

Trois nouvelles connexions avec la M35 sont prévues dans le cadre du projet tramway :

1. à hauteur de la place de Haguenau : dans le cadre de la reconfiguration de l'échangeur, un accès vers M35 Nord sera possible depuis la route du Général De Gaulle dans la partie Nord de la place (près du chemin des deux ponts), ce qui simplifiera le trajet d'accès vers cette direction (actuellement, il faut faire le tour complet de la place) ;

2. au niveau de la rue de la deuxième division blindée à Schiltigheim, où une nouvelle sortie permettra de rejoindre directement la ville en venant du Sud, et récompensera le sens Sud-Nord de la circulation automobile supprimé sur la route du Général de Gaulle (schéma 1) ;

3. au nord, au niveau de l'échangeur de Hoenheim (dit n°49.1), où une nouvelle entrée permettra d'accéder à la M35 en direction du sud sans devoir rejoindre l'échangeur de Bischheim, ce qui soulagera la Route de Brumath en amont du périmètre de projet, mais également les carrefours les plus chargés du secteur pour les communes de Niederhausbergen, de Hœnheim et de Souffelweyersheim (schéma 2).

La réalisation de ces nouvelles connexions permet de mieux répartir les flux entre les différents échangeurs et d'optimiser l'usage de la M35 afin qu'elle accueille une partie du trafic urbain qui passe actuellement dans les axes de faubourg.

L'aménagement d'une nouvelle sortie de la M35 vers la rue de la deuxième Division Blindée impliquera également la reprise du profil de la rue jusqu'à l'intersection avec la rue de Turenne.

- La réalisation de ces connexions, ainsi que l'aménagement de la rue de la deuxième Division Blindée seront effectués sous le mandat de délégation de maitrise d'ouvrage à la CTS.

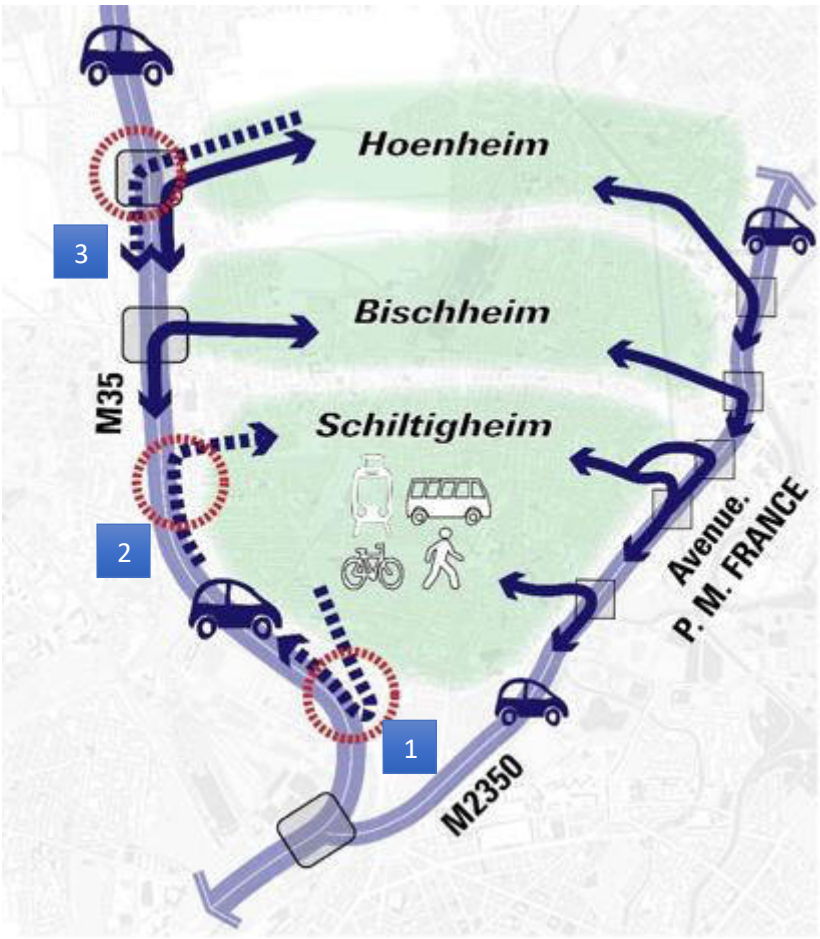


Schéma 2 _ nouvelles connexions avec la M35

1.2. La reconfiguration de la place de Haguenau

L'échangeur de la Place de Haguenau est à la convergence des trois branches du tracé tramway et du débouché de la route de Bischwiller. C'est un nœud stratégique pour l'ensemble du système de mobilité associé au projet. Le parti d'aménagement retenu pour l'insertion du tramway et pour traduire l'ambition de transformation de l'échangeur en véritable parc urbain consiste à concentrer les flux de circulations automobiles sur le pont situé à l'Ouest de la place (le long du faisceau ferroviaire), tandis que le pont à l'Est est réservé au tramway et aux modes actifs. La transformation de l'échangeur en parc urbain implique la suppression des infrastructures routières qui se connectent aujourd'hui à la partie Est de l'échangeur, mais leur fonctionnalité est reconstituée par un nouveau maillage viaire, qui implique une reconfiguration des accès à une échelle élargie. Ainsi :

1.2.1. la bretelle d'entrée sur la N 2350 depuis le pont Est (qui permet de rejoindre la M35 en direction du Sud), sera reconstituée grâce à un nouveau carrefour à feux, implanté en contrebas du pont de l'Église rouge. Ce carrefour, similaire à celui qui a été réalisé au niveau de la rue Alice Mosnier, s'inscrit dans la logique de transformation progressive des infrastructures à caractère autoroutiers en voies structurantes urbaines et multimodales (schéma 3) ;

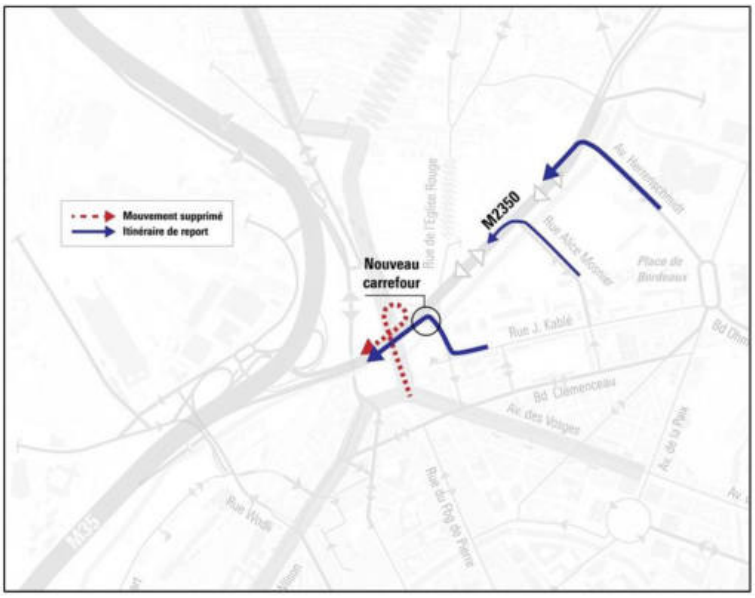


Schéma 3

➢ La démolition de la bretelle d'entrée sur la N 2350 depuis le pont Est (flèche rouge sur le schéma 3) sera réalisée dans le cadre contrat de concession de la CTS, de part de sa proximité immédiate avec la future plate-forme du tramway. En revanche la reconstitution de ce mouvement via l'aménagement du carrefour à feux au niveau de la rue de l'Église rouge sera effectuée sous le mandat de délégation de maitrise d'ouvrage à la CTS.

1.2.2. la bretelle d'accès à Schiltigheim et à la M35 Nord depuis la M2350 ainsi que le viaduc de connexion à la M35 Nord depuis la place de Haguenau seront remplacés par (schéma 3) :

- une nouvelle rampe d'accès, beaucoup plus courte que le viaduc actuel, accessible depuis Strasbourg via le pont Ouest et depuis Schiltigheim via la route du Général de Gaulle ;

- une nouvelle bretelle permettant de rejoindre la M35 nord, située entre l'échangeur de Cronenbourg et le faisceau ferroviaire.

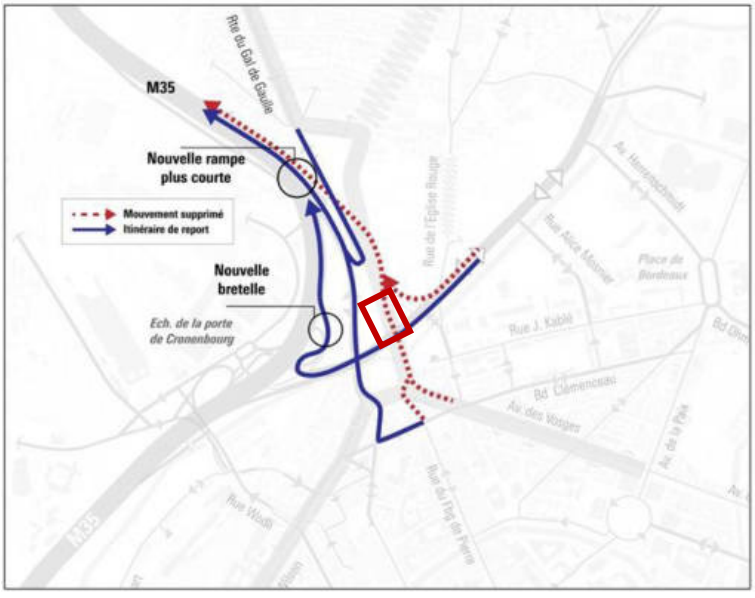


Schéma 4

- La démolition de la bretelle d'accès à Schiltigheim et à la M35 Nord depuis la M2350 (flèche rouge sur le schéma 4), ainsi que la reconstitution des bretelles seront effectuées sous le mandat de délégation de maitrise d'ouvrage à la CTS. En revanche la démolition du tronçon du viaduc montant depuis la place de Haguenau vers la M35 qui est à proximité immédiate de la future plate-forme du tramway (carré rouge sur le schéma 4) sera réalisée dans le cadre contrat de concession de la CTS.

1.2.3. l'insertion de la nouvelle bretelle côté Cronenbourg (schéma 4) implique la suppression de l'actuelle sortie n°1, qui permet d'accéder à Cronenbourg et au Marché gare depuis la M35 Sud. Cette fonction devra donc être reconstituée, via l'ouverture d'un mouvement de tourne-à-gauche au niveau de la sortie M35 des Halles (schéma 5).

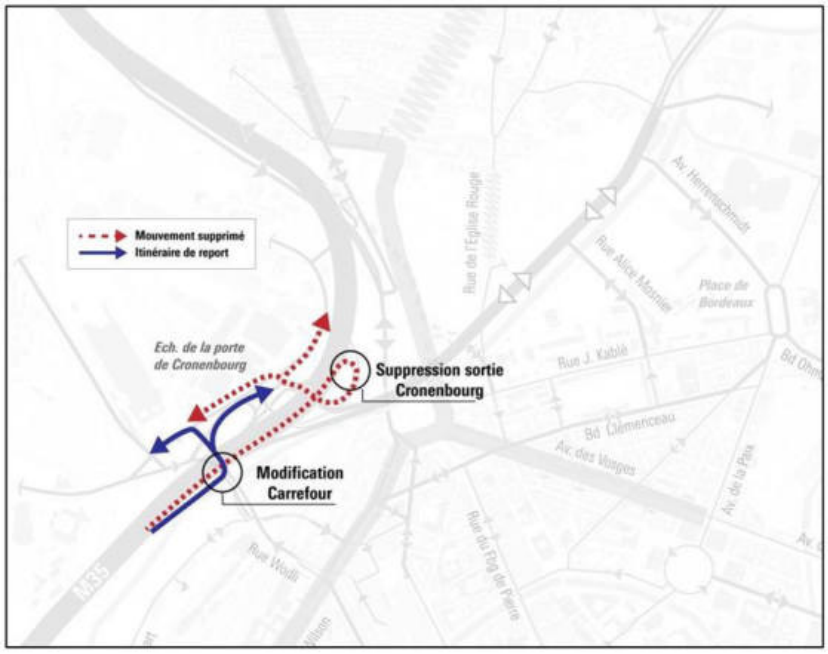


Schéma 5

- La démolition de la bretelle ainsi que la reconstitution du mouvement de tourne-à-gauche au niveau de la sortie M35 des Halles seront effectuées sous le mandat de délégation de maitrise d'ouvrage à la CTS.

D'ailleurs, comme démontré en préambule, la concentration des flux de circulations automobiles sur le pont situé à l'Ouest de la place de Haguenau (le long du faisceau ferroviaire) sera nécessaire pour traduire l'ambition de transformation de l'échangeur en véritable parc urbain, tandis que le pont à l'Est est réservé au tramway et aux modes actifs (schéma 6).

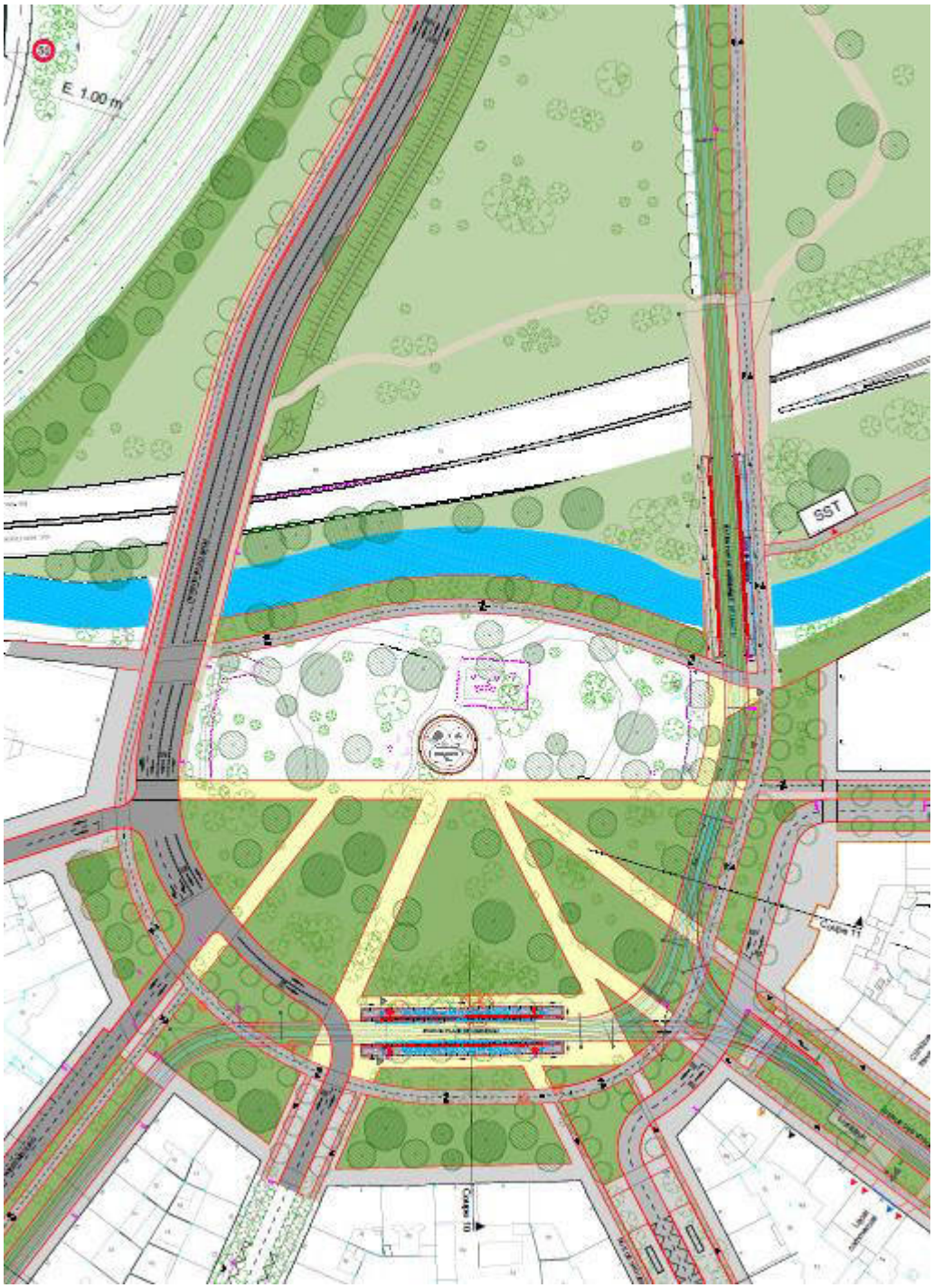


Schéma 6

> ➢ L'aménagement de ce barreau Ouest de la place de Haguenau, jusqu'au Sud du canal de dérivation sera effectué sous le mandat de délégation de maitrise d'ouvrage à la CTS.

1.3. Le réaménagement de la route de Bischwiller et de la rue de la Patrie/ rue de l'Église Rouge

L'insertion du tramway sur l'axe route du Général de Gaulle – route de Brumath, implique un nouveau partage de l'espace-rue sur deux axes centraux de « l'entonnoir » : les deux voies de faubourg de la route du Général de Gaulle et de la route de Bischwiller qui cumulent des fonctions de voies de distribution intercommunales pour le trafic automobile et supportent des lignes de bus structurantes, le tout sur des largeurs contraintes.

Sur chacun de ces deux axes, l'espace affecté à la voiture, en circulation et en stationnement, doit être réduit au bénéfice des modes alternatifs : tramway et modes actifs sur la branche Général de Gaulle – Brumath, modes actifs et bus sur la branche Bischwiller (avec un tronçon Sud réservé aux modes actifs et aux seuls ayants-droits pour le trafic motorisé).

Route de Bischwiller - Tronçon entre l'îlot Fischer et la Mairie de Schiltigheim

Cette portion très routière de la route de Bischwiller est requalifiée en profondeur. Alors qu'avant travaux, une part de plus de 70% de l'espace public est dédiée à la voiture (chaussée et stationnement), la voie est finalement piétonnisée sous le statut réglementaire d'une zone 30 sous contrôle d'accès.

L'espace central permettra la circulation des cyclistes et celle des services nécessaires au bon fonctionnement de la ville (desserte automobile riveraine, accès livraison, accès secours, etc).

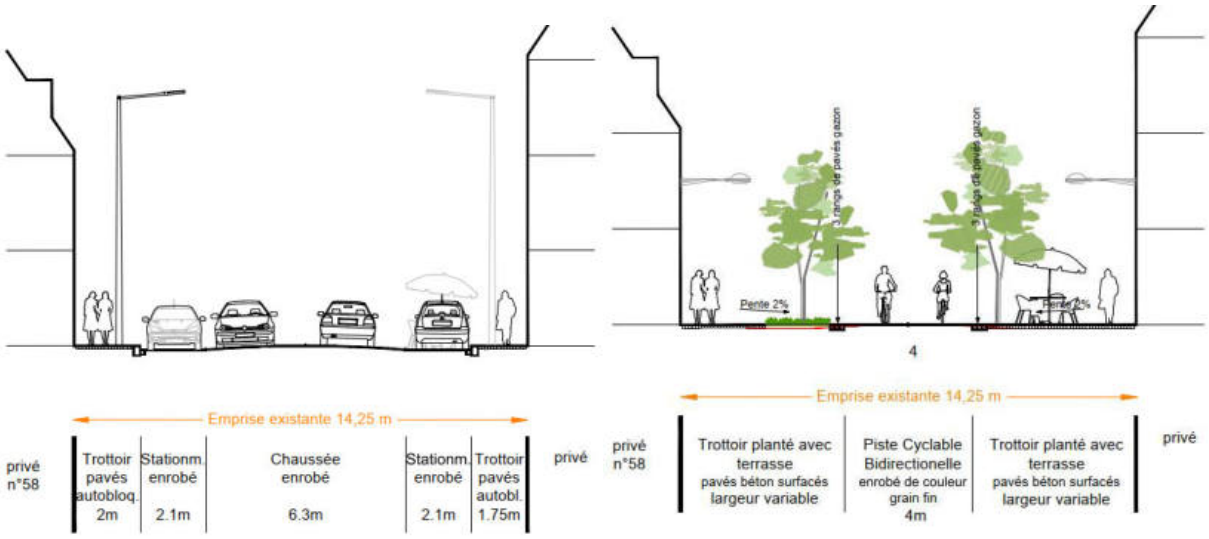
Le contrôle d'accès sera mis en place à l'entrée de la route côté Sud. Seuls les possesseurs de badges pourront alors accéder à ce tronçon de la route 24h/24 et 7j/7, dans le sens Sud-Nord, et d'en sortir au Nord de ce tronçon. Les bornes d'accès d'entrée et de sortie seront abaissées le matin, soit un fonctionnement similaire aux aires piétonnes du centre-ville de Strasbourg.

Dans la mesure du possible, les rues adjacentes seront mises en impasse sur la route de Bischwiller pour les faire sortir du système de gestion par contrôle d'accès.

La rue est fortement plantée et il est recherché sa déminéralisation.





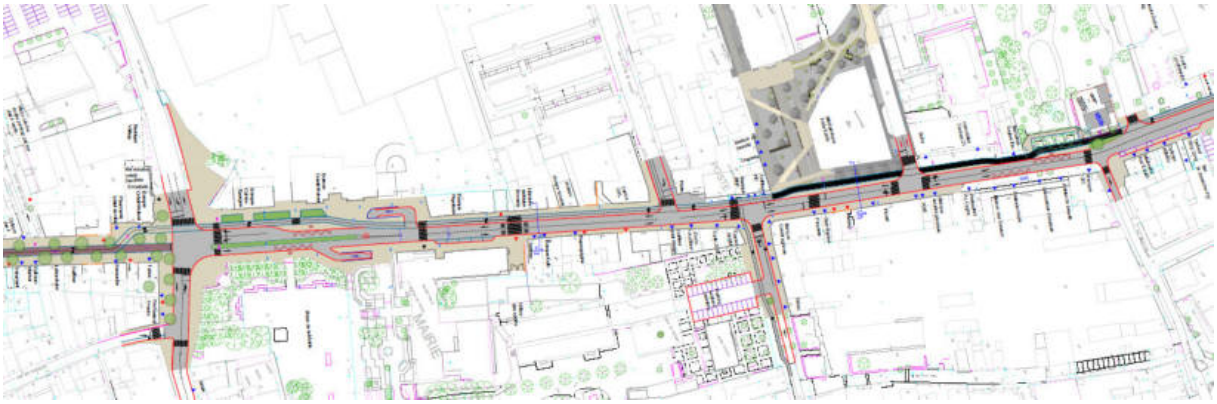


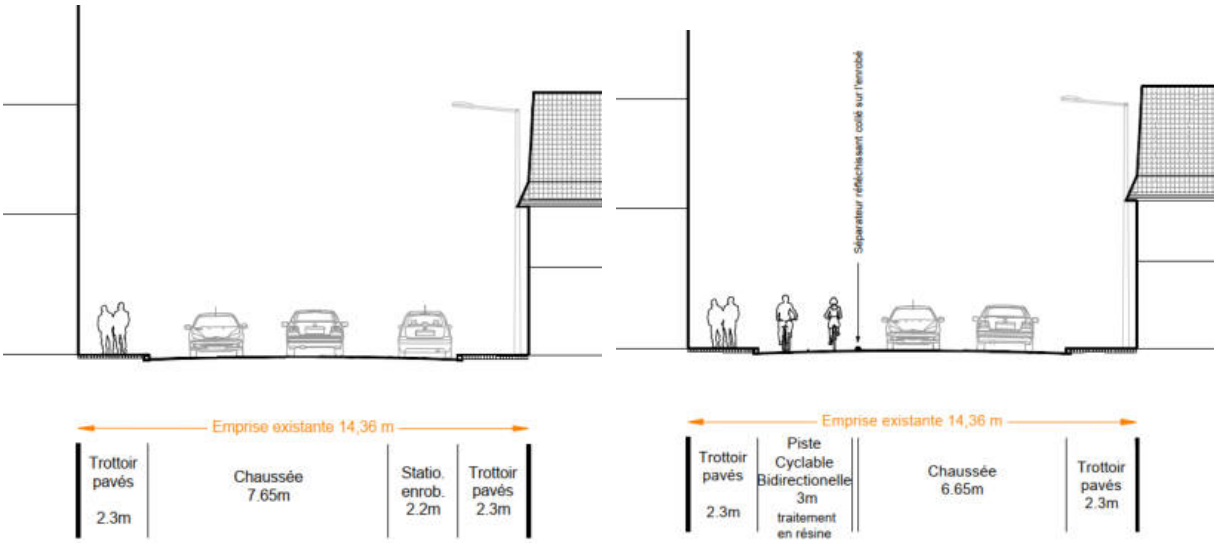
Coupe route de Bischwiller _ Tronçon entre l'îlot Fischer et la Mairie _ État existant et projeté

Tronçon entre la Mairie et la rue des Vosges : un aménagement tactique pour aménager une piste cyclable bidirectionnelle à la place du stationnement

Dans le but d'assurer une continuité cyclable de qualité et sécurisée sur la totalité de la route de Bischwiller sur la commune de Schiltigheim, le tronçon au-delà de la Mairie est réaménagé de manière tactique, avec des interventions plus ponctuelles (pas de reprise de façade à façade) jusqu'à la rue des Vosges.

Le stationnement longitudinal situé à l'Est ou à l'Ouest de la chaussée est supprimé, pour permettre la réalisation d'une piste cyclable bidirectionnelle d'une largeur de 3m côté Ouest de la voie.





Coupe route de Bischwiller _ Tronçon entre la Mairie et la rue des Vosges _ État existant et projeté

Aménagement de la rue de la Patrie et rue de l'Église Rouge

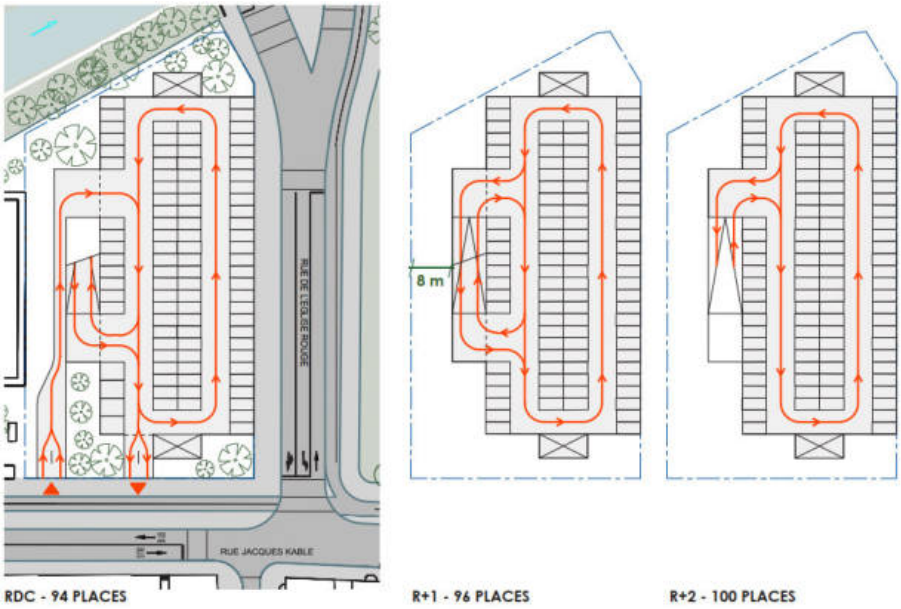
La piétonnisation de la partie sud de la route de Bischwiller impliquera la modification du tracé de la ligne de bus C3 via la rue de la patrie et la rue de l'Église rouge jusqu'à la Place de Haguenau. La rue de l'Église Rouge, qui joue actuellement le rôle « d'itinéraire malin » en heures de pointe sera réservée aux bus et aux modes actifs dans sa section située au Nord de la déchetterie. Cela répond au double objectif de sécurisation des temps de parcours pour la ligne C3 d'une part, et d'évitement des itinéraires de transit entre Strasbourg et Schiltigheim via des rues qui ne sont pas adaptées à cette fonction (rue de la Patrie, rue des Chasseurs, etc.).

- L'aménagement de la route de Bischwiller sur l'ensemble des tronçons, ainsi que l'aménagement des rues de la Patrie et de l'Église Rouge jusqu'à l'arrivée sur la place de Haguenau sera effectué sous le mandat de délégation de maitrise d'ouvrage à la CTS.

1.4. Le parking Église Rouge/Kablé

Dans l'état actuel des réflexions pour le parking dit « Église Rouge/Kablé », il est prévu de construire l'ouvrage sous la forme d'un ouvrage modulaire, d'une jauge estimée à 290 places au stade des études d'avant-projet.

La parcelle accueillant le parking se situe à l'angle des rues de l'Église Rouge et de Jacques Kablé.





➢ L'aménagement du parking Église Rouge/Kablé sera effectué sous le mandat de délégation de maitrise d'ouvrage à la CTS.

1.5. Parking vélo sous la place de la Gare

Le parking gare courte durée actuel est transformé en parking accueillant exclusivement des vélos, avec une jauge estimée à 2400 places, qui viendra compléter l'offre de stationnement vélo souterraine actuelle, portant l'ensemble du stationnement sous-terrain à environ 3000 places. Pour ce faire, les adaptations de types mises en sécurité ainsi que des travaux et les équipements permettant d'accueillir les cyclistes dans de bonnes conditions sont à réaliser.

➢ La transformation du parking gare courte durée en parking vélo sera effectuée sous le mandat de délégation de maitrise d'ouvrage à la CTS.

VILLE DE SCHILTIGHEIM
Direction générale

RÉPUBLIQUE FRANCAISE – DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
Séance du 5 décembre 2023

Sous la présidence de Madame la Maire Danielle DAMBACH

Nombre de membres élus : 39 (dont 39 sont encore en fonction)
Date de convocation : 28 novembre 2023

33 membres ont assisté à la séance.
0 membre excusé
0 membre absent
6 membres ont donné procuration :
(Mme Sophie MEHMANPAZIR donne procuration à Mme Aurélie LESCOUTE-PHILIPPS ; Mme Dominique BOUSSARD-MOSSER donne procuration à Mme Sandrine LE GOUIC ; Mme Corine DULAURENT donne procuration à M. Bernard JENASTE ; Mme Regina HAAS donne procuration à M. Jean-Marie VOGT ; M. Stéphane HUSSON donne procuration à M. Jérôme MAI ; Mme Maryline WILHELM donne procuration à M. Benoît STEFFANUS).

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

3e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2023SGDE118)

MODIFICATION DE LA COMMISSION MUNICIPALE « FINANCES, DOMAINES ET MARCHÉS PUBLICS »

Rapporteure : Madame la Maire

Suite aux démissions de Monsieur André LECHNER et de Monsieur Nicolas REYMANN, Conseillers délégués, en date du 25 septembre 2023, il convient de procéder à leurs remplacements au sein de la Commission municipale « *Finances, Domaines et Marchés publics* » dont ils étaient membres, par les suivants de liste ayant accepté de siéger au sein du Conseil municipal, à savoir, Monsieur Julien HOFSTETTER et Madame Regina HAAS.

Il convient par conséquent de procéder aux remplacements suivants :

Commission « Finances, Domaines et Marchés publics »
- Patrick OCHS
- Patrick MACIEJEWSKI
- Nathalie JAMPOC-BERTRAND
- Sandrine LE GOUIC
- Julien HOFSTETTER
- Regina HAAS
- Tomislav NAJDOWSKI
- Benoît STEFFANUS
- Christian BALL
- Nouredine SAID L'HADJ

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,

Vu la délibération n°2020SGDE052 du 9 juin 2020 fixant la composition des commissions municipales ;
Vu les démissions de Monsieur André LECHNER et de Monsieur Nicolas REYMANN, toutes deux datées du 25 septembre 2023 ;

Après en avoir délibéré,
Sur proposition du Bureau municipal,

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE118-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

APPROUVE la répartition des élus dans la Commission « *Finances, Domaines et Marchés publics* » telle que figurant dans le tableau ci-dessus.

Adopté à l'unanimité.

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 7 décembre 2023.

La Maire,

MAIRIE DE SCHILTIGHEIM 1 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. Publiée électroniquement le 7 décembre 2023.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE118-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

VILLE DE SCHILTIGHEIM
Direction générale

RÉPUBLIQUE FRANCAISE – DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
Séance du 5 décembre 2023

Sous la présidence de Madame la Maire Danielle DAMBACH

Nombre de membres élus : 39 (dont 39 sont encore en fonction)
Date de convocation : 28 novembre 2023

31 membres ont assisté à la séance.
0 membre excusé
2 membres absents *(Mme Jamila CHRIGUI, M. Julien HOFSTETTER).*
6 membres ont donné procuration :
(Mme Sophie MEHMANPAZIR donne procuration à Mme Aurélie LESCOUTE-PHILIPPS ; Mme Dominique BOUSSARD-MOSSER donne procuration à Mme Sandrine LE GOUIC ; Mme Corine DULAURENT donne procuration à M. Bernard JENASTE ; Mme Regina HAAS donne procuration à M. Jean-Marie VOGT ; M. Stéphane HUSSON donne procuration à M. Jérôme MAI ; Mme Maryline WILHELM donne procuration à M. Benoît STEFFANUS).

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

4e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2023SGDE119)

DÉCISION MODIFICATIVE N°2 DE 2023

Rapporteur : 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.

La décision budgétaire modificative n°2 a pour objet d'ajuster les prévisions budgétaires 2023.

Il vous est donc proposé d'adopter la décision modificative n° 2 comme suit, des explications figurant à la suite des modifications qu'il vous est proposé de valider :

Section de fonctionnement

Dépenses :

- Chapitre 011 Charges à caractère générale ..... **- 84 706,00 €**
  33 000 € sont transférés au chapitre 012 charges de personnel suite préconisation trésorerie pour financer l'adhésion au CNAS
  51 706,00 € pour équilibrer la décision budgétaire modificative en fonctionnement il est proposé notamment de réduire le budget initialement alloué au schéma directeur des espaces publics pour prendre en compte le calendrier de facturation réel
- Chapitre 012 Charges de personnel ..... **+ 80 000,00 €**
  Nécessaire pour clore l'exercice budgétaire, au-delà du transfert lié à l'adhésion au CNAS, initialement budgété au chapitre 011 « charges à caractère général » il est nécessaire de prévoir cette somme pour prendre en compte l'impact des reclassements sur la prime de fin d'année. Soit + 0,4 % sur le volume total du chapitre 012
- Chapitre 65 Autres opération de gestion courante ..... **+ 42 000,00 €**
  Les opérations de régulation de TVA concernant les halles du SCILT nécessitent de prévoir la comptabilisation de dépenses de fonctionnement
- Chapitre 67 Charges exceptionnelles ..... **- 37 294,00 €**
  Les crédits liés aux annulations de titres sur exercice antérieur sont revus en fonction des besoins réels
- Chapitre 042 Opérations d'ordre budgétaire ..... **+ 200 000,00 €**
  Compte 6811 dotation aux amortissements, afin de prendre en compte la nouvelle méthode de comptabilisation des amortissements

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE119-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

- Chapitre 023 Virement à la section d'investissement ..... **- 200 000,00 €**
  Pour équilibrer l'opération d'ordre

- **TOTAL** ..... ***+ 0,00 €***

Au cumulé le budget de la section de fonctionnement reste stable.

Section d'investissement

Dépenses :

⇨ Opération votée 2010003 Halles du Scilt ..... **+ 5 000,00 €**
La complexité de l'opération votée en 2010 nécessite un ajustement de la prévision pour paiement de la révision de prix et du décompte général et définitif de la maitrise d'œuvre

- Autorisations de programmes et crédits de paiement

⇨ 201303 Coopérative des bouchers ..... **- 64 042,76 €**
Afin de pouvoir disposer des crédits nécessaires en début d'exercice 2024

⇨ 202101 Rénovation du Complexe sportif de l'Aar ..... **+ 150 000,00 €**
Afin d'adapter les prévisions budgétaires au calendrier de réalisation de l'opération

- Hors AP

⇨ Chapitre 22 Immobilisations reçues en affectation, compte 2213 « *terrains aménagés autre que voirie* »
Aménagement des abords médiathèque Nord ..... **+ 267 770,00 €**
Pour suivre le calendrier de notification des marchés de l'EMS nécessité de prévoir l'intégralité du budget de l'opération sur 2024, même si l'opération sera en reste à réaliser

⇨ Chapitre 21 Immobilisations corporelles, compte 21318 « *Autres bâtiments publics* »
Régularisation de TVA Halles du SCILT 21318 ..... **- 114 724,24 €**
Pour équilibrer, le budget prévu pour la régularisation de TVA des Halles du Scilt est réduit.

- **TOTAL** ..... **244 000,00 €**

Recettes :

⇨ Chapitre 10, Dotations, fonds divers et réserves,
Compte 10226 « Taxe d'aménagement » ..... **+ 244 000,00 €**
Réduites au précédent conseil municipal, grâce au travail réalisé par les services, la commune a reçu la notification du 3e trimestre 2023 qui permet de prévoir une révision à la hausse des produits de taxe d'aménagement, soit une recette totale de près de 544 000 en 2023.

- Chapitre 021 Virement de la section de fonctionnement ..... **- 200 000,00 €**
  Pour équilibrer l'opération d'ordre

- Chapitre 040 Opérations d'ordre ..... **+ 200 000,00 €**
  Compte 6811 dotation aux amortissements, afin de prendre en compte la nouvelle méthode de comptabilisation des amortissements

- **TOTAL** ..... **244 000,00 €**

Au cumulé le budget de la section d'investissement augmente de 244 000 €.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE119-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

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,

ADOPTE, par nature, la décision modificative n° 2 de la Ville de Schiltigheim pour l'exercice 2023, telle que figurant ci-dessous.

Nature	Opération	Chapitre	Libellé	Dépenses	Recettes
28031		040	AMORTISSEMENTS DES FRAIS D'ÉTUDES		200 000,00
10226		10	TAXE AMÉNAGEMENT		244 000,00
021		021	VIREMENT DE LA SECTION DE FONCTIONNEMENT		-200 000,00
2213		22	PLACE DE LA MÉDIATHEQUE TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT	267 770,00	
21318		21	HALLES DU SCILT ORDRE	-114 727,24	
2031	2010003	20	ANCIENNE BOUCHERIE	5 000,00	
2188	201303HAL	21	AUTRES IMMOBILISATIONS CORPORELLES	-792,16	
21318	201303HAL	21	AUTRES BATIMENTS PUBLICS	-61 090,60	
2031	201303HAL	20	FRAIS D'ÉTUDES	-2 160,00	
2031	202101	20	FRAIS D'ÉTUDES	150 000,00	
			Total section d'investissement	**244 000,00**	**244 000,00**
6811		042	DOTATION AUX AMORTISSEMENTS DES IMMOBILISATIONS	200 000,00	
023		023	VIREMENT À LA SECTION D'INVESTISSEMENT	-200 000,00	
6281		011	CONCOURS DIVERS (COTISATIONS ...)	-33 000,00	
617		011	ÉTUDES ET RECHERCHES	-47 000,00	
615221		011	ENTRETIEN ET RÉPARATION DE BATIMENTS PUBLICS	-4 706,00	
64111		012	RÉMUNÉRATION PRINCIPALE	80 000,00	
65888		65	HALLES DU SCILT	42 000,00	
673		67	TITRES ANNULÉS (SUR EXERCICES ANTÉRIEURS)	-37 294,00	
			Total section de fonctionnement	**0,00**	

Adopté par 34 voix. 1 voix contre (Mme Françoise KLEIN), 2 absentions (M. Martin HENRY, M. Christian BALL) et 2 membres absents (Mme Jamila CHRIGUI, M. Julien HOFSTETTER).

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 7 décembre 2023.

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. Publiée électroniquement le 7 décembre 2023.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE119-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

VILLE DE SCHILTIGHEIM
Direction générale

RÉPUBLIQUE FRANCAISE – DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
Séance du 5 décembre 2023

Sous la présidence de Madame la Maire Danielle DAMBACH

Nombre de membres élus : 39 (dont 39 sont encore en fonction)
Date de convocation : 28 novembre 2023

31 membres ont assisté à la séance.
0 membre excusé
2 membres absents *(Mme Jamila CHRIGUI, M. Julien HOFSTETTER).*
6 membres ont donné procuration :
(Mme Sophie MEHMANPAZIR donne procuration à Mme Aurélie LESCOUTE-PHILIPPS ; Mme Dominique BOUSSARD-MOSSER donne procuration à Mme Sandrine LE GOUIC ; Mme Corine DULAURENT donne procuration à M. Bernard JENASTE ; Mme Regina HAAS donne procuration à M. Jean-Marie VOGT ; M. Stéphane HUSSON donne procuration à M. Jérôme MAI ; Mme Maryline WILHELM donne procuration à M. Benoît STEFFANUS).

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

5e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2023SGDE120)

RÉVISION N°4 DES CRÉDITS DE PAIEMENTS ET DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME : SECOND SEMESTRE 2023 DÉCISION MODIFICATIVE N°2

Rapporteur : Monsieur l'Adjoint Patrick OCHS

Par délibération, le Conseil municipal a approuvé la création d'autorisation 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 et mettre à jour le volume des autorisations de programme.

1. **201303 – Coopérative des Bouchers (Montant : 6 484 900,00 €)**

Révision des crédits de paiement et prolongation de la durée de l'autorisation de programme :

- *2023* ..... *- 64 042,76 €*
- *2024* ..... *+ 64 042,76 €*

Prolongation d'une année de l'autorisation de programme afin de réaliser des travaux d'amélioration de gestion du bruit de la ventilation.

2. **201502 – Groupe scolaire Simone Veil (Montant : 16 406 690,74 €)**

Clôture d'autorisation de programme.

3. **202001 – Rénovation et extension du CSC du Marais (Nouveau montant : 3 950 000 €)**

Augmentation du volume de l'autorisation de programme + 120 000 €

- *2026* ..... *+ 120 000 €*

Commentaire : Réajustement du montant de l'autorisation de programme concomitant au lancement du concours de maitrise d'œuvre.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE120-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

4. 202101 – Rénovation du complexe sportif de l'Aar (Montant : 1 899 000 €)

Révision des crédits de paiement :

- *2023* ..... *+ 150 000 €*
- *2026* ..... *- 150 000 €*

Commentaire : Réajustement du phasage tenant compte de l'avancement de l'opération.

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,

Vu l'article 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 paiements (CP) telle que proposée ci-après pour les années 2023 et suivantes.

Adopté par 34 voix. 1 voix contre (Mme Françoise KLEIN), 2 absentions (M. Martin HENRY, M. Christian BALL) et 2 membres absents (Mme Jamila CHRIGUI, M. Julien HOFSTETTER).

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 7 décembre 2023.

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. Publiée électroniquement le 7 décembre 2023

Accusé de réception préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE120-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

ANNEXE à la délibération n° 5

schilick

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
201303	Coopérative des Bouchers	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
		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	-
		BS2022		12 960,00	69 642,08	1 094 564,95	2 801 140,02	1 374 099,66	631 609,05	157 143,59	53 624,34	290 116,31					6 484 900,00	-
		DM3 Déc 2022		12 960,00	69 642,08	1 094 564,95	2 801 140,02	1 374 099,66	631 609,05	157 143,59	53 624,34	225 116,31	65 000,00				6 484 900,00	-
		BP 2023		12 960,00	69 642,08	1 094 564,95	2 801 140,02	1 374 099,66	631 609,05	157 143,59	53 624,34	213 801,88	76 314,43				6 484 900,00	-
		DM2 Déc 2023		12 960,00	69 642,08	1 094 564,95	2 801 140,02	1 374 099,66	631 609,05	157 143,59	53 624,34	213 801,88	12 271,67	64 042,76			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	53 624,34	213 801,88					6 408 585,57	
					A répartir sur années futures		- 848 859,98	-125 900,34 €	-194 291,29 €	-58 840,65 €	-34 375,66 €	-11 314,43 €					-213 801,88 €	

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
201501	Sécurité des ERP	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	-
		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		3 746 931,58	-
		BS2022			69 355,09	80 131,87	707 404,69	189 743,97	350 295,96	563 150,40	470 674,86	429 325,14	350 000,00	350 000,00	186 849,60		3 746 931,58	-
		DM2Sept 2022			69 355,09	80 131,87	707 404,69	189 743,97	350 295,96	563 150,40	470 674,86	460 325,14	319 000,00	350 000,00	186 849,60		3 746 931,58	-
		BP 2023			69 355,09	80 131,87	707 404,69	189 743,97	350 295,96	563 150,40	470 674,86	401 105,43	255 000,00	160 000,00	160 000,00	139 137,73	3 546 000,00	- 200 931,58
		Consommations		**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**					**Total**	
					69 355,09	80 131,87	707 404,69	189 743,97	350 295,96	563 150,40	470 674,86	401 105,43					2 831 862,27	

		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	-
		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	-
201502	**École Primaire Simone Veil**	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	-
		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	-
		BS2022				19 320,00	358 870,80	920 921,71	464 649,41	6 680 463,62	7 255 110,18	500 664,28					16 200 000,00	-
		DM1 Mai 2022				19 320,00	358 870,80	920 921,71	464 649,41	6 680 463,62	7 255 110,18	865 664,28					16 565 000,00	365 000,00
		BP 2023				19 320,00	358 870,80	920 921,71	464 649,41	6 680 463,62	7 255 110,18	690 693,45	16 661,57				16 406 690,74	- 158 309,26
		Consommations			**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**					**Total**	
					-	19 320,00	358 870,80	920 921,71	464 649,41	6 680 463,62	7 255 110,18	690 317,85					16 389 653,57	CLOTURE D'AP
					A répartir sur années futures			- 141 129,20	- 919 078,29	- 735 350,59	- 2 169 536,38	- 130 664,28	- 174 970,83				- 690 317,85	

		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	
201802	**Verger et Ferme Dietrich**	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	-
		BS2022						42 768,00	68 326,20	60 345,60	953 334,53	351 225,67					1 476 000,00	-
		DM2 Sept 2022						42 768,00	68 326,20	60 345,60	953 334,53	201 225,67	150 000,00				1 476 000,00	-
		DM3 Déc 2022						42 768,00	68 326,20	60 345,60	953 334,53	211 225,67	140 000,00				1 476 000,00	-
		BP 2023						42 768,00	68 326,20	60 345,60	953 334,53	201 853,03	70 000,00	79 372,64			1 476 000,00	-
		Consommations						**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**						
								42 768,00	68 326,20	60 345,60	953 334,53	201 853,03					1 326 627,36	
							A répartir sur années futures	207 232,00	81 673,80	199 654,40	- 106 665,47	- 9 372,64					- 51 853,03	

		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						*16 080 000,00*	
201902	**École Primaire Victor Hugo - ANRU**	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	4 520 240,00			*17 562 522,00*	-
		BS2022								42 282,00	514 843,36	1 500 000,00	9 000 000,00	6 505 396,64			*17 562 522,00*	-
		DM2Sept 2022								42 282,00	514 843,36	600 000,00	950 000,00	10 000 000,00	5 455 396,64		*17 562 522,00*	-
		BP 2023								42 282,00	514 843,36	314 156,96	1 412 718,00	6 109 527,00	6 109 527,00	6 396 945,68	*20 900 000,00*	3 337 478,00
		BS 2023								42 282,00	514 843,36	314 156,96	3 012 718,00	6 109 527,00	6 109 527,00	4 796 945,68	*20 900 000,00*	
		Consommations							**2019**	**2020**	**2021**	**2022**						
										42 282,00	514 843,36	314 156,96					871 282,32	
							A répartir sur années futures		50 000,00	157 718,00	- 485 156,64	- 285 843,04						

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	-
		BS2022							233 613,39	314 585,81	170 071,54	187 342,65	171 000,00	171 000,00	171 000,00	168 638,61	1 587 252,00	-
		BP 2023							233 613,39	314 585,81	170 071,54	152 214,33	206 128,32	171 000,00	171 000,00	168 638,61	1 587 252,00	-
		Consommations							**2019**	**2020**	**2021**	**2022**						
									233 613,39	314 585,81	170 071,54	152 214,33					870 485,07	
								A répartir sur années futures		15 414,19	- 16 342,65	- 35 128,32						
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*	-
		BS2022							10 425,33	40 902,28	978 122,85	1 721 877,15	1 300 000,00	750 000,00	500 000,00	759 097,72	*6 060 425,33*	-
		DM2 Sept 2022							10 425,33	40 902,28	978 122,85	3 631 877,15	1 300 000,00	99 097,72			*6 060 425,33*	-
		BP 2023							10 425,33	40 902,28	978 122,85	3 413 308,70	951 601,45	733 033,00	733 031,72		*6 860 425,33*	800 000,00
		DM1 Sept 2023							10 425,33	40 902,28	978 122,85	3 413 308,70	719 296,45	733 033,00	965 336,72		*6 860 425,33*	-
		Consommations							**2019**	**2020**	**2021**	**2022**						
									10 425,33	40 902,28	978 122,85	3 413 308,70				-	4 442 759,16	
								A répartir sur années futures		259 097,72	- 221 877,15	- 218 568,45						
202001	**Rénovation et extension du CSC du Marais**	**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**
		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*	-
		DM2 Sept 2022										19 170,00	300 000,00	1 300 000,00	1 404 830,00		*3 024 000,00*	-
		BP 2023										2 880,00	300 000,00	600 000,00	1 402 956,00	1 524 164,00	*3 830 000,00*	806 000,00
		DM1 Sept 2023										2 880,00	100 000,00	600 000,00	1 402 956,00	1 844 164,00	*3 950 000,00*	120 000,00
		Consommations																
												2 880,00					-	
								A répartir sur années futures				- 16 290,00						
202101	**Rénovation Complexe Sportif de l'AAR**	**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**
		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*	-
		BS2022									-	500 000,00	900 000,00	499 000,00			*1 899 000,00*	-
		DM2 Sept 2022										70 000,00	500 000,00	800 000,00	529 000,00		*1 899 000,00*	-
		BP 2023										27 683,40	500 000,00	900 000,00	471 316,60		*1 899 000,00*	-
		DM1 Sept 2023										27 683,40	150 000,00	900 000,00	821 316,60		*1 899 000,00*	-
		DM2 déc 2023										27 683,40	300 000,00	900 000,00	671 316,60		*1 899 000,00*	
		Consommations									**2021**	**2022**						
											-	27 683,40					27 683,40	
								A répartir sur années futures			- 60 000,00	- 42 316,60						
202102	**ADAP**	**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**
		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
		BS2022									79 025,66	1 500 000,00	1 900 000,00	3 320 974,34			*6 800 000,00*	
		DM2 sept 2022									79 025,66	1 100 000,00	1 900 000,00	3 720 974,34			*6 800 000,00*	
		BP2023									79 025,66	787 693,44	1 150 000,00	1 545 000,00	1 590 000,00	648 280,90	*6 800 000,00*	-
		DM1 Sept 2023									79 025,66	787 693,44	1 313 500,00	1 557 000,00	1 590 000,00	472 780,90	*6 800 000,00*	-
		Consommations									**2021**	**2022**						
											79 025,66	787 693,44					866 719,10	
								A répartir sur années futures			- 1 620 974,34	- 312 306,56				**CP 2027 non annualisés**		

202103	**Rénovation toiture Gymnase Leclerc**	**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**
		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*	-
		BS2022									246 643,20	150 000,00	1 303 356,80				*1 700 000,00*	-
		DM1 Mai 2022									246 643,20	320 000,00	1 133 356,80				*1 700 000,00*	-
		BP2023									246 643,20	214 703,76	1 000 000,00	238 653,04			*1 700 000,00*	-
		Consommations									**2021**	**2022**						
											246 643,20	214 703,76					461 346,96	
									A répartir sur années futures		- 88 356,80	- 105 296,24						
202104	**Rénovation hôtel de ville**	**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**
		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
		BS2022									127 323,42	272 676,58	500 000,00	1 100 000,00	1 500 000,00	1 500 000,00	*5 000 000,00*	-
		DM1 Mai 2022									127 323,42	507 676,58	500 000,00	865 000,00	1 500 000,00	1 500 000,00	*5 000 000,00*	-
		DM2 sept 2022									127 323,42	507 676,58	500 000,00	865 000,00	1 500 000,00	1 500 000,00	*5 000 000,00*	-
		BP2023									127 323,42	200 906,21	353 388,00	693 708,00	1 395 384,00	2 229 290,37	*5 000 000,00*	-
		Consommations									**2021**	**2022**						
											127 323,42	200 906,21					328 229,63	
									A répartir sur années futures		- 72 676,58	- 306 770,37						
202105	**Maison de l'enfance**	**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**
		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*	-
		BS2022									-	1 000 000,00	5 800 000,00	3 500 000,00	3 000 000,00	1 710 000,00	*15 010 000,00*	-
		DM2 Sept 2022										330 000,00	1 000 000,00	4 800 000,00	7 710 000,00	1 170 000,00	*15 010 000,00*	
		BP2023										34 941,60	262 000,00	420 000,00	1 900 000,00	7 800 000,00	*22 700 000,00*	7 690 000,00
		DM1 Sept 2023										34 941,60	342 000,00	576 866,00	1 155 607,00	2 926 192,00	*7 550 000,00*	- 15 150 000,00
		Consommations									**2021**	**2022**						
											-	34 941,60					34 941,60	
									A répartir sur années futures		- 940 000,00	- 295 058,40			**CP 2027 et suivants non annualisés**			
202106	**Eclairage public 2021-2026**	**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**
		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
		BS2022									28 358,00	684 642,00	140 000,00	115 000,00	115 000,00	117 000,00	*1 200 000,00*	
		DM3 Déc 2022									28 358,00	584 642,00	240 000,00	115 000,00	115 000,00	117 000,00	*1 200 000,00*	
		BP2023									28 358,00	497 410,71	427 231,29	247 000,00			*1 200 000,00*	-
		DM1 Sept 2023									28 358,00	497 410,71	507 231,29	167 000,00			*1 200 000,00*	-
		Consommations									**2021**	**2022**						
											28 358,00	497 410,71					525 768,71	
									A répartir sur années futures		- 336 642,00	- 87 231,29						

VILLE DE SCHILTIGHEIM
Direction générale

RÉPUBLIQUE FRANCAISE – DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
Séance du 5 décembre 2023

Sous la présidence de Madame la Maire Danielle DAMBACH

Nombre de membres élus : 39 (dont 39 sont encore en fonction)
Date de convocation : 28 novembre 2023

33 membres ont assisté à la séance.
0 membre excusé
0 membre absent
6 membres ont donné procuration :
(Mme Sophie MEHMANPAZIR donne procuration à Mme Aurélie LESCOUTE-PHILIPPS ; Mme Dominique BOUSSARD-MOSSER donne procuration à Mme Sandrine LE GOUIC ; Mme Corine DULAURENT donne procuration à M. Bernard JENASTE ; Mme Regina HAAS donne procuration à M. Jean-Marie VOGT ; M. Stéphane HUSSON donne procuration à M. Jérôme MAI ; Mme Maryline WILHELM donne procuration à M. Benoît STEFFANUS).

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

6e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2023SGDE121)

AUTORISATION D'ENGAGEMENT, DE LIQUIDATION ET DE MANDATEMENT DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT AVANT LE VOTE DU BUDGET 2024

Rapporteur : Monsieur l'Adjoint Patrick OCHS

L'article L.1612-1 du Code général des collectivités territoriales dispose que, dans le cas où le budget d'une collectivité territoriale n'a pas été adopté avant le 1er janvier de l'exercice auquel il s'applique, l'exécutif est en droit, jusqu'à l'adoption du budget, de :

- ✓ Mettre en recouvrement les recettes, engager, liquider et mandater les dépenses de la section de fonctionnement dans la limite de celles inscrites au budget de l'année précédente ;
- ✓ Mandater les dépenses afférentes au remboursement en capital des annuités de la dette venant à échéance durant cette période ;
- ✓ Engager, liquider et mandater les dépenses nouvelles d'investissement, dans la limite du quart des crédits ouverts au budget de l'exercice précédent, non compris les crédits afférents au remboursement de la dette, sur autorisation de l'organe délibérant précisant le montant et l'affectation des crédits. Les crédits correspondants sont inscrits au budget lors de son adoption.

Cette dernière disposition ne s'applique pas aux restes à réaliser de la section d'investissement arrêtés à la clôture de l'exercice précédent et correspondant aux dépenses engagées non mandatées et aux recettes certaines n'ayant pas donné lieu à l'émission d'un titre durant cet exercice. Ces derniers peuvent en effet faire l'objet d'une réalisation dès la transmission d'un état récapitulatif au comptable.

Le budget primitif 2024 sera soumis au vote du Conseil municipal lors de la séance plénière du mois d'avril 2024 et postérieurement au Débat d'Orientation Budgétaire.

Aussi, et afin d'assurer la continuité normale de la gestion financière de la Ville de Schiltigheim et d'honorer les dépenses d'investissement jusqu'à cette date, pour faire face à des besoins d'équipement urgents, il est proposé d'autoriser Madame le Maire à engager, liquider, mandater et donc payer des dépenses d'investissement dans la limite de 25 % des investissements budgétés l'année précédente selon le détail figurant dans l'état ci-après :

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE121-DE
Date de télétransmission : 08/12/2023
Date de réception préfecture : 08/12/2023

Chapitre/article	Libellé	Budget 2023	25%
16	**Emprunts et dettes assimilées**	**6 000,00 €**	**1 500,00 €**
165	Dépôts et cautionnements reçus	6 000,00 €	1 500,00 €
20	**Immobilisations incorporelles**	**32 000,00 €**	**8 000,00 €**
2031	Frais d'études	20 000,00 €	5 000,00 €
2033	Frais d'insertion	10 000,00 €	2 500,00 €
2051	Concessions et droits similaires	2 000,00 €	500,00 €
204	**Subventions d'équipement versées**	**89 379,00 €**	**22 344,75 €**
20421	Biens mobiliers, matériel et études	9 000,00 €	2 250,00 €
20422	Bâtiments et installations	80 379,00 €	20 094,75 €
21	**Immobilisations corporelles**	**3 473 564,55 €**	**868 391,14 €**
2115	Terrains bâtis	900 000,00 €	225 000,00 €
2116	Cimetières	41 000,00 €	10 250,00 €
2121	Plantations d'arbres et d'arbustes	30 000,00 €	7 500,00 €
2128	Autres agencements et aménagements de terrains	210 000,00 €	52 500,00 €
21312	Bâtiments scolaires	269 144,00 €	67 286,00 €
21314	Bâtiments culturels et sportifs	264 500,00 €	66 125,00 €
21318	Autres bâtiments publics	800 000,00 €	200 000,00 €
21351	Bâtiments publics	31 431,55 €	7 857,89 €
2152	Installations de voirie	393 636,00 €	98 409,00 €
2158	Autres installations, matériel et outillage techniques	250 820,00 €	62 705,00 €
21828	Matériel de transport	105 000,00 €	26 250,00 €
21841	Mobilier	9 600,00 €	2 400,00 €
21848	Mobilier	20 225,00 €	5 056,25 €
2188	Autres immobilisations corporelles	148 208,00 €	37 052,00 €
22	**Immobilisation reçues en affectation**	**150 000,00 €**	**37 500,00 €**
2228	Autres agencements et aménagements	150 000,00 €	37 500,00 €
23	**Immobilisations en cours**	**178 235,00 €**	**44 558,75 €**
2315	Installations, matériel et outillage techniques	178 235,00 €	44 558,75 €
27	**Autres immobilisations financières**	**1 300,00 €**	**325,00 €**
275	Dépôts et cautionnements versés	1 300,00 €	325,00 €
	TOTAL	**3 930 478,55 €**	**982 619,64 €**

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,

Vu l'article L.1612-1 du Code général des collectivités territoriales ;
Considérant la nécessité d'assurer la continuité normale de la gestion financière et d'honorer les dépenses d'investissement jusqu'à cette date, pour faire face à des besoins d'équipement urgents ;
Considérant que l'adoption du prochain budget est programmée en avril 2023 ;

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

AUTORISE Madame la Maire à engager, liquider et mandater les dépenses nouvelles d'investissement, dans la limite du quart des crédits ouverts au budget 2023, non compris les crédits afférents au remboursement de la dette, et ceci dès le 1er janvier 2024 et jusqu'au vote du prochain budget ;

DIT que le montant et l'affectation des crédits correspondants est la suivante :

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE121-DE
Date de télétransmission : 08/12/2023
Date de réception préfecture : 08/12/2023

Chapitre/article	Libellé	Budget 2023	25%
16	**Emprunts et dettes assimilées**	**6 000,00 €**	**1 500,00 €**
165	Dépôts et cautionnements reçus	6 000,00 €	1 500,00 €
20	**Immobilisations incorporelles**	**32 000,00 €**	**8 000,00 €**
2031	Frais d'études	20 000,00 €	5 000,00 €
2033	Frais d'insertion	10 000,00 €	2 500,00 €
2051	Concessions et droits similaires	2 000,00 €	500,00 €
204	**Subventions d'équipement versées**	**89 379,00 €**	**22 344,75 €**
20421	Biens mobiliers, matériel et études	9 000,00 €	2 250,00 €
20422	Bâtiments et installations	80 379,00 €	20 094,75 €
21	**Immobilisations corporelles**	**3 473 564,55 €**	**868 391,14 €**
2115	Terrains bâtis	900 000,00 €	225 000,00 €
2116	Cimetières	41 000,00 €	10 250,00 €
2121	Plantations d'arbres et d'arbustes	30 000,00 €	7 500,00 €
2128	Autres agencements et aménagements de terrains	210 000,00 €	52 500,00 €
21312	Bâtiments scolaires	269 144,00 €	67 286,00 €
21314	Bâtiments culturels et sportifs	264 500,00 €	66 125,00 €
21318	Autres bâtiments publics	800 000,00 €	200 000,00 €
21351	Bâtiments publics	31 431,55 €	7 857,89 €
2152	Installations de voirie	393 636,00 €	98 409,00 €
2158	Autres installations, matériel et outillage techniques	250 820,00 €	62 705,00 €
21828	Matériel de transport	105 000,00 €	26 250,00 €
21841	Mobilier	9 600,00 €	2 400,00 €
21848	Mobilier	20 225,00 €	5 056,25 €
2188	Autres immobilisations corporelles	148 208,00 €	37 052,00 €
22	**Immobilisation reçues en affectation**	**150 000,00 €**	**37 500,00 €**
2228	Autres agencements et aménagements	150 000,00 €	37 500,00 €
23	**Immobilisations en cours**	**178 235,00 €**	**44 558,75 €**
2315	Installations, matériel et outillage techniques	178 235,00 €	44 558,75 €
27	**Autres immobilisations financières**	**1 300,00 €**	**325,00 €**
275	Dépôts et cautionnements versés	1 300,00 €	325,00 €
	TOTAL	**3 930 478,55 €**	**982 619,64 €**

AUTORISE Madame la Maire, ou son représentant / sa représentante, à signer, au nom de la Ville de Schiltigheim, tous documents nécessaires à la mise en œuvre de la présente décision.

Adopté par 38 voix. 1 voix contre (Mme Françoise KLEIN).

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 7 décembre 2023.

La Maire,

MAIRIE DE SCHILTIGHEIM 1 * 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. Publiée électroniquement le 7 décembre 2023

Accusé de réception préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE121-DE
Date de télétransmission : 08/12/2023
Date de réception préfecture : 08/12/2023

VILLE DE SCHILTIGHEIM
Direction générale

RÉPUBLIQUE FRANCAISE – DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
Séance du 5 décembre 2023

Sous la présidence de Madame la Maire Danielle DAMBACH

Nombre de membres élus : 39 (dont 39 sont encore en fonction)
Date de convocation : 28 novembre 2023

33 membres ont assisté à la séance.
0 membre excusé
0 membre absent
6 membres ont donné procuration :
(Mme Sophie MEHMANPAZIR donne procuration à Mme Aurélie LESCOUTE-PHILIPPS ; Mme Dominique BOUSSARD-MOSSER donne procuration à Mme Sandrine LE GOUIC ; Mme Corine DULAURENT donne procuration à M. Bernard JENASTE ; Mme Regina HAAS donne procuration à M. Jean-Marie VOGT ; M. Stéphane HUSSON donne procuration à M. Jérôme MAI ; Mme Maryline WILHELM donne procuration à M. Benoît STEFFANUS).

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

7e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2023SGDE122)

AJUSTEMENT DU TABLEAU DES EFFECTIFS

Rapporteur : Monsieur le Premier Adjoint

1. Suppression d'emplois vacants

Par délibération du 1er février 2022, le Conseil municipal a procédé à la suppression d'emplois non pourvus au tableau des effectifs du personnel.

Depuis cette date, le nombre d'emplois budgétaires ouverts a augmenté en raison de créations liées, d'une part, à des besoins différenciés et évolutifs en termes de durée hebdomadaire de service d'un certain nombre de postes et d'autre part, de l'évolution de carrière des personnels par voie d'avancement de grade, de promotion interne, de nomination après concours, de changement de filière par intégration directe, et enfin en raison de départs (retraite, mutation, disponibilité, démission), laissant vacants un grand nombre de postes.

Il convient aujourd'hui de procéder à une révision du tableau des effectifs en mettant en adéquation les emplois budgétairement ouverts avec les postes pourvus tout en conservant un certain nombre de postes libres pour préserver une souplesse de gestion des recrutements.

Il est proposé, après avis du Comité Social Territorial du 27 novembre 2023, de procéder à la suppression des emplois vacants listés en annexe, soit 65 emplois.

2. Création d'emplois

Les emplois des collectivités et de leurs établissements publics sont créés par l'organe délibérant, conformément à l'article L.313-1 du code général de la fonction publique. Il appartient donc au Conseil municipal de fixer l'effectif des emplois à temps complet et non complet nécessaires au bon fonctionnement des services et de modifier le tableau des effectifs.

Il est proposé ci-après d'adapter les postes aux compétences et missions qui évoluent selon les besoins des services.

Afin de pourvoir le poste de référente au Relais Petite Enfance vacant à la suite d'un départ à la retraite, il convient de créer l'emploi suivant correspondant au diplôme détenu par la candidate retenue :

- ✓ 1 emploi d'éducateur de jeunes enfants d'une durée hebdomadaire de 28 heures.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE122-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

Dans le cadre de la réorganisation de la Caisse des écoles, il est nécessaire d'augmenter le temps de travail de la référente des dispositifs de Réussite Educative en créant l'emploi suivant :

- ✓ 1 emploi d'agent social d'une durée hebdomadaire de 25h15 en remplacement de l'emploi de 23h45.

Enfin, en raison de l'ouverture d'un nouvel atelier en danse contemporaine à l'Ecole des Arts, il est proposé de créer l'emploi suivant :

- ✓ 1 emploi d'assistant d'enseignement artistique principal de 2ème classe d'une durée hebdomadaire de 12h45 en remplacement de l'emploi de 11h45.

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,

Vu le Code général de la fonction publique territoriale ;
Vu l'avis du Comité Social Territorial en date du 27 novembre 2023 ;

Après en avoir délibéré,
Sur proposition du Bureau municipal et après avis du Comité Social Territorial,

DÉCIDE de supprimer les emplois listés en annexe ;

DÉCIDE de créer les emplois ci-dessus et de supprimer les emplois remplacés ;

MODIFIE en conséquence le tableau des effectifs du personnel ;

PRÉCISE que les crédits budgétaires afférents à ces emplois sont inscrits au budget ;

CHARGE Madame la Maire de procéder à la nomination sur les emplois créés, et éventuellement, de recruter des contractuels en tant que de besoin.

Adopté à l'unanimité.

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 7 décembre 2023.

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. Publiée électroniquement le 7 décembre 2023

Accusé de réception préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE122-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

ANNEXE à la délibération n° 7

Délibération du 5 décembre 2023

Suppression d'emplois au tableau des effectifs du personnel

Annexe

Grade	Durée hebdomadaire de service	Nombre	Délibération de création
Attaché	Temps complet	1	25/06/2002
Rédacteur principal de 1ère classe	Temps complet	1	21/11/2006
	Temps complet	1	18/12/2012
Adjoint administratif principal de 2ème classe	Temps complet	8	22/05/2001
	22h30	1	24/09/2019
Adjoint administratif	30h	1	25/09/2018
Technicien principal de 1ère classe	Temps complet	1	22/05/2001
	Temps complet	1	23/03/2010
Technicien principal de 2ème classe	Temps complet	1	22/05/2001
Agent de maîtrise principal	Temps complet	3	22/05/2001
Agent de maîtrise	Temps complet	5	22/05/2001
Adjoint technique principal de 1ère classe	Temps complet	1	22/05/2001
	Temps complet	1	02/10/2007
	Temps complet	2	06/05/2008
Adjoint technique principal de 2ème classe	Temps complet	11	22/05/2001
Adjoint technique	Temps complet	5	22/05/2001
	20h	3	19/12/2017
	17h30	1	22/05/2001
	17h30	1	28/02/2006
Adoint d'animation principal de 2ème classe	Temps complet	2	27/01/2009
	Temps complet	1	04/06/2014
Adjoint d'animation	31h30	1	16/12/2014
	28h	1	24/09/2019
Conseiller des APS	Temps complet	1	22/05/2001
Educateur des APS	17h30	1	17/05/2022
Assistant d'enseignement artistique principal de 1ère classe	Temps complet - danse contemporaine	1	01/02/2022
	2h30 - piano	1	26/09/2017
Assistant d'enseignement artistique principal de 2ème classe	Temps complet - danse contemporaine	1	29/06/2010
	3h - piano	1	27/09/2022
ATSEM principal de 1ère classe	Temps complet	1	04/06/2014
	28h	1	16/05/2017
ATSEM principal de 2ème classe	Temps complet	1	14/04/2015
	28h	1	01/10/2013
	17h30	1	28/02/2006

VILLE DE SCHILTIGHEIM
Direction générale

RÉPUBLIQUE FRANCAISE – DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
Séance du 5 décembre 2023

Sous la présidence de Madame la Maire Danielle DAMBACH

Nombre de membres élus : 39 (dont 39 sont encore en fonction)
Date de convocation : 28 novembre 2023

33 membres ont assisté à la séance.
0 membre excusé
0 membre absent
6 membres ont donné procuration :
(Mme Sophie MEHMANPAZIR donne procuration à Mme Aurélie LESCOUTE-PHILIPPS ; Mme Dominique BOUSSARD-MOSSER donne procuration à Mme Sandrine LE GOUIC ; Mme Corine DULAURENT donne procuration à M. Bernard JENASTE ; Mme Regina HAAS donne procuration à M. Jean-Marie VOGT ; M. Stéphane HUSSON donne procuration à M. Jérôme MAI ; Mme Maryline WILHELM donne procuration à M. Benoît STEFFANUS).

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

8e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2023SGDE123)

PROTECTION SOCIALE COMPLÈMENTAIRE « SANTÉ » DES AGENTS DE LA VILLE DE SCHILTIGHEIM – PARTICIPATION FINANCIÈRE DE LA COLLECTIVITÉ

Rapporteur : Monsieur le Premier Adjoint

Dans le respect du décret n°2011-1474 du 8 novembre 2011 qui a réformé le système de participation des employeurs publics à la protection sociale complémentaire « *santé* » de leurs agents, la Ville de Schiltigheim a conclu une convention de participation avec MUTEST pour la période du 1er janvier 2020 au 31 décembre 2025.

L'adhésion des agents au contrat proposé dans le cadre de cette convention de participation est facultative. Les bénéficiaires sont les fonctionnaires titulaires ou stagiaires, les agents contractuels de droit public et privé. Les retraités profiteront indirectement du dispositif compte-tenu du principe de solidarité intergénérationnelle, mais sans participation financière de la collectivité.

La garantie « *frais de santé* » a pour objet le versement :

- ✓ d'indemnités complémentaires aux prestations en nature des assurances maladie et maternité de la sécurité sociale ;
- ✓ d'indemnités pour certains frais de santé non remboursés par la sécurité sociale.

Le niveau de prestations, au choix de l'agent, assuré par le titulaire du contrat est décliné selon une couverture de « *base* », une couverture « *renforcée* » (renforcement optique) et une couverture « *supérieure* » (renforcement optique et dentaire). Quel que soit le choix de l'agent, l'engagement financier de la Ville couvre au minimum 58 % du coût des cotisations de la couverture de base.

L'évolution de 6.9 % du PMSS *(plafond mensuel de la sécurité sociale)* fixée par décret le 1er janvier 2023 *(le PMSS avait été gelé pendant 2 années consécutives suite à la période COVID)* et l'augmentation des dépenses de santé liée à la mise en place du 0 reste à charge ont dégradé les équilibres financiers de la convention santé de la Collectivité. Les nouvelles tarifications communiquées par MUTEST au titre de l'année 2024 font apparaitre une augmentation de 12.4 % dont 6.9% liée au PMSS. Afin de maintenir l'engagement financier de la Ville, il est proposé de délibérer sur les nouveaux montants de la participation de l'employeur. L'effort financier ainsi consenti par la collectivité en faveur de ses agents permettra de limiter l'augmentation des taux de cotisations. Cet accompagnement financier sera de 93 000 € pour la collectivité en 2024.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE123-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,

Vu le Code général des collectivités territoriales ;
Vu le Code des Assurances ;
Vu le Code de la sécurité sociale ;
Vu la loi n°83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires et notamment son article 22 bis ;
Vu la loi n°84-53 du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale et notamment ses article 25 et 88-2 ;
Vu le décret n°2011-1474 du 8 novembre 2011 relatif à la participation des collectivités territoriales et de leurs établissements publics au financement de la protection sociale complémentaire de leurs agents ;
Vu la Circulaire n°RDFB12207899C du 25 mai 2012 relative aux participations des collectivités territoriales et de leurs établissements publics à la protection sociale complémentaire de leurs agents ;
Vu l'avis du Comité Social Territorial en date du 27 novembre 2023 ;
Considérant l'attribution du contrat à la société MUT'EST par la Commission d'Appel d'Offres en date du 16 octobre 2019,

Après en avoir délibéré,
Sur proposition du Bureau municipal et après avis du Comité Social Territorial,

FIXE les nouveaux montants de la participation financière de la collectivité, selon la composition familiale de l'agent et le régime de sécurité sociale dont il relève :

Pour les agents relevant du régime général de la sécurité sociale :

- 67 € / mois/agent pour la catégorie « ISOLÉ »
- 120,5 € / mois/agent pour la catégorie « COUPLE »
- 134 € / mois/agent pour la catégorie « FAMILLE »

Pour les agents relevant du régime local de la sécurité sociale :

- 56 € /mois/agent pour la catégorie « ISOLÉ »
- 99,5 € /mois/agent pour la catégorie « COUPLE »
- 111 € /mois/agent pour la catégorie « FAMILLE »

PRÉCISE que le montant de la participation de la collectivité sera indexé sur le plafond mensuel de la sécurité sociale (PMSS) ;

DÉCIDE de mettre en œuvre ces nouveaux montants sur les traitements des agents du mois de janvier 2024, date d'entrée en vigueur des nouvelles cotisations mutuelle ;

PRÉCISE que les crédits nécessaires seront inscrits au budget 2024.

Adopté à l'unanimité.

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 7 décembre 2023.

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. Publiée électroniquement le 7 décembre 2023

Accusé de réception préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE123-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

VILLE DE SCHILTIGHEIM
Direction générale

RÉPUBLIQUE FRANCAISE – DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
Séance du 5 décembre 2023

Sous la présidence de Madame la Maire Danielle DAMBACH

Nombre de membres élus : 39 (dont 39 sont encore en fonction)
Date de convocation : 28 novembre 2023

33 membres ont assisté à la séance.
0 membre excusé
0 membre absent
6 membres ont donné procuration :
(Mme Sophie MEHMANPAZIR donne procuration à Mme Aurélie LESCOUTE-PHILIPPS ; Mme Dominique BOUSSARD-MOSSER donne procuration à Mme Sandrine LE GOUIC ; Mme Corine DULAURENT donne procuration à M. Bernard JENASTE ; Mme Regina HAAS donne procuration à M. Jean-Marie VOGT ; M. Stéphane HUSSON donne procuration à M. Jérôme MAI ; Mme Maryline WILHELM donne procuration à M. Benoît STEFFANUS).

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance

9e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2023SGDE124)

ÉCOLE MATERNELLE JACQUES PRÉVERT : VALIDATION ET ENGAGEMENT DU PROJET DE MISE AUX NORMES DE SÉCURITÉ INCENDIE DE L'ÉTABLISSEMENT ET DE VÉGÉTALISATION DE LA COUR D'ÉCOLE

Rapporteure : Madame l'Adjointe Sandrine LE GOUIC

L'école maternelle Jacques PREVERT, située 55 rue du Général de Gaulle et regroupant 7 classes, fait l'objet d'études pour sa réhabilitation depuis 2022 ; ces études ont été confiées à un groupement de maîtrise d'œuvre conduit par l'agence LAMA architectes.

Les axes envisagés pour l'intervention sur cette école concernent :

- ✓ Les travaux de mise en sécurité au regard des normes d'incendie et de secours ; l'établissement fait en effet l'objet d'un avis défavorable d'exploitation de la sous-commission départementale de la sécurité (SCDS), depuis 2002 ;
- ✓ La végétalisation de la cour d'école ; pour en améliorer les conditions d'usage et contribuer à la végétalisation et au rafraichissement de la ville ;
- ✓ La réhabilitation thermique du bâtiment scolaire ; la réalisation de ces travaux nécessiterait le remplacement intégral du complexe de toiture du bâtiment principal et impliquerait une contrainte de relocalisation des élèves pendant la durée du chantier.

L'opération globale de rénovation l'école, incluant ces trois volets dont la rénovation thermique, a été estimée en septembre 2023 au stade d'avant-projet définitif (APD) à hauteur 2,5 M€ TTC.

À l'issue de cette première phase d'études et compte-tenu de la complexité de mise en œuvre du volet énergétique de l'opération qui s'est confirmée au fil des études, le projet est recentré sur les travaux nécessaires à la levée de l'avis défavorable d'exploitation de l'école et à l'amélioration de la qualité d'usage de la cour de récréation. Ce programme d'opération représente un budget prévisionnel de 1.1 M€ TTC.

Le projet de mise aux normes de sécurité incendie

Le programme de mise en sécurité de cet équipement de 4ème catégorie, de type R (Enseignement), N (restauration) et L (salle polyvalente est particulièrement dense. Les principales caractéristiques à respecter dans le programme de travaux sont notamment les suivantes :

- ✓ La stabilité au feu des structures et des toitures ;

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE124-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

- ✓ La mise en œuvre de composants de façades et de cloisonnement intérieur respectant les niveaux de tenue et de réaction au feu règlementaires ;
- ✓ Les dispositions règlementaires d'évacuation des personnes y compris PMR et de désenfumage ;

- ✓ Les normes de sécurité appliquées aux réseaux électriques et système de sécurité incendie.

Afin d'obtenir un avis d'exploitation favorable pour l'école, le projet prévoit de scinder en deux établissements recevant du public (ERP) distincts, les bâtiments de l'école et celui de la Villa SCHEYDER reclassé en un ERP « Villa » de 5ème catégorie.

Le projet de végétalisation de la cour de l'école

Les prestations pour l'amélioration et la végétalisation de la cour intègrent :

- ✓ Le remplacement des sols souples défectueux par des zones en copeaux de bois ;
- ✓ La végétalisation de la zone Nord de la cour actuellement délaissée ;
- ✓ La plantation d'arbres ;
- ✓ La création d'un jardin pédagogique et l'installation de mobiliers divers (bancs, tables, jardinières, voile pour ombrage bac à sables, marquage au sol…) ;
- ✓ Le remplacement du réseau enterré d'assainissement, rendu nécessaire du fait de son état dégradé.

Ces interventions sont cohérentes avec les attentes des usagers concertés (directions, enseignants) et à la stratégie de la collectivité de végétaliser et désimperméabiliser les cours d'école. Parmi le coût global de 1,1 M€ TTC, ce poste représente un budget d'environ 180 000 € TTC.

Le planning prévisionnel de l'opération

Il vise les échéances suivantes, sous réserve du bon avancement de l'instruction du volet sécurité incendie :

- ✓ Dépôt et instruction des autorisations d'urbanisme, réalisation des phases études PRO/DCE : premier trimestre 2024 ;
- ✓ Démarrage des travaux : juillet 2024 à la faveur des congés scolaires, avec une finalisation au printemps 2025

Avec ce périmètre d'opération, la totalité des travaux pourront être menés hors temps scolaire, en site inoccupé, en organisant des interventions lors des congés scolaires.

Le plan de financement de l'opération

Le projet serait éligible à la Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL), au titre des deux axes suivants :

- ✓ Mise aux normes et sécurisation des équipements publics ;
- ✓ Création, transformation et rénovation des bâtiments scolaires.

Le réaménagement de la cour de récréation pourrait également prétendre aux aides de l'Agence de l'Eau RHIN-MEUSE (AERM), pour les prestations de végétalisation et de désimperméabilisation.

Le plan de financement prévisionnel s'établit comme suit :

Montant prévisionnel du projet (HT)		Recettes prévisionnelles*		
Maitrise d'œuvre	165 000 €	État – DSIL	275 000 €	30 %
Travaux	750 000 €	AERM	25 000 €	3 %
		Commune	615 000 €	67 %
TOTAL	**915 000 €**	**TOTAL**	**915 000 €**	

**Les montants et % sont donnés à titre indicatif avant instruction et notification et sont encore susceptibles d'être corrigés.*

L'avant-projet définitif (APD) est aujourd'hui à valider sur la base du programme décrit ci-dessus.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE124-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

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 ;

Après en avoir délibéré,
Sur proposition de la Commission « *Éducation, Petite enfance et Projet éducatif local* », de la Commission « *Ecologie, Urbanisme et mobilités, Cadre de vie et travaux* » et du Bureau municipal,

APPROUVE le programme de l'avant-projet définitif relatif aux travaux de mise aux normes de sécurité incendie de l'école maternelle Jacques PREVERT et du réaménagement de sa cour de récréation ;

APPROUVE le coût prévisionnel d'opération à hauteur de 1,1 M€ TTC, et son imputation sur l'AP 201904 « *amélioration de la qualité des bâtiments scolaires* » ;

AUTORISE Madame la Maire à poursuivre les recherches de subventions auprès de tout organisme susceptible de concourir au financement du projet ;

AUTORISE Madame la Maire à signer toute convention y étant relative ;

AUTORISE Madame la Maire ou son représentant / sa représentante à signer et déposer toutes les demandes d'autorisations d'urbanisme et autres documents nécessaires à la conduite de l'opération.

Adopté à l'unanimité.

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 7 décembre 2023.

La Maire,

MAIRIE DE SCHILTIGHEIM 7 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. Publiée électroniquement le 7 décembre 2023

Accusé de réception préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE124-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

VILLE DE SCHILTIGHEIM
Direction générale

RÉPUBLIQUE FRANCAISE – DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
Séance du 5 décembre 2023

Sous la présidence de Madame la Maire Danielle DAMBACH

Nombre de membres élus : 39 (dont 39 sont encore en fonction)
Date de convocation : 28 novembre 2023

33 membres ont assisté à la séance.
0 membre excusé
0 membre absent
6 membres ont donné procuration :
(Mme Sophie MEHMANPAZIR donne procuration à Mme Aurélie LESCOUTE-PHILIPPS ; Mme Dominique BOUSSARD-MOSSER donne procuration à Mme Sandrine LE GOUIC ; Mme Corine DULAURENT donne procuration à M. Bernard JENASTE ; Mme Regina HAAS donne procuration à M. Jean-Marie VOGT ; M. Stéphane HUSSON donne procuration à M. Jérôme MAI ; Mme Maryline WILHELM donne procuration à M. Benoît STEFFANUS).

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

10e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2023SGDE125)

PROJET DE RÉNOVATION ET D'EXTENSION DU CENTRE SOCIO-CULTUREL « ADOLPHE SORGUS » : VALIDATION DE LA PHASE « PROGRAMME » ET LANCEMENT DU CONCOURS DE MAITRISE D'OEUVRE

Rapporteure : Madame l'Adjointe Sophie MEHMANPAZIR

Par délibération en date du 17 décembre 2019, le Conseil municipal a approuvé le projet de rénovation et d'extension du centre socio-culturel Adolphe Sorgus, pour un budget prévisionnel de 3,8 M€ TTC.

Le travail de programmation, confié par la Ville au cabinet ASCISTE et effectué en partenariat avec le Centre socio-culturel, a été prolongé jusqu'à l'automne 2023, afin :

- ✓ de prendre le temps nécessaire à la précision du fonctionnement optimal recherché par le Centre dans l'organisation des futurs locaux ;
- ✓ d'assurer la consolidation de chaque étape de la phase de programmation : expression des besoins, faisabilité, traduction dans le programme technique et fonctionnel.

Le programme est désormais finalisé, et doit permettre l'engagement de la phase opérationnelle du projet avec le prochain lancement d'un concours de maitrise d'œuvre.

Le projet d'extension et de rénovation du centre socio-culturel

Depuis plus de 40 ans, le centre est fortement investi par le quartier et sollicité sur tous les champs d'intervention sociale :

- ✓ Prévention de la délinquance ;
- ✓ Egalité entre les femmes et les hommes ;
- ✓ Soutien à la fonction parentale (halte-garderie, accompagnement éducatif des enfants et des jeunes, partenariat entre la référente famille et l'assistante sociale.

Le centre permet également de développer la vie locale du quartier à travers :

- ✓ L'animation et coordination des réunions thématiques ;
- ✓ La réalisation des projets en lien avec la convention de quartier.

Dans tous les secteurs est observée une augmentation de la participation des usagers aux activités proposées, que le centre ne peut pas toujours satisfaire car les locaux actuels limitent la capacité d'accueil. Aujourd'hui le centre et son équipe sont limités par l'exiguïté des locaux et c'est

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE125-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

pourquoi la Ville a décidé d'étendre et de restructurer ce bâtiment afin de répondre à ces besoins grandissants.

L'état du bâtiment, datant de 1980 et représentant près de 1 000 m², nécessite par ailleurs une intervention de rénovation globale, intégrant :

- ✓ l'amélioration de la performance énergétique (pas d'isolation thermique actuellement) ;
- ✓ la mise aux normes d'accessibilité.

Le programme de l'opération

Les études de programmation achevées en 2023 ont permis l'élaboration d'un programme technique fonctionnel du centre restructuré et étendu autour de plusieurs objectifs :

- Amélioration des conditions d'accueil des différents publics
  - ✓ offrir des conditions d'accueil confortables pour 110 enfants âgés de 4 ans à 18 ans ;
  - ✓ réorganiser les espaces d'activités enfants : accueil des plus petits (4-5 ans) au RDC ;
  - ✓ proposer une réorganisation de la halte-garderie actuelle qui accueille 20 enfants en bas âge ; entrée indépendante, salle de repos agrandie, sanitaires séparés H/F pour le personnel, création d'un vestiaire, d'un abris poussette et d'un sas d'entrée ;
  - ✓ réaménager les extérieurs du centre : un espace jardin / ilot de fraicheur plus agréable pour les enfants sera aménagé sur la partie sud de la parcelle, un mur de clôture sera réalisé en front de rue pour limiter les vues sur l'extérieur de la halte-garderie, du stationnement vélos sera maintenu, un aménagement plus qualitatif du parking sera réalisé.

- Création des nouveaux locaux ou fonctionnalités
  - ✓ prévoir un local multifonctionnel avec bureau et salle de réunion afin d'accueillir les permanences de partenaires comme la CPAM, la CAF, le CCAS, la Mission Locale ou encore le Pôle emploi et l'assistance sociale. Ce local devra pouvoir fonctionner de manière indépendante des activités du centre (horaires d'ouverture différents) avec accès dédié depuis l'extérieur tout en conservant un lien avec la circulation intérieure.
  - ✓ réaliser une extension pour accueillir 3 salles polyvalentes avec sanitaires et cuisine dédiés. Ces salles devront permettre l'organisation de manifestations familiales. En dehors de leurs créneaux d'utilisation par des particuliers, ces salles permettront l'accueil des activités du centre, et notamment les activités pour les enfants et jeunes aujourd'hui restreintes au regard de l'exiguïté des locaux. Les salles actuelles seront utilisées pour absorber l'augmentation de surfaces des autres locaux.

- Mise aux normes et facilitation des conditions de travail
  - ✓ rendre le centre être accessible aux personnes à mobilité réduite : création d'un ascenseur ;
  - ✓ disposer de locaux de rangements, stockages, archives, manquants dans la structure actuelle ;
  - ✓ offrir des conditions de travail confortable aux encadrants et travailleurs du centre. Les bureau direction et comptabilité devront être agrandis. Une salle de réunion sera créée.

L'équipement sera ainsi dimensionné à 1 323 m² SDO, avec une extension d'environ 300 m² à rez-de-chaussée.

Le budget est aujourd'hui évalué à 3 950 000 € TTC, pour tenir compte de l'inflation en cours sur les prix de la construction et du volume de désamiantage qui sera nécessaire lors des travaux de rénovation intérieure.

Le plan de financement prévisionnel

Le projet bénéficie d'un engagement de la Caisse d'allocations familiales (CAF) et serait éligible à d'autres financements qui seront sollicités.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE125-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

Le plan de financement prévisionnel s'établit comme suit à ce jour :

Montant prévisionnel du projet (HT)		Recettes prévisionnelles*		
Etudes et honoraires	691 000 €	CAF	500 000 €	15%
Travaux	2 600 000 €	DSIL	520 000 €	16%
		FEDER-CLIMAXION	650 000 €	20%
		CEA	633 000 €	19%
		ACTEE II	182 000 €	6%
		Commune	806 000 €	24%
TOTAL	**3 291 000 €**	**TOTAL**	**3 291 000 €**	

**Les montants et % sont donnés à titre indicatif avant instruction et notification et sont encore susceptibles d'être corrigés.*

Le planning prévisionnel

Il prévoit les échéances suivantes :

- ✓ 2024-2025 : sélection de la maitrise d'œuvre, réalisation des études opérationnelles et préparation des marchés de travaux ;
- ✓ 2026-2028 : travaux en plusieurs phases.

Choix et présentation de la procédure de concours

La procédure formalisée, qui sera mise en œuvre par le Maître d'ouvrage, serait celle d'un concours restreint sur « esquisse », en application du chapitre V, article L 2125-1, 2° alinéa, du Code de la commande publique.

Ce concours est un mode de sélection par lequel le Maître d'ouvrage, après avis d'un jury, choisit un projet parmi les propositions de plusieurs concurrents préalablement sélectionnés, en vue de l'attribution d'un marché.

Lorsqu'il est organisé en vue de l'attribution d'un marché de maîtrise d'œuvre, il permet donc de choisir simultanément le projet qui sera réalisé et son auteur. Il est à remarquer que ce processus de sélection autorise le démarrage anticipé de l'exécution du marché de maîtrise d'œuvre avant qu'il soit signé.

En contrepartie, chaque candidat autorisé à concourir percevra une indemnisation dont le montant sera égal à 80% au coût estimé de la prestation demandée (étude phase esquisse).

Cette future mission de maîtrise d'œuvre comprendra les éléments stipulés à l'article R.2431-1 du Code de la commande publique et rappelés ci-après :

- ✓ Les études préliminaires ;
- ✓ Les études de diagnostic ;
- ✓ Les études d'esquisse et d'avant-projet ;
- ✓ Les études de projet ;
- ✓ L'assistance apportée au maître d'ouvrage pour la passation des marchés de travaux ;
- ✓ Les études d'exécution ou l'examen de leur conformité au projet et le visa de celles qui ont été faites par les opérateurs économiques chargées des travaux ;
- ✓ La direction de l'exécution des marchés de travaux ;
- ✓ L'assistance apportée au Maître d'ouvrage lors des opérations de réception de l'ouvrage et pendant la période de garantie de parfait achèvement des prestations de travaux.
- ✓ La mission relative à l'ordonnancement, le pilotage et la coordination du chantier.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE125-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

Déroulement du concours :

En vertu des dispositions de l'article R 2162-16 du Code de la commande publique, le pouvoir adjudicateur définira les critères de sélection des participants au concours et le nombre de candidats invités à y participer sera suffisant pour garantir une concurrence réelle.

Par suite, et au vu de l'avis du jury dont la composition vous est présentée *infra*, une liste de 4 équipes de conception admises à concourir sera établie par lui. Les participants percevront, en tout ou partie, la somme de 20 000 € HT au titre de la prime prévue à l'article R 2162-20 de ce même Code.

Passation du marché sans publicité, ni mise en concurrence :

A l'issue des résultats du concours, et ce en application des dispositions de l'article R 2122-6 du Code de la commande publique, un marché public sans publicité, ni mise en concurrence préalables, sera conclu avec l'équipe lauréate qui aura présenté l'offre la mieux-disante pour le pouvoir adjudicateur. Des négociations seront menées sur la base des préconisations du jury de concours.

Composition du jury de concours (articles R 2162-22 & R 2162-24 du Code de la commande publique) :

Ce concours nécessite la création d'un jury, composé de personnes indépendantes des participants au concours, qui n'émettra qu'un avis motivé sur le choix des candidats et sur les projets qui lui seront présentés.
Cependant, il n'attribuera pas le projet de marché public de maîtrise d'œuvre correspondant ; cette faculté ayant été dévolue, par le législateur, à la Commission d'appel d'offres permanente de la Ville.

Ce jury, présidé par Madame La Maire ou son représentant nommément désigné, sera constitué des membres élus de la Commission d'appel d'offres, et d'au moins un tiers de personnes possédant la qualification professionnelle exigée pour y participer, tels des maîtres d'œuvre ou des experts techniques.

Les membres de la Commission d'appel d'offres ont été désignés par délibération du Conseil municipal, en date du 9 juin 2020.

Les personnalités qualifiées seront dédommagées de leur participation à hauteur de 400 € HT par personne et par séance.

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,

Vu les articles du Code de la commande, notamment ses articles L. 2125-1 2e alinéa, R. 2162-16 à R. 2162-24, R. 2122-6 et R. 2431-1 ;
Vu l'article L. 2541-12 du Code général des collectivités territoriales ;

Après en avoir délibéré,
Sur proposition de la Commission « *Écologie, Urbanisme et mobilités, Cadre de vie et travaux* » et du Bureau municipal,

APPROUVE les éléments de programmation du centre socio-culturel Adolphe Sorgus, tels qu'ils ressortent de l'étude de faisabilité, tant spatiale que financière ;

APPROUVE, au stade de la programmation du projet, le montant TTC de l'autorisation de programme « centre socio-culturel SORGUS » arrêté à 3 950 000 € ;

AUTORISE le lancement d'une procédure de concours d'ingénierie et d'architecture en vue de désigner un maître d'œuvre compétent pour la rénovation et extension du centre socio culturel SORGUS, tel que présenté ci-dessus ;

AUTORISE Madame la Maire à arrêter la liste des 4 équipes de conception admises à concourir ;

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE125-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

FIXE à 20 000 € HT par équipe de conception le montant de la prime aux candidats ayant remis des prestations conformes au règlement du concours ;

DÉSIGNE Madame la Maire ou son représentant / sa représentante, nommément désigné, en tant que présidente du jury ;

DÉSIGNE comme membres du jury à voix délibérative :

- ✓ Les membres de la Commission d'appel d'offres permanente de la Ville ;
- ✓ Les personnalités qualifiées professionnellement ;

FIXE les indemnités des personnes qualifiées professionnellement à hauteur de 400 € HT par personne et par séance ;

AUTORISE Madame la Maire ou son représentant / sa représentante à désigner les membres à voix consultative qui pourront assister et participer aux débats du jury.

AUTORISE Madame la Maire à poursuivre les recherches de subventions auprès de tout organisme susceptible de concourir au financement du projet ;

AUTORISE Madame la Maire ou son représentant / sa représentante à signer toute convention y étant relative ;

AUTORISE Madame la Maire ou son représentant à signer et déposer toutes les demandes d'autorisations d'urbanisme et autres documents nécessaires à la conduite de l'opération.

Adopté à l'unanimité.

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 7 décembre 2023.

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. Publiée électroniquement le 7 décembre 2023

Accusé de réception préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE125-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

VILLE DE SCHILTIGHEIM
Direction générale

RÉPUBLIQUE FRANCAISE – DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
Séance du 5 décembre 2023

Sous la présidence de Madame la Maire Danielle DAMBACH

Nombre de membres élus : 39 (dont 39 sont encore en fonction)
Date de convocation : 28 novembre 2023

33 membres ont assisté à la séance.
0 membre excusé
0 membre absent
6 membres ont donné procuration :
(Mme Sophie MEHMANPAZIR donne procuration à Mme Aurélie LESCOUTE-PHILIPPS ; Mme Dominique BOUSSARD-MOSSER donne procuration à Mme Sandrine LE GOUIC ; Mme Corine DULAURENT donne procuration à M. Bernard JENASTE ; Mme Regina HAAS donne procuration à M. Jean-Marie VOGT ; M. Stéphane HUSSON donne procuration à M. Jérôme MAI ; Mme Maryline WILHELM donne procuration à M. Benoît STEFFANUS).

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

11e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2023SGDE126)

MISE EN PLACE D'UNE EXPÉRIMENTATION D'EXTINCTION TOTALE DE L'ÉCLAIRAGE PUBLIC DANS L'ESPACE EUROPEEN DE L'ENTREPRISE

Rapporteur : Monsieur l'Adjoint Jean-Marie VOGT

La stratégie d'éclairage public de la ville de Schiltigheim en faveur de la biodiversité

Depuis 2018, la municipalité de Schiltigheim a décidé de moderniser son parc luminaire afin de préserver la biodiversité, en diminuant la pollution lumineuse et en favorisant une trame noire.

Outre le remplacement des luminaires en sodium par des lampes LED, la municipalité a investi dans des systèmes permettant le semi-nocturne, c'est-à-dire l'extinction d'un mât sur deux, voire deux mâts sur 3 en zone habitée à des horaires définis.

L'Espace Européen de l'Entreprise représente un enjeu fort pour le développement de la biodiversité à Schiltigheim, avec plusieurs hectares de pelouses et prairies, des kilomètres de haies et des arbres d'alignement. Cet espace peut devenir un véritable réservoir de biodiversité si la Ville et les entreprises œuvrent ensemble à un changement des pratiques.

C'est pourquoi il est prévu sur ce périmètre une expérimentation d'extinction totale :

- ✓ de 23 heures à 6 heures ;
- ✓ sur la quasi-totalité des rues de la zone, à l'exception des rues empruntés par le BHNS, où les luminaires seront remplacés par du LED afin de réduire la puissance de l'éclairage.

Cette extinction, comme celle déjà mise en place autour du lac, permettra de donner une véritable pause nocturne à la végétation et aux animaux. Outre la réduction de la facture de consommation d'électricité et la préservation de la biodiversité, cette action contribuerait également à la préservation de l'environnement par la limitation des émissions de gaz à effet de serre et la lutte contre les nuisances lumineuses.

Dispositif prévu pour l'Espace européen de l'entreprise

Les modalités de fonctionnement de l'éclairage public relèvent du pouvoir de police du Maire, qui dispose de la faculté de prendre à ce titre des mesures de limitation du fonctionnement, compatibles avec la sécurité des usagers de la voirie, le bon écoulement du trafic et la protection des biens et des personnes.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE126-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

Le projet a donc été travaillé pour s'adapter au contexte de ce secteur, et a été partagé avec les entreprises et acteurs locaux cet automne :

- ✓ rencontre avec les représentants des entreprises le 7 septembre 2023 ;
- ✓ courrier d'information aux entreprises envoyé le 23 octobre 2023 ;
- ✓ réunion d'information et d'échanges avec les entreprises 7 décembre 2023.

L'extinction nocturne sera engagée à partir du mois de janvier 2024.

Techniquement, la coupure de nuit ne sera pas effective sur les parties privées de l'espace européen et ni sur le tracé des voies principales et de circulation des bus, à savoir : avenue de l'Europe, Avenue de Berlin, avenue de Rome, allée d'Athènes, rue Becquerel, rue de Madrid.

Cette démarche sera accompagnée d'une signalisation spécifique et d'une information de la population.

En période de fêtes ou d'événements particuliers, l'éclairage public pourra être maintenu tout ou partie de la nuit.

La commune sollicitera l'Eurométropole de Strasbourg pour étudier les possibilités techniques et mettre en œuvre sur la voirie les adaptations nécessaires si besoin.

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,

Vu le Code général des collectivités territoriales ;
Vu le Code général de la propriété des personnes publiques ;

Après en avoir délibéré,
Sur proposition de la Commission « *Écologie, Urbanisme et mobilités, Cadre de vie et travaux* » et du Bureau municipal,

APPROUVE la mise en place de l'extinction totale de 23 heures à 6 heures sur la zone de l'espace européen, à l'exception des rues utilisées par le réseau de bus de la CTS ;

AUTORISE Madame la maire à prendre tout acte nécessaire à l'exécution de la présente délibération.

Adopté par 37 voix. 2 abstentions (Mme Sylvie GIL BAREA et M. Dera RATSIAJETSINIMARO).

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 7 décembre 2023.

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. Publiée électroniquement le 7 décembre 2023

Accusé de réception préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE126-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

VILLE DE SCHILTIGHEIM
Direction générale

RÉPUBLIQUE FRANCAISE – DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
Séance du 5 décembre 2023

Sous la présidence de Madame la Maire Danielle DAMBACH

Nombre de membres élus : 39 (dont 39 sont encore en fonction)
Date de convocation : 28 novembre 2023

32 membres ont assisté à la séance.
0 membre excusé
1 membre absent *(M. Raphaël RODRIGUES)*
6 membres ont donné procuration :
(Mme Sophie MEHMANPAZIR donne procuration à Mme Aurélie LESCOUTE-PHILIPPS ; Mme Dominique BOUSSARD-MOSSER donne procuration à Mme Sandrine LE GOUIC ; Mme Corine DULAURENT donne procuration à M. Bernard JENASTE ; Mme Regina HAAS donne procuration à M. Jean-Marie VOGT ; M. Stéphane HUSSON donne procuration à M. Jérôme MAI ; Mme Maryline WILHELM donne procuration à M. Benoît STEFFANUS).

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

12e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2023SGDE127)

ALLOCATION DE SUBVENTIONS DE FONCTIONNEMENT PETITE ENFANCE

Rapporteure : Madame l'Adjointe Sandrine LE GOUIC

La Ville de Schiltigheim compte aujourd'hui sur son territoire plusieurs établissements d'accueil du jeune enfant *(crèches et halte-garderie)* gérés soit en direct ou en délégation de service public, soit par des associations. À cela on compte également sur le territoire un réseau d'assistantes maternelles privées (120) dont le nombre décroît régulièrement et une bonne vingtaine de micro-crèches privées.

Les établissements gérés en direct par la Ville ou en délégation de service public sont les suivants :

- ✓ La halte-garderie des Marronniers (20 places) ;
- ✓ Le multi-accueil des Moussaillons (60 places) ;
- ✓ Le multi-accueil les Lutins du Marais (60 places) ;
- ✓ Le service d'accueil familial (120 places avec environ 40 assistantes maternelles) ;
- ✓ La crèche inter-entreprises des Petites étoiles (10 places dans le cadre d'un MAPA).

Chaque année, la Ville gère 150 à 180 demandes de places dans un établissement de jeune enfant pour environ 100 places disponibles. Aussi, afin de couvrir les besoins des familles et proposer une offre diversifiée qui permette aux concitoyens de choisir en fonction de leurs besoins, la Ville finance depuis 20 ans les structures suivantes :

- ✓ La halte-garderie du Centre socio-culturel Adolphe Sorgus (20 places) ;
- ✓ La halte-garderie du Centre social et familial Victor Hugo (20 places dont 12 financées par la Ville de Schiltigheim) ;
- ✓ La crèche parentale la Ribambelle (17 places) ;
- ✓ La crèche la Petite Plume en intercommunalité avec la Ville de Bischheim : 5 places pour Schiltigheim sur les 10.

Toutes ces places sont intégrées dans la Convention Territoriale Globale (CTG) qui a été signée entre la Ville et la Caisse d'Allocations Familiales. Elles bénéficient d'un financement d'environ 70 % de la part de la CAF à condition que la Ville finance a minima ces structures pour assurer leur pérennité.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE127-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

Crèche parentale « La Ribambelle » :

La crèche parentale « La Ribambelle » sise 11 rue Kellermann à Schiltigheim accueille 17 enfants simultanément *(de 10 semaines à 4 ans)* et s'appuie sur la participation des parents qui assurent la gestion administrative et fonctionnelle de la crèche.

C'est à ce titre que l'Association « La Ribambelle » de Schiltigheim – qui a pour vocation d'intervenir dans l'accueil des jeunes enfants – est soutenue par notre collectivité depuis de nombreuses années.

Concernant l'année 2023, suite à la présentation des comptes de résultats, la subvention à allouer à l'association pour les activités liées à la crèche parentale s'élève à 48 103 € répartie comme ceci :

- ✓ 25 000 euros de subvention de fonctionnement versées par la ville de Schiltigheim à l'association ;
- ✓ 23 103 euros versés à l'association par la caisse d'allocations familiales (CAF) au titre du Bonus territoire, du fait de la Convention de Territoire Globale (CTG) signée entre la ville et la CAF.

Halte-garderie du Centre Social et Familial « Victor Hugo » :

L'Association « Léo Lagrange Centre Est » gère une halte-garderie, sise 4 rue Victor Hugo à Schiltigheim. La halte-garderie accueille 20 enfants simultanément *(de 10 semaines à 6 ans).*

C'est à ce titre que la halte-garderie de l'Association « Léo Lagrange Centre Est » de Schiltigheim, qui a pour vocation d'intervenir dans l'accueil des jeunes enfants, est soutenue par notre collectivité depuis de nombreuses années.

Située à la lisière de Bischheim et de Schiltigheim, les deux villes contribuent au fonctionnement de la structure par le versement d'une subvention.

Il y a lieu de rappeler que le développement de 8 places d'accueil pour Bischheim et 12 places d'accueil pour Schiltigheim est intégré dans la Convention de Territoire Globale (CTG) signée par les deux Villes avec la Caisse d'allocations familiales.

Concernant l'année 2023, suite à la présentation des comptes de résultat, la subvention allouée à l'association pour les activités liées à la halte-garderie s'élève à 50 500 euros répartie comme ceci :

- ✓ 22 250 euros de subvention de fonctionnement à verser par la ville de Schiltigheim à l'association ;
- ✓ 20 400 euros versés directement par la caisse d'allocations familiales (CAF) au titre du Bonus territoire, du fait de la Convention de Territoire Globale (CTG) signée entre la ville et la CAF.

Halte-garderie du Centre Socio-Culturel Adolphe Sorgus :

L'Association du Centre socio-culturel « Adolphe Sorgus » gère une halte-garderie, sise 8 rue de Touraine à Schiltigheim.

La halte-garderie accueille 20 enfants simultanément *(de 10 semaines à 6 ans)* et assure les repas pour 8 enfants entre 12 heures et 14 heures.

C'est à ce titre que l'Association du Centre socio-culturel « Adolphe Sorgus » de Schiltigheim – qui a pour vocation d'intervenir dans l'accueil des jeunes enfants – est soutenue par notre collectivité depuis de nombreuses années.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE127-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

Concernant l'année 2023, suite à la présentation des comptes de résultat, la subvention allouée à l'association pour les activités liées à la halte-garderie s'élève à 79 000 euros répartie comme ceci :

- ✓ 45 000 euros de subvention de fonctionnement à verser directement par la ville de Schiltigheim à l'association ;
- ✓ 34 000 euros versés directement par la caisse d'allocations familiales (CAF) au titre du Bonus territoire, du fait de la Convention de Territoire Globale (CTG) signée entre la ville et la CAF.

Micro-crèche intercommunale « la Petite Plume » :

La micro-crèche intercommunale « La petite plume » sise 13 rue Ronsard à Schiltigheim est le fruit d'une volonté commune aux Villes de Schiltigheim et de Bischheim, d'offrir de nouvelles places de crèches (au nombre de 10) au quartier des Écrivains. Elle accueille des enfants de 10 semaines à 4 ans. Le bailleur social Alsace Habitat est propriétaire des murs et loue des locaux entièrement rénovés à la Ville de Bischheim, gestionnaire de la structure.

Il y a lieu de rappeler que le développement des 5 places d'accueil par la Ville de Schiltigheim est intégré dans la Convention de Territoire Globale (CTG) signée avec la Caisse d'allocations familiales.

La Ville de Bischheim, gestionnaire, fait et fera comme chaque année, l'avance des frais et présentera à la Ville de Schiltigheim :

- ✓ pour les dépenses de fonctionnement, un compte d'exploitation à la fin de chaque exercice ;
- ✓ pour les dépenses d'investissement, un décompte accompagné d'un état de paiement certifié par l'Inspecteur Divisionnaire des Finances Publiques de Schiltigheim.

Concernant l'année 2023, suite à la présentation des comptes de résultats de l'année 2022, la répartition des dépenses de fonctionnement s'élève pour la Ville de Schiltigheim à 43 760,37 euros à verser à la Ville de Bischheim.

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L.1111-4 et L.2541-12 10° ;
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 Communiqué de la Commission européenne en date du 25 avril 2011, n°IP/01/599 ;
Vu l'article 1 de l'ordonnance 2020-391 du 01/04/2020 ;
Vu la délibération du Conseil municipal du 1er juin 2021 relative à la convention territoriale globale ;
Vu la convention territoriale globale du 7 décembre 2021 ;
Vu la délibération du Conseil municipal en date du 26/5/20 et du 8/11/2022 ;

Après en avoir délibéré,
Sur proposition de la Commission « *Éducation, Petite Enfance et Projet éducatif local* » et du Bureau municipal,

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE127-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

APPROUVE l'octroi des subventions de fonctionnement telles que définies dans le tableau ci-dessous :

Associations	Montant
Crèche parentale « La Ribambelle »	25 000, 00 €
Halte-garderie du Centre Social et Familial « Victor Hugo »	22 250, 00 €
Halte-garderie du Centre Socio-Culturel Adolphe Sorgus	45 000, 00 €
Micro-crèche intercommunale « la Petite Plume »	43 760, 37 €

PRÉCISE que les crédits nécessaires sont prévus au budget 2023.

AUTORISE Madame la Maire ou son représentant / sa représentante à signer les conventions annexées à la présente délibération.

Adopté par 38 voix. 1 membre absent (M. Raphaël RODRIGUES).

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 7 décembre 2023.

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. Publiée électroniquement le 7 décembre 2023

Accusé de réception préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE127-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

VILLE DE SCHILTIGHEIM
Petite Enfance

CONVENTION D'OBJECTIFS

Entre les soussignés

La Ville de Schiltigheim, sise 110 route de Bischwiller 67300 SCHILTIGHEIM, représentée par Madame la Maire, **Danielle DAMBACH**, agissant au nom et pour le compte de ladite Ville en vertu de L.2122-22 du Code Général des Collectivités Territoriales et aux délibérations du Conseil Municipal en date du 9 juin 2020 et du 5 décembre 2023,

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

D'une part,

Et

L'association « La Ribambelle » ci-après dénommée l'association, dont le siège est situé 11, rue Kellermann à Schiltigheim – N° de SIRET : 347 770 422 00033 représentée par son Président, **Monsieur Gabin BOISTON**

Ci-après dénommée par les termes « l'Association »,

D'autre part,

IL EST CONVENU ET ARRETE CE QUI SUIT

Article 1 : Objet de la convention

La présente convention a pour objet de définir les conditions dans lesquelles la Ville apporte son soutien financier à l'Association « La Ribambelle » qui a pour vocation :

- ✓ d'offrir des places d'accueil de qualité aux enfants Schilikois de 0 à 4 ans au sein de la crèche parentale sise 11 rue Kellermann 67300 Schiltigheim ;
- ✓ autour de valeurs communes que sont le bien-être, le développement et la sécurité des enfants ;
- ✓ Cette activité présente un intérêt direct et indiscutable pour les habitants de la commune car elle offre une réponse alternative au besoin de garde des enfants de moins de 4 ans.

Article 2 : Montant et versement de la subvention de fonctionnement

La Ville apporte son soutien financier à l'activité de l'association par le versement d'une subvention de fonctionnement de 48 103 € sur l'exercice 2023 conformément à la délibération du Conseil municipal en date du 5 décembre 2023.

Cette subvention est répartie comme suit :

- ✓ 25 000 euros de subventions de fonctionnement, versés directement par la ville de Schiltigheim ;
- ✓ 23 103 euros versés par la caisse d'allocations familiales (CAF) au titre du Bonus territoire, du fait de la Convention de Territoire Global (CTG) signée entre la ville la CAF.

La validité de la décision prise par le Conseil municipal est fixée à l'exercice à laquelle elle se rapporte. Si à l'expiration de ce délai, les pièces justificatives demandées ne sont pas fournies, l'association perd le bénéfice de l'attribution de subvention.

La subvention sera créditée en un versement sur le compte bancaire numéro :

42559 00081 21020527706 clé 88

au nom de l'association « La Ribambelle » domiciliée au CREDIT COOPERATIF.

Tout changement de domiciliation bancaire devra être notifié par courrier, accompagné d'un RIB.

Article 3 : Engagements de l'association

En signant la présente convention, l'association s'engage à :

1. Utiliser les fonds octroyés conformément à son objet associatif,
2. Ne pas solliciter de subventions de fonctionnement destinées à couvrir l'amortissement de biens acquis par des subventions publiques,
3. Fournir à la Ville de Schiltigheim, avant le 1er octobre de l'année suivant l'exercice de la présente subvention (ou, lorsque l'exercice comptable est clos en cours d'année civile, dans les quatre mois suivant la clôture de l'exercice),
   - ✓ Le rapport annuel approuvé en assemblée générale, comprenant notamment un bilan, un compte de résultat et l'annexe conforme au plan comptable associatif (1), certifié conforme par le président ou, le cas échéant, par le commissaire aux comptes (2) (en ce cas, joindre également le rapport du commissaire aux comptes) ;
   - ✓ Le bilan annuel quantitatif et qualitatif de fonctionnement intégrant à minima le :
     - Nombre de parents schilikois et % ;
     - Nombre total des enfants accueillis dans la structure ;
     - Nombre total de familles de rattachement ;
     - Nombre total d'heures de présences tel que transmis à la Caf67 et % ;
     - Nombre total d'heures facturées tel que transmis à la Caf67 et % ;
     - Nombre total d'enfants accueillis dont les parents bénéficient des minimas sociaux tel que transmis à la CAF67 et % ;
     - Nombre total des familles dont la participation familiale est inférieure à 1€/h/enfant et % ;
     - Nombre de familles monoparentales et % ;
     - Nombre total d'enfants porteurs d'un handicap (bénéficiaires de l'AEEH ou en cours de diagnostic selon les conditions définies) et % ;
     - Nombre d'enfants accueillis avec PAI et % ;
     - Nombre d'enfants accueillis avec mesures et % : administrative Cg67 : AED (aide éducative à domicile), judiciaire : AEMO (aide éducative en milieu ouvert) ;
     - Montant des participations familiales :
       - revenus mensuels inférieurs ou égaux à 1300€ et %, revenus mensuels inférieurs ou égaux à 2500 € et %, revenus mensuels inférieurs ou égaux à 3600 € et %, revenus mensuels inférieurs ou égaux à 4800 € et %, revenus mensuels inférieurs ou égaux au plafond (6000 €) proposé par la Caf67.
     - Nombre de familles en situation d'emploi ou de formation 2/2 : et %, 1/2 : et %, 1/1 : et %, 0/1 : et %, 0/2 : et %

- Nombre d'enfants par tranche d'âge 0/18 mois : et %, 18 mois/3 ans : et %, plus de 3 ans : et % au 31 décembre 2023.
- La liste du personnel, des dirigeants, leur temps de travail et leur fonction ;
- Les activités et temps forts, analyse globale et conclusion.

4. Transmettre un budget prévisionnel pour l'exercice 2024, avant le 15 septembre de l'année 2023, sur la base de la dernière participation de la Ville, fixée en Conseil Municipal. Avec le détail des recettes versées par la CAF :
   - Prestation service
   - Bonus mixité et handicap le cas échéant
   - Bonus de territoire (CTG)
5. Transmettre la liste des enfants, leur nom, prénom, ville de résidence et date de naissance.
6. L'Association s'engage à faciliter le contrôle par la Ville, tant d'un point de vue quantitatif que qualitatif, de la réalisation des activités prévues, de l'utilisation des aides attribuées et d'une manière générale de la bonne exécution de la présente convention. Sur simple demande de la Ville, l'Association devra lui communiquer tous documents de nature juridique, fiscale, sociale, comptable et de gestion utiles.
7. Informer la Ville de Schiltigheim de tous les changements survenus dans son administration ou sa direction, et lui transmettre les statuts actualisés ;
8. Faire apparaître sur tous les documents informatifs ou promotionnels édités par elle, le soutien apporté par la Ville

Article 4 : Non-respect des engagements de l'association

L'absence totale ou partielle du respect des clauses prévues à l'article 3 de la présente convention est susceptible d'entraîner :

- ✓ l'interruption de l'aide financière de la Ville,
- ✓ la résiliation de la convention,
- ✓ la demande de reversement de la totalité ou d'une partie des montants déjà versés,
- ✓ la non prise en compte des demandes de subvention ultérieurement présentées par l'association,

En cas de survenance d'évènements mettant en péril la poursuite de l'activité de l'association, et en cas de non-réalisation, de report de l'activité subventionnée, d'une affectation non conforme de la subvention, la Ville se réserve le droit de ne pas verser le solde prévu de la subvention allouée et de demander le reversement par l'Association des sommes déjà versées.

Article 5 : Résiliation

En cas de non-respect par l'une des parties de l'une de ses obligations résultant de la présente convention, celle-ci pourra être résiliée de plein droit par l'autre partie, sans préjudice de tous autres droits qu'elle pourrait faire valoir, à l'expiration d'un délai de deux mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure de se conformer aux obligations contractuelles et restée infructueuse.

Article 6 : Durée

La présente convention est établie pour la durée de l'exercice budgétaire 2023. Toutefois, son entrée en vigueur est soumise à la condition suspensive de la réception par la Ville d'un exemplaire signé par le Président.

Le renouvellement de la subvention au titre de l'exercice budgétaire 2024 sera soumis à une demande via le CERFA n° 12156*06 dument complété par l'Association. La demande de subvention ne pourra être prise en compte qu'à la condition que tous les documents de l'année N-2 soient parvenus dans le délais impartis au service petite enfance. Il est précisé que c'est à l'association de s'assurer de la transmission des documents dans les délais.

Article 7: Assurances responsabilité

L'Association exerce ses activités sous sa responsabilité exclusive.
L'Association s'engage à souscrire toutes les polices d'assurances nécessaires pour garantir sa responsabilité et pour que la responsabilité de la Ville ne puisse être recherchée.

L'Association devra être en mesure de justifier à tout moment à la Ville les attestations d'assurance correspondantes.

Article 8 : Avenant

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant signé par la Ville et l'Association. Tout avenant à la présente convention sera soumis à l'ensemble des dispositions qui la régissent. Il précisera les éléments modifiés de la convention, sans que ceux-ci ne puissent conduire à remettre en cause ses objectifs.

Article 9 : Litiges

Les parties s'engagent à rechercher en cas de litige sur l'interprétation ou l'application de la 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 la présente convention devra être porté devant le Tribunal Administratif de Strasbourg qui sera seul compétent.

Article 10 : Election de domicile

Pour l'exécution de la présente convention et notamment pour la signification de tous actes de poursuites, les parties font élection de leur domicile :

Pour la Ville de SCHILTIGHEIM : 110 route de Bischwiller 67300 SCHILTIGHEIM
Pour l'Association « La Ribambelle » : 11 rue Kellermann 67300 SCHILTIGHEIM

Article 11 : Règlements

Le comptable assignataire de la dépense est la Trésorerie de Saverne.

Fait à Schiltigheim, en 3 exemplaires, le 7 décembre 2023

Pour l'Association « LA RIBAMBELLE »	Pour la Ville de Schiltigheim
Monsieur Gabin BOISTON **Le Président**	**Madame Danielle DAMBACH** **Maire** **Présidente déléguée à l'Eurométropole de Strasbourg**

VILLE DE SCHILTIGHEIM
Petite Enfance

CONVENTION D'OBJECTIFS

Entre les soussignés

La Ville de Schiltigheim, sise 110 route de Bischwiller 67300 SCHILTIGHEIM, représentée par Madame la Maire, **Danielle DAMBACH**, agissant au nom et pour le compte de ladite Ville en vertu de L.2122-22 du Code Général des Collectivités Territoriales et aux délibérations du Conseil Municipal en date du 9 juin 2020 et du 5 décembre 2023,

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

D'une part,

ET

L'Association " Léo Lagrange Centre Est "
N° de SIRET 323 686 691 00052
ayant son siège social : 2 rue Maurice Moissonnier 69 120 Vaulx en Velin,
pour gestion de la halte-garderie « Piroue't » du centre social et familial sis 4 rue Victor Hugo à Schiltigheim.

Ci-après dénommée par les termes « L'association »,

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 Communiqué de la Commission européenne en date du 25 avril 2001, n° IP/01/599 ;
Vu l'article 1 de l'ordonnance 2020-391 du 01/04/2020 ;

Il est convenu ce qui suit :

PREAMBULE

Par une délibération du Conseil municipal en date du 25 février 2020, la Ville de Schiltigheim a conclu avec l'associations « Léo Lagrange Centre Est » pour la gestion du centre social et familial Victor Hugo une convention d'objectifs afin de fixer les engagements respectifs de l'association et de la collectivité pour les années 2020 à 2023. La signature d'une convention d'objectifs avec l'association « Léo Lagrange Centre Est » a donné lieu à une subvention d'un montant de 206 150 € compte tenu du budget prévisionnel transmis.

Article 1 : Objet de la convention
La présente convention a pour objet de définir les conditions dans lesquelles la Ville apporte son soutien financier à la halte-garderie "Pirouet" du centre social et familial "Victor Hugo" gérée par l'Association « Léo Lagrange » qui a pour vocation :

- ✓ d'offrir des places d'accueil de qualité aux enfants Bischheimois et Schilikois de 0 à 6 ans au sein de la halte-garderie ;
- ✓ autour de valeurs communes que sont le bien-être, le développement et la sécurité des enfants ;

Cette activité présente un intérêt direct et indiscutable pour les habitants du quartier des écrivains car elle offre une réponse alternative au besoin de garde des enfants de moins de 6 ans et un accompagnement à la parentalité d'un public fragile.

Article 2 : Répartition financière au titre de la convention.
Les Villes de Schiltigheim et Bischheim apportent leur soutien financier à l'activité de la halte-garderie par le versement d'une subvention de fonctionnement dans le cadre de la Convention de Territoire Global signée entre les deux villes et la Caisse d'Allocations Familiales. Il a été acté un financement selon la répartition suivante :

- 8 places financées par la Ville de Bischheim ;
- 12 places financées par la Ville de Schiltigheim.

Article 3 : Montant et versement de la subvention de fonctionnement
La Ville de Schiltigheim versera une subvention de fonctionnement pour la halte-garderie "Pirouet" du centre social et familial "Victor Hugo" de 22 250 € sur l'exercice 2023 conformément à la délibération du Conseil municipal en date du 5 décembre 2023.

La subvention est une subvention de fonctionnement pour le service de la halte-garderie. Elle a pour objectif de maintenir l'équilibre financier de la structure. Le bilan financier de l'année N-2 sera pris en compte pour établir un équilibre.

La validité de la décision prise par le Conseil municipal est fixée à l'exercice à laquelle elle se rapporte. Si à l'expiration de ce délai, les pièces justificatives demandées ne sont pas fournies, l'association perd le bénéfice de l'attribution de subvention.

La subvention sera créditée en un versement sur le compte bancaire numéro: 13907 00000 00201865387 clé 56 au nom de l'Association « LEO LAGRANGE CENTRE EST», domicilié à la BANQUE POPULAIRE LOIRE ET LYONNAIS DE VILLEURBANNE.
Tout changement de domiciliation bancaire devra être notifié par courrier, accompagné d'un RIB.

Article 4 : Engagements de l'association
En signant la présente convention, l'association s'engage à :

1. Utiliser les fonds octroyés conformément à son objet associatif,
2. Ne pas solliciter de subventions de fonctionnement destinées à couvrir l'amortissement de biens acquis par des subventions publiques,
3. Fournir à la Ville de Schiltigheim, avant le 15 septembre de l' année suivant l' exercice de la présente subvention,
   - ✓ Le bilan annuel quantitatif et qualitatif de fonctionnement intégrant à minima le :
     - Nombre de parents schilikois – Bischheimois et % ;
     - Nombre total des enfants accueillis dans la structure ;
     - Nombre total de familles de rattachement ;
     - Nombre total d'heures de présences tel que transmis à la Caf67 et % ;
     - Nombre total d'heures facturées tel que transmis à la Caf67 et % ;
     - Nombre total d'enfants accueillis dont les parents bénéficient des minimas sociaux tel que transmis à la CAF67 et % ;
     - Nombre total des familles dont la participation familiale est inférieure à 1€/h/enfant et % ;
     - Nombre de familles monoparentales et % ;
     - Nombre total d'enfants porteurs d'un handicap (bénéficiaires de l'AEEH ou en cours de diagnostic selon les conditions définies) et % ;
     - Nombre d'enfants accueillis avec PAI et % ;
     - Nombre d'enfants accueillis avec mesures et % : administrative Cg67 : AED (aide éducative à domicile), judiciaire : AEMO (aide éducative en milieu ouvert) ;
     - Montant des participations familiales :

- revenus mensuels inférieurs ou égaux à 1300€ et %, revenus mensuels inférieurs ou égaux à 2500 € et %, revenus mensuels inférieurs ou égaux à 3600 € et %, revenus mensuels inférieurs ou égaux à 4800 € et %, revenus mensuels inférieurs ou égaux au plafond (6000 €) proposé par la Caf67.

- Nombre de familles en situation d'emploi ou de formation 2/2 : et %, 1/2 : et %, 1/1 : et %, 0/1 : et %, 0/2 : et %
- Nombre d'enfants par tranche d'âge 0/18 mois : et %, 18 mois/3 ans : et %, plus de 3 ans : et % au 31 décembre 2023.
- La liste du personnel, des dirigeants, leur temps de travail et leur fonction ;
- Les activités et temps forts, analyse globale et conclusion.

4. Transmettre un budget prévisionnel pour l'exercice 2024, avant le 15 septembre de l'année 2023, sur la base de la dernière participation de la Ville, fixée en Conseil Municipal. Avec le détail des recettes versées par la CAF :
   - ✓ Prestation service
   - ✓ Bonus mixité et handicap le cas échéant
   - ✓ Bonus de territoire (CTG) distinct pour les 2 villes financeurs
5. Transmettre la liste des enfants, leur nom, prénom, ville de résidence et date de naissance.
6. Transmettre la liste du personnel précisant la durée hebdomadaire de service.
7. L'Association s'engage à faciliter le contrôle par la Ville, tant d'un point de vue quantitatif que qualitatif, de la réalisation des activités prévues, de l'utilisation des aides attribuées et d'une manière générale de la bonne exécution de la présente convention. Sur simple demande de la Ville, l'Association devra lui communiquer tous documents de nature juridique, fiscale, sociale, comptable et de gestion utiles.
8. Informer la Ville de Schiltigheim de tous les changements survenus dans son administration ou sa direction, et lui transmettre les statuts actualisés ;
9. Faire apparaître sur tous les documents informatifs ou promotionnels édités par elle, le soutien apporté par la Ville

Article 5 : Non-respect des engagements de l'association
L'absence totale ou partielle du respect des clauses prévues à l'article 3 de la présente convention est susceptible d'entraîner :

- ✓ l'interruption de l'aide financière de la Ville,
- ✓ la résiliation de la convention,
- ✓ la demande de reversement de la totalité ou d'une partie des montants déjà versés,
- ✓ la non prise en compte des demandes de subvention ultérieurement présentées par l'association,

En cas de survenance d'évènements mettant en péril la poursuite de l'activité de l'association, et en cas de non-réalisation, de report de l'activité subventionnée, d'une affectation non conforme de la subvention, la Ville se réserve le droit de ne pas verser le solde prévu de la subvention allouée et de demander le reversement par l'Association des sommes déjà versées.

Article 6: Résiliation
En cas de non-respect par l'une des parties de l'une de ses obligations résultant de la présente convention, celle-ci pourra être résiliée de plein droit par l'autre partie, sans préjudice de tous autres droits qu'elle pourrait faire valoir, à l'expiration d'un délai de deux mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure de se conformer aux obligations contractuelles et restée infructueuse.

Article 7: Durée
La présente convention est établie pour la durée de l'exercice budgétaire 2023. Toutefois, son entrée en vigueur est soumise à la condition suspensive de la réception par la Ville d'un exemplaire signé par le Président.

Le renouvellement de la subvention au titre de l'exercice budgétaire 2024 sera soumis à une demande via le CERFA n° 12156*06 dument complété par l'Association et adressé aux 2 villes. La demande de subvention ne pourra être prise en compte qu'à la condition que tous les documents de l'année N-2 soient parvenus dans les délais impartis au service petite enfance. Il est précisé que c'est à l'association de s'assurer de la transmission des documents dans les délais.

Article 8: Assurances responsabilité
L'Association exerce ses activités sous sa responsabilité exclusive.
L'Association s'engage à souscrire toutes les polices d'assurances nécessaires pour garantir sa responsabilité et pour que la responsabilité de la Ville ne puisse être recherchée.
L'Association devra être en mesure de justifier à tout moment à la Ville les attestations d'assurance correspondantes.

Article 9 : Avenant
La présente convention ne peut être modifiée que par avenant signé par la Ville et l'Association. Tout avenant à la présente convention sera soumis à l'ensemble des dispositions qui la régissent. Il précisera les éléments modifiés de la convention, sans que ceux-ci ne puissent conduire à remettre en cause ses objectifs.

Article 10 : Litiges
Les parties s'engagent à rechercher en cas de litige sur l'interprétation ou l'application de la 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 la présente convention devra être porté devant le Tribunal Administratif de Strasbourg qui sera seul compétent.

Article 11 : Élection de domicile

Pour l'exécution de la présente convention et notamment pour la signification de tous actes de poursuites, les parties font élection de leur domicile :

Pour la Ville de SCHILTIGHEIM : 110 route de Bischwiller 67300 SCHILTIGHEIM
Pour l'association Léo Lagrange Centre Est : 66 Cours Tolstoï 69100 VILLEURBANNE »

Article 12 : Règlements

Le comptable assignataire de la dépense est la Trésorerie de Saverne.

Fait à Schiltigheim, en 3 exemplaires, le 7 décembre 2023

Pour « l'Association Léo Lagrange Centre Est ».

Le Président	**Pour la Ville de Schiltigheim** **La Maire**
Monsieur Georges HEINTZ	**Danielle DAMBACH** **Présidente déléguée de l'Eurométropole de Strasbourg**

VILLE DE SCHILTIGHEIM
Petite Enfance

CONVENTION D'OBJECTIFS

Entre les soussignés

La Ville de Schiltigheim, sise 110 route de Bischwiller 67300 SCHILTIGHEIM, représentée par Madame la Maire, **Danielle DAMBACH**, agissant au nom et pour le compte de ladite Ville en vertu de L.2122-22 du Code Général des Collectivités Territoriales et aux délibérations du Conseil Municipal en date du 9 juin 2020 et du 5 décembre 2023,

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

D'une part,

ET

L'association du centre socio-culturel du marais "Adolphe Sorgus",
N° de SIRET 306 639 741 00017
Sise 8 rue de Touraine à Schiltigheim pour la gestion de la halte-garderie située au rez-de-chaussée du bâtiment.

Ci-après dénommée par les termes « L'association »,

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 Communiqué de la Commission européenne en date du 25 avril 2001, n° IP/01/599 ;
Vu l'article 1 de l'ordonnance 2020-391 du 01/04/2020 ;

Il est convenu ce qui suit :

Préambule

Par une délibération du Conseil municipal en date du 25 février 2020, la Ville de Schiltigheim a conclu avec l'association du centre socio-culturel du Marais « Adolphe Sorgus » pour la gestion du centre du même nom une convention d'objectifs pluriannuels afin de fixer les engagements respectifs de l'association et de la collectivité pour les années 2020 à 2023.

La signature d'une convention d'objectifs avec l'association du CSC du Marais « Adolphe Sorgus » a donné lieu à une subvention d'un montant de 220 000 € par an de 2020 à 2023 compte tenu du budget prévisionnel transmis.

Article 1 : Objet de la convention

La présente convention a pour objet de définir les conditions dans lesquelles la Ville apporte son soutien financier l'Association du Centre Socio Culturel « Adolphe Sorgus » pour la gestion d'une halte-garderie, sise 8 rue de Touraine à Schiltigheim, qui accueille des enfants de 10 semaines à 6 ans.

Cette activité présente un intérêt direct et indiscutable pour les habitants de la Ville en offrant des places d'accueil aux enfants Schilikois au sein de la halte-garderie.

Article 2 : Montant et versement de la subvention de fonctionnement
Conformément à la délibération du Conseil municipal en date du 5 décembre 2023, la Ville de Schiltigheim versera une subvention de fonctionnement à l'association gestionnaire de la halte-garderie du Centre Socio-Culturel du marais « Adolphe Sorgus ».

La subvention est une subvention de fonctionnement pour le service de la halte-garderie. Elle a pour objectif de maintenir l'équilibre financier de la structure. Le bilan financier de l'année N-2 sera pris en compte pour établir un équilibre.

La validité de la décision prise par le Conseil municipal est fixée à l'exercice à laquelle elle se rapporte. Si à l'expiration de ce délai, les pièces justificatives demandées ne sont pas fournies, l'association perd le bénéfice de l'attribution de subvention.

La participation de la Ville, s'élève au total à la somme de **79 000 €** répartis comme suit :

- 45 000 euros de subvention de fonctionnement versées directement par la Ville de Schiltigheim à l'association
- 34 000 euros versés par la caisse d'allocations familiales (CAF) au titre du Bonus territoire, du fait de la signature de la Convention de Territoire Globale (CTG) par la ville et la CAF

La subvention sera créditée en un versement sur le compte bancaire numéro : **16705 09017 08770957339 clé 51** au nom de l'Association « Centre Socio Culturel Adolphe SORGUS » domicilié à la Caisse d'Epargne d'Alsace de Strasbourg.

Article 3 : Engagements de l'association
En signant la présente convention, l'association s'engage à :

1. Utiliser les fonds octroyés conformément à son objet associatif,
2. Ne pas solliciter de subventions de fonctionnement destinées à couvrir l'amortissement de biens acquis par des subventions publiques,
3. Fournir à la Ville de Schiltigheim, avant le 15 septembre de l'année suivant l'exercice de la présente subvention.

✓ Le bilan annuel quantitatif et qualitatif de fonctionnement intégrant à minima le :
- Nombre de parents schilikois et % ;
- Nombre total des enfants accueillis dans la structure ;
- Nombre total de familles de rattachement ;
- Nombre total d'heures de présences tel que transmis à la Caf67 et % ;
- Nombre total d'heures facturées tel que transmis à la Caf67 et % ;
- Nombre total d'enfants accueillis dont les parents bénéficient des minimas sociaux tel que transmis à la CAF67 et % ;
- Nombre total des familles dont la participation familiale est inférieure à 1€/h/enfant et % ;
- Nombre de familles monoparentales et % ;
- Nombre total d'enfants porteurs d'un handicap (bénéficiaires de l'AEEH ou en cours de diagnostic selon les conditions définies) et % ;
- Nombre d'enfants accueillis avec PAI et % ;
- Nombre d'enfants accueillis avec mesures et % : administrative Cg67 : AED (aide éducative à domicile), judiciaire : AEMO (aide éducative en milieu ouvert) ;
- Montant des participations familiales :
  - Revenus mensuels inférieurs ou égaux à 1300€ et %, revenus mensuels inférieurs ou égaux à 2500 € et %, revenus mensuels inférieurs ou égaux à 3600 € et %, revenus mensuels inférieurs ou égaux à 4800 € et %, revenus mensuels inférieurs ou égaux au plafond (6000 €) proposé par la Caf67.

- Nombre de familles en situation d'emploi ou de formation 2/2 : et %, 1/2 : et %, 1/1 : et %, 0/1 : et %, 0/2 : et %
- Nombre d'enfants par tranche d'âge 0/18 mois : et %, 18 mois/3 ans : et %, plus de 3 ans : et % au 31 décembre 2023.
- La liste du personnel, des dirigeants, leur temps de travail et leur fonction ;
- Les activités et temps forts, analyse globale et conclusion.

4. Transmettre un budget prévisionnel pour l'exercice 2024, avant le 15 septembre de l'année 2023, sur la base de la dernière participation de la Ville, fixée en Conseil municipal. Avec le détail des recettes versées par la CAF :
   - ✓ Prestation service
   - ✓ Bonus mixité et handicap le cas échéant
   - ✓ Bonus de territoire (CTG)
5. Transmettre la liste des enfants, leur nom, prénom, ville de résidence et date de naissance.
6. Transmettre la liste du personnel précisant la durée hebdomadaire de service.
7. L'Association s'engage à faciliter le contrôle par la Ville, tant d'un point de vue quantitatif que qualitatif, de la réalisation des activités prévues, de l'utilisation des aides attribuées et d'une manière générale de la bonne exécution de la présente convention. Sur simple demande de la Ville, l'Association devra lui communiquer tous documents de nature juridique, fiscale, sociale, comptable et de gestion utiles.
8. Informer la Ville de Schiltigheim de tous les changements survenus dans son administration ou sa direction, et lui transmettre les statuts actualisés ;
9. Faire apparaître sur tous les documents informatifs ou promotionnels édités par elle, le soutien apporté par la Ville

Article 4 : Non-respect des engagements de l'association
L'absence totale ou partielle du respect des clauses prévues à l'article 3 de la présente convention est susceptible d'entraîner :
- ✓ l'interruption de l'aide financière de la Ville,
- ✓ la résiliation de la convention,
- ✓ la demande de reversement de la totalité ou d'une partie des montants déjà versés,
- ✓ la non prise en compte des demandes de subvention ultérieurement présentées par l'association,

En cas de survenance d'évènements mettant en péril la poursuite de l'activité de l'association, et en cas de non-réalisation, de report de l'activité subventionnée, d'une affectation non conforme de la subvention, la Ville se réserve le droit de ne pas verser le solde prévu de la subvention allouée et de demander le reversement par l'Association des sommes déjà versées.

Article 5 : Résiliation
En cas de non-respect par l'une des parties de l'une de ses obligations résultant de la présente convention, celle-ci pourra être résiliée de plein droit par l'autre partie, sans préjudice de tous autres droits qu'elle pourrait faire valoir, à l'expiration d'un délai de deux mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure de se conformer aux obligations contractuelles et restée infructueuse.

Article 6 : Durée
La présente convention est établie pour la durée de l'exercice budgétaire 2023. Toutefois, son entrée en vigueur est soumise à la condition suspensive de la réception par la Ville d'un exemplaire signé par le Président.

Le renouvellement de la subvention au titre de l'exercice budgétaire 2024 sera soumis à une demande via le CERFA n° 12156*06 dument complété par l'Association. La demande de subvention ne pourra être prise en compte qu'à la condition que tous les documents de l'année N-2 soient parvenus dans les délais impartis

au service petite enfance. Il est précisé que c'est à l'association de s'assurer de la transmission des documents dans les délais.

Article 7: Assurances responsabilité
L'Association exerce ses activités sous sa responsabilité exclusive.
L'Association s'engage à souscrire toutes les polices d'assurances nécessaires pour garantir sa responsabilité et pour que la responsabilité de la Ville ne puisse être recherchée.
L'Association devra être en mesure de justifier à tout moment à la Ville les attestations d'assurance correspondantes.

Article 8 : Avenant
La présente convention ne peut être modifiée que par avenant signé par la Ville et l'Association. Tout avenant à la présente convention sera soumis à l'ensemble des dispositions qui la régissent. Il précisera les éléments modifiés de la convention, sans que ceux-ci ne puissent conduire à remettre en cause ses objectifs.

Article 9 : Litiges
Les parties s'engagent à rechercher en cas de litige sur l'interprétation ou l'application de la 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 la présente convention devra être porté devant le Tribunal Administratif de Strasbourg qui sera seul compétent.

Article 10 : Élection de domicile

Pour l'exécution de la présente convention et notamment pour la signification de tous actes de poursuites, les parties font élection de leur domicile :

Pour la Ville de SCHILTIGHEIM : 110 route de Bischwiller 67300 SCHILTIGHEIM
Pour l'Association du Centre Socio Culturel « Adolphe Sorgus : 8 rue de Touraine 67300 SCHILTIGHEIM

Article 11 : Règlements

Le comptable assignataire de la dépense est la Trésorerie de Saverne

Fait à Schiltigheim, en 3 exemplaires, le 7 décembre 2023

Pour l'Association « CSC ADOLPHE SORGUS » La Présidente	**Pour la Ville de Schiltigheim La Maire**
Madame REGNAULT Elisabeth	**Danielle DAMBACH Présidente déléguée de l'Eurométropole de Strasbourg**

CONVENTION DE REPARTITION DES DEPENSES DE LA MICRO CRECHE INTERCOMMUNALE

ENTRE

La Ville de Schiltigheim,

représentée par Madame Danielle DAMBACH, Maire,

d'une part

ET

La Ville de Bischheim,

représentée par Monsieur Jean-Louis HOERLE, Maire,

d'autre part

VU,

l'article L.2122-22 du Code Général des Collectivités Territoriales,

la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 art 10 et le décret n° 2001-495 du 06 juin 2001 art 1,

IL EST CONVENU ET ARRETE CE QUI SUIT

Article 1 : Objet de la convention

La Ville de Bischheim gère une micro-crèche « La petite plume » de 10 places, qui accueille des enfants de 10 semaines à 6 ans. Elle se situe au 13 rue Ronsard à Schiltigheim.

La micro-crèche intercommunale « La petite plume » est le fruit d'une volonté commune aux Villes de Schiltigheim et de Bischheim, d'offrir de nouvelles places de crèches (10) sur le quartier des Ecrivains (5 pour Schiltigheim et 5 pour Bischheim). La structure a été créée en 2013.

La présente convention concerne la répartition financière des dépenses liées au fonctionnement de la structure.

Article 2 : Durée

La présente convention est établie pour l'exercice budgétaire 2023.

L'entrée en vigueur de la présente convention est soumise à la condition suspensive de la réception par la Ville de Schiltigheim d'un exemplaire signé par la Ville de Bischheim.

La validité de la décision prise par le conseil municipal est fixée à l'exercice à laquelle elle se rapporte.

Si à l'expiration de ce délai, les pièces justificatives demandées ne sont pas fournies, la Ville de Bischheim perd le bénéfice de l'attribution de subvention.

Article 3 : Participation financière et modalités de versement

La Ville de Bischheim, gestionnaire, fera l'avance des frais. Elle procédera au recouvrement des sommes avancées par la présentation des pièces justificatives et l'émission de titres de recettes.

La Ville de Bischheim transmettra chaque année le budget prévisionnel de fonctionnement à la Ville de Schiltigheim au moment de la préparation budgétaire de l'exercice N+1 (dernier trimestre de l'année N).

La participation financière de la Ville de Schiltigheim et de la Ville de Bischheim se répartit à parité à hauteur de 50% chacune des dépenses de fonctionnement.

Le règlement de la Ville de Schiltigheim se fera sur présentation du compte administratif produit par la Ville de Bischheim au 1er semestre de l'année N+1.

La subvention sera créditée en un versement unique sur le compte bancaire 30001 008060 F6790000000 N° clé 56 domiciliation Banque de France.

Tout changement de domiciliation bancaire devra être notifié par courrier, accompagné d'un RIB.

Article 4 : Engagements de la Ville de Bischheim

En signant la présente convention, la Ville de Bischheim s'engage à :

a. Utiliser les fonds octroyés conformément à la convention,

b. Fournir à la Ville de Schiltigheim, avant le 1er mai de l'année suivante l'exercice de la présente subvention (ou, lorsque l'exercice comptable est clos en cours d'année civile, dans les quatre mois suivant la clôture de l'exercice),

- Le rapport annuel approuvé en assemblée générale, comprenant notamment un bilan, un compte de résultat et l'annexe conforme au plan comptable associatif (1), certifié conforme par le président ou, le cas échéant, par le commissaire aux comptes (2) (en ce cas, joindre également le rapport du commissaire aux comptes) ;
- Le bilan annuel quantitatif et qualitatif de fonctionnement intégrant à minima :

1 Nombre de parents schilikois et %
2 Nombre total des enfants accueillis dans la structure et %
3 Nombre total de familles de rattachement et %
4 Nombre total d'heures de présences tel que transmis à la Caf67 et %
5 Nombre total d'heures facturées tel que transmis à la Caf67 et %
6 Nombre total d'enfants accueillis dont les parents bénéficient des minimas sociaux tel que transmis à la PMI et %
7 Nombre total des familles dont la participation familiale est inférieure à 1€/h/enfant et %
8 Nombre de familles monoparentales et %
9 Nombre total d'enfants porteurs d'un handicap (bénéficiaires de l'AEEH) et %
10 Nombre d'enfants accueillis avec PAI et %
11 Nombre de familles dont la participation familiale est inférieure ou égale à 1€/h et par enfant
12 Nombre d'enfants accueillis avec mesures et % : administrative Cg67 : AED (aide éducative à domicile), judiciaire : AEMO (aide éducative en milieu ouvert)
13 Montant des participations familiales

- revenus mensuels inférieurs ou égaux à 1 000€ et %, revenus mensuels inférieurs ou égaux à 1 200€ et %, revenus mensuels inférieurs ou égaux à 1 660€ et %, revenus mensuels inférieurs ou égaux à 2 500€ et %, revenus mensuels inférieurs ou égaux à 3 300€ et %, revenus mensuels inférieurs ou égaux 4 166€ et %, revenus mensuels inférieurs ou égaux au plafond proposé par la Caf67. Ce plafond est proposé afin de favoriser la mixité sociale et %

14 Nombre de familles en situation d'emploi ou de formation

- 2/2 : et %, 1/2 : et %, 1/1 : et %, 0/1 : et %, 0/2 : et %

15 Nombre d'enfants par tranche âge

- 0/18 mois : et %, 18 mois/3 ans : et %, plus de 3 ans

16 La liste du personnel, leur temps de travail et leur fonction,
17 Les activités et temps forts, analyse globale et conclusion ;

c. Transmettre un budget prévisionnel pour l'exercice N+1, avant le 15 septembre de l'année en cours N, sur la base de la dernière participation de la Ville, fixée en Conseil Municipal.

d. Faire état du soutien de la collectivité dans sa communication.

Article 5 : Non-respect des engagements

L'absence totale ou partielle du respect des clauses prévues à l'article 4 de la présente convention est susceptible d'entraîner :

- l'interruption de l'aide financière de la Ville de Schiltigheim,
- la demande de reversement en totalité ou partie des montants alloués,
- la non prise en compte des demandes de subvention ultérieurement présentées par la Ville de Bischheim,

Article 6 : Exécution

Le comptable assignataire de la dépense est le Responsable de la Trésorerie Principale du poste comptable de Schiltigheim collectivités.

Fait à Schiltigheim, le

Le Maire **La Maire**

Jean-Louis HOERLE **Danielle DAMBACH**

VILLE DE SCHILTIGHEIM
Direction générale

RÉPUBLIQUE FRANCAISE – DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
Séance du 5 décembre 2023

Sous la présidence de Madame la Maire Danielle DAMBACH

Nombre de membres élus : 39 (dont 39 sont encore en fonction)
Date de convocation : 28 novembre 2023

33 membres ont assisté à la séance.
0 membre excusé
0 membre absent
6 membres ont donné procuration :
(Mme Sophie MEHMANPAZIR donne procuration à Mme Aurélie LESCOUTE-PHILIPPS ; Mme Dominique BOUSSARD-MOSSER donne procuration à Mme Sandrine LE GOUIC ; Mme Corine DULAURENT donne procuration à M. Bernard JENASTE ; Mme Regina HAAS donne procuration à M. Jean-Marie VOGT ; M. Stéphane HUSSON donne procuration à M. Jérôme MAI ; Mme Maryline WILHELM donne procuration à M. Benoît STEFFANUS).

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

13e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2023SGDE128)

ALLOCATION D'UNE SUBVENTION À L'ASSOCIATION ALT POUR LA CRÉATION D'UN POINT D'ACCUEIL ET D'ÉCOUTE JEUNES (PAEJ)

Rapporteure : Madame l'Adjointe Sophie MEHMANPAZIR

La direction de plusieurs établissements secondaires schilickois a alerté la Ville de Schiltigheim de l'état de souffrance psychique observé auprès d'un public croissant d'adolescents depuis les multiples confinements liés à la crise COVID, amplifiée par les conflits et la crise écologique qui les confrontent à des perspectives difficiles.

Ce constat local rejoint des données particulièrement alarmantes relevées au niveau national par l'UNICEF France dont Schiltigheim est partenaire depuis 2007 par son statut de Ville Amie des Enfants.

Le nombre d'adolescents et pré-adolescents en mal-être a ainsi doublé depuis la crise du Covid-19. Un jeune sur cinq a présenté un épisode dépressif en 2021 et 13% des élèves scolarisés dans l'Hexagone présenteraient un trouble de santé mentale selon les chiffres 2023 de Santé publique France.

Soucieuse de garantir aux jeunes de notre territoire l'accès à une prise en charge adaptée tout en contribuant à déstigmatiser la santé mentale des jeunes, la Ville de Schiltigheim souhaite apporter son soutien à la création d'un point d'accueil et d'écoute pour les jeunes (PAEJ) en alternance au collège Rouget de Lisle, dans le prolongement de son parcours LATI, et au lycée Aristide Briand qui ont témoigné très tôt de la situation critique vécue par leurs élèves.

Ce dispositif gratuit et anonyme vise plusieurs objectifs : la prévention globale du mal être ; la prévention de la marginalisation, des addictions et de la délinquance ; l'accueil et l'écoute des familles des jeunes en difficulté ; la participation au réseau des intervenants des territoires.

L'association ALT spécialisée en prévention, en accompagnement et en soins en addictologie, coordonne le réseau départemental constitué d'une trentaine d'autres PAEJ et d'une équipe mobile sillonnant le nord du département et anime depuis le mois d'octobre ce nouveau PAEJ schilickois.

En étant implanté directement dans les deux établissements scolaires, les jeunes ont un accès facilité, avec ou sans rendez-vous, à un professionnel formé et expérimenté aux problématiques adolescentes qui a la qualification de psychologue.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE128-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

Celui-ci propose des entretiens individuels dans un espace convivial, chaleureux et accessible à tous sans formalités administratives, pour parler en toute confidentialité de ses préoccupations. Il peut également organiser des actions collectives sur des thématiques spécifiques en coopération ou en complémentarité avec les acteurs de proximité et les partenaires.

Le soutien de la Ville porte sur l'année 2023 qui projette son renouvellement pour 2024.

Le budget pour la collectivité s'élève à la moitié des frais, l'autre moitié est prise en charge par la CAF.

La délibération suivante serait à prendre :

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 1 189 € à l'Association ALT.

PRÉCISE que les crédits nécessaires sont prévus au Budget 2023.

Adopté à l'unanimité.

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 7 décembre 2023.

La Maire,

MAIRIE DE SCHILTIGHEIM 1 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. Publiée électroniquement le 7 décembre 2023.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE128-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

VILLE DE SCHILTIGHEIM
Direction générale

RÉPUBLIQUE FRANCAISE – DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
Séance du 5 décembre 2023

Sous la présidence de Madame la Maire Danielle DAMBACH

Nombre de membres élus : 39 (dont 39 sont encore en fonction)
Date de convocation : 28 novembre 2023

33 membres ont assisté à la séance.
0 membre excusé
0 membre absent
6 membres ont donné procuration :
(Mme Sophie MEHMANPAZIR donne procuration à Mme Aurélie LESCOUTE-PHILIPPS ; Mme Dominique BOUSSARD-MOSSER donne procuration à Mme Sandrine LE GOUIC ; Mme Corine DULAURENT donne procuration à M. Bernard JENASTE ; Mme Regina HAAS donne procuration à M. Jean-Marie VOGT ; M. Stéphane HUSSON donne procuration à M. Jérôme MAI ; Mme Maryline WILHELM donne procuration à M. Benoît STEFFANUS).

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

14e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2023SGDE129)

ALLOCATION D'UNE SUBVENTION EXCEPTIONNELLE À L'ASSOCIATION MATHIS MOTOR SPORT POUR SA PARTICIPATION À UNE COMPÉTITION NATIONALE DE FOOTBALL

Rapporteure : Madame l'Adjointe Sophie MEHMANPAZIR

L'association Mathis Motor Sport est une association créée par les enseignants du CFA Emile Mathis pour permettre à leurs apprentis de participer à des sorties et/ou compétitions sportives organisées par l'ANDSA (Association Nationale pour le Développement du Sport dans l'Apprentissage). Il s'agit de promouvoir la pratique sportive au quotidien tout au long de l'apprentissage des élèves.

Depuis maintenant 12 ans, chaque année, des jeunes apprentis de 15 à 22 ans sont inscrits à une compétition régionale de football à 7 qualificative pour le championnat de France.

Pour y participer, cela fait quelques mois que 24 jeunes apprentis se préparent sous forme de séances hebdomadaires. Autour de cet objectif sportif, les enseignants ont réussi à obtenir une véritable solidarité entre jeunes et une cohésion de groupe.

Pour participer à cette compétition, l'association est généralement financée pour partie par le Rectorat. Les autres sources de financement sont autour du mécénat et du sponsoring. Le coût total de l'opération est de 1 900 €.

Quelques jours seulement avant la compétition, le Rectorat a prévenu la direction de l'établissement que l'association n'obtiendrait pas de subventions cette année. Sans cette subvention, il n'est pas possible pour les élèves de participer à cette compétition.

En dernier recours et après s'être tourné vers les commerçants schilikois qui contribuent pour partie au manque, l'association a fait une demande de subvention exceptionnelle à la Ville de 450 €.

En complément des aides apportées par les commerçants de la Ville, il est proposé de verser à l'association une subvention exceptionnelle de 450 € pour permettre aux 24 jeunes apprentis de concrétiser leur projet sportif.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE129-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

La délibération suivante serait à prendre :

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 « *Sport et vie associative, Centres socioculturels & Politique de la Ville* » et du Bureau municipal,

DÉCIDE de l'octroi de la subvention exceptionnelle, telle que définie ci-dessus ;

PRÉCISE que les crédits nécessaires sont prévus au Budget 2023.

Adopté à l'unanimité.

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 7 décembre 2023.

La Maire,

MAIRIE DE SCHILTIGHEIM ★ Bas-Rhin ★

ville-schiltigheim.fr

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. Publiée électroniquement le 7 décembre 2023

Acte rendu exécutoire après dépôt en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE129-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

VILLE DE SCHILTIGHEIM
Direction générale

RÉPUBLIQUE FRANCAISE – DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
Séance du 5 décembre 2023

Sous la présidence de Madame la Maire Danielle DAMBACH

Nombre de membres élus : 39 (dont 39 sont encore en fonction)
Date de convocation : 28 novembre 2023

33 membres ont assisté à la séance.
0 membre excusé
0 membre absent
6 membres ont donné procuration :
(Mme Sophie MEHMANPAZIR donne procuration à Mme Aurélie LESCOUTE-PHILIPPS ; Mme Dominique BOUSSARD-MOSSER donne procuration à Mme Sandrine LE GOUIC ; Mme Corine DULAURENT donne procuration à M. Bernard JENASTE ; Mme Regina HAAS donne procuration à M. Jean-Marie VOGT ; M. Stéphane HUSSON donne procuration à M. Jérôme MAI ; Mme Maryline WILHELM donne procuration à M. Benoît STEFFANUS).

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

15e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2023SGDE130)

RÉVISION DU SOUTIEN FINANCIER DE LA VILLE AU SPORTING CLUB DE SCHILTIGHEIM AU TITRE DE LA SAISON 2023-2024

Rapporteure : Madame l'Adjointe Sophie MEHMANPAZIR

Cette délibération vise à faire évoluer la convention d'objectifs signée avec le Sporting Club de Schiltigheim le 15 mars 2023 dernier en intégrant la nouvelle situation du club. Il est précisé dans cette convention qu'une partie de la subvention de 132 000 € du club est conditionnée à la réalisation des objectifs suivants :

- ✓ 5 000 € pour le maintien de l'équipe 1 en National 3 à l'issu de la saison 2022-2023 ;
- ✓ 12 000 € pour la réalisation d'objectifs divers *(développement de la section féminine, organisation du World Grand Prix de Cécifoot et développement de la section de Cécifoot, etc.)*.

Si l'ensemble de ces derniers objectifs ont bien été réalisés par le club, pour autant l'équipe 1 n'a pas réussi à se maintenir à l'issue de la saison 2022-2023.

Aujourd'hui, le club demande à la Ville de pouvoir exceptionnellement maintenir la totalité de sa subvention pour la saison 2023-2024 pour les raisons suivantes :

- ✓ Ne pas accentuer la pression financière importante qui pèse sur le club cette saison, en raison de la perte d'une partie des subventions institutionnelles liées au haut niveau, du déficit annuel de l'organisation du World Grand Prix de Cécifoot depuis deux ans et des obligations financières imposées au club pour engager une équipe en championnat régional R1 ;
- ✓ Repenser son modèle *(gouvernance, structuration interne et projet sportif et sociétal)*, afin de consolider la situation financière du club pour les années à venir. Le club a d'ailleurs engagé à cet effet un audit interne.

Il est donc nécessaire de faire évoluer la convention d'objectifs signée avec le club le 15 mars 2023 par avenant en intégrant les nouveaux objectifs fixés. Il est proposé de maintenir l'intégralité de la subvention de 132 000 € au titre de la saison 2023-2024.

L'avenant proposé est joint à la présente délibération.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE130-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

La délibération suivante serait à prendre :

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 ;
Vu la convention d'objectifs entre le club et la Ville signée le 15 mars 2023 ;

Après en avoir délibéré,
Sur proposition de la Commission « *Sport et vie associative, Centres socioculturels & Politique de la Ville* » et du Bureau municipal,

DÉCIDE de l'octroi de l'intégralité de la subvention au titre de la saison 2023-2024, telle que définies ci-dessus ;

PRÉCISE que les crédits nécessaires sont prévus au Budget 2023 ;

AUTORISE Madame la Maire, son représentant ou sa représentante à signer l'avenant à la convention d'objectifs annexée à la présente délibération avec le Sporting Club de Schiltigheim.

Adopté par 35 voix. 4 abstentions (Mme Françoise KLEIN, M. Martin HENRY, M. Christian BALL, Mme Sylvie GIL BAREA).

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 7 décembre 2023.

La Maire,

MAIRIE DE SCHILTIGHEIM 1 ★ 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. Publiée électroniquement le 7 décembre 2023

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE130-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

SERVICE DES SPORTS ET DE LA VIE ASSOCIATIVE

AVENANT N° 1 À LA CONVENTION D'OBJECTIFS ENTRE LA VILLE ET LE SPORTING CLUB DE SCHILTIGHEIM AU TITRE DE LA SAISON 2023-2024

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 d'une délibération du Conseil Municipal du 26 septembre 2023.

Ci-après dénommée par les termes « La Ville »,

D'une part,

ET

L' association « Sporting Club de Schiltigheim »,
N° de SIRET **778 812 909 00019**,
Ayant son siège social : 3 B avenue Pierre Mendès France – 67300 Schiltigheim,
Inscrite au Tribunal D'instance de Schiltigheim sous le n°10 Volume 1
Représentée par son Président, **Monsieur Pierre SCHLIENGER**

D'autre part,

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L.2541-12 10° et 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 ;
Vu la convention d'objectifs signée entre le club et la Ville le 15 mars 2023.

Il est convenu ce qui suit :

PREAMBULE

Par une délibération du Conseil municipal en date du 14 mars 2023, la Ville de Schiltigheim a conclu avec des associations sportives des conventions d'objectifs afin de fixer les engagements respectifs de l'association et de la collectivité pour la saison 2023-2024.

La signature d'une convention d'objectifs avec le Sporting Club de Schiltigheim donne lieu à une subvention d'un montant de 132 000 € compte tenu du budget prévisionnel transmis. Une partie de ce montant est conditionnée à la réalisation d'objectifs précis :

- 5 000 € conditionnés au maintien de l'équipe 1 en National 3 à la suite de la saison 2022-2023 ;
- 12 000 € conditionnés à la réalisation des objectifs suivants : développement de la section féminine, organisation du World Grand Prix, développement de la section de Cécifoot, etc.

Or l'équipe 1 du Sporting est descendue en championnat régional R1 à la fin de la saison 2022-2023.

Par une délibération municipale en date du 5 décembre 2023, la Ville a décidé de maintenir l'intégralité de la subvention de 132 000 € pour ne pas accentuer la pression financière exercée sur le club et pour pouvoir repenser son modèle (gouvernance, restructuration interne, projet sportif et sociétal) afin de consolider la situation financière du club.

Le présent avenant vise à modifier les articles 2 et 6 de la convention d'origine. Les autres dispositions de la convention restent inchangées. Les articles 2 et 6 sont modifiés comme suit :

ARTICLE 2 – ENGAGEMENTS DE L'ASSOCIATION

Les engagements du club au titre de la saison 2023-2024 sont modifiés comme suit :

- L'objectif de « poursuivre le développement d'une filière de formation élite permettant d'avoir une équipe première au plus haut niveau national amateur (N2) » est supprimé ;

Les autres engagements de la convention restent inchangés.

ARTICLE 6 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION

Les modalités de versement de la subvention sont modifiées comme suit :

- La phrase « Un second versement de 5 000 € en août 2023 conditionné au maintien de l'équipe 1 au niveau Nationale 3 suite à la saison 2022-2023 » est supprimée et remplacée par « un dernier versement de 5 000€ sera effectué pour ne pas accroitre la pression financière exercée sur le club en raison de sa descente sportive et pour lui permettre de s'engager dans une refonte de son modèle (gouvernance, structuration interne, projet sportif et sociétal) ».

Toutes les autres modalités de versement restent inchangées.

A titre complémentaire des subventions de 115 000 € et de 12 000 €, la somme de 5 000 € sera versée en une fois à notification de l'avenant à l'association.

Fait en 3 exemplaires, à Schiltigheim, le

Pour le Sporting Club Schiltigheim,
Le Président,

Pierre SCHLIENGER

Pour la Ville de Schiltigheim
La Maire,

Par délégation,
Sophie MEHMANPAZIR
Adjointe au Maire chargée de la Jeunesse, du Sport et de la Vie associative

VILLE DE SCHILTIGHEIM
Direction générale

RÉPUBLIQUE FRANCAISE – DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
Séance du 5 décembre 2023

Sous la présidence de Madame la Maire Danielle DAMBACH

Nombre de membres élus : 39 (dont 39 sont encore en fonction)
Date de convocation : 28 novembre 2023

33 membres ont assisté à la séance.
0 membre excusé
0 membre absent
6 membres ont donné procuration :
(Mme Sophie MEHMANPAZIR donne procuration à Mme Aurélie LESCOUTE-PHILIPPS ; Mme Dominique BOUSSARD-MOSSER donne procuration à Mme Sandrine LE GOUIC ; Mme Corine DULAURENT donne procuration à M. Bernard JENASTE ; Mme Regina HAAS donne procuration à M. Jean-Marie VOGT ; M. Stéphane HUSSON donne procuration à M. Jérôme MAI ; Mme Maryline WILHELM donne procuration à M. Benoît STEFFANUS).

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

16e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2023SGDE131)

ALLOCATION D'UNE SUBVENTION À L'ASSOCIATION CONTACT ET PROMOTION

Rapporteure : Madame l'Adjointe Nathalie JAMPOC-BERTRAND

Contact et Promotion est une association qui accueille des familles d'origine étrangère ou qui éprouvent des difficultés afin de les accompagner dans leur insertion sociale et professionnelle. Cette association œuvre au sein de Schiltigheim notamment sur l'apprentissage du français langue étrangère sur les sites de la Cour Elmia et du centre socioculturel Sorgus au Marais.

Cette association est accompagnée à travers les crédits de la Politique de la Ville, par la Ville de Schiltigheim et l'Eurométropole de Strasbourg ainsi que par l'Etat, pour son engagement au service des habitants.

L'association a un rôle essentiel pour les habitants en matière d'intégration des familles d'origine étrangère. Elle accompagne environ 180 bénéficiaires sur Schiltigheim. Au titre de l'année 2023, l'association a obtenu de la Ville 6 000 € au titre de la première vague des crédits de la Politique de la Ville pour les habitants du quartier du Marais et 1 500 € au titre du droit commun du service de l'action sociale de la Ville.

Elle a besoin de fonds supplémentaires pour pouvoir continuer à exercer son activité au regard de son développement et des besoins des publics rencontrés et accompagnés.

À ce titre, la Ville propose l'attribution d'une subvention complémentaire de 3 000 €.

La délibération suivante serait à prendre :

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 du Bureau municipal,

ville-schiltigheim.fr

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE131-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

DÉCIDE de l'octroi d'une subvention complémentaire de 3 000 €, tels que définis ci-dessus ;

PRÉCISE que les crédits nécessaires sont prévus au budget 2023

Adopté à l'unanimité.

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 7 décembre 2023.

La Maire,

MAIRIE DE SCHILTIGHEIM 7 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. Publiée électroniquement le 7 décembre 2023.

Accusé de réception préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE131-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

VILLE DE SCHILTIGHEIM
Direction générale

RÉPUBLIQUE FRANCAISE – DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
Séance du 5 décembre 2023.

Sous la présidence de Madame la Maire Danielle DAMBACH

Nombre de membres élus : 39 (dont 39 sont encore en fonction)
Date de convocation : 28 novembre 2023.

33 membres ont assisté à la séance.
0 membre excusé
0 membre absent
6 membres ont donné procuration :
(Mme Sophie MEHMANPAZIR donne procuration à Mme Aurélie LESCOUTE-PHILIPPS ; Mme Dominique BOUSSARD-MOSSER donne procuration à Mme Sandrine LE GOUIC ; Mme Corine DULAURENT donne procuration à M. Bernard JENASTE ; Mme Regina HAAS donne procuration à M. Jean-Marie VOGT ; M. Stéphane HUSSON donne procuration à M. Jérôme MAI ; Mme Maryline WILHELM donne procuration à M. Benoît STEFFANUS).

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

17e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2023SGDE132)

MODALITÉS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION SUPPLÉMENTAIRE À L'ASSOCIATION LIVRES

Rapporteure : Madame l'Adjointe Nathalie JAMPOC-BERTRAND

L'Association Livres avait fait une demande initiale de subvention de 42 961 €. Un premier versement de 37 961 € a été approuvé initialement.

Toutefois, pour assurer le bon fonctionnement de l'association et la continuité de son action, il est convenu de lui verser à titre de reliquat 5 000 € supplémentaires.

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,

Vu l'article L.2541-12 10° 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 L2122-21 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 ;

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

DÉCIDE de l'octroi d'une subvention supplémentaire d'un montant de 5 000 € à l'Association Livres tel que défini ci-dessus ;

PRÉCISE que les crédits nécessaires sont prévus au Budget 2023 ;

AUTORISE Madame la Maire ou son représentant / sa représentante à signer l'avenant annexé à la présente délibération.

Adopté par 37 voix. 2 membres ne prennent pas part aux votes (Mme Sylvie ZORN, Mme Dominique BOUSSARD-MOSSER – procuration).

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 7 décembre 2023.

La Maire,

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. Publiée électroniquement le 7 décembre 2023.

Accusé de réception préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE132-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

ville-schiltigheim.fr

VILLE DE SCHILTIGHEIM
Culture

AVENANT 1
CONVENTION FINANCIERE 2023
L'ASSOCIATION LIVRES – VILLE DE SCHILTIGHEIM

** Loi n°2000-321 du 12 avril 2000*
Relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations, article 10.

Entre

La commune de Schiltigheim représentée par la Maire en exercice, Madame Danielle DAMBACH, dûment habilitée à cet effet en vertu de la délibération du Conseil municipal en date du 5 décembre 2023 demeurant à l'Hôtel de Ville de Schiltigheim, 110 route de Bischwiller 67300 SCHILTIGHEIM et désignée sous le terme « l'Administration », d'une part
N°SIRET : 21670447800017

Et
L'association Livres, association de droit local inscrite au Tribunal d'Instance de Schiltigheim au volume : 17 folio n° 859 et ayant son siège social 4, rue Victor Hugo à 67300 Schiltigheim, représentée par sa Présidente, Madame Myriam KEHRLI dûment habilitée, et désignée sous le terme « l'Association », d'autre part,
N° SIRET 344 474 440 00015,

Vu,

- *L'article L. 1611-4 du Code général des collectivités territoriales ;*
- *L'article L 2541-12 10° du code général des collectivités territoriales relatif à la compétence du conseil municipal de délibérer quant à l'allocation de subventions à des fins d'intérêts général ;*
- *La loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations, notamment son article 10 ;*
- *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 et notamment son article 1 ;*

Les articles suivants sont modifiés comme suit :

ARTICLE 3 - MONTANT DE LA SUBVENTION

L'Administration contribue financièrement pour un montant maximal de 42 961 EUR conformément au(x) budget(s) prévisionnel(s) de l'association.

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 et 8 sans préjudice de l'application de l'article 10.

Le financement public n'excède pas les coûts liés à la mise en œuvre du projet, estimés à 110 000 EUR.

ARTICLE 4 - MODALITÉS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION

L'Administration versera un premier montant de 37 961 euros à la notification de la convention et après la remise des pièces prévues à l'article 5.
L'Administration versera un second montant de 5 000 euros à la notification du présent avenant.

La subvention est imputée sur les crédits prévus au compte 65748 fonction 311.

La contribution financière est créditée au compte de l'Association selon les procédures comptables en vigueur.

Le versement sera effectué au compte ouvert au nom de :
Association Livres
N° IBAN |F|R|7|6| |1|5|1|3| |5|0|9|0| |1|7|0|8| |7|7|1|3| |4|1|3|9| |6|9|6|

BIC |C|E|P|A|F|R|P|P|5|1|3|

L'ordonnateur de la dépense est la Maire de la commune de Schiltigheim.
Le comptable assignataire est le comptable assignataire de la Trésorerie de Saverne collectivités

ELEMENTS MODIFIES

Le montant maximal de la contribution financière est passé de 37 961 € à 42 961 €.
Un second versement de 5 000 € a été ajouté.

Le

Pour l'Association, Pour l'Administration,

Modèle de CPO simplifié annexé à la circulaire Premier ministre relative aux relations partenariales entre les pouvoirs publics et les associations.

VILLE DE SCHILTIGHEIM
Direction générale

RÉPUBLIQUE FRANCAISE – DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
Séance du 5 décembre 2023.

Sous la présidence de Madame la Maire Danielle DAMBACH

Nombre de membres élus : 39 (dont 39 sont encore en fonction)
Date de convocation : 28 novembre 2023.

33 membres ont assisté à la séance.
0 membre excusé
0 membre absent
6 membres ont donné procuration :
(Mme Sophie MEHMANPAZIR donne procuration à Mme Aurélie LESCOUTE-PHILIPPS ; Mme Dominique BOUSSARD-MOSSER donne procuration à Mme Sandrine LE GOUIC ; Mme Corine DULAURENT donne procuration à M. Bernard JENASTE ; Mme Regina HAAS donne procuration à M. Jean-Marie VOGT ; M. Stéphane HUSSON donne procuration à M. Jérôme MAI ; Mme Maryline WILHELM donne procuration à M. Benoît STEFFANUS).

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

18e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2023SGDE133)

CONTRAT DE VILLE : 2ÈME VAGUE – PROGRAMMATION 2023

Rapporteure : Madame l'Adjointe Nathalie JAMPOC-BERTRAND

La Politique de la ville à Schiltigheim concerne aujourd'hui les quartiers prioritaires de la ville (QPV) du Marais et des Quartiers Ouest. Elle constitue une priorité pour la commune en faveur de :

- ✓ L'égalité urbaine ;
- ✓ Le développement des quartiers ;
- ✓ Et l'amélioration des conditions de vie de ses habitants.

La politique de la ville relève de la loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine du 21 février 2014 (dite « loi Lamy »). Elle développe une ambition forte pour les quartiers populaires et renouvelle les outils d'intervention de la politique de la ville à travers :

- ✓ Une géographie prioritaire simplifiée et mieux ciblée ;
- ✓ Un contrat unique intégrant les dimensions sociales, économiques et urbaines ;
- ✓ Une action publique qui se déploie à l'échelle intercommunale et mobilise tous les partenaires concernés ;
- ✓ La mobilisation prioritaire du droit commun de l'Etat et des collectivités territoriales ;
- ✓ La participation des habitants à l'élaboration des contrats et à leur pilotage, avec la création d'un Conseil citoyen sur chaque quartier « prioritaire de la ville ».

La politique de la ville trouve son application locale au travers du Contrat de ville qui décline un projet de territoire à l'échelle de l'Eurométropole de Strasbourg, de ses 18 quartiers prioritaires et de ses 4 quartiers de veille. Ce projet se déploie sur la période 2015-2022. Le contrat de ville a été prorogé en 2023, le temps que le Gouvernement engage une réforme qui donnera le jour à des dispositions rénovées applicables dès le début de l'année 2024.

A l'échelle des quartiers, autant de conventions d'application territoriale ont été rédigées afin de s'adapter au mieux aux réalités de chaque territoire.

Articulant les dimensions de la personne, du territoire et des acteurs, le Contrat de ville vise à mobiliser et soutenir les acteurs locaux pour agir dans les quartiers les plus fragiles au bénéfice des personnes qui y vivent et avec leur participation.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE133-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

Chaque année, un appel à projets élaboré et porté par les 42 signataires du contrat de ville est lancé afin de soutenir les actions qui contribuent aux objectifs opérationnels du Contrat de ville et qui répondent aux enjeux territoriaux des QPV.

Les enjeux suivants ont été ciblés comme prioritaires par l'appel à projet 2023 :

- ✓ Renforcer l'accompagnement des enfants et des jeunes en fragilité sociale et éducative ;
- ✓ Faciliter l'insertion et l'accès à l'emploi ;
- ✓ Améliorer la qualité de vie des habitantes et des habitants :
  - Renforcer le lien social à travers la médiation, le développement de l'offre de services de proximité et l'inclusion numérique ;
  - Favoriser l'animation de proximité ;
  - Accompagner les habitantes et les habitants à la transition écologique.
- ✓ Faciliter l'accès au numérique ;
- ✓ Favoriser la prévention et la promotion de la santé ;
- ✓ Priorité accordée aux actions en faveur des femmes.

Ces priorités ne remettent pas en cause les piliers et objectifs définis dans le cadre du Contrat de ville. Les projets proposés répondant aux objectifs opérationnels du Contrat de ville et aux enjeux territoriaux des QPV définis dans les CAT demeurent éligibles à un soutien de la part des financeurs.

Dans ce cadre, la Ville de Schiltigheim est particulièrement attentive à :

- Des actions toujours centrées autour des priorités exprimées dans les Conventions d'application territoriale élaborées avec les acteurs locaux et les habitants (conseils citoyens) ;
- Une recherche de mutualisation et de clarification des porteurs de projets ;
- Un meilleur partenariat entre les associations, que ce soit dans l'élaboration des projets et dans leur mise en œuvre ;
- Un partage des projets avec tous les services de la ville concernés et une plus grande mobilisation du droit commun.

Les projets détaillés et figurant dans un tableau en pièce jointe ont été instruits au niveau municipal pour la 2ème vague et sont susceptibles de bénéficier d'une participation de la ville pour un montant total de participation communale de 18 100 €.

Cette délibération portant sur la seconde vague annuelle clôt la programmation 2023 du contrat de ville pour ce qui concerne la Ville de Schiltigheim.

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,

Vu l'article L.2541-12 10° du Code général des collectivités territoriales ;
Vu la loi n°2014-173 du 21 février 2014 de la programmation pour la ville et la cohésion urbaine ;
Vu la circulaire ministérielle n°5729-SG du 30 juillet 2014 relative à l'élaboration des contrats de ville nouvelle génération ;
Vu la signature du Contrat de ville 2015-2022 eurométropolitain le 10 juillet 2015, prorogé en 2023 ;
Vu les Conventions d'applications territoriales du QPV Marais et du QPV Quartiers Ouest ;
Vu l'appel à projet 2023 du contrat de ville ;

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

APPROUVE l'inscription des opérations désignées ci-dessus dans la programmation 2023 du Contrat de Ville 2015-2023 ;

PRÉCISE que les crédits nécessaires sont disponibles au Budget 2023 ;

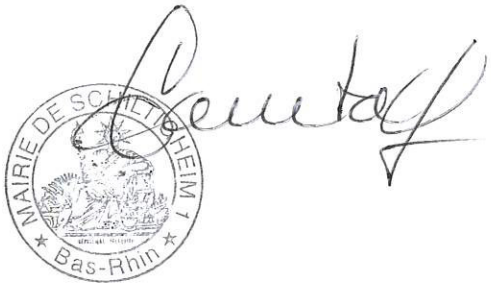
Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE133-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

AUTORISE Madame la Maire, dans les conditions décrites ci-dessus, à verser aux associations les subventions demandées.

Adopté à l'unanimité.

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 7 décembre 2023.

La Maire,



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. Publiée électroniquement le 7 décembre 2023.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE133-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

ANNEXE à la délibération n° 18

Subventions contrat de ville 2023, seconde vague

Ligne de crédit : Fonction 52 (Aides aux services publics) / Nature 65748 (Subventions aux associations de droit privé)
Montant total 2023 de la ligne de crédit : 66 150 € / solde pour seconde vague : 18 100 €

Porteur de projet	**Intitulé** et descriptif de l'action	QPV concerné	Subvention accordée en 2022 en €	Coût global du projet 2023 en €	Demande 2023 en €	Proposition 2023 en €
Humeur Aqueuse	**Atelier de création textile** Accompagnement à l'insertion sociale de participants à des ateliers de création vestimentaire et textile animés par les stylistes F. MERAH et V. SCHIFFMANN (3 h hebdomadaires au CSF Victor Hugo)	Quartiers-ouest	1 750	67 750	3 000	1 750
Ligue de l'Enseignement (FOL 67)	**Permis de Construire** Initiation à l'architecture et de l'urbanisme à travers une lecture de son quartier et de son fonctionnement aux fins de meilleure compréhension et de réappropriation de l'espace de vie des enfants concernés	Quartiers-ouest	1 000	25 000	1 500	1 000
Pieds au Mur	**Labo-compost** Collectif polymorphe travaillant sur la question des transitions écologiques et sociales avec les publics et les acteurs des quartiers prioritaires afin de récolter idées et envies pour construire un projet artistique tourné vers l'autofiction	Quartiers-ouest	/	85 035	3 000	1 500
Collège Lamartine REP	**Réussite grâce à la maîtrise des langages** Développement de projets innovants permettant aux élèves un accès égal à la culture et à la maîtrise des langages et ainsi réduire les inégalités et les écarts de réussite avec les Ets hors éducation prioritaire	Quartiers-ouest	1 000	41 850	1 000	1 000
Collège Leclerc REP	**La culture au service des langages** Interventions d'artistes et autres professionnels de la culture pour permettre une acquisition renforcée de la lecture, de l'écriture et du parler	Quartiers-ouest	1 500	29 100	3 000	1 500
Echanges	**Contrat local d'accompagnement scolaire** Implication des parents dans le parcours scolaire de leurs enfants en valorisant leurs compétences. Apporter un cadre aux enfants pour accroitre leurs connaissances, des méthodologies de travail. Construire un accompagnement adapté et un soutien en fournissant un suivi individuel et de groupe. Des projets d'éveil culturel sont mis en place pour attiser leur curiosité, élargir leurs centres d'intérêt et travailler sur la confiance en soi, la motivation, ...	Marais	/	32 907	2 433	1 100
Echanges	**Masterclass** Offrir aux jeunes des espaces d'apprentissage, de partage et de rencontre avec des compétences de tous bords. Ateliers thématiques, formations, rencontres conviviales, sorties, accompagnement personnalisé, ..., pour tisser des liens de confiance et développer des compétences et acquérir des outils permettant d'analyser, de comprendre et de pouvoir se positionner. Transmission de la valeur du travail prioritaire.	Marais	/	29 908	3 750	1 400

Agir Mieux Ensemble	**Présence éducative et sociale en soirées, week-ends et vacances** Les jeunes ont besoin d'être encadrés. Objectifs : assurer une continuité éducative avec les partenaires éducatifs, associer les jeunes dans la mise en place des projets, évènements sportifs (tournoi E-sport, futsal et football), temps conviviaux (projection match, repas, jeux de sociétés...), organisation de projets culturels (séjours, sorties, ...), temps de débat et de formation	Marais	/	49 585	750	750
Collège Rouget de Lisle REP	**Art et culture au service de la pensée et du langage** Multiplier actions/projets/circonstances de pratiques langagières et d'ouvertures culturelles pour tous (petite section maternelle à la 3ème) dans tous les domaines d'apprentissage. Interventions de tiers, visites de musées et de sites, activités complémentaires aux cours classiques et aux apprentissages de base	Marais	1 500	68 000	3 000	1 000
Collège Rouget de Lisle REP	**Ensemble pour apprendre** Multiplier les projets pour le soutien à la parentalité, la co-éducation, la formation de futurs citoyens, développer des conditions pour apprendre à vivre ensemble et l'apprentissage de la langue française dans le but de permettre la réussite scolaire et l'insertion professionnelle et sociale de tous les élèves.	Marais	750	68 000	3 000	1 000
Collège Rouget de Lisle REP	**Vélo, symbole de la mobilité douce** Ateliers animés par l'association Bretz'selle (cours de vélo, ateliers de réparation, fabrication d'objets avec des pièces de réemploi) permettant de sensibiliser les élèves de 6ème et 5ème (400 enfants) à l'environnement, au recyclage et aux mobilités douces.	Marais	350	2 000	350	350
Cab'Anne des Créateurs	**Ateliers et formation aux outils numériques de demain** Accompagnement des parents pour mieux l'utilisation des outils numérique (jeux vidéo, écrans, réseaux sociaux) des jeunes (âge collège), identifier les risques et les accompagner dans leurs pratiques avec un regard bienveillant et des retours d'expériences. Créer et/ou recréer du dialogue (jeunes / parents / équipes éducatives...)	Quartiers-ouest Marais	4 250	49 750	5 000	3 500
Ethosphère	**Sensibilisation au respect et au bien-être animal** Sensibiliser un public large à l'observation du comportement animal afin de favoriser une meilleure cohabitation avec les animaux à travers des cycles d'animation permettant aux publics de découvrir l'éthologie de manière ludique	Quartiers-ouest Marais	/	5 180	750	750
Uniscités	**Chercheurs d'art** Volontaires du service civique tournés vers l'accès à la culture pour tous. 2 axes de travail : croisement entre les pratiques culturelles des quartiers et les institutions culturelles intervenant et mobilisation des habitants à travers la création ou la participation individuelle ou collective à une ou des pratiques culturelles	Quartiers-ouest Marais Guirbaden	/	87 026	2 000	750
Globale	**''Globale Schilik'Tour - Quartier d'été ''** De plus en plus de jeunes ne trouvent pas leur place dans les associations sportives, il s'agit de leur démontrer qu'une activité sportive permet de créer du lien et de se structurer, de favoriser l'émergence d'un cadre et de règles et préparer à un retour vers une pratique de licencié, de favoriser rencontres et découvertes, de sensibiliser aux cultures urbaines point de départ vers des activités culturelles plus traditionnelles, de sensibiliser à l'engagement associatif en les associant à la mise en place de l'évènement et en les rendant acteur du projet, de créer du lien avec les partenaires locaux	Quartiers-ouest Marais	/	8 700	1750	750
		TOTAUX	**12 100**	**649 791**	**31 783**	**18 100**

VILLE DE SCHILTIGHEIM
Direction générale

RÉPUBLIQUE FRANCAISE – DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
Séance du 5 décembre 2023.

Sous la présidence de Madame la Maire Danielle DAMBACH

Nombre de membres élus : 39 (dont 39 sont encore en fonction)
Date de convocation : 28 novembre 2023.

33 membres ont assisté à la séance.
0 membre excusé
0 membre absent
6 membres ont donné procuration :
(Mme Sophie MEHMANPAZIR donne procuration à Mme Aurélie LESCOUTE-PHILIPPS ; Mme Dominique BOUSSARD-MOSSER donne procuration à Mme Sandrine LE GOUIC ; Mme Corine DULAURENT donne procuration à M. Bernard JENASTE ; Mme Regina HAAS donne procuration à M. Jean-Marie VOGT ; M. Stéphane HUSSON donne procuration à M. Jérôme MAI ; Mme Maryline WILHELM donne procuration à M. Benoît STEFFANUS).

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

19e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2023SGDE134)

ALLOCATION D'UNE SUBVENTION POUR L'ASSOCIATION « UN BOUT DE CHEMIN »

Rapporteure : Madame l'Adjointe Andrée BUCHMANN

Dans le cadre de sa politique patrimoniale, et dans le prolongement de l'ouvrage « *Retour en Alsace Annexée* », la Ville de Schiltigheim souhaite soutenir l'initiative des éditions « Un bout de Chemin » qui prépare la publication de *Schiltigheim l'industrieuse* dont la parution est prévue en avril 2024.

L'ouvrage entend rendre compte de l'effervescence industrielle de la ville qui a connu entre 1860 et 1960 un essor industriel dont l'ampleur est aujourd'hui à peine imaginable : brasseries, malteries, industries agroalimentaires, tonnelleries, menuiseries, chaudronneries, fabrication d'équipements frigorifiques et de chariots de supermarché connus dans le monde entier … Le village de Schiltigheim est devenu, en peu d'années, un bourg animé, avec son Messti, ses multiples auberges, ses nombreuses sociétés ouvrières, sportives, culturelles, cultuelles…Après la guerre la déprise industrielle a été brutale : les usines ont été fermées, les sites industriels ont été rasés…

Cet ouvrage donne la parole à des personnes qui ont encore la mémoire de ces entreprises artisanales et industrielles, de cette vie foisonnante, ainsi qu'à des universitaires. L'idée est de faire connaître ce qui fut et a été effacé, et de rendre fiers, à travers son histoire si riche et si attachante, les habitants de ce territoire quelle que soit la variété des origines et des traditions.

La subvention aurait pour objectif de soutenir l'association dans les coûts de réalisation de l'ouvrage Schiltigheim l'industrieuse :

- ✓ Réalisation et rédaction de 21 témoignages ;
- ✓ Graphisme ;
- ✓ Impression.

Afin que Schiltigheim puisse prendre part à ce projet, le versement d'une subvention exceptionnelle de 3 000 € est proposé.

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,

Vu les articles L. 2121-21, L. 2121-33, L. 2541-1 et L.2541-12 du Code général des collectivités territoriales ;
Considérant l'intérêt public et local revêtu par les actions menées par l'Association « Un bout de chemin » ;

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE134-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

Après en avoir délibéré,

Sur proposition la Commission « *Développement économique, Economie sociale et solidaire, Patrimoine, Tourisme, Bilinguisme, Numérique et Rayonnement international* » et du Bureau municipal,

APPROUVE le versement d'une subvention exceptionnelle de 3 000 € à l'association « Un bout de chemin » ;

PRÉCISE que les crédits nécessaires sont disponibles au Budget 2023.

Adopté à l'unanimité.

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 7 décembre 2023.

La Maire,

MAIRIE DE SCHILTIGHEIM 1 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. Publiée électroniquement le 7 décembre 2023

Accusé de réception préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE134-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

VILLE DE SCHILTIGHEIM
Direction générale

RÉPUBLIQUE FRANCAISE – DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
Séance du 5 décembre 2023.

Sous la présidence de Madame la Maire Danielle DAMBACH

Nombre de membres élus : 39 (dont 39 sont encore en fonction)
Date de convocation : 28 novembre 2023.

33 membres ont assisté à la séance.
0 membre excusé
0 membre absent
6 membres ont donné procuration :
(Mme Sophie MEHMANPAZIR donne procuration à Mme Aurélie LESCOUTE-PHILIPPS ; Mme Dominique BOUSSARD-MOSSER donne procuration à Mme Sandrine LE GOUIC ; Mme Corine DULAURENT donne procuration à M. Bernard JENASTE ; Mme Regina HAAS donne procuration à M. Jean-Marie VOGT ; M. Stéphane HUSSON donne procuration à M. Jérôme MAI ; Mme Maryline WILHELM donne procuration à M. Benoît STEFFANUS).

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

20e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2023SGDE135)

ALLOCATION D'UNE SUBVENTION À L'ASSOCIATION STRASBOURG INITIATION NATURE ENVIRONNEMENT (SINE) POUR L'ANNEE 2023

Rapporteur : Monsieur l'Adjoint Jean-Marie VOGT

L'Association Strasbourg Initiation Nature Environnement (SINE) a pour objet, sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg et ses environs, d'organiser, coordonner et promouvoir des actions d'éducation à la nature et à l'environnement pour tout public, d'apporter sa compétence pédagogique au service de projets de sensibilisation du citoyen, et de réunir les acteurs, en particulier associatifs, œuvrant dans le domaine de l'éducation à la nature et à l'environnement.

L'association fait partie du réseau régional d'éducation à la nature et à l'environnement, le réseau Ariena. Elle a pour ambition de proposer un projet associatif cohérent avec les problématiques du territoire et s'inscrivant dans une politique concertée d'éducation à l'environnement.

La Ville de Schiltigheim est engagée depuis plusieurs années dans le développement de sa trame verte, en développant et en préservant des espaces de nature et de biodiversité. Il est également important de sensibiliser les habitants et de soutenir la mise en œuvre d'actions d'éducation à l'environnement.

L'importance du contact des enfants avec la nature n'est plus à démontrer. Créer et entretenir ce lien permet l'éveil des sens, le développement des compétences et aussi la prise de conscience des enjeux écologiques et sociaux.

Partenariat 2023 avec l'Association Strasbourg Initiation Nature Environnement

L'Association SINE met en œuvre le projet d'éducation à l'environnement suivant à Schiltigheim :

- **Les « écoles du dehors »**

Il s'agit de permettre aux écoles de Jean-Mermoz et de Leclerc d'être accompagnées dans un projet de sorties régulières à proximité de l'école (2 à 4 classes). L'idée est d'instaurer un temps spécifique où les enfants sont au contact du dehors, quel que soit la météo, afin de permettre aux élèves de découvrir et évoluer au contact de la nature.

- **Rencontres et formations d'un réseau d'enseignants en école du dehors**

SINE a créé un réseau eurométropolitain d'enseignants et partenaires des écoles du dehors, où les enseignants se rencontrent, partagent leurs expériences et échangent des outils pratiques adaptés

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE135-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

aux programmes scolaires. 7 enseignants schilikois ont déjà participé aux cycles de formations sur l'école du dehors pendant la période scolaire 2022-2023. 14 enseignants schilikois sont inscrits à la démarche 2023-2024.

- **Animations Nature au fil des saisons**

SINE propose des animations d'éducation à l'environnement (découverte des saisons, compréhension de son environnement, etc.), sur 4 journées par an (automne, hiver, printemps et été), pour les écoles qui le souhaitent. Une 10aine de classes d'écoles schilikoises profitent déjà de ce dispositif et découvrent ainsi les milieux naturels aux abords des écoles et au Centre Bussierre.

- **Animations nature à la journée**

SINE propose des animations nature à la journée. Une dizaine de classes d'écoles schilikoises profitent déjà de ce dispositif

Pour la réalisation de ces actions en 2023, une subvention à hauteur de 10 000 € est sollicitée par l'Association Strasbourg Initiation Nature Environnement.

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,

Vu les articles L. 2541-12 10° et suivants du Code général des collectivités territoriales ;
Vu la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 ;

Après en avoir délibéré,
Sur proposition de la Commission « *Écologie, Urbanisme et mobilités, Cadre de vie et travaux* » et du Bureau municipal,

DÉCIDE de verser une subvention d'un montant de 10 000 € à l'Association Strasbourg Initiation Nature Environnement ;

AUTORISE Madame la Maire ou son représentant / sa représentante à signer la convention d'objectifs avec l'Association Strasbourg Initiation Nature Environnement pour l'année 2023 telle qu'annexée à la présente délibération ;

PRÉCISE que les crédits nécessaires sont prévus au Budget 2023.

Adopté à l'unanimité.

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 7 décembre 2023.

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. Publiée électroniquement le 7 décembre 2023.

Accusé de réception préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE135-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

VILLE DE SCHILTIGHEIM

CONVENTION

CONVENTION ANNUELLE D'OBJECTIFS
AVEC L'ASSOCIATION
STRASBOURG INITIATION NATURE ENVIRONNEMENT

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 d'une délibération du Conseil municipal du 5 décembre 2023 et désignée sous le terme « la Ville », d'une part

Et

L'association Strasbourg Initiation Nature Environnement (SINE), SIRET n° 49491197700028, dont le siège social est situé 155 rue Kempf - 67000 STRASBOURG et représentée par son Président Monsieur Bernard IRRMANN,

Ci-après dénommée par les termes « l'Association » ou « SINE »

IL A ETE EXPOSE CE QUI SUIT :

PREAMBULE

L'association Strasbourg Initiation Nature Environnement gère le CINE de Bussierre depuis 2010. Créée en 2000, SINE a pour objet, sur le territoire de l'Eurométropole et ses environs, d'organiser, coordonner et promouvoir des actions d'éducation à la nature et à l'environnement pour tout public, d'apporter sa compétence pédagogique au service de projets de sensibilisation du citoyen, et de réunir les acteurs, en particulier associatifs, œuvrant dans le domaine de l'éducation à la nature et à l'environnement.

Elle regroupe des associations ayant pour objet l'éducation à la nature et à l'environnement : Alsace Nature, la Ligue pour la Protection des Oiseaux, le Groupe d'Etude et de Protection des Mammifères d'Alsace, l'Office Centrale de Coopération à l'Ecole du Bas-Rhin, la Chambre de Consommation d'Alsace, et Alter Alsace énergies. Elle fait partie du réseau régional d'éducation à la nature et à l'environnement, le réseau Ariena. Elle a pour ambition de proposer un projet associatif cohérent avec les problématiques du territoire et s'inscrivant dans une politique concertée d'éducation à l'environnement en Alsace portée par les trois collectivités territoriales alsaciennes, le département du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et la Région Grand Est et soutenu localement par l'Eurométropole de Strasbourg.

En lien avec son projet associatif de sensibiliser les publics, jeunes et moins jeunes à l'environnement et au lien avec la nature, notamment de proximité, et pour faire face au syndrome de manque de nature qui tend à se développer, SINE propose des animations dont le projet « les écoles buissonnières ».

CECI EXPOSE, IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

Par la présente convention, l'Association SINE s'engage à son initiative et sous sa responsabilité, à mettre en œuvre le projet d'éducation à l'environnement défini dans cette convention.

Les « écoles du dehors »

L'association SINE concentre son action éducative sur le projet « écoles du dehors ».

Le projet développé poursuit l'accompagnement de l'école Jean-Mermoz de janvier à juillet 2023 (action mise en œuvre depuis septembre 2021).

Le projet développé étend la démarche et accompagne désormais l'école Leclerc.

Il s'agit de permettre à 2 à 4 groupes d'être accompagnés dans un projet de sorties régulières à proximité de l'école. L'idée est d'instaurer un temps spécifique où les enfants sont au contact du dehors, quel que soit la météo, afin de permettre aux élèves de découvrir et évoluer au contact de la nature. Bien que les animatrices de SINE seront à l'écoute des besoins des enseignant(e)s, le principe premier sera d'emmener les élèves au contact du dehors, sans systématiquement y adjoindre des objectifs de savoir à acquérir. Pour cela, les animatrices mettront en place des pédagogies qui facilitent cette dynamique et qui permettront aux enseignants de faire de nombreuses observations sur lesquelles ils ou elles pourront s'appuyer pour répondre à des objectifs des programmes scolaires.

Concrètement, SINE propose d'accompagner 2 à 4 classes de Schiltigheim à raison d'une séance par groupe par mois (du CP au CE2 / 50aine d'enfants).

Dans une volonté de transmission de compétences, il est demandé aux équipes enseignantes de mettre en place au moins une autre séance sans la présence de l'animatrice de SINE. Les animatrices de SINE sont disponibles pour accompagner, aider les enseignant(e)s à préparer leurs séances.

Toujours dans un objectif de transmission de compétences et d'inviter les enseignants à s'approprier cette démarche, les animatrices de SINE rédigent des fiches pédagogiques.

Afin d'étendre la démarche, les écoles peuvent mettre en place un roulement pour permettre à plusieurs classes de participer et les enseignants partageront les informations pédagogiques.

Rencontres et formations d'un réseau d'enseignants en école du dehors

SINE a créé un réseau d'enseignants et partenaires des écoles du dehors de l'EMS. Elle anime des séances de partages d'expériences, où les enseignants se rencontrent et échangent des outils pratiques adaptés aux programmes scolaires. C'est une manière de permettre aux enseignants volontaires de monter en compétences et de développer la démarche dans leur école sans accompagnement spécifique.

7 enseignants schilikois ont également participé aux cycles de formations sur l'école du dehors pendant la période scolaire 2022-2023. 14 enseignants schilikois sont désormais inscrits à la démarche 2023-2024.

Animations Nature au fil des saisons

SINE propose des animations d'éducation à l'environnement (découverte des saisons, compréhension de son environnement, etc.), sur 4 journées par an (automne, hiver, printemps et été), pour les écoles qui le souhaitent. Une 10aine de classes d'écoles schilikoises profitent déjà de ce dispositif et découvrent ainsi les milieux naturels aux abords des écoles et au Centre Bussierre.

Animations nature à la journée

SINE propose des animations nature à la journée. Une 10aine de classes d'écoles schilikoises profitent déjà de ce dispositif

ARTICLE 2 - DURÉE DE LA CONVENTION

La convention est conclue pour l'année 2023.

ARTICLE 3 - MONTANT DE LA SUBVENTION

L'Administration contribue financièrement pour un montant de 10 000 EUR conformément au budget prévisionnel.

Cette subvention n'est acquise que sous réserve de l'inscription des crédits au budget de la commune, 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 et 8 sans préjudice de l'application de l'article 10.

Le financement public n'excède pas les coûts liés à la mise en œuvre du projet.

ARTICLE 4 - MODALITÉS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION

Pour l'année 2023, l'administration verse un montant de 10 000 EUR.

Ce montant prévisionnel est versé, sous réserve du respect des conditions fixées au deuxième alinéa de l'article 3, après exécution de l'objet de la convention et sur présentation d'un bilan.

La contribution financière est créditée au compte de l'Association selon les procédures comptables en vigueur.

Les versements sont effectués au compte ouvert au nom de :

Association SINE (Strasbourg Initiation Nature Environnement)
N° IBAN |_F_| R | 7 |_6_| |_1_|_0_|_2_|_7_| |_8_|_0_|_1_|_0_| |_0_|_6_|_0_|_0_|
|_0_|_2_|_0_|_0_| |_3_|_9_|_1_|_4_| |_5_|_7_|_1_|

BIC |_C_|_M_|_C_|_I_|_F_|_R_|_2_|_A_|__|__|__|

ARTICLE 5 - JUSTIFICATIFS

L'Association s'engage à fournir dans les six mois suivant la clôture de l'exercice les documents ci-après :

- 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 (Cerfa n°15059) ;
- 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 ou la référence de leur publication au Journal officiel ;
- Le rapport d'activité ou le bilan des actions proposées.

ARTICLE 6 - AUTRES ENGAGEMENTS

L'Association informe sans délai l'administration de toutes modifications déclarées au tribunal d'instance et fournit la copie de toute nouvelle domiciliation bancaire.

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.

L'Association s'engage à faire figurer de manière lisible le logo de la ville sur tous les supports et documents produits dans le cadre de la convention.

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 la Ville, 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- CONTROLES DE LA VILLE.

Pendant et au terme de la présente convention, un contrôle sur place peut être réalisé par la Ville. 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.

La Ville contrôle à l'issue de la convention que la contribution financière n'excède pas le coût de la mise en œuvre du projet. Conformément à l'article 43-IV de la loi n° 96-314 du 12 avril 1996 portant diverses dispositions d'ordre économique et financier, la Ville peut exiger le remboursement de la partie de la subvention supérieure aux coûts éligibles du projet augmentés d'un excédent raisonnable prévu par l'article 3.5 ou la déduire du montant de la nouvelle subvention en cas de renouvellement.

ARTICLE 9 - RENOUVELLEMENT

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 8 des présentes.

ARTICLE 10 - 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 les 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 11 - RÉSILIATION

En cas de non-respect par l'une des parties de l'une de ses obligations résultant de la présente convention, celle-ci pourra être résiliée de plein droit par l'autre partie, sans préjudice de tous autres droits qu'elle pourrait faire valoir, à l'expiration d'un délai de deux mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure de se conformer aux obligations contractuelles et restée infructueuse.

ARTICLE 12 - RECOURS

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

Le

Pour l'Association	Pour la Ville de Schiltigheim
SINE	
Le Président,	La Maire,
Bernard IRRMANN	Danielle DAMBACH

VILLE DE SCHILTIGHEIM
Direction générale

RÉPUBLIQUE FRANCAISE – DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
Séance du 5 décembre 2023.

Sous la présidence de Madame la Maire Danielle DAMBACH

Nombre de membres élus : 39 (dont 39 sont encore en fonction)
Date de convocation : 28 novembre 2023.

33 membres ont assisté à la séance.
0 membre excusé
0 membre absent
6 membres ont donné procuration :
(Mme Sophie MEHMANPAZIR donne procuration à Mme Aurélie LESCOUTE-PHILIPPS ; Mme Dominique BOUSSARD-MOSSER donne procuration à Mme Sandrine LE GOUIC ; Mme Corine DULAURENT donne procuration à M. Bernard JENASTE ; Mme Regina HAAS donne procuration à M. Jean-Marie VOGT ; M. Stéphane HUSSON donne procuration à M. Jérôme MAI ; Mme Maryline WILHELM donne procuration à M. Benoît STEFFANUS).

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

21e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2023SGDE136)

RÉALISATION D'UN ATLAS DE LA BIODIVERSITÉ COMMUNALE (ABC)

Rapporteur : Monsieur l'Adjoint Jean-Marie VOGT

En complément des engagements déjà entrepris par la Ville de Schiltigheim en matière de protection de la biodiversité, notamment de développement de la Trame Verte et Bleue, la commune de Schiltigheim souhaite désormais s'investir dans un inventaire détaillé et exhaustif de patrimoine naturel présent sur la commune.

C'est dans cette optique que la Ville de Schiltigheim a répondu à l'appel à manifestation d'intérêt lancé par l'Office Français de la Biodiversité (OFB) dont elle est aujourd'hui lauréate.

La réalisation de cet Atlas vise à :

- ✓ Apporter une information naturaliste suffisamment complète et synthétique, notamment cartographique, qui permette une intégration des enjeux de biodiversité du territoire pour mieux protéger et développer son patrimoine naturel
- ✓ Favoriser la compréhension de l'appropriation des enjeux de biodiversité par les acteurs du territoire *(élus, équipes techniques municipales, professionnels et habitants)*.

Quatre axes principaux serviront de fils conducteurs à la réalisation de ces inventaires : les trames verte (végétation), bleue (eau), brune (sols), et noire (nuit).

Ce projet s'étalera sur 2 années pour un coût total estimé du projet à 63 000 euros.

La Ville pourra bénéficier d'une subvention de l'OFB à hauteur de 48 000 euros pour la réalisation de son Atlas de la Biodiversité Communale,

Une méthodologie et une gouvernance spécifique dédiée à ce projet, coconstruite avec les services de la Ville et les partenaires sera mise en place.

- Le volet réalisation des études sera confiée à un bureau d'études ou association naturaliste spécialisée.
- Le volet animation, en coordination avec le bureau d'étude ou l'association naturaliste spécialisée retenue, sera réalisé avec les partenaires dont les associations.
- Des dispositifs de sciences participatives seront développés sur le territoire pour permettre aux habitants de partager leurs observations sur la faune et la flore locales.
- Il sera proposé quatre observatoires différents aux habitants sur les thématiques suivantes : les sols, les insectes (entomofaune), les oiseaux des jardins, et les arbres remarquables.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE136-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

Enfin, afin d'informer et mobiliser la population sur la démarche d'ABC et ses objectifs, une campagne de communication sera dédiée à ce sujet : MUPI, affiches dans les différents bâtiments municipaux, page dédiée sur le site internet de la Ville, article dans le Schilick Infos, page dédiée sur la plateforme de la démocratie participative, réseaux sociaux et médias.

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,

Vu les articles L. 2541-12 10° et suivants du Code général des collectivités territoriales ;
Vu la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 ;
Vu le règlement administratif de l'Appel à projets « Atlas de la Biodiversité Communale 2023 » publié le 16/01/2023 ;
Vu la demande de subvention de la Ville de Schiltigheim reçue par l'OFB le 23/03/2023 ;
Vu la décision d'octroi d'aide du Directeur général de l'OFB N°2023-DG-26 en date du 05/07/2023 prise sur l'avis du Comité des interventions et des partenaires de l'OFB N°2023-COMIP-12 du 23/06/2023.

Après en avoir délibéré,
Sur proposition de la Commission « *Écologie, Urbanisme et mobilités – Cadre de vie et travaux* » et du Bureau municipal,

APPROUVE la réalisation d'un Atlas de la Biodiversité Communale ;

AUTORISE Madame la Maire à prendre tout acte nécessaire à l'exécution de la présente délibération.

PRÉCISE que les crédits nécessaires sont prévus au Budget.

Adopté par 38 voix. 1 voix contre (Mme Françoise KLEIN).

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 7 décembre 2023.

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. Publiée électroniquement le 7 décembre 2023.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE136-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

VILLE DE SCHILTIGHEIM
Direction générale

RÉPUBLIQUE FRANCAISE – DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
Séance du 5 décembre 2023.

Sous la présidence de Madame la Maire Danielle DAMBACH

Nombre de membres élus : 39 (dont 39 sont encore en fonction)
Date de convocation : 28 novembre 2023.

33 membres ont assisté à la séance.
0 membre excusé
0 membre absent
6 membres ont donné procuration :
(Mme Sophie MEHMANPAZIR donne procuration à Mme Aurélie LESCOUTE-PHILIPPS ; Mme Dominique BOUSSARD-MOSSER donne procuration à Mme Sandrine LE GOUIC ; Mme Corine DULAURENT donne procuration à M. Bernard JENASTE ; Mme Regina HAAS donne procuration à M. Jean-Marie VOGT ; M. Stéphane HUSSON donne procuration à M. Jérôme MAI ; Mme Maryline WILHELM donne procuration à M. Benoît STEFFANUS).

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

22e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2023SGDE137)

STATIONNEMENT PAYANT SUR VOIRIE – RENOUVELLEMENT DE LA CONVENTION DE REVERSEMENT DES RECETTES ISSUES DES FORFAITS DE POST-STATIONNEMENT (FPS) ENTRE LA VILLE DE SCHILTIGHEIM ET L'EUROMETROPOLE DE STRASBOURG

Rapporteur : Monsieur le Premier Adjoint

La Loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite Loi MAPTAM, a approuvé la réforme du stationnement payant sur voirie, entrée en vigueur le 1er janvier 2018.

Au sein de l'Eurométropole de Strasbourg, les communes de Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim ont fait le choix du stationnement payant sur voirie sur leur territoire et ont donc mis en œuvre ladite réforme.

Conformément à l'article L2333-87 III du Code général des collectivités territoriales, les recettes issues des forfaits de post-stationnement (FPS) sont collectées, comme les recettes issues du paiement immédiat de la redevance de stationnement, par la commune ayant institué la redevance.

La commune a l'obligation de reverser ensuite les recettes issues des forfaits de post-stationnement, à l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière d'opérations destinées à améliorer les transports en commun ou respectueux de l'environnement et la circulation, en l'espèce à l'Eurométropole de Strasbourg *(articles R2333-120-18 et R2333-120-19 du Code général des collectivités territoriales).*

Ce reversement est opéré, déduction faite des coûts de mise en œuvre des FPS *(équipements permettant l'émission, le paiement et la collecte des FPS, traitement des contentieux, contrôle du périmètre, notification de l'avis de paiement du FPS par les organismes agréés ... etc.).*

Une convention a ainsi été conclue en 2019 entre la Ville de Schiltigheim et l'Eurométropole de Strasbourg, afin de déterminer les modalités et les conditions du reversement des recettes des FPS, de la commune vers l'Eurométropole de Strasbourg.

Cette convention, dont la durée était liée à celle du marché public qui lient la Ville de Schiltigheim à ses prestataires, sont arrivées à échéance le 31 décembre 2021.

La commune a, dans l'intervalle, conclu un nouveau marché public pour le contrôle et la gestion du stationnement payant sur voirie sur son territoire (la société Indigo-Park a été retenue comme prestataire).

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE137-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

Il est donc proposé au présent Conseil de renouveler la convention avec l'Eurométropole de Strasbourg, permettant de déterminer les modalités de calcul et les conditions du reversement des recettes issues du produit des FPS à la métropole, pour une durée de 4 ans.

Cette convention a fait l'objet d'une délibération du Conseil municipal de l'Eurométropole de Strasbourg le 10 novembre 2023, déterminant les modalités et les conditions du reversement desdites recettes, de la commune vers l'Eurométropole.

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,

Vu les articles L2333-87, R2333-120-18 et R2333-120-19 du Code général des collectivités territoriales ;
Vu la loi MAPTAM du 27 janvier 2014 ;
Vu la délibération du 16 mai 2017 relative à l'extension du stationnement payant er à la mise en œuvre de la réforme du stationnement payant sur voirie à compter du 1er janvier 2018 ;
Vu la délibération du 5 février 2019 approuvant la convention de reversement des recettes issues des forfaits de post-stationnement (FPS) entre la Ville de Schiltigheim et l'Eurométropole de Strasbourg ;

Après en avoir délibéré,
Sur proposition de la Commission « *Ecologie, Urbanisme et mobilités – Cadre de Vie et travaux* » et du Bureau municipal,

APPROUVE la convention, ci-annexée, de reversement du produit des forfaits de post-stationnement (FPS), entre la Ville de Schiltigheim et l'Eurométropole de Strasbourg ;

AUTORISE Madame la Maire ou son représentant / sa représentante à signer la convention de reversement du produit des forfaits de post-stationnement (FPS), entre la Ville de Schiltigheim et l'Eurométropole de Strasbourg, tous les documents afférents à la mise en œuvre de la présente délibération et à faire exécuter tous les actes en découlant ;

PRÉCISE que les crédits nécessaires sont prévus au budget.

Adopté par 33 voix. 3 voix contre (Mme Françoise KLEIN, Mme Sylvie GIL BAREA, M. Dera RATSIAJETSINIMARO) et 1 abstention (M. Christian BALL).

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 7 décembre 2023.

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. Publiée électroniquement le 7 décembre 2023

Accusé de réception préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE137-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

Convention de reversement du produit des forfaits de post-stationnement (FPS) entre la Ville de Schiltigheim et l'Eurométropole de Strasbourg

ENTRE :

La Ville de Schiltigheim, représentée par son Maire **Madame Danielle DAMBACH**, dûment habilitée à cet effet par une délibération du Conseil municipal en date du 5 décembre 2023,

ci-après dénommée la Ville d'une part,

ET

L'Eurométropole de Strasbourg, représentée par sa Présidente **Madame Pia IMBS**, dûment habilitée à cet effet par une délibération du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du 10 novembre 2023,

ci-après dénommée l'Eurométropole d'autre part,

EXPOSE

La Loi du 27 janvier 2014, de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite Loi MAPTAM, a entériné la réforme du stationnement payant sur voirie, appelée dépénalisation ou décentralisation du stationnement payant sur voirie, qui a pris effet le 1er janvier 2018.

Dans ce cadre, et conformément à l'article L2333-87 III. du Code général des collectivités territoriales, les recettes issues des forfaits de post-stationnement (FPS) sont perçues, à l'instar des recettes issues du paiement immédiat de la redevance de stationnement, par la commune ayant institué la redevance.

La commune a l'obligation de reverser ensuite les recettes issues des forfaits de post-stationnement, à l'Etablissement public de coopération intercommunale compétent en matière d'opérations destinées à améliorer les transports en commun, ou respectueux de l'environnement, et la circulation, en l'espèce à l'Eurométropole de Strasbourg. Ce reversement est opéré, déduction faite des coûts de mise en œuvre des forfaits de post-stationnement.

A ce titre, une convention a été conclue le 13 mai 2019 entre la Ville de Schiltigheim et l'Eurométropole de Strasbourg, ayant pour objet de déterminer les modalités et les conditions du reversement, prévu par la Loi, des recettes issues du produit des forfaits de post-stationnement (FPS), de la Ville vers l'Eurométropole.
Cette convention, dont la durée était liée à la durée du marché de services entre la Ville et son prestataire Indigo Infra pour la gestion du stationnement payant sur voirie sur son territoire, est arrivée à échéance le 31 décembre 2021, après une prolongation d'une durée d'un an, actée par l'avenant n° 1 signé le 14 janvier 2022.

La Ville de Schiltigheim a, dans l'intervalle, conclu un nouveau marché de services concernant la gestion du stationnement payant sur voirie sur son territoire, marché qui a démarré le 1er janvier 2022.

Les parties ont donc convenu de conclure une nouvelle convention ayant pour objet de déterminer les modalités et les conditions du reversement des recettes issues du produit des forfaits de la Ville de Schiltigheim à l'Eurométropole de Strasbourg, à compter du 1er janvier 2022.

CECI EXPOSE, IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1 : Objet de la convention

La présente convention a pour objet de définir, conformément aux dispositions du III. de l'article L2333-87 du Code général des collectivités territoriales (CGCT), les conditions et modalités selon lesquelles la Ville de Schiltigheim reverse annuellement le produit des forfaits de post-stationnement (FPS) perçus par elle au titre de sa compétence en matière de stationnement sur voirie, à l'Eurométropole de Strasbourg, compétente en matière d'opérations destinées à améliorer les transports en commun ou respectueux de l'environnement et la circulation.

Article 2 : Modalités de calcul du reversement des recettes de forfaits de post-stationnement de la Ville à l'Eurométropole

2.1. Calcul du montant du reversement de la Ville à l'Eurométropole :

Conformément aux dispositions des articles L2333-87 III et R2333-120-18, la Ville reverse l'intégralité des recettes issues des forfaits de post-stationnement à l'Eurométropole, déduction faite des coûts de mise en œuvre des forfaits de post-stationnement, que la Ville aura supportés au cours de l'exercice considéré.

Dans le cadre du marché public de services signé le 12 décembre 2021 entre la Ville de Schiltigheim et la société Indigo Park (intervenant avec son sous-traitant Streeteo), celle-ci prend en charge l'ensemble des missions liées à la mise en œuvre du service (maintenance des horodateurs, contrôle du périmètre payant confié, émission des FPS, accueil des usagers et délivrance des abonnements, collecte des recettes pour le compte de la Ville, gestion des contentieux, etc.). Le marché est entré en vigueur le 1er janvier 2022, pour une durée d'un an reconductible trois fois.

De plus, la Ville a conclu une « convention relative à la mise en œuvre du Forfait de post-stationnement » avec l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI), dans le cadre de laquelle l'ANTAI se charge, au nom et pour le compte de la Ville, à notifier par voie postale ou dématérialisée, les avis de FPS au domicile des usagers concernés. Cette convention type, qui prendra fin le 31 décembre 2023, sera renouvelée pour une durée de 3 années, soit du 1er janvier 2024 au 31 décembre 2026.

L'intégralité des recettes est reversée à la Ville :

- Soit par la société prestataire Indigo, qui perçoit les recettes provenant du paiement immédiat des redevances de stationnement et des abonnements ;
- Soit par la Direction générale des finances publiques, s'agissant du produit des FPS acquittés par les usagers pendant la phase amiable, ou après émission d'un titre exécutoire, conformément à l'article L. 2333-87 V du CGCT (phase dite du recouvrement forcé).

- **Détermination des recettes de FPS à prendre en compte :**

Les recettes issues des forfaits de post-stationnement correspondent au produit des FPS acquittés spontanément durant la phase amiable, ou après l'émission d'un titre exécutoire durant la phase de recouvrement forcé.

Les recettes à prendre en compte au titre de l'exercice considéré correspondent ainsi aux recettes effectivement reversées à la Ville au titre de cet exercice, déduction faite des FPS qui auront été remboursés aux usagers par la Ville, à l'issue d'une décision rendue en leur faveur, soit lors de la phase de recours administratif préalable obligatoire (RAPO), soit lors de la phase dite contentieuse auprès de la Commission du contentieux du stationnement payant.

Il s'agira des recettes nettes de FPS.

- **Calcul des coûts déductibles :**

Afin de déterminer le montant des coûts supportés par la Ville correspondant aux coûts de mise en œuvre des forfaits de post-stationnement, il est convenu de procéder, chaque année, de la manière suivante :

1. **<u>Calcul des montants versés au titre du marché de services par la Ville à Indigo Park et correspondant aux postes suivants :</u>**

   - <u>Contrôle du périmètre payant</u>, comprenant, outre le contrôle, l'information des usagers par les agents de contrôle du prestataire : il sera appliqué à ces coûts dits « mixtes » (car ils ne sont pas exclusivement liés aux FPS mais aussi à la mise en œuvre des redevances horaires), un pourcentage représentant la part de recettes nettes de FPS dans les recettes nettes totales (recettes provenant du paiement immédiat des redevances de stationnement et des recettes de FPS, déduction faite des remboursements effectués aux usagers) reversées à la Ville au titre de l'exercice considéré.

   - <u>Gestion des forfaits de post-stationnement</u>, comprenant la constatation et l'émission des FPS, le dépôt d'une notice d'information sur les pares-brises des véhicules des usagers, ainsi que leur transmission à l'ANTAI pour notification des avis de FPS aux usagers. Ce poste comprend également le suivi et l'élaboration d'un rapport mensuel concernant les FPS. Ces coûts seront retenus à 100%.

   - <u>Gestion des contentieux</u>, comprenant l'instruction (y compris les réponses) des recours administratifs préalables obligatoires, dits RAPO, et l'élaboration d'un récapitulatif mensuel. Ces coûts seront retenus à 100%.

2. **<u>Calcul des coûts liés à la notification par l'ANTAI des avis de paiement des FPS (convention cycle complet),</u>** correspondant à la facturation de la prestation réalisée par l'agence (en particulier le traitement, l'impression, la mise sous pli et l'affranchissement des avis de FPS initiaux et rectificatifs). Ces coûts seront retenus à 100%.

3. **<u>Calcul des dépenses de mise en œuvre des FPS engagées directement par la Ville</u>** (par exemple gestion des dossiers de contentieux devant la Commission du contentieux du stationnement payant (CCSP), frais de communication, frais de suivi du contrat, etc.). Ces coûts seront retenus, soit à 100%, soit en appliquant la quote-part précitée « recettes nettes de FPS/recettes nettes totales ».

Le montant total ainsi déterminé sera *in fine* déduit des recettes nettes de FPS perçues par la Ville au titre de l'exercice considéré.

Le détail de ce calcul figure dans l'annexe 1 à la présente convention.

2.2. Validation du montant du reversement :

Une réunion sera organisée entre la Ville et l'Eurométropole au cours du deuxième trimestre de chaque année.

Cette réunion aura pour objet de fixer le montant du reversement de la Ville à l'Eurométropole au titre de l'exercice précédent, sur la base des recettes totales perçues pour l'exercice considéré par la Ville et des coûts déductibles précités à l'article 2.1 au titre de l'exercice considéré, accompagnés des pièces justificatives correspondantes (dont la liste figure dans l'annexe 1 précitée).

L'Eurométropole pourra par ailleurs solliciter la Ville afin d'obtenir des informations ou documents complémentaires, qu'elle jugerait utiles à la vérification du calcul du montant du reversement proposé.

Si le montant à déduire au titre des coûts liés à la mise en œuvre des forfaits de post-stationnement est supérieur au produit des forfaits de post-stationnement perçu, le versement de la Ville à l'Eurométropole sera alors nul. L'Eurométropole ne compense pas le coût supérieur au produit encaissé.

Article 3 : Calendrier de reversement du produit des forfaits de post-stationnement de la Ville à l'Eurométropole

Le montant tel que déterminé à l'article 2, sera versé par la Ville à l'Eurométropole annuellement au cours du dernier trimestre de l'année N+1.

Article 4 : Durée de la convention

La présente convention est conclue du 1er janvier 2022 jusqu'au 31 décembre 2025, soit jusqu'à l'échéance du marché de services avec la société Indigo Park, et concerne le reversement du produit des FPS à compter de l'année 2022.

Article 5 : Résiliation de la convention

La présente convention pourra être résiliée d'un commun accord ou par l'une ou l'autre des parties, pour tout motif d'intérêt général, par lettre recommandée avec accusé de réception, moyennant le respect d'un préavis de six mois.

Article 6 : Règlement des litiges

En cas de différend né de l'interprétation et/ou de l'exécution de la convention notamment pour la validation des coûts liés à la mise en œuvre des forfaits de post-stationnement, les parties tentent de trouver un accord amiable.

Si le différend persiste, il est porté par la partie la plus diligente devant le tribunal administratif de Strasbourg.

ANNEXE1 : *Tableau de calcul du montant du reversement de la Ville de Schiltigheim à la métropole*

Fait à Schiltigheim, en deux exemplaires, le

Pour la Ville de Schiltigheim
Madame Danielle DAMBACH
Maire

Pour l'Eurométropole de Strasbourg
Madame Pia IMBS
Présidente

SCHILTIGHEIM - Détail des prestations de mise en œuvre de la politique de stationnement des communes déductibles des recettes globales de FPS reversées à l'Eurométropole de Strasbourg

Ville	N° Marché	Titulaire	Poste du Bordereau des prix	Nature	Nature des prestations	formule de calcul du montant déduit pour l'année N	documents produits pour le calcul	REALISE 2022 TTC
Contrôle, forfaits post-stationnement, Recours administratifs préalables obligatoires								
Schiltigheim	21068	Indigo Park	C - Contrôle du périmètre payant	Fonctionnement	-contrôle quotidien de l'ensemble du périmètre de stationnement payant (au moins un passage par place) -information des usagers	[Prix du poste du marché de l'année N] x [rapport "recettes de FPS / recettes nettes globales issues des redevances et des FPS" de l'année N]	DGD marché récapitulatif financier des recettes	**19 912,87 €**
Schiltigheim	21068	Indigo Park	D - Gestion des Forfaits Post Stationnement	Fonctionnement	-constatation et émission des FPS -leur transmission à l'ANTAI -dépôt d'une notice sur les pares-brises -suivi et élaboration d'un rapport mensuel	100 % de l'année N	DGD marché	**15 237,50 €**
Schiltigheim	21068	Indigo Park	E - Gestion des contentieux	Fonctionnement	-instruction/réponses aux RAPO -élaboration d'un récapitulatif mensuel	100% de l'année N	DGD marché	**2 054,45 €**
Schiltigheim	21068	ANTAI	F - Prestation facturée par l'ANTAI	Fonctionnement	-traitement -impression -mise sous pli -affranchissement des avis de FPS initiaux et rectificatifs	100% de l'année N	Factures mensuelles ANTAI	**7 300,10 €**
Schiltigheim	21068	Ville	G - Calcul des dépenses de mise en oeuvre des FPS engagées directement par la Ville	Fonctionnement		100% de l'année N **OU** [Prix du poste du marché de l'année N] x [rapport "recettes de FPS / recettes nettes globales issues des redevances et des FPS" de l'année N]	Justificatifs des dépenses présentés par la Ville	**- €**

TOTAL DEDUCTIBLE	**44 504,92 €**
MONTANT NET RECETTES FPS	**63 868,21 €**
A VERSER A L'EMS	**19 363,29 €**
MONTANT RECETTES HORAIRES	**255 420,64 €**
MONTANT RECETTES TOTALES	**319 288,85 €**
Part recettes FPS	**20,00%**

A Schiltigheim , le .....

Signature

	2019		2020		2021		**2022**	
C - contrôle HD	montants HT	montants TTC	montants HT	montants TTC	montants HT	montants TTC	montants HT	montants TTC
contrôle périmètre	56 623,32	67 947,98	56 854,92	68 225,90		66 851,51	69 184,68	83 021,62
info usagers	13 751,88	16 502,26	13 808,16	16 569,79		16 235,99	13 772,04	16 526,45
Coût total		**84 450,24 €**		**84 795,70**		**83 087,50**		**99 548,06**
D - gestion FPS	13 221,60	15 865,92	13 275,60	15 930,72	13 275,60	15 609,85	12 697,92	15 237,50
F - facturation ANTAI cycle complet						9 311,90		7 300,10
E- gestion RAPO	11 926,56	14 311,87	11 975,28	14 370,34	11 975,28	14 080,90	1 712,04	2 054,45

VILLE DE SCHILTIGHEIM
Direction générale

RÉPUBLIQUE FRANCAISE – DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
Séance du 5 décembre 2023.

Sous la présidence de Madame la Maire Danielle DAMBACH

Nombre de membres élus : 39 (dont 39 sont encore en fonction)
Date de convocation : 28 novembre 2023.

33 membres ont assisté à la séance.
0 membre excusé
0 membre absent
6 membres ont donné procuration :
(Mme Sophie MEHMANPAZIR donne procuration à Mme Aurélie LESCOUTE-PHILIPPS ; Mme Dominique BOUSSARD-MOSSER donne procuration à Mme Sandrine LE GOUIC ; Mme Corine DULAURENT donne procuration à M. Bernard JENASTE ; Mme Regina HAAS donne procuration à M. Jean-Marie VOGT ; M. Stéphane HUSSON donne procuration à M. Jérôme MAI ; Mme Maryline WILHELM donne procuration à M. Benoît STEFFANUS).

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

23e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2023SGDE138)

STATIONNEMENT PAYANT SUR VOIRIE – RENOUVELLEMENT DE LA CONVENTION EN CYCLE COMPLET AVEC L'AGENCE NATIONALE DU TRAITEMENT AUTOMATISÉ DES INFRACTIONS (ANTAI) RELATIVE À LA MISE EN ŒUVRE DU FORFAIT POST-STATIONNEMENT

Rapporteur : Monsieur le Premier Adjoint

Dans le cadre de la dépénalisation et de la décentralisation du stationnement payant entrée en vigueur en janvier 2018, les collectivités ont mis en place une redevance de stationnement payant sur voirie publique, appelée « forfait de post-stationnement » (FPS).

Sur la commune de Schiltigheim, la surveillance des infractions, du stationnement réglementé ou interdit, gênant ou abusif est réalisé par le personnel municipal habilité : policiers municipaux et ASVP.

En parallèle dans un objectif de vérification du paiement de la redevance de stationnement payant, le contrôle est confié à un prestataire dans le cadre d'un Marché Public de services, conclu entre la Ville et la société Indigo-Park pour le « Contrôle des horodateurs, la collecte des redevances, la gestion des forfaits post-stationnement et les recours administratifs préalables obligatoires (RAPO), l'accueil des usagers et délivrance des abonnements ainsi que la gestion des solutions de paiement à distance ».

De ce fait, en cas de constatation de l'absence de paiement ou de paiement insuffisant du FPS lors du contrôle, une notification de l'avis de paiement du FPS est notifié à l'usager par voie postale ou par voie dématérialisée, via l'intermédiaire de l'Agence Nationale du Traitement Automatisé des Infractions (ANTAI).

L'ANTAI a pour mission de contribuer à la lutte contre l'insécurité routière par le traitement automatisé des infractions faisant l'objet d'une amende forfaitaire. Elle est chargée de piloter l'ensemble de la chaîne contraventionnelle, en permettant le rapprochement entre les immatriculations et l'identité du propriétaire d'un véhicule.

En effet, l'ANTAI s'engage au nom et pour le compte de la collectivité à notifier par voie postale ou par voie dématérialisée l'avis de paiement du forfait de post-stationnement (FPS) initial ou rectificatif au domicile du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule concerné ou au domicile du locataire de longue durée ou de l'acquéreur du véhicule, dans le cadre de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE138-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

L'usager peut alors payer son FPS par tous les canaux que l' ANTAI s'engage à fournir : bureaux de tabac, centre de finances publiques, internet, application mobile, numéro de téléphone, courrier avec chèque. Les délais de paiement et de contestation du FPS s'élèvent à 3 mois. L'usager dispose : d'un mois pour déposer un recours auprès de l'autorité dont dépend l'agent ayant émis le FPS et d'un mois pour contester la décision issue du recours administratif préalable obligatoire (RAPO), auprès de la commission du contentieux du stationnement payant (CCSP).

A ce titre, toutes les collectivités mettant en œuvre la réforme du stationnement payant sont invitées à signer une convention avec l'ANTAI. Deux possibilités s'offrent à elles selon le mode de gestion choisi :

- ✓ les collectivités qui prennent elles-mêmes en charge la gestion de leurs FPS en phase amiable doivent signer la convention « cycle partiel » ;
- ✓ les collectivités territoriales qui souhaitent que l'ANTAI notifie pour leur compte les avis de paiement des forfaits de post-stationnement doivent signer la convention « cycle complet ».

Dans la convention qui lie la Ville et l'ANTAI depuis 2021, la Ville de Schiltigheim avait fait le choix de recourir au cycle complet en demandant au prestataire contrôlant le stationnement de notifier les avis de paiement des FPS sur les véhicules à l'ANTAI. Ce cycle permet l'automatisation des traitements, l'envoi fiable et sécurisé au domicile de l'usager, si l'adresse est à jour sur sa carte grise, ce dernier est notifié et peut ainsi user du RAPO avant de recevoir une majoration.

Les avantages sont donc multiples : pour la Ville, une diminution de la prise en charge dans ses services des contestations en phase amiable – *l'ANTAI mettant à disposition un service de centre d'appels pour orienter les dentinaire de FPS dans leurs démarches* – et des contentieux en phase de recouvrement forcés ; pour les usagers, un seul interlocuteur et une continuité de qualité de traitement du FPS qui lui a été appliqué.

Ainsi au 1er janvier 2024, le traitement du FPS par l'ANTAI sera facturé 0,98 €/courrier envoyé et 0,83 €/envoi dématérialisé. Ce coût couvre l'ensemble des prestations assurées par l'Agence pour ce traitement des FPS et du traitement des avis de paiement initiaux (initiaux ou rectificatifs). Cette base tarifaire appliquée sur l'année 2024 sera révisée annuellement au 1er janvier de chaque année (N) selon une formule prévue dans l'ANNEXE 1 de la convention, sans que l'augmentation annuelle ne dépasse pas 3 %.

La présente convention régissant les modalités de mise en œuvre du forfait post-stationnement arrive à échéance au 31 décembre 2023.

Afin d'assurer la continuité du service rendu à la commune, il est proposé de signer une nouvelle convention en cycle complet pour 3 nouvelles années, soit jusqu'au 31 décembre 2026.

La délibération suivante serait à prendre :
Le Conseil municipal,

Vu la loi MAPTAM du 27 janvier 2014 ;
Vu l'article L. 2333-87 du Code général des collectivités territoriales, sur la Redevance de stationnement ;
Vu la délibération du 16 mai 2017 relative à l'extension du stationnement payant er à la mise en œuvre de la réforme du stationnement payant sur voirie à compter du 1er janvier 2018 ;
Vu le décret n° 2011-348 du 29 mars 2011 modifié portant création de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions ;
Vu l'arrêté du 13 octobre 2004 portant sur la création du système de contrôle automatisé ;
Vu l'arrêté du 6 novembre 2015 modifié fixant les caractéristiques du numéro des avis de paiement et les spécifications techniques mentionnées à l'article R. 2333-120-10 du code général des collectivités territoriales ;
Vu l'arrêté du 15 décembre 2016 relatif aux mentions et modalités de délivrance du titre exécutoire et de l'avertissement émis en cas de forfait de post-stationnement impayé ;
Vu l'arrêté du 14 mai 2018 portant création d'un traitement automatisé de données à caractère personnel dénommé « Service FPS-ANTAI » ;
Vu le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016, relatif la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE138-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

Considérant qu'il convient de renouveler la convention arrivant à échéance le 31 décembre 2023 sur la base de la nouvelle convention type proposée par l' ANTAI ;
Considérant que l'ANTAI a été désignée par la loi pour l'émission des titres exécutoires de recouvrements des FPS majorés et que les collectivités territoriales doivent obligatoirement conventionner avec elle ;
Considérant qu'il est souhaitable que les usagers aient une continuité de qualité pour le traitement pour des FPS d'une part et pour les FPS majorés d'autre part ;
Considérant que l'ANTAI bénéficie d'une expertise en la matière car elle est aussi l'opérateur chargé de la gestion des amendes électroniques sur l'ensemble du territoire national ;
Considérant qu'une partie du montant FPS sera perçu par la Ville de Schiltigheim ;
Considérant que la Ville ne dispose pas des compétences et des ressources pour concevoir, produire et gérer les avis de paiement de FPS et qu'un n'opérateur privé ne peut actuellement revendiquer un niveau d'expertise dans ce domaine comparable à celui de l'ANTAI sur le territoire national.

Après en avoir délibéré,
Sur proposition de la Commission « *Ecologie, Urbanisme et mobilités – Cadre de Vie et travaux* » et du Bureau municipal,

APPROUVE la convention, ci-annexée, en cycle complet avec l'Agence Nationale du Traitement Automatisé des Infractions (ANTAI) relative à la mise en œuvre du forfait post-stationnement ;

AUTORISE Madame la Maire ou son représentant / sa représentante à signer la convention de mise en œuvre du forfait post stationnement avec l'ANTAI pour la période du 1er janvier 2024 au 31 décembre 2026 ;

PRÉCISE que les crédits nécessaires sont prévus au Budget 2023.

Adopté par 35 voix. 3 voix contre (Mme Françoise KLEIN, Mme Sylvie GIL BAREA, M. Dera RATSIAJETSINIMARO) et 1 abstention (M. Christian BALL).

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 7 décembre 2023.

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. Publiée électroniquement le 7 décembre 2023

Accusé de réception préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE138-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

ANTAI Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions

Convention relative à la mise en œuvre du forfait post-stationnement

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016, relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données ;

Vu le décret n° 2011-348 du 29 mars 2011 modifié portant création de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions ;

Vu l'arrêté du 6 novembre 2015 modifié fixant les caractéristiques du numéro des avis de paiement et les spécifications techniques mentionnées à l'article R. 2333-120-10 du code général des collectivités territoriales ;

Vu l'arrêté du 15 décembre 2016 relatif aux mentions et modalités de délivrance du titre exécutoire et de l'avertissement émis en cas de forfait de post-stationnement impayé ;

Vu l'arrêté du 14 mai 2018 portant création d'un traitement automatisé de données à caractère personnel dénommé « Service FPS-ANTAI ».

Entre,

L'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI), représentée par Le Préfet Laurent FISCUS, agissant en qualité de Directeur,

D'une part,
Et

, sis

représentée par,

agissant en qualité de personne, dûment habilitée à cet effet par la délibération n°

du en date du

Ci-après désigné « la collectivité »

jjj

D'autre part,
Ci-après désigné « les Parties »
Il a été convenu ce qui suit.

1. Objet de la convention

La présente convention a pour objet de définir les conditions et modalités selon lesquelles l'ANTAI s'engage au nom et pour le compte de la collectivité à notifier par voie postale ou par voie dématérialisée l'avis de paiement du forfait de post-stationnement (FPS) initial ou rectificatif au domicile du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule concerné ou au domicile du locataire de longue durée ou de l'acquéreur du véhicule, dans le cadre de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales.

La convention a également pour objet de régir l'accès au système informatique du Service du forfait de post-stationnement de l'ANTAI (SWA-PART FPS) et d'en définir les modalités et conditions d'utilisation.

La présente convention a également pour objet de définir les conditions et modalités selon lesquelles l'ANTAI s'engage au nom et pour le compte de la collectivité à traiter en phase exécutoire les FPS impayés.

2. Liste des documents conventionnels

Les documents conventionnels comprennent la présente convention et ses annexes.

Sont annexés à la présente convention, les documents suivants :
- Annexe 1 : Conditions financières ;
- Annexe 2 : Conditions Générales d'Utilisation (CGU) ;
- Annexe 3 : Confidentialité et données personnelles.

Les annexes font partie intégrante de la convention et ont une valeur conventionnelle. Les annexes précisent et complètent la convention. Toute référence à la convention inclut ses annexes.

A titre informatif, les modèles de documents envoyés par l'ANTAI sont joints à la présente convention.

2.1 Législation et normes applicables

Il appartient à chacune des Parties de prendre connaissance et de respecter l'ensemble de la législation en vigueur relative à la présente convention et de suivre ses évolutions tout au long de la durée d'exécution de la convention.

2.2 Article réputé non écrit

Si une ou plusieurs stipulations conventionnelles sont considérées non valides en application d'une disposition de la législation ou à la suite d'une décision définitive d'une juridiction compétente, elle(s) est/(sont) réputée(s) non écrite(s) sans entraîner pour autant la nullité de la convention.

3. Absence de renonciation

Le fait qu'une partie n'exige pas l'exécution d'une condition de la présente convention ou renonce à exercer un droit ou un privilège conventionnel n'est pas réputé constituer une renonciation définitive à cette condition ou à l'exercice de ce droit ou de ce privilège ou toute autre disposition en relation avec ces derniers.

4. Engagements des parties

4.1 Engagements de la collectivité

La collectivité s'engage à :

- Transmettre à l'ANTAI par voie électronique sécurisée tous les FPS n'ayant pas fait l'objet d'un règlement dans le délai de 5 jours calendaires consécutifs à la constatation de l'absence ou de l'insuffisance de paiement immédiat de la redevance de stationnement ;

- Transmettre à l'ANTAI par voie électronique sécurisée, dès qu'elle en a connaissance, tous les éléments nouveaux susceptibles d'avoir une incidence sur l'exécution de la présente convention, notamment s'agissant des données issues des Recours Administratifs Préalables Obligatoires (RAPO) et des décisions de la Commission du Contentieux du Stationnement Payant (CCSP) ;

- Assumer la responsabilité pleine et entière du contenu de l'ensemble des éléments transmis à l'ANTAI en particulier ceux nécessaires à l'établissement des avis de paiement initiaux et rectificatifs des FPS ;

- Utiliser exclusivement les canaux de paiement mis en place par l'ANTAI une fois le FPS transmis à l'agence ;

- Informer l'ANTAI dans les meilleurs délais en cas de suspension, d'interruption ou de reprise de son activité en matière de stationnement payant ;

- Appliquer les Conditions Générales d'Utilisations décrites à l'annexe 2 et en particulier respecter la politique de sécurité des échanges qui y est précisée ;

- Déposer un symbole/logotype de la collectivité au format TIFF qui sera présent en haut au centre de la première page de l'APA ;

- Envoyer, si elle le souhaite, le texte ou infographie libre prévu au dos de la première page de l'APA au format TIFF, étant entendu que toutes les informations y figurant sont de son entière responsabilité ;

- Si la collectivité adopte le paiement minoré des FPS, la page sus-mentionnée devra obligatoirement être présente et préciser les modalités de mise en œuvre de celui-ci ;

- Renseigner rigoureusement toutes les informations présentes au paragraphe « Comment envoyer votre recours ? » du feuillet intitulé : « Comment contester cet avis de paiement », qui sont entièrement de la responsabilité de la collectivité.

4.2 Engagements de l'ANTAI

L'ANTAI s'engage à :

- Traiter l'ensemble des informations nécessaires à l'émission des avis de paiement initiaux et rectificatifs des FPS reçus par voie électronique conformes aux spécifications définies avec l'ANTAI ;

- Editer les avis de paiement initiaux et rectificatifs des FPS ainsi que tous les documents prévus dans le cadre du traitement d'un avis de paiement par l'ANTAI ;

- Affranchir les avis de paiement et procéder à leur expédition au domicile du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule concerné ou au domicile du locataire ou de l'acquéreur du véhicule ;

- Assurer, à la demande de la collectivité, la personnalisation des avis de paiement initiaux et rectificatifs à envoyer en y faisant figurer, aux emplacements prévus, les éléments de personnalisation transmis par la collectivité (symbole/logotype de la collectivité et texte libre pour personnaliser l'avis de paiement) ;

- Assurer un service de centre d'appels téléphonique auprès de la collectivité et/ou de son ou ses tiers-contractant(s) dans le déploiement de certificat(s) de chiffrement ;

- Assurer un service de centre d'appels téléphonique auprès des redevables des avis de paiement leur permettant d'avoir une information générale et d'identifier leurs différents interlocuteurs ;

- Mettre à disposition de la collectivité et/ou de son ou ses tiers-contractant(s) un environnement de tests de ses échanges avec l'ANTAI et délivrer un rapport de tests ;

- Mettre à disposition de manière informatique toutes les informations permettant aux collectivités de faire le suivi quantitatif relatif au traitement par l'ANTAI des FPS, y compris l'imminence d'un titre exécutoire suite à la fin du délai de paiement ;

- Informer la collectivité des évolutions majeures de ses règles de traitement ;

- Informer la collectivité en cas d'incident technique majeur, et lui communiquer un calendrier indicatif de mise en œuvre d'actions adaptées pour y répondre ;

- Présenter à une échéance régulière, au moins annuelle, une synthèse de son activité en matière de stationnement payant ;

- Utiliser les coordonnées d'un locataire de longue durée du véhicule lorsqu'il est ainsi déclaré dans le système d'information des véhicules pour envoyer le FPS ;

- Rechercher une adresse alternative des usagers concernés pour les avis de paiement de FPS retournés par La Poste au CNT avec la mention « pli non distribué » (PND) ;

- Fournir les canaux de paiement permettant aux usagers de régler leur FPS ;

- Fournir à un redevable qui le demande un justificatif de paiement ;

- Assurer, pendant trois ans, l'archivage électronique de l'ensemble des données des avis de paiement initiaux, rectificatifs et majorés, des justificatifs de paiement des FPS dont la gestion lui a été confiée, sauf en cas de recours à la CCSP ou en cas de force majeure.

5. Mise en place d'un paiement minoré

La collectivité qui souhaite proposer aux redevables de payer leur FPS à un montant minoré dans un délai qu'elle détermine à deux possibilités :

- Le notifier par ses propres moyens aux usagers avant la transmission par voie électronique des FPS à l'ANTAI ;

- L'indiquer à l'ANTAI pour mettre en place cette fonctionnalité. Les informations de minoration seront alors transmises informatiquement à l'ANTAI afin qu'elles soient prises en compte dans les traitements de l'ANTAI, en particulier sur les canaux de paiement de l'Agence. L'information sur la minoration devra obligatoirement être portée à la connaissance des

redevables par la page de personnalisation fournie par la Collectivité, figurant au verso de la première page de l'avis de paiement. Le FPS minoré doit alors obligatoirement et exclusivement être payé par le redevable sur les canaux de paiement fournis par l'ANTAI. Lorsque la collectivité sollicite l'ANTAI à cette fin, elle doit également lui faire parvenir la délibération autorisant la mise en place d'un paiement minoré.

6. Durée de la convention - renouvellement

La présente convention prend effet à compter du 1er janvier 2024 ou, si elle est signée postérieurement, à partir de la date de sa signature par les deux parties. Elle est conclue pour une durée se terminant le 31 décembre 2026. Une nouvelle convention est nécessaire pour prolonger l'adhésion au service.

7. Droit applicable - Règlement amiable - Juridiction compétente

7.1 Droit applicable

La présente convention est régie par le droit français.

7.2 Règlement amiable

La présente convention est conclue et exécutée de bonne foi par les parties qui s'engagent à examiner ensemble dans le plus grand esprit de concertation les éventuelles difficultés qui peuvent survenir lors de son exécution.

En cas de différend entre les parties, celles-ci s'engagent à se réunir aux fins de conciliation dans un délai de quinze (15) jours suivant l'exposé du différend, lequel aura été porté par l'une des parties à la connaissance de l'autre au moyen d'une lettre recommandée avec avis de réception.

Dans les cas où les parties n'arrivent pas à trouver un accord, elles ont la possibilité de désigner un expert d'un commun accord.

L'expert propose une solution au litige. A défaut d'accord intervenu entre les parties sur cette solution dans un délai de quinze (15) jours calendaires à compter de la communication du rapport de l'expert aux parties, celles-ci peuvent saisir les tribunaux.

7.3 Juridiction compétente

A défaut de règlement amiable, tout litige portant sur la conclusion, l'entrée en vigueur, l'interprétation, l'application, la résiliation et les suites de la convention est porté devant le tribunal administratif de Paris même en cas de référé, de demande incidente, de pluralité de défendeurs ou d'appel en garantie.

8. Force majeure

Est entendue par force majeure les événements de guerre déclarés ou non déclarés, de grève générale de travail, de maladies épidémiques, de mise en quarantaine, d'incendie, de crues exceptionnelles, d'accidents ou d'autres événements indépendants de la volonté des deux Parties. Aucune des deux Parties ne peut être tenue responsable du retard constaté en raison des événements de force majeure.

En cas de force majeure, constatée par l'une des Parties, celle-ci en informe l'autre par écrit dans les meilleurs délais.

Les délais prévus pour la livraison sont décalés en fonction des circonstances et de la durée de la force majeure. Si une Partie constate un cas de force majeur, elle en informe l'autre et lui

communique toute information utile sur l'évolution envisagée de son activité et les délais de mise en œuvre des actions prévues pour y faire face.

Fait à [ ], le [ ]

en [ ] exemplaires originaux

Pour l'ANTAI,	Pour la Collectivité,
Le Préfet Laurent FISCUS, Directeur, Date, cachet, signature A Paris, Le 17/10/2023 Le Préfet, Directeur de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions Laurent FISCUS	Date, cachet, signature

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : Conditions financières

Annexe 2 : Conditions Générales d'Utilisation (CGU)

Annexe 3 : Confidentialité et données personnelles

Annexe 1 : Conditions financières

1. Prix des prestations réalisées par l'ANTAI

a) La collectivité verse pour les prestations réalisées par l'ANTAI les montants suivants :

Prestations	Prix unitaire pour l'année 2024
1. Traitement, impression et mise sous pli d'un avis de paiement	
1.1 Traitement, impression et mise sous pli d'un avis de paiement initial	0,98 € par pli envoyé
1.2 Traitement, impression et mise sous pli d'un avis de paiement rectificatif	0,98 € par pli envoyé
2. Traitement d'un avis de paiement dématérialisé	
2.1 Traitement d'un avis de paiement initial dématérialisé	0,83 € par envoi dématérialisé
2.2 Traitement d'un avis de paiement rectificatif dématérialisé	0,83 € par envoi dématérialisé

b) L'affranchissement est refacturé pour chaque courrier envoyé :

Les courriers envoyés sont :
- Un avis de paiement initial ;
- Un avis de paiement rectificatif ;
- Un nouvel envoi d'un avis de paiement lorsqu'une adresse alternative a été retrouvée ;
- Un justificatif de paiement ;
- Tout autre envoi dans le cadre du traitement d'un avis de paiement par l'ANTAI.

L'affranchissement est refacturé pour chaque courrier envoyé selon le tarif en vigueur à La Poste.

A titre indicatif, le coût d'affranchissement est au 1er janvier 2023 de 0,65 € par courrier envoyé. Ce prix peut être réévalué selon les évolutions tarifaires de La Poste. Par exemple, pour l'année 2024, le coût de l'affranchissement peut être réévalué sous réserve d'éventuelles évolutions tarifaires de La Poste d'ici le 1er janvier 2024.

2. Révision annuelle des prix unitaires

Les prix unitaires des prestations réalisées par l'ANTAI et exposées dans le paragraphe 1. a) de cette annexe 1, sont révisés annuellement pour une entrée en vigueur au 1er janvier de chaque année (N) en application de la formule exposée ci-après :

$$P = P0 \times \left(0{,}30 + 0{,}40 \times \frac{CPF}{CPF0} + 0{,}30 \times \frac{S}{S0}\right)$$

Dans laquelle :
- P : prix révisé ;
- P0 : prix contractuel d'origine ;
- CPF0 : valeur de l'indice arrêté CPF18 « travaux d'impression et de reproduction » base 2015, identifiant INSEE 010534151 publié au 30 septembre 2023 ;
- CPF : valeur de l'indice arrêté CPF18 « travaux d'impression et de reproduction » base 2015, identifiant INSEE 010534151 publié au 30 septembre N-1 ;
- S0 : dernier indice SYNTEC publié au 30 septembre 2023 ;

- S : dernier indice SYNTEC publié au 30 septembre N-1 ;

Où :

- Si le dernier indice connu à la date de la révision est un indice provisoire, on utilisera le dernier indice arrêté ;
- La valeur des indices SYNTEC, correspond aux valeurs initiales telles que publiées à la date concernée sur le site de la Fédération SYNTEC. A titre d'exemple, le dernier indice SYNTEC publié le 30 septembre 2022 est celui d'août 2022 pour un total de 286,4.

Dans le cadre de la révision annuelle des prix, l'augmentation annuelle ne peut pas être supérieure à 3 %.

De nouvelles prestations peuvent être ajoutées lors de la révision annuelle des prix dans le cas où un besoin nouveau apparaîtrait. Un avenant à la présente convention est alors conclu.

L'ANTAI communique sur l'espace internet dédié (SWA-PART) aux collectivités au plus tard le 30 novembre N-1 les prix unitaires applicables à compter du 1er janvier N.

Afin de respecter les conditions de révision de prix exposées ci-avant, la révision des prix est effectuée entre le 1er octobre N-1 et le 30 novembre N-1 pour une entrée en vigueur au 1er janvier N.

3. Modalités de facturation

Les prestations réalisées par l'ANTAI sont payables mensuellement.

Les avis des sommes à payer sont transmis mensuellement aux collectivités via le portail Chorus Pro.

L'avis des sommes à payer comporte les mentions suivantes :

- L'indication exacte du nom ou de la raison sociale de l'ANTAI ;
- Le nom et le numéro SIRET de la collectivité locale ;
- Le code service et /ou le numéro d'engagement juridique transmis par la collectivité ;
- Les quantités pour chaque prestation ;
- Les frais d'affranchissement pour chaque prestation.

Le paiement est effectué par virement net à trente (30) jours calendaires à compter du statut de mise à disposition du destinataire de l'avis des sommes à payer sur le portail Chorus Pro.

Concernant le(s) changement(s) de code service et/ou de numéro d'engagement juridique, il convient de transmettre cette(s) demande(s) avant le cinq (5) du mois suivant à facturer. Exemple : pour une facturation au titre du mois de janvier 2023, les changements doivent être communiqué à l'ANTAI avant le 5 février 2023. Ces données doivent être complété dans le SWA-PART, rubrique Facturation.

Par ailleurs, si la collectivité territoriale souhaite être facturée sur un SIRET annexe ou secondaire, cette option est possible. Dans ce cas, la collectivité devra renseigner sur le SWA-PART (rubrique Facturation) son SIRET secondaire sur lequel elle souhaite être facturée.

Annexe 2 : Conditions Générales d'Utilisation (CGU)

1. Objet

Les présentes CGU régissent l'accès du SWA-PART FPS et ont pour objet d'en définir les modalités et conditions d'utilisation. Tout accès et toute utilisation du SWA-PART FPS sont subordonnés au respect des présentes CGU.

2. Mentions légales

Le SWA-PART FPS est géré par l'ANTAI. Les droits de propriété intellectuelle et autres droits de propriété relatifs aux informations proposées sur le SWA-PART FPS appartiennent à l'ANTAI. L'ensemble des éléments graphiques du SWA-PART FPS est la propriété de l'ANTAI, exception faite des symboles/logotypes des Utilisateurs qui restent leur propriété.

3. Définitions

Les termes présents dans les CGU et définis ci-dessous auront la signification suivante :
Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) : Établissement public administratif chargé d'envoyer les avis de paiement des FPS au domicile des titulaires du certificat d'immatriculation quand la collectivité a fait le choix de recourir à cette prestation. L'ANTAI agit également en tant qu'ordonnateur de l'État pour l'émission des titres exécutoires permettant le recouvrement forcé des FPS impayés.

Avis de Paiement ou APA d'un forfait de post-stationnement : document initial ou rectificatif adressé à tout usager redevable d'un forfait de post-stationnement.

CNT : Centre National de Traitement des infractions, basé à Rennes.

Cycle complet : ce cycle correspond au cas d'une collectivité qui a fait le choix de l'ANTAI pour assurer le traitement des messages FPS et l'édition des APA. Les conditions et engagements respectifs de la collectivité et de l'ANTAI pour le cycle complet sont décrits dans une convention FPS *ad hoc*.

Cycle partiel : ce cycle correspond au cas d'une collectivité qui n'a pas fait le choix de l'ANTAI pour assurer le traitement des messages FPS. La collectivité a ainsi choisi de gérer elle-même la phase amiable (3 mois). Ses messages FPS (mFPS) impayés au terme de la phase amiable ne seront transmis à l'ANTAI que pour leur traitement en phase exécutoire.

eAPA : avis de paiement électronique, envoyé de manière dématérialisé.

FPS : Forfait de post-stationnement.

FPS minoré : une collectivité peut décider de minorer le montant d'un FPS s'il est réglé dans un délai qu'elle détermine.

mFPS : messages FPS (données informatiques nécessaires à l'édition d'un FPS).

SWA-PART FPS: Interface mise à la disposition des collectivités leur permettant d'accéder à un onglet Convention, Facturation, Messagerie. L'onglet messagerie remplace l'adresse mail service-fps@antai.fr et antai-facturation-fps@interieur.gouv.fr.

Utilisateur : est considéré comme Utilisateur toute collectivité signataire de la convention qui gère du stationnement payant. Sont également considérés comme Utilisateurs les tiers contractants éventuels de ces collectivités.

4. Acceptation

L'accès et l'utilisation du SWA-PART FPS sont soumis à l'acceptation et au respect des présentes CGU. En adhérant au SWA-PART FPS, quels que soient les moyens techniques d'accès et les terminaux utilisés, l'Utilisateur, personne dûment habilitée à cet effet par la collectivité, est présumé connaître les présentes CGU et en accepter les termes sans réserve.
Les CGU peuvent faire l'objet d'évolutions sous réserve d'un préavis de 3 mois, notamment par la mise à disposition de nouvelles fonctionnalités, ou en supprimant ou modifiant certaines fonctionnalités. Les CGU modifiées se substituent *de facto* à l'annexe. En cas de désaccord avec les CGU, aucun usage du SWA-PART FPS ne saurait être effectué par l'Utilisateur.

5. Accès aux services

Les CGU du SWA-PART FPS concernent toute collectivité qui gère du stationnement payant dans le cadre de la réforme de la dépénalisation du stationnement payant entrée en vigueur le 1er janvier 2018. Elles s'appliquent tant aux collectivités ayant choisi le cycle complet qu'aux collectivités ayant choisi le cycle partiel.
Pour accéder au SWA-PART FPS, l'Utilisateur doit créer un compte en s'enregistrant sur le portail de l'ANTAI dans l'espace dédié aux collectivités et entrer les informations suivantes :

- nom de compte (ou login) ;
- mot de passe ;
- adresse e-mail.

Le nom de compte (ou login) et le mot de passe permettent à l'Utilisateur d'accéder au SWA-PART FPS. L'adresse e-mail permet à l'ANTAI de communiquer avec l'Utilisateur dans le cadre de la gestion et du suivi du compte et d'envoyer des informations relatives au SWA-PART FPS. A ce titre, l'ANTAI recommande que cette adresse soit la plus pérenne possible et consultée régulièrement afin d'éviter toute perte de contact due à des changements de poste ou absence plus ou moins prolongée.

L'adresse courriel de contact de la collectivité est la suivante :

L'utilisation de serveurs mandataires (également appelés proxy), autres que ceux éventuellement mis en place par la collectivité dans son infrastructure, tant pour la création de compte que pour la connexion au compte est interdite. La création de compte de façon automatisée et/ou avec une identité fausse ou frauduleuse est interdite.

5.1. Communications

La communication entre l'Agence et la Collectivité se fera par la messagerie du SWA-PART FPS sauf exception. En cas de dysfonctionnement de ce dernier, l'adresse de messagerie fournie à l'inscription sera utilisée.

6. Obligations et engagements de l'Utilisateur

L'Utilisateur du SWA-PART FPS s'engage à :

- Faire appel exclusivement à des agents assermentés pour l'établissement des FPS. En cas de marché(s) confié(s) à des tiers-contractants pour l'établissement des FPS, l'Utilisateur s'engage à veiller à ce que les personnels de ces tiers-contractants soient assermentés pour être conforme aux textes réglementaires ;

- Utiliser la connexion sécurisée vers le CNT dédiée aux seules fins de transmission des messages FPS vers l'ANTAI ;

- Veiller à la transmission sécurisée des messages FPS destinés à l'ANTAI en utilisant les certificats de chiffrement obtenus auprès de Prestataires de Services de Confiance référencés par l'Agence Nationale de la Sécurité des Systèmes d'Information (http://www.ssi.gouv.fr/) ;

- Ne pas tenter de modifier ou d'extraire les éléments de sécurité relatifs à l'authentification d'origine de la connexion entre la collectivité et le CNT de l'ANTAI ou relatifs à l'émission des messages FPS vers l'ANTAI. En particulier, ne pas altérer ni modifier ni tenter d'extraire les certificats ou les clés d'authentification fournis par le CNT et utilisés pour authentifier l'origine des messages FPS ainsi que l'origine de la connexion ;

- Utiliser une solution logicielle de gestion des FPS conforme aux spécifications techniques pour les échanges de données entre une solution logicielle de gestion de FPS et l'ANTAI ;

- S'assurer que la solution logicielle retenue par la collectivité, ou par chacun de ses tiers-contractants FPS, a passé avec succès l'ensemble des tests de conventionnement avec l'ANTAI (la solution logicielle est attestée par un rapport de tests) ;

- Communiquer à l'ANTAI, dès qu'elle en a connaissance, toute modification relative à l'identité de la collectivité ou à l'organisation de son stationnement payant (fusion de collectivités, modification de l'entité en charge du stationnement, etc.) susceptibles d'avoir une incidence sur les prestations en cours auprès du SWA-PART FPS.

7. Disponibilité et évolution

Tous les frais supportés par l'Utilisateur pour accéder au SWA-PART FPS (matériel informatique, logiciels, connexion Internet, certificats, etc.) sont à sa charge. Le SWA-PART FPS est disponible 7 jours sur 7, 24h sur 24h. En cas de force majeure ayant pour conséquence un dysfonctionnement du SWA-PART FPS, celui-ci peut être interrompu sans délai. L'ANTAI peut faire évoluer, modifier pour tout motif nécessaire au bon fonctionnement du SWA-PART FPS, ou suspendre, pour des raisons de maintenance, le SWA-PART FPS. En ce cas il lui appartient d'en informer l'Utilisateur en respectant un délai de prévenance d'au moins quinze (15) jours franc. L'ANTAI s'engage également à mettre en œuvre tous les moyens nécessaires au rétablissement du service dans les meilleurs délais. L'Utilisateur s'oblige à ne réclamer aucune indemnisation suite à l'interruption, à la suspension ou à la modification des présentes CGU.

8. Responsabilité

L'Utilisateur s'engage à ne fournir que des informations exactes, vérifiables, à jour et complètes. Dans l'hypothèse où l'utilisateur ne s'acquitterait pas de cet engagement, l'ANTAI se réserve le droit de suspendre ou supprimer son compte dans le SWA-PART FPS, sans préjudice des éventuelles actions en responsabilité pénale et civile qui pourraient être engagées à son encontre.

9. Propriété intellectuelle et données

Les marques, logos, et créations du SWA-PART FPS font l'objet d'une protection par le code de la propriété intellectuelle et plus particulièrement par le droit d'auteur et le droit des marques. L'Utilisateur sollicite l'autorisation préalable du SWA-PART FPS pour toute reproduction, publication ou copie de ces éléments.
L'ANTAI et l'Utilisateur s'engagent à une utilisation des données du SWA-PART FPS détenues, produites ou fournies par l'ANTAI ou par l'Utilisateur) conformément au cadre strictement limité de la mise en œuvre du FPS. Une utilisation des données à des fins commerciales est interdite.

10. Droit applicable

Les CGU sont soumises au droit français. En cas de contestation éventuelle, et après l'échec de toute tentative de recherche d'une solution amiable, les tribunaux français seront seuls compétents pour connaître de ce litige. Pour toute question relative aux présentes CGU du SWA-PART FPS de l'ANTAI, l'Utilisateur a la possibilité de contacter le SWA-PART FPS à l'onglet « messagerie » ou par messagerie électronique à l'adresse service-fps@antai.fr.

Annexe 3 : Confidentialité et données personnelles

La présente annexe à la convention a pour objectif de préciser les règles de confidentialité ainsi que les conditions d'utilisation des données personnelles.

1. Règles de confidentialité

L'ANTAI est tenue de prendre toutes mesures nécessaires, afin d'éviter que les informations, documents ou éléments qui lui sont communiqués ne soient divulgués à un tiers qui n'a pas à en connaître.

Dans le cadre de son obligation de confidentialité, l'ANTAI s'engage à n'utiliser les documents transmis que pour la seule exécution de la présente convention. L'ANTAI s'engage à ne pas divulguer les documents, informations et données détenus à d'autres personnes, qu'il s'agisse de personnes privées ou publiques, après l'échéance ou la résiliation de la présente convention.

Les données confidentielles sont :

- L'ensemble des données transmises pour la notification par voie postale ou par voie dématérialisée des avis de paiement initiaux et rectificatifs ;
- Les coordonnées des titulaires des certificats d'immatriculation (identité, à savoir, nom, prénom, date et lieu de naissance, adresse, type de pièce d'identité) ;
- Les données sur le paiement des FPS.

L'ANTAI s'engage à :

- Prendre toutes les mesures nécessaires pour préserver la sécurité notamment matérielle, et assurer la conservation et l'intégrité des données et informations traitées pendant la durée du présent contrat et pendant la durée d'archivage des données ;
- Prendre toutes les mesures permettant d'éviter l'accès et l'utilisation détournée ou frauduleuse par des tiers des informations confidentielles et toutes précautions utiles afin que celles-ci ne soient déformées, endommagées ou communiquées à des personnes non autorisées ;
- Avertir immédiatement par écrit la collectivité de tout élément pouvant laisser présumer une violation des obligations découlant du présent paragraphe.

Les dispositions de la présente convention sont valables pendant toute la durée de celle-ci ainsi que les cinq années qui suivent son expiration.

Conformément aux dispositions de l'article 2 de l'arrêté du 6 novembre 2015 fixant les caractéristiques du numéro des avis de paiement et les spécifications techniques mentionnées à l'article R. 2333-120-10 du code général des collectivités territoriales, les données des avis de paiement du forfait post-stationnement, initiaux ou rectificatifs délivrés par l'ANTAI sont conservées par l'Agence de manière à garantir l'intégrité, l'intelligibilité et l'accessibilité des données pendant une durée de trois (3) ans. Les données sont enregistrées dans un format pérenne et répliquées sur un site distant.

L'ANTAI s'engage à ne pas conserver ces données au-delà de la durée citée et procède à leur élimination en fin de période.

L'obligation de confidentialité est une obligation essentielle de la présente convention et sa violation est de nature à entraîner la résiliation de la présente convention pour faute grave. Il est rappelé que la révélation intentionnelle d'une information à caractère secret par une personne qui en est le dépositaire à titre professionnel est passible de poursuites pénales, conformément à l'article 226-13 du code pénal.

2. Conditions d'utilisation des données personnelles

L'ANTAI s'engage à traiter les données à caractère personnel confiées par la collectivité aux seules fins mentionnées en objet de la présente convention et à respecter ses obligations au regard de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés modifiée, et, de son décret d'application n° 2005-1309 du 20 octobre 2005, ainsi qu'au regard du règlement européen du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données.

L'ANTAI s'engage à informer la collectivité en cas de :

- Violation des données personnelles identifiées dans le cadre du traitement, et concernant la collectivité ;
- Demande de droit d'accès, de rectification ou de limitation, qui lui seraient adressée.

L'ANTAI atteste qu'elle dispose des moyens techniques présentant les garanties suffisantes pour assurer la sécurité et la confidentialité des données, pour empêcher toute destruction fortuite ou illicite, perte fortuite, divulgation ou accès non autorisé d'un tiers, toute forme illicite de traitement, et pour empêcher que les données ne soient déformées ou endommagées.

L'ANTAI s'assure que l'ensemble de ses sous-traitants ou prestataires pouvant intervenir dans le cadre de la convention présentent les mêmes garanties et obligations sur les données personnelles traitées.

La collectivité s'engage à mener les analyses d'impact nécessaires et mener pour son traitement l'ensemble des mesures nécessaires à garantir la sécurité des données personnelles.

Les points de contacts de la collectivité pour la gestion des données personnelles sont les suivants :

Le point de contact de l'ANTAI pour la gestion des données personnelles est le suivant :

donnees-personnelles-antai@interieur.gouv.fr

L'ANTAI déclare tenir un registre des données personnelles qui précise l'encadrement du traitement et les moyens mis en œuvre pour protéger ces données

Modèles de documents envoyés par l'ANTAI

Les modèles de documents envoyés par l'ANTAI sont l'avis de paiement de FPS, l'avis de paiement rectificatif de FPS et le justificatif de paiement de FPS. Ces modèles de documents pourront faire l'objet de modifications.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

Avis de paiement
Forfait de post-stationnement (FPS)

ANTAI Agence Nationale de traitement Automatisé des infractions

VILLE DE PARIS

V16.00.01.01.01360146 21750001600019183006050157 51 APA FRFR

Numéro de l'avis de paiement :
21750001600019 | 18 | 3 | 006 | 050 | 157

Z00 F002qdsvfi2hg5z3zli50

M NEBDRRA RRYITEH
23 PASSAGE NTRIHAO
92400 COURBEVOIE

Date d'envoi de l'avis de paiement :
18/01/2018

Madame, Monsieur,

Le véhicule dont le certificat d'immatriculation est à votre nom a stationné le **06/01/2018** sur le territoire de **PARIS**, sans que soit réglée totalement la redevance de stationnement prévue. A ce titre, vous êtes redevable d'un forfait de post-stationnement (FPS) dont le détail est décrit ci-dessous.

Etablissement de l'avis de paiement du forfait de post-stationnement

COLLECTIVITÉ AYANT INSTITUÉ LA REDEVANCE

Nom de la collectivité :
PARIS

Autorité dont relève l'agent assermenté :
MOOVIA
69-73 BD VICTOR HUGO
93400 SAINT-OUEN

N° d'identification de l'agent assermenté :
050

INFORMATIONS RELATIVES AU STATIONNEMENT

Date et heure de constatation de l'absence ou de l'insuffisance de paiement immédiat de la redevance :
Le 06/01/2018 à 15h28.

Lieu :
47 RUE DE LIEGE
75008 PARIS
48.87913833 2.32413333 38.7 1.5

N° d'immatriculation du véhicule :
-1DDB1-V0

Marque du véhicule :
SMART

INFORMATIONS RELATIVES A L'ENVOI DE L'AVIS DE PAIEMENT

Date d'envoi de l'avis de paiement :
18/01/2018

Identité et adresse du redevable :
M NEBDRRA RRYITEH
23 PASSAGE NTRIHAO
92400 COURBEVOIE

Le montant du FPS dû est égal à : 50 euros.

Ce FPS a cessé de produire ses effets le **06/01/2018** à **20h00**. A partir de cette heure, vous pouvez être redevable d'un nouveau FPS si vous avez continué à stationner au lieu indiqué.

« Signé »

Numéro de l'avis de paiement : 21750001600019 | 18 | 3 | 006 | 050 | 157

Pour plus de renseignements sur cet avis et vos démarches, appelez le 0820 538 123 (0,05 €/min + prix d'un appel normal).



MODALITÉS DE PAIEMENT ET CONTESTATION

Comment régler votre FPS ?

Vous devez régler votre FPS auprès de la Direction Générale des Finances Publiques aux coordonnées figurant ci-dessous. S'il vous est demandé, le numéro de télépaiement de votre FPS est le suivant :

21750001600019 | 18 | 3 | 006 | 050 | 157 | Clé | 51

V16.00.01.01.01363146 2175000160001918300635015? 51 APA FRFR

Paiement par smartphone ou par Internet

Scannez le flashcode ci-contre ou saisissez l'URL suivante dans le navigateur de votre smartphone : **www.stationnement.gouv.fr**

Paiement par téléphone (serveur vocal interactif)

Par carte bancaire au 0811 10 10 10 (0,05 €/min + prix d'un appel normal).

Paiement par courrier

Par chèque libellé en euros à l'ordre du Trésor public (adresse mentionnée sur la carte de paiement).
Joignez la carte de paiement ci-dessous pour servir de référence sans l'agrafer ni la coller.
Envoyez le tout dans l'enveloppe retour à affranchir. **Ne joignez aucun autre document.**

Paiement au guichet d'un centre des finances publiques

Uniquement par carte bancaire, muni du présent avis.

Paiement chez un buraliste ou partenaire agréé*

En lui présentant le flashcode se trouvant *sur la carte de paiement ci-dessous*
** identifié par le logo ci-contre, liste consultable sur www.impots.gouv.fr/portail/paiement-proximite*

ATTENTION
Date limite de paiement de votre FPS : 23/04/2018

En cas de non-paiement ou de paiement insuffisant à cette date, un titre exécutoire assorti de la majoration prévue à l'article R. 2333-120-16 du code général des collectivités territoriales sera émis à votre encontre. Cette majoration est fixée à 20% du montant du FPS impayé sans pouvoir être inférieure à 50 euros.

CARTE DE PAIEMENT
Date de l'avis : 18/01/2018

M NEBORRA RRYITEH
23 PASSAGE NTRIHAO
92400 COURBEVOIE

5000 *

CENTRE D'ENCAISSEMENT
TSA 69089
35908 RENNES CEDEX 09

NE RIEN INSCRIRE SOUS CE TRAIT - NE PAS PLIER

543219000176 0400271183006050157035040196280 6 5000

Comment contester cet avis de paiement ?

Si vous souhaitez contester cet avis de paiement, **vous devez former un recours administratif préalable obligatoire (RAPO)** avant toute saisine de la juridiction compétente, à peine d'irrecevabilité de cette saisine.

Conditions de recevabilité de votre recours (RAPO)

✔ **Comment envoyer votre recours (RAPO) ?**

- Par **voie électronique** à l'adresse suivante :

  https://www.paris.fr/fps

- Par **lettre recommandée** avec demande d'avis de réception à l'adresse suivante :
  CENTRE DE NUMÉRISATION RAPO FPS
  6 AVENUE DE LA PORTE D'IVRY
  75013 PARIS

✔ **Dans quel délai ?**

- Ce recours (RAPO) est à adresser dans le délai d'un mois, soit avant le : **23/02/2018**
  Vous êtes réputé avoir reçu le présent avis 5 jours francs à compter de la date d'envoi.

✔ **Quelles pièces transmettre ?**

Pièces à transmettre obligatoirement sous peine d'irrecevabilité du recours :

- Un exposé des faits et des arguments expliquant le recours.
- Une copie de l'avis de paiement contesté.
- Une copie du certificat d'immatriculation ou de la déclaration de cession du véhicule et de son accusé d'enregistrement dans le système d'immatriculation des véhicules.

Pièces à transmettre selon votre situation :

- Le cas échéant, les pièces permettant d'apprécier le bien-fondé de votre recours.
  En tant que titulaire du certificat d'immatriculation, locataire ou acquéreur du véhicule concerné, vous pouvez habiliter toute personne pour former le recours administratif en votre nom et pour votre compte. Dans ce cas, le mandat d'habilitation doit être transmis avec le recours.

Délai de réponse de l'autorité administrative ou de son délégataire

- L'absence de réponse écrite reçue dans le mois suivant la date de l'avis de réception postal ou électronique du recours vaut rejet du recours.
- La décision de rejet peut être contestée dans le délai d'un mois devant la commission du contentieux du stationnement payant, sous réserve du respect des conditions de recevabilité du recours.

DROITS D'ACCÈS ET DE RECTIFICATION

Le ministère de l'intérieur est responsable du traitement de données « Services FPS - ANTAI » qui a pour finalité, conformément à l'article L2333-87 du CGCT, la notification des avis de paiement de FPS et l'émission des titres exécutoires et d'annulation prévus à cet article.

Les données personnelles recueillies dans ce cadre (état civil, informations d'ordre économique et financier, données de connexion ou de localisation) sont conservées pendant 3 ans et destinées à l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions ainsi qu'à la direction générale des finances publiques en charge de leur recouvrement.

Vous pouvez exercer un droit d'accès, de rectification ou d'opposition pour motifs légitimes relatifs aux renseignements vous concernant et ayant fait l'objet d'un traitement automatisé (art. 70-18 à 70-20 de la loi du 6 janvier 1978). Ce droit s'exerce, par courrier séparé, auprès de : Données personnelles CNT - CS 74 000 - 35094 Rennes Cedex 9.

Vous pouvez également exercer ce droit auprès de l'autorité dont relève l'agent assermenté ayant établi cet avis de paiement et dont l'adresse figure sur la première page du présent avis. En cas d'absence de réponse, vous pourrez adresser une réclamation auprès de la CNIL par voie électronique ou par courrier.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

Avis de paiement rectificatif
Forfait de post-stationnement (FPS)

ANTAI Agence Nationale de traitement Automatisé des Infractions

PARIS

V16.00.01.01.01360145 21800019800018171113000901 37 ANA FRFR

Numéro de l'avis de paiement rectificatif :
21800019800018 | 17 | 1 | 113 | 000 | 901

Numéro de l'avis de paiement initial :
21800019800018 | 17 | 1 | 113 | 000 | 900

Z00 F002qly3ec3yqduho05h0

M DUPONT MICHEL
12 RUE DES ECOLES
59000 LILLE

Date d'envoi de l'avis de paiement rectificatif :
13/11/2017
Date d'envoi de l'avis de paiement initial :
08/09/2017

Madame, Monsieur,

Vous avez formé un recours administratif préalable obligatoire (RAPO) à l'encontre de l'avis de paiement de forfait de post-stationnement (FPS) n°**21800019800018171113000900** en date du **06/09/2017**.

A la suite de ce recours, un avis de paiement rectificatif a été établi. Vous en trouverez le détail ci-dessous.

Etablissement de l'avis de paiement rectificatif du forfait de post-stationnement

COLLECTIVITÉ AYANT INSTITUÉ LA REDEVANCE

Nom de la collectivité :
AMIENS

Autorité dont relève l'agent assermenté :
SERVICE DE CONTROLE DU STATIONNEMENT PAYANT
22 RUE DU NORD
80010 AMIENS

N° d'identification de l'agent assermenté :
2468013579

INFORMATIONS RELATIVES AU STATIONNEMENT

Date et heure de constatation de l'absence ou de l'insuffisance de paiement immédiat de la redevance :
Le 06/09/2017 à 09h37.

Lieu :
12 RUE D'ARTOIS
AMIENS 80

N° d'immatriculation du véhicule :
99999996

Marque du véhicule :
BMW

INFORMATIONS RELATIVES AU RECOURS ADMINISTRATIF (RAPO)

Identité et adresse du redevable :
M DUPONT MICHEL
12 RUE DES ECOLES
59000 LILLE

Date de réception du recours (RAPO) :
06/09/2017

Identité de la personne habilitée pour agir au nom et pour le compte du redevable :
SERVICE D'AIDE A LA CONTESTATION POLONAISE

Date d'établissement de l'avis de paiement de FPS rectificatif : 13/11/2017

Le montant rectifié du FPS dû est égal à : 21,55 euros.

« Signé »

Numéro de l'avis de paiement rectificatif : 21800019800018 | 17 | 1 | 113 | 000 | 901

Pour plus de renseignements sur cet avis et vos démarches, appelez le 0820 538 123 (0,05 €/min + prix d'un appel normal).



MODALITÉS DE PAIEMENT ET CONTESTATION

Comment régler votre FPS ?

Vous devez régler votre FPS auprès de la Direction Générale des Finances Publiques aux coordonnées figurant ci-dessous. S'il vous est demandé, le numéro de télépaiement de votre FPS est le suivant :

2180001980018 | 17 | 1 | 113 | 000 | 901 | Clé | 37

V16.00.01.01.01360146 2180001980018171113000901 37 APA FRFR

Paiement par smartphone ou par Internet

Scannez le flashcode ci-contre ou saisissez l'URL suivante dans le navigateur de votre smartphone : **www.stationnement.gouv.fr**

Paiement par téléphone (serveur vocal interactif)

Par carte bancaire au 0811 10 10 10 (0,05 €/min + prix d'un appel normal).

Paiement par courrier

Par chèque libellé en euros à l'ordre du Trésor public (adresse mentionnée sur la carte de paiement).
Joignez la carte de paiement ci-dessous pour servir de référence sans l'agrafer ni la coller.
Envoyez le tout dans l'enveloppe retour à affranchir. **Ne joignez aucun autre document.**

Paiement au guichet d'un centre des finances publiques

Uniquement par carte bancaire, muni du présent avis.

Paiement chez un buraliste ou partenaire agréé*

En lui présentant le flashcode se trouvant *sur la carte de paiement ci-dessous*
** identifié par le logo ci-contre, liste consultable sur www.impots.gouv.fr/portail/paiement-proximite*

PAIEMENT DE PROXIMITÉ

ATTENTION
Date limite de paiement de votre FPS : 15/12/2017

En cas de non-paiement ou de paiement insuffisant à cette date, un titre exécutoire assorti de la majoration prévue à l'article R. 2333-120-16 du code général des collectivités territoriales sera émis à votre encontre. Cette majoration est fixée à 20% du montant du FPS impayé sans pouvoir être inférieure à 50 euros.

CARTE DE PAIEMENT
Date de l'avis : 13/11/2017

M DUPONT MICHEL
12 RUE DES ECOLES
59000 LILLE

2155 *

CENTRE D'ENCAISSEMENT
TSA 69089
35908 RENNES CEDEX 09

NE RIEN INSCRIRE SOUS CE TRAIT - NE PAS PLIER

543219000176 650004217111300090103504019688O6 2155

Comment contester cet avis de paiement rectificatif de FPS ?

Si vous souhaitez contester cet avis de paiement, **vous devez former un recours auprès de la commission du contentieux du stationnement payant (CCSP).**

Conditions de recevabilité de votre recours

✔ **Comment envoyer votre recours ?**

- Par **voie électronique** à l'adresse suivante : **www.ccsp.fr**
- Par **courrier simple** envoyé à l'adresse suivante :

CCSP
TSA 51544
87021 LIMOGES CEDEX 9

- Par **télécopie** au numéro suivant : **05 44 24 80 51 (appel non surtaxé)**

✔ **Dans quel délai ?**

- Ce recours est à adresser à compter de la date de réception du présent avis de paiement rectificatif, soit avant le : **20/12/2017**

✔ **Quelles pièces transmettre ?**

- Le formulaire de recours disponible à l'adresse suivante : **www.ccsp.fr**
- Une copie de l'avis de paiement du FPS initial
- Une copie du recours administratif (RAPO) formé auprès de la collectivité
- Une copie de l'accusé de réception postale ou électronique du RAPO
- Une copie du présent avis de paiement rectificatif
- Le justificatif de paiement du FPS rectificatif

Informations utiles

La Commission du contentieux du stationnement payant peut infliger à l'auteur d'une requête qu'elle estime abusive une amende dont le montant peut s'élever jusqu'à 2 000 euros.

DROITS D'ACCÈS ET DE RECTIFICATION

Le ministère de l'intérieur est responsable du traitement de données « Services FPS - ANTAI » qui a pour finalité, conformément à l'article L2333-87 du CGCT, la notification des avis de paiement de FPS et l'émission des titres exécutoires et d'annulation prévus à cet article.

Les données personnelles recueillies dans ce cadre (état civil, informations d'ordre économique et financier, données de connexion ou de localisation) sont conservées pendant 3 ans et destinées à l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions ainsi qu'à la direction générale des finances publiques en charge de leur recouvrement.

Vous pouvez exercer un droit d'accès, de rectification ou d'opposition pour motifs légitimes relatifs aux renseignements vous concernant et ayant fait l'objet d'un traitement automatisé (art. 70-18 à 70-20 de la loi du 6 janvier 1978). Ce droit s'exerce, par courrier séparé, auprès de : Données personnelles CNT - CS 74 000 - 35094 Rennes Cedex 9.

Vous pouvez également exercer ce droit auprès de l'autorité dont relève l'agent assermenté ayant établi cet avis de paiement et dont l'adresse figure sur la première page du présent avis. En cas d'absence de réponse, vous pourrez adresser une réclamation auprès de la CNIL par voie électronique ou par courrier.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

JUSTIFICATIF DE PAIEMENT DU FPS

ANTAI Agence Nationale de traitement Automatisé des Infractions

N° de l'avis de paiement
1111111111111 22 3 444 555 666

Z00 MI2301F000000006k2s6L914600

Date de mise à disposition du justificatif de paiement
25/07/2017

M MARTIN JEAN MICHEL
RDC AU FOND DU COULOIR
20 BIS RUE DES PEUPLIERS
59000 LILLE

V01.00.02.01.13$ag" 1111111111111122344455556666 JP FRFR

Madame, Monsieur,

Vous avez choisi de régler votre Forfait de Post-Stationnement (FPS) par chèque et nous vous en remercions.
Veuillez trouver le justificatif de paiement dont le détail est décrit ci-dessous.

Justificatif de paiement du FPS

DATE DE CONSTATATION DU FORFAIT DE POST-STATIONNEMENT (FPS) :	**24/05/2017**
DATE D'ÉMISSION DE L'AVIS DE PAIEMENT :	**26/05/2017**
MONTANT RÉGLÉ :	**15300.50 euros**
DATE DE RÈGLEMENT :	**20/07/2017**

Justificatif à conserver

Pour plus de renseignements sur ce justificatif et vos démarches, appelez le 0 820 538 123 (0,05 €/min + prix d'un appel normal).

VILLE DE SCHILTIGHEIM
Direction générale

RÉPUBLIQUE FRANCAISE – DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
Séance du 5 décembre 2023.

Sous la présidence de Madame la Maire Danielle DAMBACH

Nombre de membres élus : 39 (dont 39 sont encore en fonction)
Date de convocation : 28 novembre 2023.

33 membres ont assisté à la séance.
0 membre excusé
0 membre absent
6 membres ont donné procuration :
(Mme Sophie MEHMANPAZIR donne procuration à Mme Aurélie LESCOUTE-PHILIPPS ; Mme Dominique BOUSSARD-MOSSER donne procuration à Mme Sandrine LE GOUIC ; Mme Corine DULAURENT donne procuration à M. Bernard JENASTE ; Mme Regina HAAS donne procuration à M. Jean-Marie VOGT ; M. Stéphane HUSSON donne procuration à M. Jérôme MAI ; Mme Maryline WILHELM donne procuration à M. Benoît STEFFANUS).

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

24e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2023SGDE139)

RAPPORT D'INFORMATION SUR LES ACTIVITÉS DE LA SOCIÉTÉ D'ÉCONOMIE MIXTE FOYER MODERNE DE SCHILTIGHEIM

Rapporteure : Madame la Maire

Conformément aux dispositions de l'article 8, alinéa 6 de la loi n° 83-597 du 7 juillet 1983 et de l'article L.1524-5 alinéa 14 du Code général des collectivités territoriales relatives aux Sociétés d'Économie Mixte (SEM), sous forme de société à capitaux mixtes, les représentants de la Ville de Schiltigheim sont tenus de soumettre, au moins une fois par an, un rapport écrit à l'approbation de l'organe délibérant de la collectivité actionnaire.

Organisme concerné	Représentants de la Ville de Schiltigheim élus
Foyer Moderne de Schiltigheim (FMS)	Madame la Maire, Monsieur Patrick MACIEJEWSKI, Monsieur Benoît STEFFANUS et Madame Sylvie GIL BAREA.

Les quatre représentants de la Ville, n'ayant pas formulé d'observation lors de l'Assemblée générale du 27 juin 2023 ont approuvé le rapport d'activité de l'exercice en cours de l'année 2022.
Le rapport présenté en annexe porte sur la période d'activité correspondant au dernier exercice comptable clos en 2022.

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,

Vu l'article L.1524-5 alinéa 14 du Code général des collectivités territoriales ;
Vu l'article 8, alinéa 6 de la loi n° 83-597 du 7 juillet 1983 ;

Après en avoir délibéré,
Sur proposition du Bureau municipal,

APPROUVE le rapport annuel d'activité 2022 des représentants permanents de la Ville de Schiltigheim dans le Conseil d'Administration de la Société d'Économie Mixte Foyer Moderne de Schiltigheim.

Adopté par 35 voix. 4 membres ne prennent pas part aux votes (Mme la Maire, M. Patrick MACIEJEWSKI, M. Benoît STEFFANUS, Mme Sylvie GIL BAREA).

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 7 décembre 2023.

La Maire,

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. Publiée électroniquement le 7 décembre 2023.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE139-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

Foyer Moderne de Schiltigheim
MEMBRE DU GROUPE emha
SAEML au capital de 1.000.000 €
Siège social : 45 route du Général de Gaulle
67300 SCHILTIGHEIM
588 502 997 RCS Strasbourg

ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE ANNUELLE DU 27 JUIN 2023

RAPPORT DE GESTION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION SUR LES COMPTES DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2022

Chers actionnaires,

Nous vous avons réunis en assemblée générale conformément aux dispositions légales et statutaires notamment pour présenter notre rapport de gestion relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2022 et soumettre à votre approbation les comptes de cet exercice.

Les convocations habituelles vous ont été adressées et tous les documents prévus par la réglementation en vigueur ont été tenus à disposition dans les délais prescrits.

Le contrôle des comptes de l'exercice écoulé par notre commissaire aux comptes permettra de vous donner lecture, tant du rapport correspondant, que du rapport sur les conventions visées à l'article L 225-40 du code de commerce.

Avant de présenter les résolutions à soumettre à l'assemblée, nous résumons l'activité de notre société.

ACTIVITE DE NOTRE SOCIETE

Le résultat 2022 s'établit à 888.357 € contre 1.245.075 € en 2021.

<u>Les principales variations de nos charges d'exploitation (+6,8%) portent sur :</u>
Les dépenses d'énergie et d'eau (+10%)
Les travaux de gros entretien (+5.5% - sinistre Malterie qui est compensé en partie par les assurances)
Les primes d'assurance de 120 K€ à 180 K€ (+41 %) suite au sinistre Malterie soit + 60 k€
Les dépenses d'honoraires (-44% du fait des études particulières réalisées en 2021 pour le projet St Junien, ainsi que des études énergétiques sur nos immeubles du vieux Schilik)
Les impôts et taxes (les taxes foncières augmentent de 27% (de 700 K€ à 900 k€) soit 200.000 €)
Les salaires et traitements (+5.6%, recrutement d'un Directeur Technique et d'une chargée de quittancement en septembre 2022 et indexation de la valeur du point sur le smic + 1% GVT)
Les intérêts des emprunts qui progressent de 195.000 € en 2022 suite au passage du taux du livret A de 0.5% à 2% (3% depuis février 2023)
Les dotations aux provisions intègrent les 60.000 € dédiés aux fonds de solidarité énergie

<u>Les principales variations de nos produits d'exploitation (+3.62%) portent sur :</u>
Le chiffre d'affaires (+2.57% dont IRL +0.42% + 30 logements Fischer 1 en année complète et 37 logements Fischer 2 depuis juin 2022)
Les subventions d'exploitation (- 315.000 € car pas de certificat d'énergie en 2022)
Les dégrèvements de taxes foncières (+ 500.000 € - adaptations logements PMR – Réhabilitations thermiques)
Les reprises sur provisions et transferts de charges, notamment sur clients douteux et sur remboursements d'assurance sinistre

Le résultat 2022 est sensiblement supérieur au prévisionnel rectifié du fait des éléments « exceptionnels – hors gestion courante »

TABLEAU DE VENTILATION DES CHARGES

en €

N° de compte	Charges	Charges SIEG			Charges HSIEG			Charges TOTAL		
		R	NR	R et NR	R	NR	R et NR	R	NR	R et NR
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
CHARGES D'EXPLOITATION		**2 061 126**	**7 504 877**	**9 566 002**	**136 666**	**1 487 962**	**1 634 607**	**2 187 779**	**9 002 830**	**11 190 609**
		0			0			0		
60/603	Achats stockés et variation de stocks (hors 609) :	0	-2 961	-2 961	0	0	0	0	-2 961	-2 961
601	*Terrains (non affectes)*	0	0		0	0		0	0	
602	*Approvisionnements*	0	110 187	110 187	0	57 950	57 950	0	168 137	168 137
604	*etudes et prestations de services*	*0*	*0*	0	*0*	*0*	0	0	0	0
605-3	*Achats de terrains, travaux, et frais annexes (operations de promotio*	*0*		0	*0*		0	0	0	0
605-5	*Achats de terrains, travaux, et frais annexes (operations d'amenagen*	*0*		0	*0*		0	0	0	0
6	*autres comptes operations d'amenagement (a neutraliser avec les p*	*0*		0	*0*		0	0	0	0
606	Achats non stockés de matières et fournitures	1 248 871	73 329	1 322 200	56 520	50 692	107 213	1 305 391	124 021	1 429 412
	Maintenance :									
615-21	Entretien courant	299 499	223 212	522 711	36 377	9 369	45 746	335 876	232 581	568 457
615-23	Gros entretien	0	906 646	906 646	0	7 656	7 656	0	914 302	914 302
64	Charges de personnel (hors impôts et taxes)	309 761	1 217 350	1 527 111	11 035	746 979	758 014	320 795	1 964 329	2 285 125
621	Personnes extérieurs	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	0	0	0
631/633	Impôts et taxes sur rémunérations	0	136 625	136 625	0	41 166	41 166	0	177 791	177 791
635-12	Taxe foncière sur propriétés bâties	251 892	901 581	1 153 473	27 509	-11 813	15 696	279 401	889 768	1 169 169
635/637	Autres impôts et taxes	0	21 554	21 554	0	2 960	2 960	0	24 514	24 514
	Cotisations à la CGLLS	0	123 319	123 319	0	10 954	10 954	0	134 273	134 273
654	Pertes sur créances irrécouvrables	0	68 198	68 198	0	0	0	0	68 198	68 198
61/62/65	Autres charges d'exploitation (dont en 65 bis)	-58 898	591 739	532 840	5 214	304 847	310 061	-53 684	896 585	842 901
	Engagements conventionnels	*0*		0	*0*		0	0	0	0
655	Quotes-parts de résultat sur opérations faites en commun	*0*		0	*0*		0	0	0	0
681-1	Dotations aux amortissements des immobilisations locatives	0	2 927 166	2 927 166	0	255 100	255 100	0	3 182 266	3 182 266
681-572	Dotations provision pour gros entretien		12 500	12 500		0	0	0	12 500	12 500
681-74	Dotations aux provisions pour créances douteuses	0	137 854	137 854	0	18 671	18 671	0	156 526	156 526
68	Autres dotations aux amortissements et aux provisions		56 578	56 578		3 422	3 422	0	60 000	60 000
CHARGES FINANCIERES		**0**	**828 024**	**828 024**	**0**	**19 160**	**19 160**	**0**	**847 184**	**847 184**
		0			0			0	0	
661	Charges d'intérêts sur financements locatifs	**0**		0	**0**		0	0	0	0
661	Charges d'intérêts sur emprunts structurés	*0*		0	*0*		0	0	0	0
661	Charges d'intérêts sur préfinancement stock		*828 024*	828 024		*19 160*	19 160	0	847 184	847 184
667	Charges nettes sur cessions de VMP		*0*	0		*0*	0	0	0	0
664-665-666-668	Autres charges financières		*0*	0		*0*	0	0	0	0
686	Dotations aux amortissements et aux provisions		*0*	0		*0*	0	0	0	0
								0	0	
CHARGES EXCEPTIONNELLES		**0**	**203 142**	**203 142**	**0**	**1 218 356**	**1 218 356**	**0**	**1 421 499**	**1 421 499**
671	Sur opérations de gestion	0	36 692	36 692	0	0	0	0	36 692	36 692
675	*VNC du patrimoine immobilisé cede (vente de logements)*	*0*		0	*0*		0	0	0	0
675	*VNC des composants remplacés*	0	166 451	166 451	0	1 218 126	1 218 126	0	1 384 577	1 384 577
675	*autres sur operations de capital*	0		0	0		0	0	0	0
672/678	*Autres charges exceptionnelles*	0	0	0	0	230	230	0	230	230
687	Dotations aux amortissements et aux provisions	0	0	0	0	0	0	0	0	0
								0	0	
691	PARTICIPATION DES SALARIES AUX RESULTATS			0			0	0	0	0
Autres 69	IMPOTS SUR LES BENEFICES ET ASSIMILES		0	0		0	0	0	0	0
TOTAL DES CHARGES		**2 061 126**	**8 536 043**	**10 687 168**	**136 666**	**2 736 489**	**2 872 123**	**2 187 779**	**11 271 513**	**13 459 292**

TABLEAU DE VENTILATION DES PRODUITS

en €

N° de compte	Produits	Exercice N		
		Produits SIEG	Produits HSIEG	Total produits
1	1	2	4	5
PRODUITS D'EXPLOITATION		**10 892 241**	**1 244 998**	**12 137 240**
70 (net de 709)	**Produits des activités :**			
701/707	Ventes d'immeubles (stocks) - opérations de promotion immobilière	0	0	0
705	Ventes et produits - opérations d'aménagements en concessions	0	0	0
7	autres comptes opérations d'aménagement (à neutraliser avec les charges)			0
704-1	Loyers des logements et annexes (yc garages et parkings rattachés)	6 556 704	240 161	6 796 865
704-3	Surloyers (SLS)	-110 915	0	-110 915
704-1	Redevances foyers et résidences sociales	1 524 066	0	1 524 066
Autres 704	Autres loyers (commerces, garages TVA, bureaux...)	31 717	741 165	772 882
703	Récupération de charges locatives	2 044 265	143 515	2 187 779
706-4	Prestations de services - Rémunération de mandats			0
706-3	Prestations de services - Rémunération de gestion pour compte de tiers			0
706-5	Prestations de services - Rémunération de gestion de copropriétés			0
706	Autres prestations de services	*0*	*0*	0
708	Produits des activités annexes	1 301	80 918	82 219
713-3/713-5	**Variations de stocks - opérations de promotion immobilières**			0
713-4	**Variations de stocks - études et prestations de services**			0
713-8	**Variations de stocks - opérations d'aménagement en concessions**			0
72	**Production immobilisée**	*0*	*0*	0
74	**Subventions d'exploitation**	11 548	0	11 548
781-57	**Reprises sur provisions pour gros entretien**	*91 550*	*0*	91 550
781-74	**Reprises sur provisions pour dépréciation des créances**	250 539	8 725	259 264
78	**Autres reprises sur amortissements et provisions**	67 592	4 087	71 679
791	**Transferts de charges d'exploitation (à détailler en B5)**	405 047	10 908	415 955
755	**Quotes-parts de résultat sur opérations faites en commun**	*0*	*0*	0
	Engagements conventionnels			0
75	**Autres produits d'exploitation**	18 827	15 519	34 346
PRODUITS FINANCIERS		**18 663**	**66 830**	**85 493**
764/767	**Produits de la gestion de trésorerie**	*0*		*0*
76	**Autres produits financiers**	18 663	66 830	85 493
786	**Reprises sur provisions**	*0*		*0*
796-3	**Transferts de charges financières - Intérêts compensateurs**			*0*
796	**Transferts de charges financières (à détailler en B5)**			*0*
PRODUITS EXCEPTIONNELS		**925 827**	**1 199 088**	**2 124 915**
771	**Sur opérations de gestion (Voir B5 pour degrèvement TFPB)**	4 884	3 376	8 260
	Sur opérations en capital:			
775	Produits des cessions d'éléments d'actif (vente de logements)	0	1 142 669	1 142 669
777	Subventions d'investissement virées au résultat de l'exercice	306 450	8 437	314 887
772/775/778	Autres	614 493	44 606	659 099
787	**Reprises sur provisions**	*0*	*0*	0
797	**Transferts de charges exceptionnelles (à détailler en B5)**	*0*	*0*	0
SOUS-TOTAL (1)		**11 836 732**	**2 510 916**	**14 347 648**
TOTAL DES PRODUITS (A)		**11 836 732**	**2 510 916**	**14 347 648**
TOTAL DES CHARGES (report de la fiche n°1) (B)		**10 587 168**	**2 872 123**	**13 459 291**
RESULTAT (A - B)		**1 249 564**	**-361 207**	**888 357**

Evolution des lois et règlements :

Les règles et méthodes comptables et d'évaluation appliquées pour l'arrêté des comptes clos le 31/12/2022 sont celles applicables à l'exercice 2022 et prévues par :

- Le règlement ANC N°2014-03 du 5 juin 2014 relatif au plan comptable général.
- Le règlement ANC N°2015-04 relatif aux comptes annuels des organismes de logement social à comptabilité privée.

Le plan de comptes utilisé est, par conséquent, celui figurant au chapitre 5 du règlement 2015-04 du 4 juin 2015.

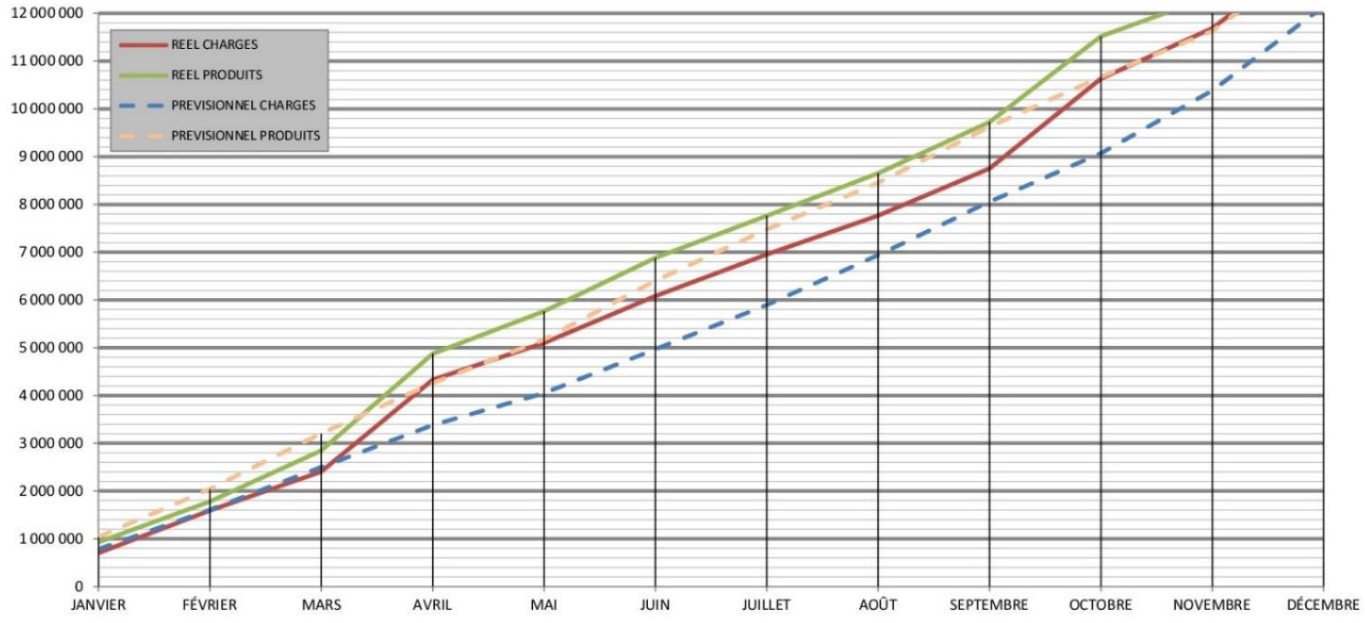
Les comptes annuels de la SA le Foyer Moderne de Schiltigheim sont présentés en conformité avec la section 3 du chapitre 7 du règlement 2015-04 du 4 juin 2015.

Ces dispositions sont applicables aux exercices ouverts à compter du 1er juin 2015.
Par dérogation aux dispositions de l'article 831-1 du règlement 2014-03, les entités sont dispensées d'établir des informations relatives aux résultats, au report à nouveau et aux réserves de l'activité agréée relatifs à l'exercice précédant le premier exercice d'application du présent règlement.

Modalités de répartition des postes de résultat entre SIEG et hors SIEG :

La clé de répartition utilisée est le chiffre d'affaires pour les charges indirectes.
Les charges directes sont affectées au secteur correspondant.

Le graphique ci-dessous présente l'évolution mensuelle de nos activités en termes de « dépenses – recettes » de janvier à décembre 2022.
Les lignes continues montrent l'évolution réelle, les lignes discontinues montrent le prévisionnel qui fut établi pour cette même période. Le décrochage constaté en mars 2022 par rapport au prévisionnel est suite à la vente du local commercial à Verdi pour 1,3 M€ et sa sortie en VNC pour les charges.



Analyse du bilan 2022 :

FMS BILAN - COMPTES AU 31/12/2022				
en K€	**31/12/2022**	**31/12/2021**	**Var° K€**	**Var° %**
Immobilisat° nettes	82 044	81 430	614	1%
Stocks	43	40	3	8%
Clients	1 040	931	109	12%
autres créances	1 252	1 141	111	10%
Disponibilités	4 138	5 580	-1442	-26%
CCA	21	7	14	
Total Actif	**88 538**	**89 129**	**-591**	**-1%**
Capitaux propres	32 795	32 065	730	2%
Provisions R&C	350	441	-91	-21%
Dettes financières	52 937	55 186	-2 249	-4%
Fournisseurs	1 754	1 007	747	74%
Dettes soc. & fisc.	495	405	90	22%
Autres dettes	207	25	182	
Total Passif	**88 538**	**89 129**	**-591**	**-1%**

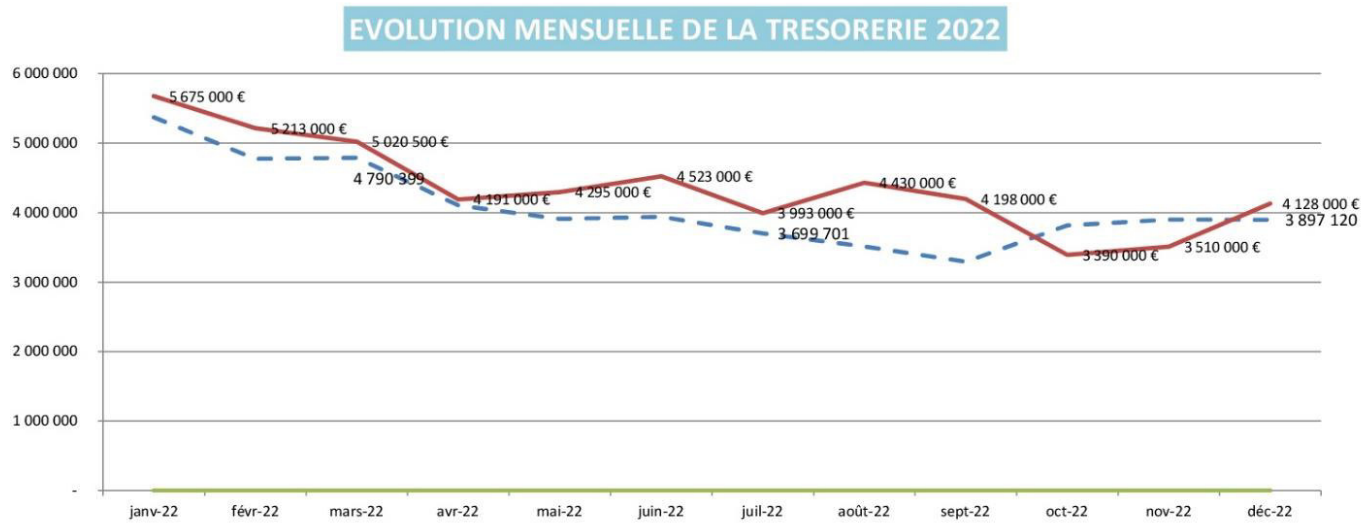
2022	
Fonds de roulement	3688
Besoin en F. R.	-450
Trésorerie	4138

2021	
Fonds de roulement	5821
Besoin en F. R.	241
Trésorerie	5580

Variation	
Fonds de roulement	-2 133
Besoin en F. R.	-691
Trésorerie	-1 442

- 591 K€ d'euros de baisse de l'actif net avec :
  - Une variation nette des immobilisations de 614 K€ :
  - Avec 5 M€ d'investissements (compensée par la vente du local Verdi pour 1,2 M€ ainsi que les DAP pour 3.2 M€)
  - Baisse du niveau de trésorerie (4.138 K€ vs 5.580 K€) car importante mobilisation de notre trésorerie pour couvrir nos investissements

Analyse de la trésorerie :



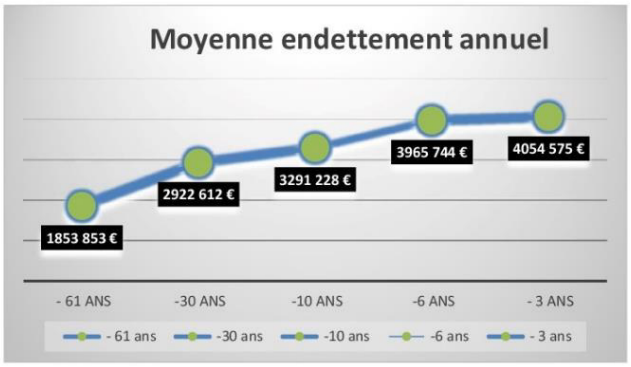
L'évolution de notre trésorerie 2022 fut conforme à nos prévisions. Son niveau a baissé de 1,4 M€ à fin 2022, suite aux paiements des dernières factures de notre VEFA Fischer dont les financements externes était versés sur nos comptes à fin 2021.
Notre niveau de trésorerie qui, exprimé en mois de quittancement, a son standard national de 7 (source FD EPL).
A fin 2022, nous nous situons à 5 mois de quittancement contre 6 à fin 2021. Nous tendons notre trésorerie par des recours mesurés à l'emprunt, ainsi qu'à leurs versements tardifs depuis que le taux du livret a été multiplié par 6 (0,5% à 3%).



La prévision annuelle de trésorerie 2023 n'appelle pas la mise en place particulière d'éléments d'ajustement, mais oblige au recours systématique à l'emprunt pour tous nos travaux envisagés.
Il y a à prévoir pour 2023 la nécessité d'un renforcement de nos fonds propres afin de pouvoir tenir le niveau des investissements souhaités et le seuil de l'indicateur de trésorerie retenu au niveau d'Emha (4 mois minimum chiffre d'affaires). On affectera une part d'emprunt plus importante dans nos modèles de financement des opérations à venir (85 % au lieu des 75 % ces dernières années).
On constate cependant les décaissements importants suivant l'avancée de nos investissements. Toute opération significative (+ 150 K€) ne rentrant pas dans le périmètre de notre PSP devra faire l'objet d'un calage précis en termes de calendrier afin d'éviter des décalages entre les décaissements et les encaissements prévus dans les plans de financement. Il est en effet fréquent que les versements des soldes de subventions interviennent 12 mois après la fin des opérations. Par ailleurs, le solde favorable de l'opération « Adelshoffen » n'est pas inscrite dans cette prévision, ainsi que la soulte de la vente d'Habitat de Reichstett, leurs dates de versement n'étant pas connue.

Actualité de la dette :





	- 61 ans	-30 ans	-10 ans	-6 ans	- 3 ans
%	100,00%	77,53%	29,10%	21,04%	10,76%
Montant	113 085 007 €	87 678 367 €	32 912 277 €	23 794 461 €	12 163 725 €
Moyenne annuelle	1 853 853 €	2 922 612 €	3 291 228 €	3 965 744 €	4 054 575 €

Nous sommes passés à un endettement moyen annuel de 3.965 K€ à 4.054 K€ ces trois dernières années afin de soutenir le volume de nos investissements. Cela aura un impact sur nos autofinancements futurs, amplifié par la hausse des taux.

En **2021,** le Foyer Moderne concentre :
- Sur les 3 dernières années 13.22 % de l'ensemble de notre endettement soit un accroissement moyen de +27% (*)
- 20,71 % sur les 6 dernières années
- 28.83 % sur les 10 dernières années

En **2022,** le Foyer Moderne concentre :
- Sur les 3 dernières années 10.76 % de l'ensemble de notre endettement soit un accroissement moyen de +2.8% (*)
- 21.04 % sur les 6 dernières années
- 29.1 % sur les 10 dernières années

(*) par rapport à la moyenne des 6 dernières années

Historique et évolution des investissements :

	1956-1986	1987-1992	1993-1998	1999-2004	2005-2010	2011-2016	2017 -2022
Investissement période	17 744 834 €	17 557 879 €	15 476 367 €	9 465 041 €	35 028 980 €	22 780 096 €	24 960 613 €
Moyenne annuelle	572 414 €	2 926 313 €	2 579 395 €	1 577 507 €	5 838 163 €	3 796 683 €	4 160 102 €
Années	31	6	6	6	6	6	6
Cumulé	17 744 834 €	35 302 713 €	50 779 080 €	60 244 121 €	95 273 101 €	118 053 197 €	143 013 810 €
	12,41%	12,28%	10,82%	6,62%	24,49%	15,93%	17,45%

Les 3 graphes ci-après récapitulent l'historique des investissements du Foyer Moderne, décomposé en 7 périodes :

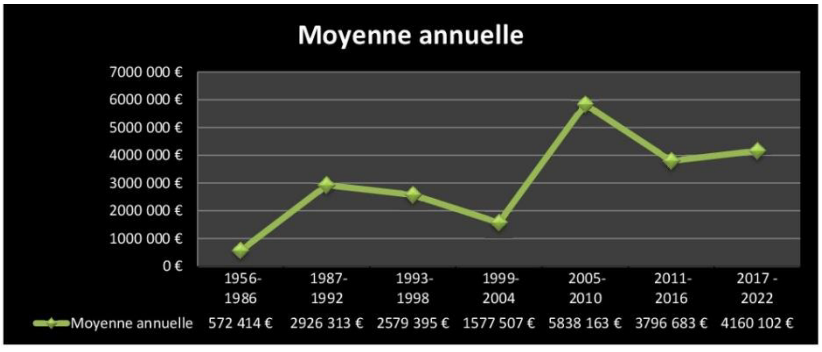
De 1956 à 1986, suivi de 6 périodes de six ans.
Le choix de cette fragmentation est de partir de 2011 qui correspond à notre première convention d'utilité sociale (pour une durée de 6 années) et de décompter en arrière à durée équivalente jusqu'en 1987. La première période de 30 ans étant regroupée par souci de visibilité et de simplification.

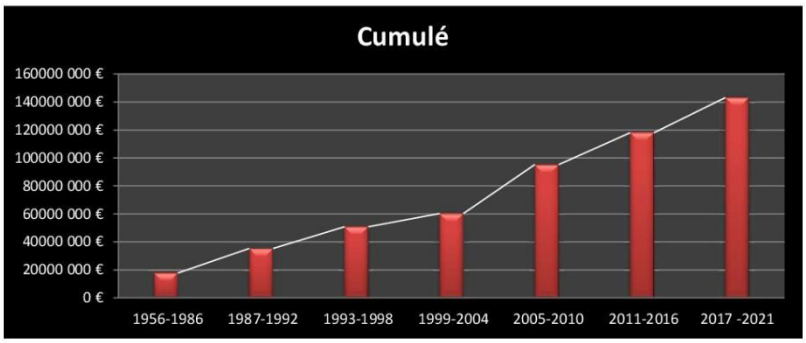
On remarque que les 6 dernières années portent 17.45 % de l'ensemble des investissements (en euros constants) du Foyer Moderne depuis son origine, et 57.87 % sur les 18 dernières années.

On retrouve dans ce volume d'investissement tout l'emploi de notre potentiel financier que nous avons reconstitué ces 10 dernières années.
Les volumes sont à mettre en perspective avec le graphique précédent sur la répartition dans le temps de notre dette.

Sur la période 1999-2004, 9 M€ d'investissements furent réalisés, nous avons réalisé 35 M€ d'investissements pour la période 2005-2010, et 24,9 M€ depuis 2017.
Nous avons investi près de 45.4 M€ d'euros en 10 ans.







La moyenne annuelle des investissements sur la période 2005-2010 était de 5,8 M€, elle est de 4,2 M€ depuis 2017, nous établissions notre capacité d'investissement à 5 M€ /an avant la RLS. Avec l'accroissement de la RLS, cette capacité descend à 4 M€ annuels. Avec une réduction de 5% de notre CAF, il nous faut emprunter davantage, ce qui accroît le volume de nos annuités de remboursement et obère encore davantage notre CAF future.

Les enjeux à court et moyen terme pour le Foyer Moderne :

TABLEAU DE SYNTHESE DE L'ANALYSE DE L'EXPLOITATION ET DE L'AUTOFINANCEMENT EN Kilo€

(hors charges récupérables)

					2022		Prévisionnel 2023		
	2018	2019	2020	2021	en k€	% CA	K€	prog.prev 21/20	% sur CA
Loyers	8841	8816	8802	8888	8983		9 320	*4%*	*98%*
Marge sur activité de mandats									
Autres produits d'exploitation	122	126	232	461	128		140	*9%*	*1%*
Produits de la gestion de la trésorerie	25	18	36	20	85		20	*-76%*	*0%*
Plus ou moins-value de cession		100	220	10	-200		0		
I - TOTAL DES PRODUITS	8 988	9 060	9 290	9 379	8 996		9 480	*5%*	*100%*
Entretien courant structure	22	19	25	36	30		25	*-17%*	*0%*
Grosses réparations / Entretien	1029	840	693	867	729		*840*	*15%*	*9%*
Frais de personnel	1466	1662	1879	1938	1905		1 942	*2%*	*20%*
Taxe foncière sur les propriétés bâties	652	703	613	699	295		807	*174%*	*9%*
Autres Taxes et Impôts	436	497	361	371	235		356	*51%*	*4%*
Autres charges d'exploitation	1267	1105	1113	1300	1285		1 280	*0%*	*14%*
II - TOTAL DES CHARGES	4 872	4 826	4 684	5 211	4 479	50%	5 250	*17%*	*55%*
III - CAPACITE D'AUTOFINANCEMENT (I - II)	4 116	4 234	4 606	4 168	4 517	50%	4 230	*-6%*	*45%*
IV - ANNUITES DES EMPRUNTS	3167	3182	3047	3047	3411	38%	3 510	*3%*	*37%*
(2022 : hors RA Verdi)									
V - AUTOFINANCEMENT BRUT DE L'EXPLOITATION COURANTE (III - IV)	**949**	**1 052**	**1 559**	**1 121**	**1 106**	**12%**	**720**	**-35%**	**8%**
VI - AUTOFINANCEMENT AFFECTE AUX GROSSES REPARATIONS/GROS ENTRETIEN	182	67	80	-74	79		80		*1%*
VII - AUTOFINANCEMENT AFFECTE A LA PROVISION POUR CREANCES DOUTEUSES							*0*		*0%*
VIII - LES INTERETS DE PREFINANCEMENT PLUS - CDC							*0*		*0%*
IX - AUTRES DOTATIONS/REPRISES	87	92	235	0	12		0		*0%*
X - IMPOTS SUR LES SOCIETES									*0%*
XI - RESULTAT EXCEPTIONNEL	22	-19	-489	361	-5		0		*0%*
XII - (EXCEDENT) INSUFFISANCE DES AMORTISSEMENTS TECHNIQUES (At-Af) A.T./A.F.= 1,05	-18	-80	-146	-163	-304		-400		*-4%*
XIII - RESULTAT NET (SOMME DE V à XII)	**1 222**	**1 112**	**1 239**	**1 245**	**888**	**10%**	**400**	**-55%**	**4%**

L'autofinancement de l'exploitation courante est un indicateur que l'on retrouve dans notre processus de certification.
Sa valeur cible étant de 12 %. Le taux 2022 est de 12 %, hors impact RLS il serait de 16 %.
Pour l'exercice 2023, nous estimons qu'il perdra 4 %
Le résultat 2023 sera très inférieur à 2022 du fait notamment de l'accroissement de la taxe foncière, de nos primes d'assurances et de l'accroissement du taux du livret A.

Les simulations réactualisées sont établies sur les critères de financement qui se répartissent globalement ainsi :

- **En ce qui concerne les dépenses et charges visées à l'article 39-4 et 39-5 du C.G.I.**

Nous vous demanderons, conformément aux dispositions légales applicables, d'approuver spécialement le montant des dépenses visées à l'article 39-4 du code général des impôts, correspondant à la quote-part des loyers non déductibles sur des voitures particulières, pour un montant de 11.582€.

- **En ce qui concerne les informations sur les délais de paiement fournisseurs**

(en K euros)	Dettes non échues						Dettes échues [ii]	
	Moins de 30 jours [i]		De 30 à 60 jours [i]		Plus de 60 jours [i]			
	Au 31.12.21	Au 31.12.22	Au 31.12.21	Au 31.12.22	Au 31.12.21	Au 31.12.22	Au 31.12.21	Au 31.12.22
Total des dettes fournisseurs	265 748	266 145	157 236	50 671	35 026	109 009	31 671	260 059
dont fournisseurs étrangers								
dont comptes inter sociétés								

i Délais de paiement prévus.
ii Totalité des dettes échues quel que soit le délai de paiement initialement prévu.

II. PROGRES REALISES ET DIFFICULTES RENCONTREES

TABLEAU DE SYNTHESE DE LA STRUCTURE FINANCIERE AU 31/12/2022

		Sous-Totaux €	Totaux €
I	**SITUATION NETTE**		25 879 526
	Capital social	1 000 000	
	Réserves et Report à nouveau	23 991 170	
	Résultat de l'exercice	888 356	
II	**EXCEDENT (INSUFFISANCE) DE FINANCEMENT**		-23 685 707
	Immobilisations de structure	-1 746 030	
	Réserves foncières	0	
	Immobilisations en concession	0	
	Immobilisations locatives (hors préliminaires et abandonnées)	-21 939 677	
	Emprunts et subventions non affectés	0	
III	**EXCEDENT (INSUFFISANCE) DES AMORTISSEMENTS TECHNIQUES SUR LES AMORTISSEMENTS FINANCIERS**		-862 686
	Dont A.C.N.E. 900 000 *(montant estimé ou réel)*		
IV	**POTENTIEL FINANCIER (*)**		1 331 133
V	**AUTRES RESSOURCES SEMI-PERMANENTES**		919 086
	Provision pour gros entretien	208 127	
	Autres provisions à caractère de réserve	82 056	
	Avances des associés	0	
	Autres ressources	0	
	Dépôts de garantie des clients	628 903	
VI	**FONDS DE ROULEMENT LONG TERME (**)**		2 250 219
VII	**EXCEDENT (INSUFFISANCE) DE FINANCEMENT DES OPERATIONS PRELIMINAIRES ET ABANDONNEES**		0
VIII	**EXCEDENT (INSUFFISANCE) DE FINANCEMENT PROMOTION IMMOBILIERE**		0
IX	**EXCEDENT (INSUFFISANCE) DE FINANCEMENT CONCESSIONS D'AMENAGEMENT**		0
X	**EXCEDENT (INSUFFISANCE) DE FINANCEMENT OPERATIONS POUR COMPTE - MANDATS**		0
XI	**RESSOURCES (BESOIN) EN PROVENANCE DU FONDS DE ROULEMENT D'EXPLOITATION**		887 143
XII	**SOLDE DES COMPTES "COLLECTIVITES LOCALES"**		0
XIII	**EXCEDENT (INSUFFISANCE) DE TRESORERIE GENERE(E) PAR L'ACTIVITE DE CONSTRUCTION LOCATIVE (1)**		1 000 326
XIV	**TOTAL TRESORERIE AU 31/12/2022 :**		4 137 688

Le potentiel financier à terminaison

Détermination selon méthode « harmonia FD EPL »

La réalisation des engagements pris en 2009 par la Direction Générale, qui furent alors présentés dans le PSP 2009-2015, est respectée sur l'ensemble des points :

- *Maintien d'une marge nette supérieure à 12 %*
  (cf. supra le « Tableau de synthèse de l'exploitation »)

- *Revenir à un potentiel financier > 0*
  (il était de +1 million d'euros au 31/12/2015 et de 2,1 millions d'euros en 2017 et de 2 millions en 2018, 1.6 millions en 2021, il baisse à 1.3 millions en 2022).

La consolidation financière opérée ces 5 dernières années nous a permis des réhabilitations lourdes de 2018 à 2022 et la production de 67 logements de 2019 à 2022.

Les aléas conjoncturels (inflation, taux du livret A) vont fragiliser l'ensemble des indicateurs financiers pour les 3 années à venir, le levier d'ajustement encore disponible étant la temporisation de nos investissements.
Notre niveau d'effort d'investissement nous oblige à procéder à des arbitrages quant aux investissements non prévus dans notre PSP 2019 – 2025, comme le projet St Junien (4,5 M€) – les réhabilitations dans le vieux « Schilik » (970 K€ en 2022) ainsi que le projet ESPEX pour 1054 K€.

Le potentiel financier à terminaison est à + 1.331 K€.
Celui sera amené à se dégrader fortement dans les années à venir, particulièrement lors des réhabilitations Vogelau, Futura 1, 15 Pâquerettes, Rapp et Pasteur, ainsi qu'avec le projet ESPEX

III. MODE DE PRESENTATION DES COMPTES ET METHODES D'EVALUATION

Les comptes qui vous sont soumis ont été établis conformément aux principes définis par le code de commerce et la réglementation en vigueur résultant des arrêtés du Comité de la réglementation comptable.

IV. EVENEMENTS IMPORTANTS SURVENUS DEPUIS LA CLOTURE DE L'EXERCICE ECOULE

« néant »

V. EVOLUTION PREVISIBLE DE LA SOCIETE

Graphiques ci-dessous

Synthèse (présentation Produits - charges) en K€										
Patrimoine locatif logts et foyers	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
Livraisons		37	0	0	0	0	21	0	0	0
Patrimoine logts et equiv logts au 31/12	**1 710**	**1 747**	**1 747**	**1 747**	**1 747**	**1 747**	**1 768**	**1 768**	**1 768**	**1 768**
Exploitation	**2 021**	**2 022**	**2 023**	**2 024**	**2 025**	**2 026**	**2 027**	**2 028**	**2 029**	**2 030**
Loyers patrimoine de référence	7 002	7 191	7 407	7 629	7 782	7 937	8 096	8 258	8 423	8 592
Loyers opérations nouvelles avec lots annexes		113	200	206	210	215	284	356	364	371
Loyers théoriques logements	**7 002**	**7 304**	**7 607**	**7 835**	**7 992**	**8 152**	**8 380**	**8 614**	**8 787**	**8 962**
Perte de loyers / logements vacants	- 70	- 73	- 76	- 78	- 80	- 82	- 84	- 86	- 88	- 90
Loyers quittancés logements avant RLS	**6 932**	**7 231**	**7 531**	**7 757**	**7 912**	**8 070**	**8 296**	**8 528**	**8 699**	**8 873**
Total RLS	- 400	- 455	- 470	- 480	- 490	500	500	500	500	500
Loyers quittancés logements nets de RLS	**6 532**	**6 776**	**7 061**	**7 277**	**7 422**	**8 570**	**8 796**	**9 028**	**9 199**	**9 373**
Redevances foyers (hors interventions foyers)	1 441	1 441	1 469	1 499	1 529	1 559	1 590	1 622	1 655	1 688
Autres loyers (hors lots annex. op. nouv.)	894	894	915	936	958	981	1 004	1 027	1 052	1 076
Total loyers	**8 866**	**9 111**	**9 445**	**9 712**	**9 909**	**11 110**	**11 390**	**11 678**	**11 905**	**12 137**
Autres produits et marges sur autres activités	130	130	133	135	138	141	144	146	149	152
Produits financiers	20	20	20	20	21	21	21	21	21	22
Total des produits courants	**150**	**150**	**153**	**156**	**159**	**162**	**165**	**168**	**171**	**174**
Annuités patrimoine de référence	- 3 039	- 3 080	- 3 143	- 3 122	- 3 105	- 2 909	- 2 585	- 2 575	- 2 414	- 2 424
Annuités des travaux immobilisés logements		0	- 231	- 374	- 386	- 836	- 1 018	- 1 130	- 1 130	- 1 130
Annuités des opérations nouvelles logements		- 51	- 136	- 140	- 143	- 146	- 149	- 244	- 247	- 285
Total annuités emprunts locatifs	**- 3 039**	**- 3 131**	**- 3 510**	**- 3 636**	**- 3 634**	**- 3 891**	**- 3 752**	**- 3 949**	**- 3 791**	**- 3 839**
Taxe foncière	- 706	- 912	- 939	- 958	- 977	- 997	- 1 017	- 1 037	- 1 058	- 1 079
Maintenance totale (y compris régie)	- 1 223	- 1 050	- 1 081	- 1 105	- 1 130	- 1 155	- 1 186	- 1 212	- 1 240	- 1 268
Solde après annuités, TFPB et maintenance	**4 048**	**4 168**	**4 068**	**4 169**	**4 326**	**5 229**	**5 600**	**5 647**	**5 987**	**6 124**
Personnel (corrigé du personnel de régie)	- 1 900	- 1 980	- 2 049	- 2 101	- 2 153	- 2 207	- 2 262	- 2 319	- 2 377	- 2 436
Frais de gestion	- 650	- 850	- 979	- 998	- 1 018	- 1 038	- 1 059	- 1 080	- 1 102	- 1 124
Cotisations CGLLS et ANCOLS	- 145	- 145	- 145	- 145	- 145	- 145	- 145	- 145	- 145	- 145
Autres charges et autres charges financières	- 300	- 301	- 310	- 316	- 322	- 328	- 334	- 341	- 348	- 355
Coût des impayés	- 71	- 73	- 76	- 78	- 79	- 89	- 91	- 93	- 95	- 97
Charges non récupérées / logements vacants	- 14	- 15	- 15	- 16	- 16	- 16	- 17	- 17	- 18	- 18

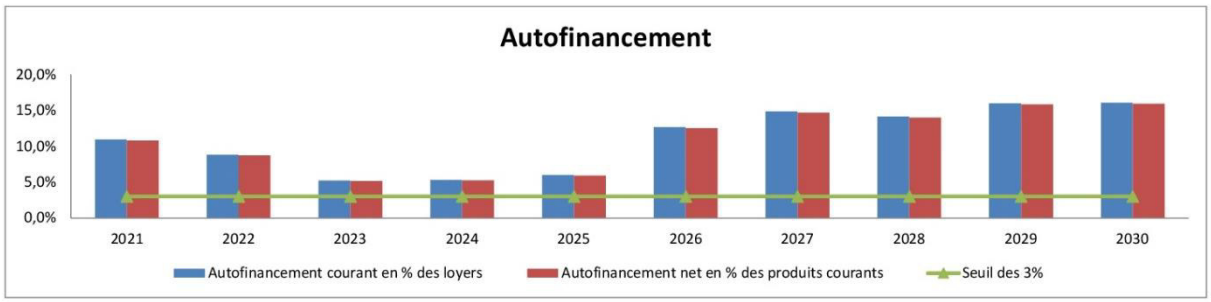
Autofinancement courant HLM	**969**	**804**	**495**	**515**	**592**	**1 406**	**1 692**	**1 651**	**1 903**	**1 949**
en % des loyers	*10,92%*	*8,83%*	*5,24%*	*5,31%*	*5,98%*	*12,66%*	*14,85%*	*14,14%*	*15,98%*	*16,06%*
Taux moyen de pertes de loyers dues à la vacance	*1,00%*	*1,00%*	*1,00%*	*1,00%*	*1,00%*	*1,00%*	*1,00%*	*1,00%*	*1,00%*	*1,00%*
Eléments exceptionnels d'autofinancement	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autofinancement net HLM global	**969**	**804**	**495**	**515**	**592**	**1 406**	**1 692**	**1 651**	**1 903**	**1 949**
en % des produits des activités et financiers	*10,79%*	*8,72%*	*5,17%*	*5,25%*	*5,91%*	*12,52%*	*14,70%*	*13,99%*	*15,82%*	*15,90%*
Potentiel financier début d'exercice	**2 021**	**2 022**	**2 023**	**2 024**	**2 025**	**2 026**	**2 027**	**2 028**	**2 029**	**2 030**
Autofinancement net HLM		804	495	515	592	1 406	1 692	1 651	1 903	1 949
Fonds propres investis sur travaux		- 772	- 813	- 1 129	- 668	- 1 015	- 666	- 679	- 693	- 706
Fonds propres investis sur opérations nouvelles		0	0	- 370	0	0	0	0	0	0
Remboursements en capital emp. non locatifs		- 29	- 29	- 29	- 29	0	0	0	0	0
Potentiel financier à terminaison (OS) 31/12	**1 601**	**1 604**	**1 257**	**244**	**139**	**531**	**1 557**	**2 529**	**3 739**	**4 982**
Prov (PGE, IDR, SWAP) et dette IComp	287	287	287	287	287	287	287	287	287	287
Dépots de Garantie	588	604	604	604	604	604	615	615	615	615
FdR Long terme (OS)	**2 476**	**2 495**	**2 149**	**1 135**	**1 030**	**1 422**	**2 459**	**3 431**	**4 641**	**5 884**

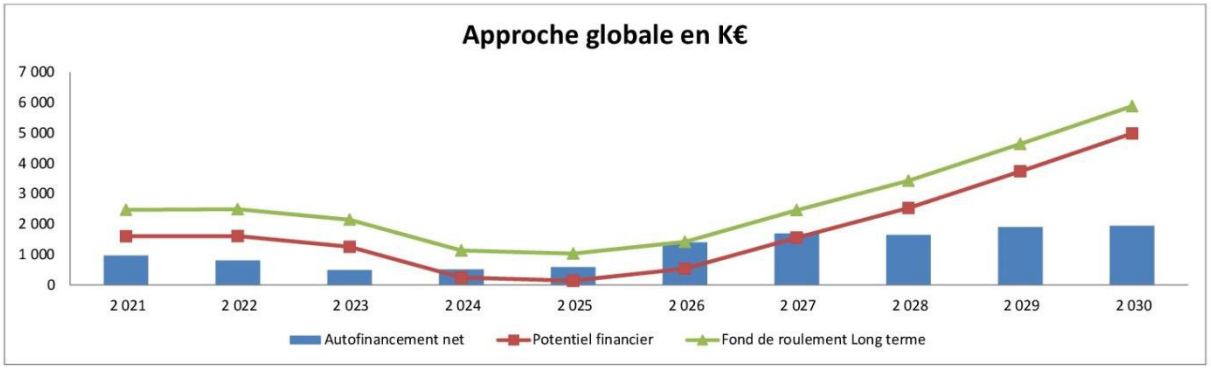
Graphique 1

	2 021	**2 022**	**2 023**	**2 024**	**2 025**	**2 026**	**2 027**	**2 028**	**2 029**	**2 030**
Autofinancement courant en % des loyers	10,9%	8,8%	5,2%	5,3%	6,0%	12,7%	14,9%	14,1%	16,0%	16,1%
Autofinancement net en % des produits courants	10,8%	8,7%	5,2%	5,2%	5,9%	12,5%	14,7%	14,0%	15,8%	15,9%
Seuil des 3%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%

Graphique 2

	2 021	**2 022**	**2 023**	**2 024**	**2 025**	**2 026**	**2 027**	**2 028**	**2 029**	**2 030**
Autofinancement net	969	804	495	515	592	1 406	1 692	1 651	1 903	1 949
Potentiel financier	1 601	1 604	1 257	244	139	531	1 557	2 529	3 739	4 982
Fond de roulement Long terme	2 476	2 495	2 149	1 135	1 030	1 422	2 459	3 431	4 641	5 884





CONCLUSION

Les grands enjeux du Foyer Moderne pour les années à venir

La Loi ELAN, et plus particulièrement la Réduction du Loyer de Solidarité (RLS), a obligé notre profession à reconsidérer ses investissements futurs dans le respect des fondamentaux financiers dont les principaux indicateurs sont l'autofinancement de l'exploitation courante et le potentiel financier à terminaison des opérations.
Le montant de la RLS en 2018 de 252.000€ et 293.000 € en 2019 et 400.000 € en 2020 et 2021, 455.000 € en 2022 prive le FMS d'un investissement correspondant au remboursement d'un prêt de 7.000.000€ sur 35 ans.

Le remplacement de l'ensemble des fenêtres et menuiseries extérieures de 266 logements est terminé.
A fin 2019, 80 logements sont réhabilités (Kleber et Sélestat), et 112 (Joffre et 23 Novembre) sont également terminés à fin 2021.
En 2022 :
Début de la réhabilitation lourde Résidence Vogelau pour 1.454 K€
Terminaison des réhabilitations légères au vieux Schilik pour 970 K€
Livraison de la PAC au Marais pour 490 K€
La production neuve des 67 logements du site Fischer terminée à l'automne 2022.
Le programme St Junien, production de 21 logements est planifiée en 2024.
Début des dépenses ESPEX pour 1.054 K€

On attire particulièrement l'attention sur le fait que les marges nettes d'autofinancement ne pourront à l'avenir que diminuer, étant donné le niveau du taux du livret A et la hausse importante de l'inflation, de plus nos investissements projetés en réhabilitation ne sont pas créateurs de produits nouveaux, hormis la « 3eme ligne » pour environ 200 € / logements par an.

Les projections financières à court et moyen terme se sont vues bouleversées pour les années à venir du fait de la forte hausse des variables financières qui affectent nos résultats.
Pour la période 2023 – 2025 on prévoit une chute de l'autofinancement courant à 5 % et un potentiel financier voisin de zéro. Notre trésorerie sera aussi naturellement impactée.
Nos leviers d'intervention résident exclusivement dans la temporalité de nos engagements ainsi que dans la gestion de notre dette dans une moindre mesure.
Sans dégradation nouvelle des situations nationales voire internationales, il est raisonnable d'escompter un retour à des situations plus favorables à partir de 2026.

		REHABILITATIONS							
N° groupe	Nom du groupe	Surface traitée	Nombre de logements	Année OS	Année de fin de travaux	Prix de revient de l'opération	Fonds propres investis	Subventions Collec. Loc	Total emprunts
1006	PASTEUR	6290	60	2025	2026	2 400,000 €	120,000 €	240,000 €	2 040,000 €
1001	RAPP I	6041	60	2024	2025	3 600,000 €	180,000 €	252,000 €	3 168,000 €
1007	RAPP II - III	7087	70	2024	2026	3 850,000 €	200,000 €	320,000 €	3 330,000 €
1036	FUTURA 1	3140	25	2023	2024	1 030,000 €	50,000 €	80,000 €	900,000 €
1009	RPA PAQUERETTES	5548	67	2023	2024	2 550,000 €	100,000 €	129,000 €	2 321,000 €
1015	VOGELAU	3921	32	2021	2022	1 455,000 €	60,000 €	121,000 €	1 274,000 €
Total		**32027**	**314**			**14 885,000 €**	**710,000 €**	**1 142,000 €**	**13 033,000 €**

		CONSTRUCTIONS NEUVES							
	Nom	Surface quittancée	Nombre de logements	Année OS	Année de mise en service	Prix de revient total	Fonds propres investis	Subventions Collec. Loc	Total emprunts
1078	ST JUNIEN	1445	21	2022	2024	4 500,000 €	430,000 €	0,000 €	3 860,000 €
Total		1445	21			4 500,000 €	430,000 €	0,000 €	3 860,000 €

Renouvellements de composants 2023					
	Nom catégorie	Prix de revient total	Fonds propres investis	Subventions	Total emprunts
1	Chaudières - Amiante	200,000 €	200,000 €		0,000 €
2	Adaptation PMR	90,000 €		90,000 €	0,000 €
4	RUE BONDE	600,000 €	97,500 €		502,500 €
6	AUTRES COMPOSANTS	400,000 €	400,000 €		0,000 €
7	ESPEXT	327,000 €	33,000 €		294,000 €
Total composants		1 617,000 €	730,500 €	90,000 €	796,500 €
Total général		**21 002,000 €**	**1 870,500 €**	**1 232,000 €**	**17 689,500 €**

Impact spécifique de la crise sanitaire COVID 19 :
Pas d'impact significatif pour le Foyer Moderne pour l'année 2022.

VI. FILIALES ET PARTICIPATIONS

En vertu de l'article L 233 – 6 du code de commerce, nous vous indiquons que notre société, au cours de l'exercice écoulé, a souscrit une participation de 33% dans la société de coordination EMHA, 24 route de l'hôpital 67000 STRASBOURG, au capital de 60.000€ - 891 323 107 RC Strasbourg.

VII. RECHERCHE ET DEVELOPPEMENT

Notre société n'est pas concernée par ces dispositions.

VIII. RAPPORT SUR LE GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

VIII – I - SITUATION DES MANDATS DES MEMBRES DU CONSIEL D'ADMINISTRATION

Nous vous précisons qu'aucun mandat de membre du Conseil d'Administration n'est arrivé à expiration.

VIII – II - CONVENTION REGLEMENTEES

Définition : « Conventions intervenues, directement ou par personne interposée, entre, d'une part, l'un des mandataires sociaux ou l'un des actionnaires disposant d'une fraction des droits de vote supérieur à 10 % d'une société et, d'autre part, une autre société dont la première possède directement ou indirectement plus de la moitié du capital, à l'exception des conventions portant sur des opérations courantes et conclues à des conditions normales. »

VIII – II -a -Convention de rémunération conclue entre le Président du Conseil d'Administration du Foyer Moderne de Schiltigheim, et le Foyer Moderne de Schiltigheim.

L'assemblée générale des Actionnaires, suite à une délibération prévue par le Conseil Municipal de la ville de Schiltigheim, a décidé d'attribuer au Président du Conseil d'Administration, une rémunération brute annuelle afférente à l'exercice de ses fonctions dans la limite de 8.000 euros.

La rémunération brute annuelle de Benoît STEFFANUS, Président du Conseil d'Administration du Foyer Moderne de Schiltigheim, s'est élevée à 8.000 euros pour l'exercice 2022.

VIII – II -b - Convention conclue entre la Ville de Schiltigheim, actionnaire du Foyer Moderne de Schiltigheim, et le Foyer Moderne de Schiltigheim.

Convention de garantie :

La ville de Schiltigheim s'est portée garante pour le remboursement des emprunts contractés par le Foyer Moderne de Schiltigheim. Au 31/12/2022, l'encours s'élève à 1.761.024 euros.

Convention de bail :

La ville de Schiltigheim a conclu une convention de bail en date du 19 septembre 2006 avec le Foyer Moderne de Schiltigheim concernant des locaux à usage de restaurant scolaire situés 13, rue Kellermann – 67300 Schiltigheim.

Les loyers et charges concernant l'exercice 2022 s'élèvent à 10.214 euros.

VIII – II -c - Convention conclue entre le Centre Communal d'Action Sociale de Schiltigheim (CCAS) et le Foyer Moderne de Schiltigheim.

Convention de bail :

Le CCAS a conclu une convention de bail en date du 29 septembre 2000 avec le Foyer Moderne de Schiltigheim concernant des locaux à usage collectif situés 7 - 9, rue Principale – 67300 Schiltigheim.
Les loyers décomptés pour l'exercice 2022 s'élèvent à 53.875,57 euros et 20.123,73 euros de charges (*avant décompte*).

VIII – III - MODALITES D'EXERCICE

Définition : « A l'occasion du premier rapport, le choix fait de l'une des deux modalités d'exercice de la direction générale prévues à l'article L.225-51-1. »
Conformément au titre 3 de ses statuts, la société est administrée par un conseil d'administration, dans les conditions prévues à la sous-section 1 de la section 2 du chapitre V du titre II du livre II du code de commerce.
Il est composé au 9 membres dont la moitié au moins représentent les organismes mentionnés aux articles L. 411-2, L. 481-1 et L. 365-2 du code de la construction et de l'habitation.

VIII – IV - SITUATION DES MANDATS DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Nous vous précisons qu'aucun mandat de Commissaire aux Comptes n'est arrivé à expiration.

Le Conseil d'Administration vous invite, après la lecture de ces différents rapports, à vous prononcer sur les résolutions qui sont soumises à votre vote.

PROJETS DE RESOLUTIONS
DE L'ASSEMBLEE GENERALE

APPROBATION DES COMPTES

L'Assemblée Générale des Actionnaires, après avoir entendu la lecture du Rapport de la Direction Générale et celui du Commissaire aux Comptes, approuve le bilan, le Compte de Résultat, arrêtés au 31 décembre 2022, tels qu'ils viennent de lui être présentés, et se soldant par un excédent de 888.356,05 €.

L'Assemblée Générale des Actionnaires donne quitus entier et sans réserve aucune au Directeur Général de la Société pour sa gestion durant la période allant du 1er Janvier au 31 Décembre 2022.

AFFECTATION DU RESULTAT

L'affectation du résultat que nous envisageons est conforme à la loi et à nos statuts.

Nous proposons d'affecter le bénéfice de l'exercice s'élevant à 888.356,05 € de la façon suivante :

Le résultat de l'activité SIEG *(secteur d'intérêt économique général)* s'établit à + 1.249.564 € qui sera affecté aux résultats des activités SIEG.

Le résultat de l'activité hors SIEG s'établit à – 361.207,95 € qui sera affecté aux résultats des activités hors SIEG.

RAPPEL DES DIVIDENDES DISTRIBUES

Conformément aux dispositions de l'article 243 bis du CGI, nous vous rappelons qu'il n'a été distribué aucun dividende au titre des trois exercices précédents.

RAPPORT SPECIAL DU COMMISSAIRE AUX COMPTES

L'Assemblée Générale des Actionnaires, après avoir entendu la lecture du Rapport Spécial du Commissaire aux Comptes sur les conventions visées par l'Article L.223-19 du Code du Commerce, approuve ledit Rapport ainsi que les opérations qui y sont mentionnées.

L'Assemblée Générale des Actionnaires entérine les décisions prises en Conseil d'Administration lors des séances des 16 mars 2023 et 30 mai 2023.

Le débat va être ouvert après lecture des rapports du commissaire aux comptes.
Nous sommes à votre disposition pour vous donner toutes les précisions complémentaires ou les explications que vous jugeriez utiles.
Si nos propositions reçoivent votre agrément, nous vous invitons à approuver par votre vote les résolutions qui vous sont proposées.

Le Président du Conseil d'Administration

Foyer Moderne de Schiltigheim

MEMBRE DU GROUPE emha

PROCES VERBAL DE

L'ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE DES ACTIONNAIRES

DU MARDI 27 JUIN 2023

L'an deux mil vingt-trois, le vingt-sept juin,

les membres de la Société Anonyme d'Economie Mixte Locale "LE FOYER MODERNE DE SCHILTIGHEIM", se sont réunis en Assemblée Générale Ordinaire, dans la salle de réunion du Foyer Moderne 45 route du Général De Gaulle à Schiltigheim, sur la convocation qui leur avait été adressée conformément aux Statuts.

Il a été dressé une feuille de présence que tous les Actionnaires présents ont signée.

L'Assemblée est présidée par Monsieur Benoit STEFFANUS Président du Foyer Moderne, et Monsieur Sébastien EHRET, Directeur Général, est nommé Secrétaire.

Assistaient également à cette Assemblée Générale, le cabinet IN EXTENSO, représenté par Mme Emmanuelle SERRANO, Commissaire aux Comptes.

Monsieur le Président constate que 92 (quatre-vingt-douze) parts sont présentes ou représentées, et que l'Assemblée, représentant plus de la moitié du capital social, peut valablement délibérer.

Monsieur le Président déclare alors la séance ouverte.

Il expose que les Actionnaires ont été convoqués conformément aux statuts article 28.2, par courriel le 13 juin 2023, confirmé par lettre ordinaire le 14 juin 2023.

Passant à l'Ordre du Jour, il fait donner lecture du rapport de gestion à l'Assemblée Générale.

La discussion générale est alors ouverte, des explications sont échangées entre les Actionnaires et la Direction Générale qui donne tous les renseignements et éclaircissements qu'ils sollicitent.

Lorsque la discussion générale est close, Monsieur Benoit STEFFANUS Président du Foyer Moderne met aux voix les propositions suivantes :

RESOLUTION 1 : APPROBATION DES COMPTES

L'Assemblée Générale des Actionnaires, après avoir entendu la lecture du Rapport de la Direction Générale et celui du Commissaire aux Comptes, approuve le bilan, le Compte de Résultat, arrêtés au 31 décembre 2022, tels qu'ils viennent de lui être présentés, et se soldant par un excédent de 888.356,05 €.

L'Assemblée Générale des Actionnaires donne quitus entier et sans réserve aucune au Directeur Général de la Société pour sa gestion durant la période allant du 1er Janvier au 31 Décembre 2022.

Cette résolution est mise aux voix et adoptée à l'unanimité.

RESOLUTION 2 : AFFECTATION DU RESULTAT

L'affectation du résultat que nous envisageons est conforme à la loi et à nos statuts.

Nous proposons d'affecter le bénéfice de l'exercice s'élevant à 888.356,05 € de la façon suivante :

Le résultat de l'activité SIEG *(secteur d'intérêt économique général)* s'établit à + 1.249.564 € qui sera affecté aux résultats des activités SIEG.

Le résultat de l'activité hors SIEG s'établit à – 361.207,95 € qui sera affecté aux résultats des activités hors SIEG.

Cette résolution est mise aux voix et adoptée à l'unanimité.

RESOLUTION 3 : RAPPEL DES DIVIDENDES DISTRIBUES

Conformément aux dispositions de l'article 243 bis du CGI, nous vous rappelons qu'il n'a été distribué aucun dividende au titre des trois exercices précédents.

Cette résolution est mise aux voix et adoptée à l'unanimité.

RESOLUTION 4 : RAPPORT SPECIAL DU COMMISSAIRE AUX COMPTES

L'Assemblée Générale des Actionnaires, après avoir entendu la lecture du Rapport Spécial du Commissaire aux Comptes sur les conventions visées par l'Article L.223-19 du Code du Commerce, approuve ledit Rapport ainsi que les opérations qui y sont mentionnées.

L'Assemblée Générale des Actionnaires entérine les décisions prises en Conseil d'Administration lors des séances des 16 mars 2023 et 30 mai 2023.

Cette résolution est mise aux voix et adoptée à l'unanimité.

L'Ordre du Jour ayant été épuisé, Monsieur le Président Benoit STEFFANUS a levé la séance à 19 heures 05.

Pour extrait conforme
SCHILTIGHEIM, le 27 juin 2023

Le Directeur Général du FMS
et secrétaire de séance

S. EHRET

LE FOYER MODERNE F.M.S. SOCIETE ANONYME D'ECONOMIE MIXTE LOCALE AU CAPITAL DE 1.000.000 € DE SCHILTIGHEIM

Le Président du Conseil
d'Administration

B. STEFFANUS

VILLE DE SCHILTIGHEIM
Direction générale

RÉPUBLIQUE FRANCAISE – DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
Séance du 5 décembre 2023.

Sous la présidence de Madame la Maire Danielle DAMBACH

Nombre de membres élus : 39 (dont 39 sont encore en fonction)
Date de convocation : 28 novembre 2023.

33 membres ont assisté à la séance.
0 membre excusé
0 membre absent
6 membres ont donné procuration :
(Mme Sophie MEHMANPAZIR donne procuration à Mme Aurélie LESCOUTE-PHILIPPS ; Mme Dominique BOUSSARD-MOSSER donne procuration à Mme Sandrine LE GOUIC ; Mme Corine DULAURENT donne procuration à M. Bernard JENASTE ; Mme Regina HAAS donne procuration à M. Jean-Marie VOGT ; M. Stéphane HUSSON donne procuration à M. Jérôme MAI ; Mme Maryline WILHELM donne procuration à M. Benoît STEFFANUS).

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

25e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2023SGDE140)

MAIN LEVÉE ET RADIATION D'UNE INSCRITPION AU LIVRE FONCIER RELATIVE À L'IMMEUBLE SIS 1 RUE D'ALSACE 67300 SCHILTIGHEIM

Rapporteur : Monsieur l'Adjoint Patrick OCHS

Par délibération du 26 septembre 2023, le Conseil municipal a consenti, avec tous les droits s'y rapportant, à la main levée d'une restriction au droit de disposer relative à l'immeuble 1, rue d'Alsace, cadastré SECTION 7, parcelle N°160/112, d'une contenance de 3,12 a et composé de 3 appartements et un garage.

Il s'avère que le bien reste toujours frappé d'une seconde restriction tendant à un droit à résolution de la vente au profit de la commune de Schiltigheim. Ce droit à résolution de la vente a été consenti en sûreté et garantie de l'observation intégrale des conditions spéciales indiquées dans l'acte de vente initial de 1929 quant à la construction de l'immeuble par l'acquéreur initial *(obligation de construction dans un délai d'un an, maison isolée sur 4 façades et se composer d'au moins un rez-de-chaussée, d'un étage et de combles aménagées).*

Toutes les conditions spéciales ayant été respectées, il convient, dans la mesure où ce droit à résolution de la vente est devenu sans objet, à autoriser la main – levée de cette inscription au Livre Foncier, à en demander sa radiation ainsi qu'à signer l'acte authentique s'y rapportant.

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil Municipal,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;
Vu la demande de l'office notarial en date du 4 juillet 2023 ;
Vu la délibération du 26 septembre 2023 ;
Considérant que les conditions spéciales relatées dans l'acte de vente initial du 11 mars 1929 quant à la construction à édifier par l'acquéreur sur le terrain vendu ont été respectées ;
Considérant par conséquent le caractère obsolète du droit à résolution de la vente, consenti en sûreté et garantie de l'observation intégrale par l'acquéreur des conditions spéciales quant à la construction à édifier par ce dernier sur le terrain vendu ;
Considérant par conséquent que rien ne s'oppose à la main – levée et à la radiation du droit à résolution de la vente ;

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

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE140-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

CONSENT, avec désistement de tous droits s'y rapportant, à la main levée du droit à résolution de la vente au bénéfice de la commune de Schiltigheim grevant le bien sis 1, rue d'Alsace 67300 SCHILTIGHEIM, cadastré Section 7 n° 160/112 dans la mesure où les raisons pour lesquelles ce droit avait été instauré ont été respectées ;

CONSENT ET REQUIÈRE la radiation au Livre Foncier de l'inscription s'y rapportant ;

AUTORISE Madame la Maire ou son représentant / sa représentante à l'acte notarié de main – levée dont le projet est joint en annexe ainsi que tout acte nécessaire à la bonne exécution de la présente délibération ;

PRÉCISE que les frais liés aux présentes seront à la charge du vendeur.

Adopté à l'unanimité.

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 7 décembre 2023.

La Maire,

MAIRIE DE SCHILTIGHEIM 1 * Bas-Rhin *

ville-schiltigheim.fr

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. Publiée électroniquement le 7 décembre 2023.

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE140-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

Chantal REISACHER-DECKERT & Anne-Catherine PRUDHON-REBISCHUNG

Notaires Associées

Notaires

Successeur de Me J.-Ph. KUHN

7, avenue du Dr Houllon
67600 SELESTAT

Téléphone : 03.88.58.02.10
etude.selestat.67037@notaires.fr

VILLE DE SCHILTIGHEIM
07 JUIL. 2023
N° LE 24-07-23
S : DO

MAIRIE
Service de l'Urbanisme
110 route de Bischwiller
67300 SCHILTIGHEIM

SELESTAT, le 4 juillet 2023

Dossier suivi par : Fedime OCAK
Mail : fedime.ocak.67037@notaires.fr
03 68 05 00 23

Vos références : ...
Vente IEZZI / PARDO

Madame Le Maire,

Je vous informe par les présentes être en charge de la vente d'un bien immobilier bâti sis sur la Commune de SCHILTIGHEIM, 1 rue d'Alsace cadastré section 7 N° 160/112 ave 3,12 ares.

Ledit bien est grevé au livre foncier d'un droit à la résolution pris au profit de la Commune de SCHILTIGHEIM suivant acte de vente en date du 11 mars 1929, dont une copie dudit acte est jointe aux présentes.

Ce droit à la résolution de l'acte de vente avait été consenti en sûreté et garantie de l'observation intégrale par l'acquéreur de conditions spéciales relatées dans ledit acte quant à la construction par ce dernier sur le terrain vendu.

Je vous serais reconnaissante de bien vouloir consentir mainlevée de ladite inscription et de consentir également à sa radiation au livre foncier suivant acte à recevoir par mon ministère dont projet ci-joint.

Je vous prie de me justifier des pouvoirs du signataire de l'acte, représentant de la commune et habilité à cet effet.

A défaut de pouvoirs à cet effet, je vous remercie de soumettre à votre prochain conseil municipal le projet de l'acte de mainlevée, pour donner tous pouvoirs au signataire à l'effet de consentir mainlevée, requérir la radiation de l'inscription au livre foncier et signer ledit acte au nom et pour le compte de la Commune de SCHILTIGHEIM.

Je reste à votre entière disposition et vous remercie de revenir vers moi dès que possible pour fixer le rendez-vous de signature.

Je vous prie de croire, Madame Le Maire, à l'assurance de mes salutations distinguées.

Maître Anne-Catherine PRUDHON REBISCHUNG

Membre d'une Association agréée, le règlement des honoraires par chèques est accepté.

MINISTÈRE
DE LA JUSTICE

Liberté
Égalité
Fraternité

COUR D'APPEL DE COLMAR
TRIBUNAL JUDICIAIRE DE STRASBOURG
BUREAU FONCIER DE STRASBOURG

Leana ESCHER
7 Avenue du Dr Houllion
67600 SELESTAT

Nos références : COP/STR/2023/001141
Date de dépôt : 20/02/2023
Demandeur : Leana ESCHER
Vos références : APR LE / IEZZI PARDO

Madame, Monsieur,

Veuillez trouver ci-joint la copie du Livre Foncier correspondant à votre demande et portant sur les éléments rappelés ci-dessous :

ANNEXE SCHILTIGHEIM/000133/1929

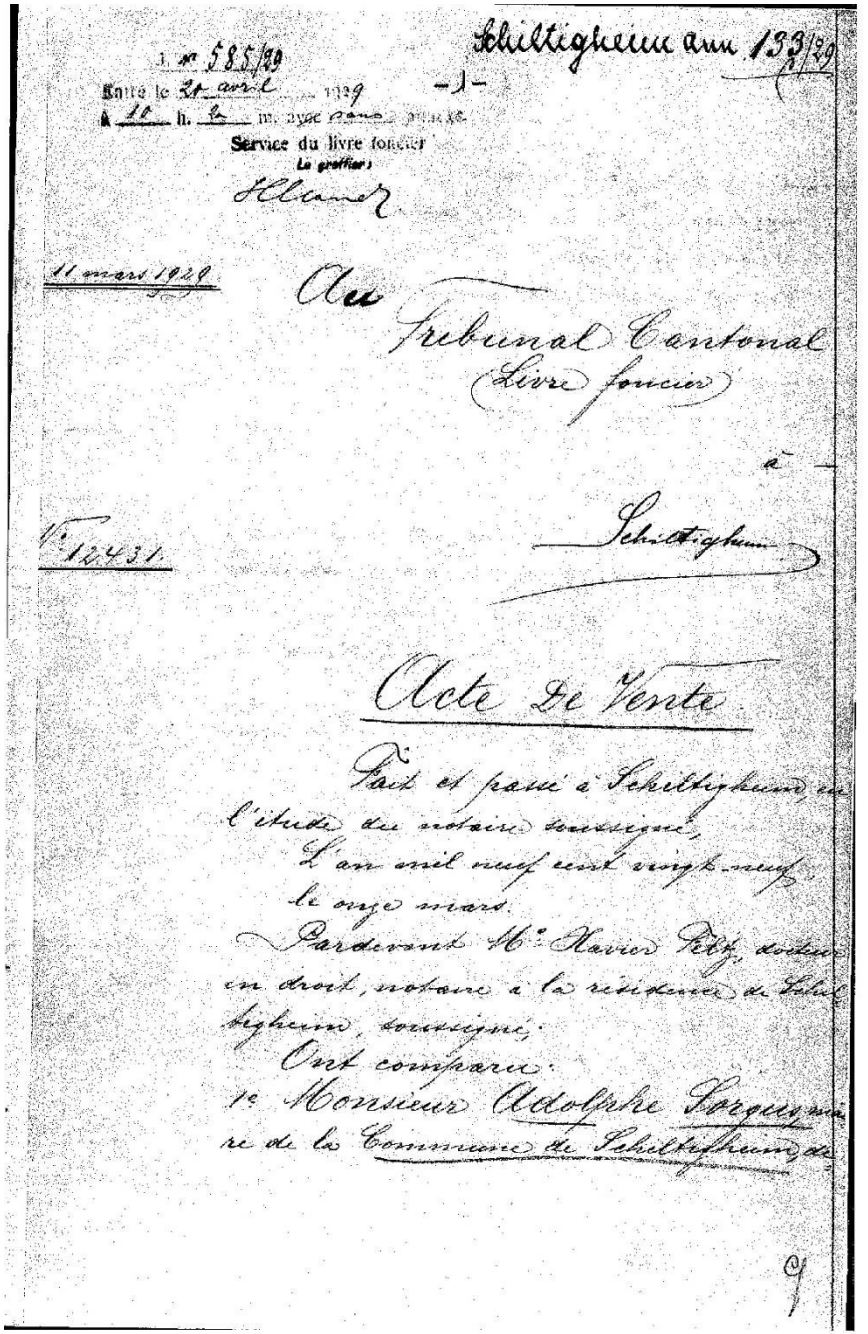
Le 16/03/2023
Document délivré automatiquement par l'Etablissement Public d'Exploitation du Livre Foncier Informatisé d'Alsace-Moselle

Cette copie est délivrée à titre de simple renseignement.

Conformément aux dispositions des articles 39 et 40 de la loi 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée, le droit d'accès et celui de rectification des données restituées s'exercent auprès du juge du livre foncier compétent.

Conformément aux dispositions de l'article 13 de la loi 78-753 du 17 juillet 1978 modifiée, les informations restituées ne sont pas soumises à publicité légale et celles-ci ne peuvent pas faire l'objet d'une réutilisation.

Bureau foncier de Strasbourg - 45 rue du Fossé des Treize - 67008 STRASBOURG - Téléphone : 0388155900 - Télécopie : 0388759129



Schiltigheim ann 133/29

L. n° 585/29
Entré le 21 avril 1929 -1-
à 10 h. 2 m. avec sans pièces
Service du livre foncier
Le greffier :
[signature]

11 mars 1929

Au
Tribunal Cantonal
(Livre foncier)
à
Schiltigheim

N° 12431

Acte de Vente

Fait et passé à Schiltigheim en l'étude du notaire soussigné,
L'an mil neuf cent vingt-neuf,
le onze mars.
Pardevant Me Xavier Peltz, docteur en droit, notaire à la résidence de Schiltigheim, soussigné,
Ont comparu :
1° Monsieur Adolphe Sorgus maire de la Commune de Schiltigheim, de

meurant à Schiltigheim,
agissant en sa dite qualité au nom et pour le compte de la Commune de Schiltigheim, spécialement autorisé à l'effet des présentes aux termes de deux délibérations du Conseil Municipal de Schiltigheim, en date du huit avril et six mai mil neuf cent vingt six, approuvées par Mr le Préfet du Bas-Rhin, suivant arrêté du vingt-sept juillet mil neuf cent vingt-six, desquels délibérations et arrêté les copies certifiées conformes resteront ci-jointes et annexées.

voir ann. 9/27 ci-joint

2° Madame Veuve Georges Bernhardt sans profession, Emma née Bronner, veuve non remariée de Monsieur Georges Bernhardt, demeurant à Schiltigheim 5 Rue St. Paul.

nous payer

Lesquels comparants ont requis le notaire soussigné de dresser

Mr Bernhardt était serrurier

l'acte de Vente

suivant et ont déclaré:

Monsieur Sorgus comparant de première part susnommé, agissant en sa dite qualité, vend et abandonne par ces

présentes, sous les garanties ordinaires de fait et de droit à Madame Vve. Georges Bernhardt, Emma née Bronner, qui accepte et déclare accepter pour sa propriété personnelle, l'immeuble ci-après désigné; savoir:

Banlieue de Schiltigheim.

Section 7 N° 160/112 Rue d'Alsace

trois ares douze centiares de terre.

non mesuré

Origine de Propriété.

état de propriété voir ann. 9/27 Schiltigheim ci-joint

L'immeuble vendu forme une parcelle de l'immeuble Section 7 N° 112 et a été nouvellement désigné suivant procès-verbal d'arpentage N° 975 délivré par M. le contrôleur du cadastre de Schiltigheim en date du 25 août 1926.

Charges Et Conditions.

La présente vente est faite sous les charges et conditions suivantes, que (les) l'acquéreur s'oblige à exécuter, savoir:

1° De prendre la parcelle vendue son état et consistance, avec ses vices et défauts apparents ou cachés s'il y en a et sans pouvoir élever aucune réclamation ni demander aucune diminution du

prix à raison des dits vices ou défauts, erreur dans la désignation et pour déficit de contenance la différence entre la contenance réelle et celle susexprimée, même au delà d'un vingtième, devant faire le profit ou la perte de l'acquéreur.

2° De profiter des servitudes actives et de supporter les servitudes passives, apparentes ou non apparentes, continues ou discontinues, qui pourraient exister au profit ou à la charge de la parcelle vendue sans recours contre la vendéresse.

3° D'acquitter les contributions et autres charges de toute nature, auxquelles la parcelle vendue peut et pourra être assujettie, à compter de ce jour.

Jouissance.

L'acquéreur entrera en possession et jouissance de l'immeuble vendu à partir de ce jour.

Conditions Spéciales.

En outre la présente vente est faite sous les conditions spéciales ci-après déterminées:

1° L'acquéreur s'oblige par ces pré-

sentes expressément à surbâtir le terrain vendu dans le délai d'un an à partir de ce jour.

2° Toute vente volontaire à des tiers du terrain ci-dessus vendu qui pourrait avoir lieu dans le délai de dix années à partir d'aujourd'hui est expressément subordonnée à l'autorisation préalable par la Commune de Schiltigheim.

Les parties consentent et requièrent en ce sens l'inscription d'une restriction du droit de disposer pendant le délai de dix ans à partir de ce jour, au profit de la Commune de Schiltigheim.

3° En cas de contravention de l'acquéreur aux conditions spéciales ci-dessus stipulées, la Commune de Schiltigheim est en droit de résilier l'acte de vente et l'acquéreur sera tenu de faire reporter à ses frais au nom de la commune le droit de propriété acquis par eux sur le terrain en cause à charge par la Commune de leur réserver le prix de vente sans intérêts.

En cas de contravention de l'acquéreur en ce qui concerne l'obligation de

rétrocession à la Commune du droit de propriété acquis sur le terrain susdit, cette dernière est tenue d'indemniser les acquéreurs pour la construction élevée sur le terrain en cause. L'indemnité consistera dans la valeur de la maison à l'époque de la rétrocession à la Commune, valeur qui sera déterminée par un avis d'experts. En ce qui concerne la procédure devant précéder l'émission de cet avis, le propriétaire et la commune choisiront un seul et même expert ou bien chaque partie nommera chacune un expert. Au premier cas les frais occasionnés par l'avis tomberont par moitié à la charge du propriétaire et de la Commune; au deuxième cas chaque partie supportera les frais d'expertise.

Si au dernier cas les parties n'entendent pas au sujet de la valeur de la maison, il y aura lieu de recourir à un tiers-arbitre qui sera désigné par le tribunal de première instance.

Les parties supporteront les frais

de tiers-expertise chacune par moitié.

4e En ce qui concerne la situation, le nombre des étages et la forme architecturale, la maison devra être construite conformément aux prescriptions des règlements de voirie.

La maison devra être isolée sur quatre faces et elle devra se composer d'au moins d'un rez-de-chaussée, d'un étage et de combles aménagés en logements, il est permis de y installer un magasin.

Inscription du droit à la Résolution

En sûreté et garantie de l'observation intégrale des conditions prises en charge par les acquéreurs, les parties consentent et requièrent l'inscription du droit à la résolution de la vente au profit de la commune de Schiltigheim.

Prix

La présente vente a été consentie et acceptée pour et moyennant le prix principal de quatre mille francs 4000.-

lequel prix l'acquéreur a payé en une autre monnaie à Monsieur Gustave Wolff, receveur de la Commune de Schiltigheim à ce présent, qui donne quittance et décharge.

Déclaration pour l'enregistrement

L'acquereur déclare que le terrain faisant objet de la présente vente doit servir pour y construire une maison d'habitation.

En conséquence elle demande bénéficier de la réduction de la taxe de mutation prévue par la loi de finances du 30 décembre 1928.

Renonciation

Les parties renoncent à la notification prescrite par le service du livre foncier, contre certificat à adresser au notaire soussigné.

Frais

Tous les frais des présentes y compris les frais du procès-verbal d'arpentage seront à la charge de Madame Vve Bernhardt.

Election de Domicile

Pour l'exécution des présentes les parties élisent domicile à Schiltigheim en l'étude du notaire soussigné. (etc)

Dont Acte

que après lecture faite par le notaire et traduction donné à Madame Vve Bernhardt qui a (calme) déclaré ne pas posséder suffisamment la langue française, a été signé par les parties avec le notaire comme suit:

Suivent les Signatures

Vol. 348 fol 24 N° 423 Enregistré à Schiltigheim, le vingt et un mars 1929.

Reçu 7.5% = 300.- frs

trois cent francs

Signé Bauer

Pour extrait conforme s'accordant avec la minute qui ne contient d'autres déclarations essentielles au sujet des inscriptions au livre foncier.

Le notaire.

[signature]



Requête

En vertu de l'acte de vente dont copie précède, je requiers inscription:

1/ de la parcelle Sect. 7 N° 160/112, au nom des acquereurs veuve Georges Bernhardt, Emma née Brunner à Schiltigheim;

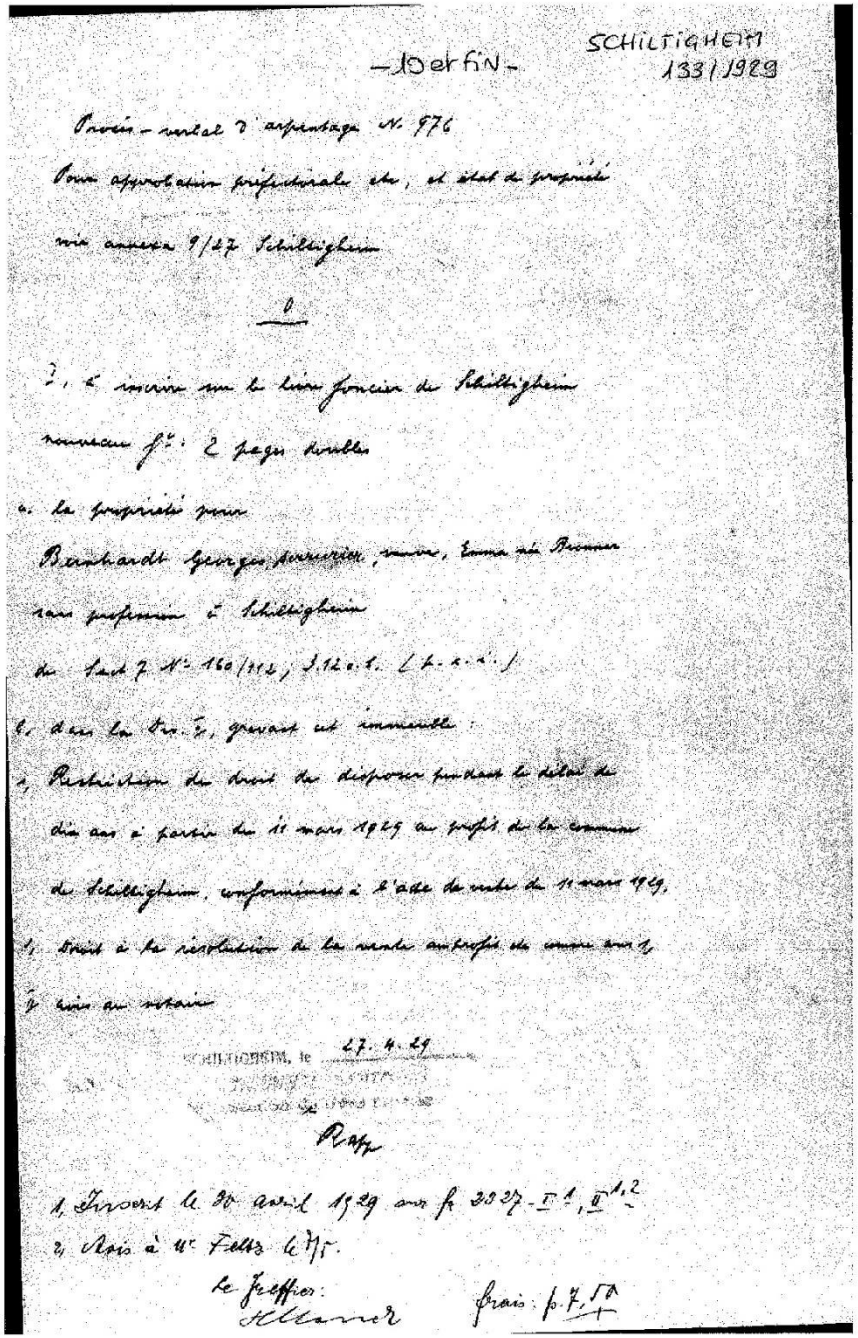
2/ de la Restriction du droit de disposer pendant le délai de dix ans à partir du 14 Sep 11 mars 1929, au profit de la Commune de Schiltigheim;

3/ du droit à la résolution de la vente au profit de la Commune de Schiltigheim.

Schiltigheim, le 19 avril 1929

Le notaire:

[signature]



-10 erfin-

SCHILTIGHEIM
1331/1929

Procès-verbal d'arpentage N° 976

Pour approbation préfectorale etc, et état de propriété

mis annexé 9/27 Schiltigheim

0

1, à inscrire sur le Livre foncier de Schiltigheim

nouveau f°: 2 pages doubles

a. la propriété pour

Bernhardt Georges Laurentius, rentier, Emma née Brenner

sans profession à Schiltigheim

du fait 1 N° 160/1912, 1.12.1. (1.1.1.)

b. dans la Sect. I, grevant cet immeuble :

1, Restriction du droit de disposer pendant le délai de

dix ans à partir du 11 mars 1929 au profit de la commune

de Schiltigheim, conformément à l'acte de vente du 11 mars 1929,

1, Droit à la résolution de la vente entrepris au cours ann 1,

2 suiv au notaire

SCHILTIGHEIM, le 27.4.29

Rapp

1, Inscrit le 30 avril 1929 aux f° 2027 - I 1, II 1,2

2, Reçu à 4 Folios 6,75.

Le Greffier:
Klauner

frais: p.7,50

L'AN DEUX MILLE VINGT-TROIS,
LE
A SCHILTIGHEIM (67300) 110 Route de Bischwiller,

Maître Anne-Catherine PRUDHON REBISCHUNG soussignée, notaire associée de la Société Civile Professionnelle dénommée "SCP Chantal REISACHER-DECKERT & Anne-Catherine PRUDHON-REBISCHUNG, Notaires associées" titulaire d'un Office Notarial à SELESTAT (67600), 7 avenue Docteur Houllion,

A REÇU à la requête des parties ci-après identifiées, le présent acte authentique contenant :

MAINLEVEE

EXPOSE

INSCRIPTION

Au livre foncier de SCHILTIGHEIM, figure au nom de Madame Diana IEZZI, en biens personnels, savoir :

Une inscription libellée comme suit :

*« 2 – **Dépôt du 30 avril 1929***
Numéro AMALFI : C2008SCM016207
Type : Autre charge
*Libellé/Cause : **Droit à la résolution de la vente***
Nature d'inscription : Définitive
*Bénéficiaire : **Commune de Schiltigheim***
Complément d'information :
- N° d'ordre de l'inscription : 2
- Fondement(s) : acte de vente du 11/03/1929
- Informations complémentaires : Ci-reporté le 25/02/1972 »

L'immeuble grevé est cadastré sous :

Sur la commune de SCHILTIGHEIM (67300), 1 rue d'Alsace,

Un immeuble entier à usage d'habitation, sur 3 niveaux, plus un sous-sol, comprenant trois appartements et un garage à l'extérieur,

Figurant au cadastre sous les références suivantes :

Section	Numéro	Lieudit	Nature	ha	a	ca
7	160/112	1 rue d'Alsace	Sols	0	03	12
Contenance Totale :				**0ha 03a 12ca**		

Cette inscription résulte de l'acte de vente du 11 mars 1929 reçu par Maître Xavier FELTZ, alors notaire à SCHILTIGHEIM, tel que ci-littéralement reproduit, à savoir :

« Conditions spéciales

En outre la présente vente est faite sous les conditions spéciales ci-après déterminées :

1° L'acquéreur s'oblige par ces présentes expressément à sur bâtir le terrain vendu dans le délai d'un an à partir de ce jour.

2° Toute vente volontaire à des tiers du terrain ci-dessus vendu qui pourrait avoir lieu dans le délai de dix années à partir d'aujourd'hui est expressément subordonnée à l'autorisation préalable par la Commune de Schiltigheim.

Les parties consentent et requièrent en ce sens l'inscription d'une restriction au droit de disposer pendant le délai de dix ans à partir de ce jour au profit de la Commune de Schiltigheim.

3° En cas de contravention de l'acquéreur aux conditions spéciales ci-dessus stipulées, la Commune de Schiltigheim est en droit de résilier l'acte de vente et l'acquéreur sera tenu de faire reporter à ses frais au nom de la Commune le droit de propriété acquis par eux sur le terrain en cause à charge par la Commune de leur réserver le prix de vente sans intérêts.

En cas de contravention de l'acquéreur en ce qui concerne l'obligation de rétrocession à la Commune du droit de propriété acquis sur le terrain sur bâti, cette dernière est tenue d'indemniser les acquéreurs pour la construction élevée sur le terrain en cours. L'indemnité consistera dans la valeur de la maison à l'époque de la rétrocession à la Commune, valeur qui sera déterminée par un avis d'expert. En ce qui concerne la procédure devant précéder l'émission de cet avis, le propriétaire et la commune choisiront un seul et même expert ou bien chaque partie nommera chacune un expert. Au premier cas les frais occasionnés par l'avis tomberont par moitié à la charge du propriétaire et de la Commune, au deuxième cas chaque partie supportera ses frais d'expertise.

Si au dernier cas les parties s'entendent pas au sujet de la valeur de la maison, il y aura lieu de recourir à un tiers-arbitre qui sera désigné par le Tribunal de première instance.

Les parties supporteront les frais de tiers-expertise chacune par moitié.

4° En ce qui concerne sa situation, le nombre des étages et sa forme architecturale, la maison devra être construite conformément aux prescriptions du règlement de voierie. La maison devra être isolée sur quatre façades et elle devra se

composer d'au moins d'un rez-de-chaussée, d'un étage et de combles aménagés en logements, il est permis d'y installer un magasin.

Inscription du droit à la résolution

En sûreté et garantie de l'observation intégrale des conditions prises en charge par les acquéreurs, les parties consentent et requièrent l'inscription du droit à la résolution de la vente au profit de la Commune de Schiltigheim. »

CECI EXPOSE,

Aux présentes et à l'instant est intervenue :

Madame Danielle DAMBACH,

En sa qualité de maire de la COMMUNE DE SCHILTIGHEIM, dûment habilitée aux termes des délibérations du conseil municipal en date du +++ 2023 dont une copie du procès-verbal demeure ci-annexée ;

Laquelle déclare, es qualité,

En sa qualité de bénéficiaire de l'inscription sus relatée,

Que les conditions pour lesquelles cette inscription avait été prise ayant été respectées, ce droit à la résolution n'a plus lieu d'être et rien ne s'oppose à sa mainlevée et sa radiation ;

Par conséquence, elle consent mainlevée purement et simplement avec désistement de tous droits y attachés de ce droit à la résolution sus visé au profit de la commune de SCHILTIGHEIM et requiert la radiation de l'inscription au livre foncier dont s'agit.

LIVRE FONCIER

Les parties consentent et requièrent au Livre Foncier de SCHILTIGHEIM, la radiation de l'inscription concernée telle qu'elle figure sur l'immeuble sus visé et sous n° AMALFI C2008SCM016207.

Les parties renoncent à la notification prévue par la réglementation sur le livre foncier, contre délivrance d'un certificat de radiation au notaire soussigné.

ENREGISTREMENT

Le présent acte est soumis au droit fixe de 25 € conformément à l'article 846 bis du Code général des impôts, perçu sur état.

FRAIS

Les frais du présent acte et de ses suites et conséquences seront supportés par la propriétaire Madame Diana IEZZI.

MENTION

Une copie authentique des présentes sera déposée au livre foncier en appui de la requête en radiation.

Mention des présentes est consentie partout où besoin sera.

DONT ACTE sur quatre (4) pages.

Fait à SELESTAT en l'Office du notaire soussigné.

Le notaire a signé.

Cet acte comprend :
- Mot(s) rayé(s) :
- Chiffre(s) nul(s) :
- Blanc(s) barré(s) :
- Lettre(s) rayée(s) :
- Ligne(s) entière(s) rayée(s) nulle(s) :
- Renvoi(s) :

Autre charge

Livre Foncier
Alsace Moselle

Attributs

Bureau Foncier : STRASBOURG
Numéro AMALFI : C2008SCM016207
Type : Autre charge
Nature d'inscription : Définitive
Motif de modification :
Libellé/cause : Droit à la résolution de la vente
Bénéficiaire : Commune de Schiltigheim
Date d'effet :
Date de début :
Date de fin :
Durée :
Complément d'information : - N° d'ordre de l'inscription : 2
- Fondement(s) : acte de vente du 11/03/1929
- Informations complémentaires : Ci-reporté le 25/02/1972

Droit(s) grevé(s)

Commune cadastre	Désign. Cadastrale	Parcelle FdC	Lot	Droit	QP	Titulaire
SCHILTIGHEIM	S 7 N° 0160 / 0112			PRO	1/1	P IEZZI Diana

Objets liés

	Rangs bénéficiaires	Rangs cédants
Inscrits	0	0

Etat Inscrit

	Date Dépôt	Date Signature	Origine	Annexe
Création	30/04/1929	30/04/1929	Chargement V2	SCHILTIGHEIM / 133/1929

VILLE DE SCHILTIGHEIM
Direction générale

RÉPUBLIQUE FRANCAISE – DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
Séance du 5 décembre 2023.

Sous la présidence de Madame la Maire Danielle DAMBACH

Nombre de membres élus : 39 (dont 39 sont encore en fonction)
Date de convocation : 28 novembre 2023.

33 membres ont assisté à la séance.
0 membre excusé
0 membre absent
6 membres ont donné procuration :
(Mme Sophie MEHMANPAZIR donne procuration à Mme Aurélie LESCOUTE-PHILIPPS ; Mme Dominique BOUSSARD-MOSSER donne procuration à Mme Sandrine LE GOUIC ; Mme Corine DULAURENT donne procuration à M. Bernard JENASTE ; Mme Regina HAAS donne procuration à M. Jean-Marie VOGT ; M. Stéphane HUSSON donne procuration à M. Jérôme MAI ; Mme Maryline WILHELM donne procuration à M. Benoît STEFFANUS).

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

26e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2023SGDE141)

PRÉSENTATION DES RAPPORTS ANNUELS 2022 PORTANT SUR LE PRIX ET LA QUALITÉ DU SERVICE PUBLIC DE L'EAU ET DE L'ASSAINISSEMENT ET SUR LE PRIX ET LA QUALITÉ DU SERVICE PUBLIC D'ÉLIMINATION DES DÉCHETS

Rapporteur : Monsieur le Premier Adjoint

Le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg a pris acte, par délibération du 6 octobre 2023, des rapports annuels 2022 du service public de l'eau et de l'assainissement et du service public d'élimination des déchets.

Ces rapports annuels présentent les missions et objectifs des services « Eau et Assainissement, Collecte et Valorisation des déchets » et détaillent les indicateurs techniques et financiers de l'exercice 2022. Ils peuvent être consultés en cliquant sur les liens suivants :

- Rapport annuel déchets : https://www.strasbourg.eu/documents/976405/1084550/0/e54a4e88-24bb-1f52-b01d-acf9d4b08a6f
- Rapport annuel eau : https://www.strasbourg.eu/documents/976405/1420554/0/4017bcb6-c69e-2c22-16b9-cf82969d777b

Ces documents doivent être portés à la connaissance de chacun des Conseils municipaux de l'Eurométropole de Strasbourg.

La délibération suivante serait à prendre :

Le Conseil municipal,
Après en avoir délibéré,
Sur proposition du Bureau municipal,

PREND ACTE de la communication concernant les rapports annuels 2022 du service public de l'eau et de l'assainissement et du service public d'élimination des déchets.

Prise d'acte.

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 7 décembre 2023.

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. Publiée électroniquement le 7 décembre 2023

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE141-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

ville-schiltigheim.fr

collecte et valorisation des déchets

collecter

210 596 t
de déchets collectés en 2022

ordures ménagères*
223,8 kg /hab./an
moyenne nationale: 263 kg/hab./an**
- 6,2 % par rapport à 2021

collectes sélectives*
50,7 kg /hab./an de papiers, cartons, bouteilles en plastique, briques alimentaires et emballages métalliques
- 5,6 % par rapport à 2021
moyenne nationale : 43 kg/hab./an**

collecte de verre
25,4 kg /hab./an
moyenne nationale: 20 kg/hab./an**
- 3,4 % par rapport à 2021
Le verre bien trié se recycle à l'infini…

collecte TLC
(textiles, linge de maison, chaussures)
4,6 kg /hab./an
+ 19 % par rapport à 2021

Ratios calculés sur la base des populations définies par l'ADEME dans SINOE

403 kg
/hab./an de déchets ménagers et assimilés toutes collectes confondues (déchèteries et encombrants inclus)
moyenne nationale: 493 kg/hab./an**

27,3 %
des déchets ménagers et assimilés sont recyclés

qualité du tri

Papiers, cartons, bouteilles et flacons en plastique, briques alimentaires et emballages métalliques

32 %
taux d'erreurs de tri sur l'ensemble des collectes (porte à porte, déchèteries, écoles et apport volontaire)

En déchèterie

68 %
des déchets collectés en déchèteries sont recyclés.

Welcome Byzance • Crédits icons : Freepik

* Toutes collectes confondues ** Données ADEME 2019 en habitat urbain dense

Strasbourg.eu
eurométropole

actions & chiffres clés 2022
eau, assainissement, déchets

Qualité de l'eau distribuée en 2022

Dans le cadre du contrôle sanitaire assuré par l'Agence Régionale de Santé (ARS), près de 275 paramètres sont régulièrement analysés dans l'eau.

Comme en 2021, l'ARS a mesuré des nouveaux métabolites de pesticides et des teneurs supérieures à la limite réglementaire ont été relevées pour certains paramètres, mais elles sont inférieures aux valeurs sanitaires. L'ARS atteste aujourd'hui que ces concentrations ne présentent pas de risques pour la santé des consommateurs. L'eau peut donc être consommée sans restriction par l'ensemble de la population.

L'Eurométropole de Strasbourg est engagée auprès de l'Agence de l'eau Rhin Meuse, la Chambre Régionale d'agriculture, et plus largement du monde agricole pour mettre en oeuvre des actions opérationnelles permettant de limiter l'usage des produits phytosanitaires. Ainsi en 2022, l'Eurométropole de Strasbourg s'est engagée auprès de 30 agriculteurs dans le cadre du dispositif de paiements pour services environnementaux à hauteur d'un millions d'euros. L'un des principaux objectifs des PSE est de rémunérer les exploitants agricoles pour leur actions environnementales et notamment la diminution de l'utilisation des produits phytosanitaires.

Déploiement du tri des déchets alimentaires

Après une phase d'étude et d'expérimentation, 2022 a marqué le lancement du dépoiement à grande échelle de la collecte des déchets alimentaires.

Commencé en mars 2022 par les communes de moins de 10000 habitants du sud de l'agglomération, le déploiement s'est poursuivi sur les communes de plus de 10000 habitants avec le quartier de Strasbourg-Cronenbourg permettant de desservir 140 000 habitants en fin d'année.

Distribution de l'eau

517 033 habitants desservis
60 m³ consommés par an par habitant
1607 km de réseau

Assainissement des eaux usées

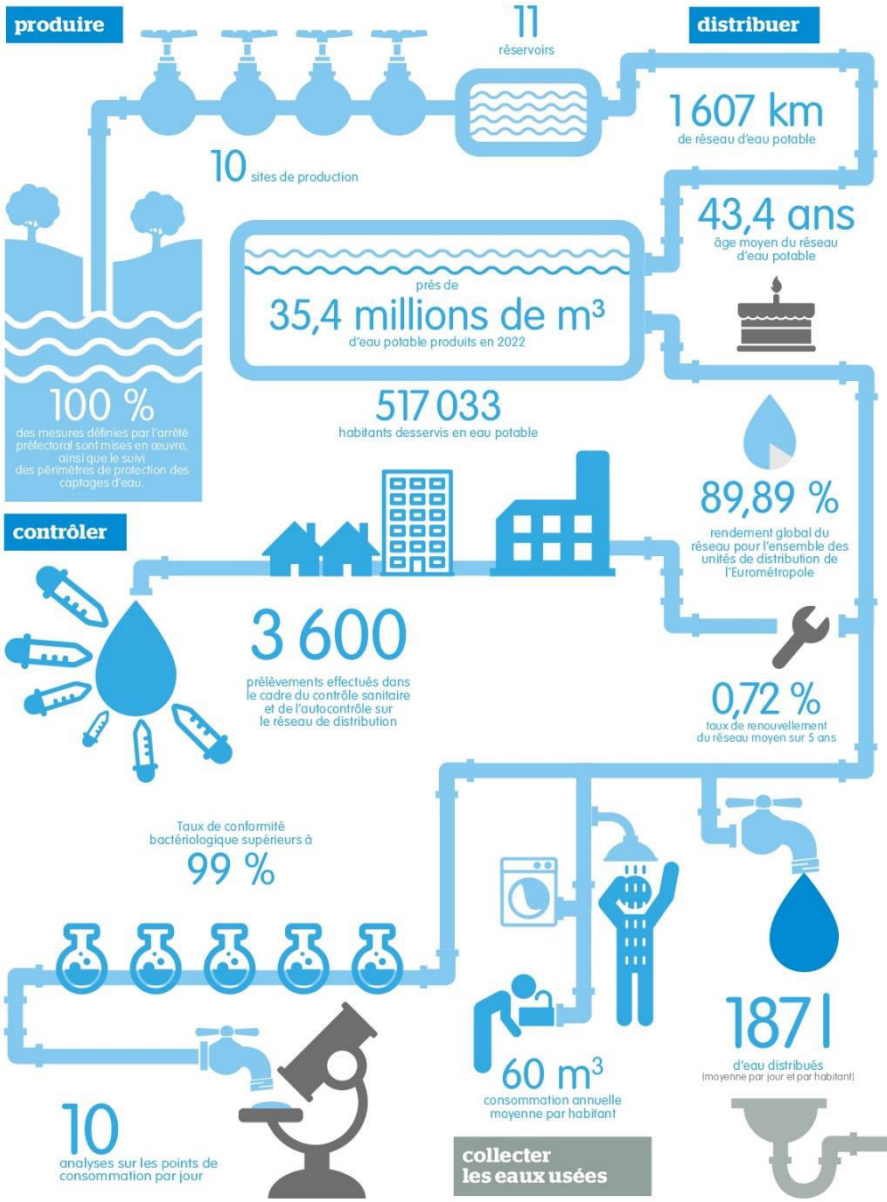
68 M m³ d'eaux usées traitées
1792km de réseau
3 stations d'épuration

Collecte et valorisation des déchets

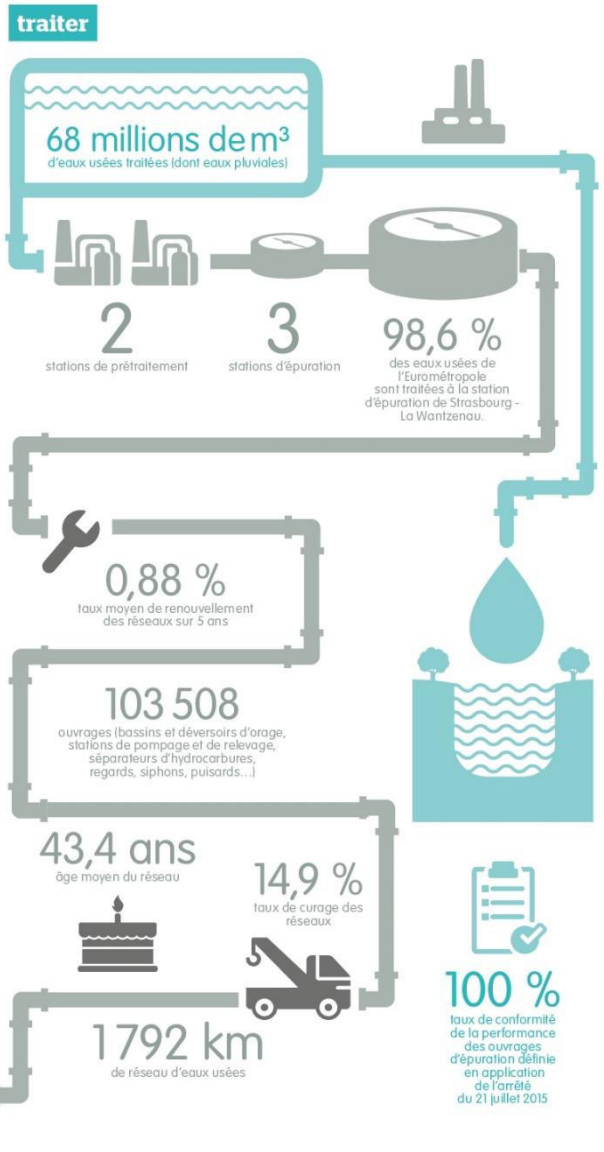
117507 bacs bleus
53331 bacs jaunes
706 conteneurs à verre
648 conteneurs pour papiers et emballages recyclables
383 bornes à déchets alimentaires
33 communes desservies
508 agents dont 378 collectent les déchets ménagers en porte-à-porte

EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG
1 PARC DE L'ÉTOILE • 67076 STRASBOURG CEDEX • TÉL. 03 68 98 50 00 • COURRIER@STRASBOURG.EU • WWW.STRASBOURG.EU

distribution de l'eau



assainissement des eaux usées



prix de l'eau

Depuis le 1er janvier 2015, l'Eurométropole est autorité organisatrice du service public de l'eau potable sur l'ensemble de son territoire. Les tarifs de vente d'eau ont progressivement convergé.
Au 1er janvier 2023, le prix moyen est de 2,93 € TTC (pour une consommation de 120 m³ an) soit une évolution de 5 centimes d'euro par rapport au 1er janvier 2022.
Cette augmentation est liée à la révision annuelle de la redevance exploitant de la station d'épuration.

Un service de qualité, certifié!

Après les certifications qualité ISO 9001 et santé et sécurité au travail ISO 45001, le service de l'Eau et de l'Assainissement a obtenu la certification Environnement (ISO 14001).





VILLE DE SCHILTIGHEIM
Direction générale

RÉPUBLIQUE FRANCAISE – DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
Séance du 5 décembre 2023.

Sous la présidence de Madame la Maire Danielle DAMBACH

Nombre de membres élus : 39 (dont 39 sont encore en fonction)
Date de convocation : 28 novembre 2023.

33 membres ont assisté à la séance.
0 membre excusé
0 membre absent
6 membres ont donné procuration :
(Mme Sophie MEHMANPAZIR donne procuration à Mme Aurélie LESCOUTE-PHILIPPS ; Mme Dominique BOUSSARD-MOSSER donne procuration à Mme Sandrine LE GOUIC ; Mme Corine DULAURENT donne procuration à M. Bernard JENASTE ; Mme Regina HAAS donne procuration à M. Jean-Marie VOGT ; M. Stéphane HUSSON donne procuration à M. Jérôme MAI ; Mme Maryline WILHELM donne procuration à M. Benoît STEFFANUS).

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

27e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2023SGDE142)

MODIFICATION DE LA CONVENTION CONSTITUTIVE DU GROUPEMENT DE COMMANDES OUVERT ET PERENNE (GOP)

Rapporteur : Monsieur l'Adjoint Patrick OCHS

Poursuivant des objectifs de mutualisation, d'économie d'échelle et de mise en commun des expertises, la convention constitutive du groupement de commandes ouvert et pérenne adoptée en 2017 et mise à jour en 2022 regroupe diverses entités publiques du territoire alsacien, parmi lesquelles :

- ✓ L'Eurométropole de Strasbourg ainsi que l'ensemble de ses communes membres, notamment la Ville de Strasbourg,
- ✓ La Collectivité européenne d'Alsace et ses collèges,
- ✓ Le Syndicat des Eaux et de l'Assainissement d'Alsace-Moselle (SDEA),
- ✓ Le SIS du Bas-Rhin,
- ✓ Le SIS du Haut-Rhin,
- ✓ L'Œuvre Notre Dame,
- ✓ Le Centre Communal d'Action Sociale de Strasbourg.
- ✓ L'école Européenne de Strasbourg
- ✓ La Haute école des Arts du Rhin
- ✓ L'Orchestre Philharmonique de Strasbourg.

Depuis 2017, ce sont plusieurs dizaines d'appels d'offres qui ont été lancés et ont permis d'importants gains dans de multiples domaines *(électricité, gaz, fournitures administratives, luminaires d'éclairage public, carburants etc…)*.

Il est proposé d'apporter quelques évolutions mineures à la convention constitutive du groupement, parmi lesquelles :

- **L'intégration d'un nouveau membre** : la Maison des personnes handicapées de la Collectivité européenne d'Alsace ;

- **L'évolution de l'article de la convention relatif aux modalités d'adhésion de nouveaux membres** :
  "*L'adhésion de nouveaux membres est possible dès lors qu'ils ont adoptés les termes de la présente convention par délibération de leurs assemblées délibérantes, sous réserve de l'accord express des collectivités à l'initiative du présent groupement de commandes à savoir :*
  - *Eurométropole de Strasbourg ;*
  - *Ville de Strasbourg ;*

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE142-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

- *Collectivité européenne d'Alsace ;*
- *Service d'incendie et de secours du Haut-Rhin ;*
- *Service d'incendie et de secours du Bas-Rhin ;*
- *Syndicat des eaux et de l'assainissement d'Alsace-Moselle.*

Cet accord se matérialise par un courrier simple adressé au SIS du Bas-Rhin en charge du secrétariat de la présente convention de groupement de commandes.
L'assemblée délibérante de chaque membre pourra prendre connaissance des demandes d'adhésion des nouveaux membres notamment à l'occasion du bilan annuel "

- **L'évolution des modalités de sortie d'un des membres du groupement :**
"*Les membres du groupement peuvent se retirer de celui-ci par courrier simple adressé aux collectivités à l'initiative du présent groupement de commandes.*
Toutefois, la sortie d'un membre ne pourra avoir lieu, plus particulièrement lorsque ledit membre participe à l'exécution d'un marché public, qu'à la condition expresse d'avoir respecté les obligations contractuelles qui sont les siennes."

- **L'évolution de l'annexe 1 relative à la liste des domaines d'achat couverts par le groupement.**
Deux nouvelles familles d'achat sont ajoutées : l'une relative aux services de restauration collective et l'autre relative aux services de traiteur.

- **Les modalités d'évolution de cette annexe 1 relative aux familles d'achat sont également modifiées** :
"*Les achats, portés prioritairement par le présent groupement de commandes, concerneront notamment les familles listées en annexe 1.*
L'intégration de nouvelles familles se fera par délibérations concordantes des membres du présent groupement de commandes"

- **Les modalités dans lesquelles les membres pourront proposer à leurs assemblées délibérantes respectives un bilan des travaux engagés dans le cadre de la convention** :
"*Le bilan fera l'objet d'un travail collaboratif du groupe de coordination et sera mis à disposition de chaque membre de la convention.*
Les membres pourront présenter le bilan des marchés issus du présent groupement de commandes et des perspectives d'avenir à leur assemblée délibérante ou toute autre instance compétente en matière de commande publique."

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 les modifications de la convention de groupement ouvert et pérenne (GOP) telles que décrites dans le rapport,

AUTORISE Madame la Maire ou son représentant / sa représentante à signer et exécuter la nouvelle version de la convention de groupement de commande ouvert et pérenne jointe en annexe.

Adopté à l'unanimité.

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 7 décembre 2023.

La Maire,

MAIRIE DE SCHILTIGHEIM 1 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. Publiée électroniquement le 7 décembre 2023

Accusé de réception préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE142-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

Convention constitutive d'un groupement de commandes ouvert et pérenne

Vu le Code général des collectivités territoriales

Vu le Code de la commande publique et notamment ses article L2113-6 à L2113-8 relatif aux groupements de commandes ;
Il a été convenu ce qui suit :

Préambule

La mutualisation des achats constitue l'un des leviers d'action pour améliorer l'achat des entités publiques en recherchant plus particulièrement, au travers d'une massification et d'une standardisation des achats, la satisfaction du juste besoin en vue d'obtenir les offres économiquement les plus avantageuses au regard des critères d'attribution.

Ainsi, la démarche d'une mutualisation des achats vise notamment à :
- réduire les coûts ;
- générer des gains ;
- limiter le risque juridique ;
- renforcer les pratiques en créant un réseau d'acheteurs ;
- susciter la concurrence ;
- développer des expertises ;
- intégrer des principes de développement durable.

Sur la base de ces objectifs communs et partagés, différentes entités bas-rhinoises et haut-rhinoises ont décidé de se regrouper au travers d'un groupement de commandes.

Le groupement de commandes est constitué en vue de la passation de marchés et d'accords-cadres portant sur les familles d'achats prévues à l'article 2.

Article 1. Composition du groupement de commandes

Le présent groupement de commandes est ouvert, sous réserve des délibérations concordantes des différentes entités à :
- L'Eurométropole de Strasbourg ainsi que l'ensemble de ses communes membres, notamment la Ville de Strasbourg ;
- La Collectivité européenne d'Alsace ;
- Le Syndicat des Eaux et de l'Assainissement d'Alsace-Moselle ;
- Le SIS du Bas-Rhin ;
- Le SIS du Haut-Rhin ;
- L'Œuvre Notre Dame ;
- Le Centre Communal d'Action Sociale de Strasbourg ;
- La Haute École des Arts du Rhin ;
- L'Orchestre Philharmonique de Strasbourg ;
- L'École Européenne de Strasbourg ;
- La Maison des personnes handicapées de la Collectivité européenne d'Alsace.

L'entrée éventuelle d'autres structures au sein du groupement pourra avoir lieu selon les modalités prévues à la section 7.05, à l'exception des établissements publics locaux d'enseignement des collèges de la Collectivité européenne d'Alsace intéressés par l'achat mutualisé objet de la présente convention. Ces derniers pourront adhérer au groupement de commandes envisagé sans conditions particulières mais sous réserve d'une délibération de leur conseil d'administration respectif prise en ce sens.

Article 2. Objet du groupement de commandes

Les achats, portés prioritairement par le présent groupement de commandes, concerneront notamment les familles listées en annexe 1.
L'intégration de nouvelles familles se fera par délibérations concordantes des membres du présent groupement de commandes.
Il convient de préciser que chaque membre du groupement est libre de participer ou non aux consultations mises en œuvre en application du présent groupement de commandes permanent, en fonction de ses besoins, et dans les conditions décrites par l'article 6 de la présente convention. Il signifie sa décision de participer ou non à la consultation au coordonnateur de cette dernière par courrier simple.

Article 3. Durée du groupement de commandes

Le groupement de commandes prend effet dès la signature de la présente convention, qui se substitue à la précédente, par au moins deux entités et après transmission au contrôle de légalité.
Le présent groupement de commandes prendra fin automatiquement si, du fait des décisions de retraits des collectivités membres, il ne subsiste plus qu'un seul membre.

Article 4. Missions de secrétariat

Section 4.01 Secrétariat des marchés mutualisés

La fonction de secrétariat du marché mutualisé est exécutée par le coordonnateur en charge du marché.
Dans le cadre de sa mission de secrétariat, le coordonnateur sera plus particulièrement en charge :
- des questions relatives au fonctionnement courant ;
- de fournir aux membres participants à la consultation des éléments permettant d'établir un bilan sur leur demande ;
- de formuler les propositions d'avenants ou actes modificatifs à la convention constitutive ;
- d'ester en justice (cf. article 5.04).

Section 4.02 Secrétariat du groupement de commandes

Le SIS du Bas-Rhin prend la charge du secrétariat de la présente convention de groupement de commandes notamment dans le cadre de la centralisation de toute délibération/décision nécessaires à son fonctionnement (adhésion, modification de liste d'achat,…).

Section 4.03 Espace d'échange dématérialisé

Le SIS du Bas-Rhin met à disposition de l'ensemble des membres un espace d'échange dématérialisé. Le SIS du Bas-Rhin prend en charge l'ensemble des frais y relatifs ainsi que la gestion associée (création/suppression de compte, archivage, etc.).

Article 5. Coordination du groupement de commandes

Section 5.01 Désignation du coordonnateur

Le coordonnateur, pour chaque procédure engagée par le présent groupement de commandes, sera désigné par les membres participants après les travaux du groupe de coordination visé à l'article 7.02.

La coordination est portée par un seul membre. Pour autant, selon le type d'achats, les membres du groupement peuvent se partager les tâches en fonction de leurs compétences et des moyens dont elles disposent en matière administrative (élaboration du volet administratif du marché, gestion de la consultation…) ou technique (élaboration du volet technique du marché : cahier des charges, bordereau de prix…).

Section 5.02 Missions du coordonnateur

Le coordonnateur est chargé de procéder à l'organisation de l'ensemble des opérations de sélection des cocontractants.

A ce titre, il :

- élabore l'ensemble des dossiers de consultation des entreprises en fonction des besoins qui ont été définis de façon concertée par les membres du groupement ;
- met en œuvre les procédures de passation des marchés ;
- signe et notifie les marchés et accords-cadres, ainsi que les modifications de ces contrats, rempli les obligations règlementaires après la notification (avis d'attribution…) ;
- met à disposition des membres participants l'ensemble des documents de consultation (pv d'attribution, tableau d'analyse, etc) et pièces contractuelles sur l'espace d'échange dématérialisé (cf article 4.03).

La mission du coordonnateur s'achèvera après exécution des marchés dont il est la charge.

La mission du coordonnateur ne donne pas lieu à indemnisation.

Il assure l'ensemble des opérations de sélection des cocontractants en lien avec les autres membres du groupement, à savoir notamment :

- la définition de l'organisation technique et administrative de la procédure de consultation ;
- la rédaction du dossier de consultation des entreprises, dont définir les critères d'analyse des offres ;
- la rédaction et envoi à la publication des avis d'appel public à la concurrence et avis d'attribution ;
- la mise à disposition des dossiers de consultation des entreprises ;
- la convocation et réunion de la commission d'appels d'offres, dont il assure le secrétariat ;
- la réception et analyse des candidatures et des offres ;
- l'information des candidats du sort de leurs candidatures et offres ;
- la rédaction du rapport de présentation du pouvoir adjudicateur le cas échéant ;
- en cas de contentieux ou de précontentieux, selon la situation (litige relatif à la consultation, litige entre un membre et l'attributaire, etc.) il prendra contact avec les membres concernés au marché pour échanger sur la démarche à entreprendre.

Le coordonnateur s'engage à tenir étroitement informés les membres du groupement sur les conditions de déroulement de la procédure de passation du marché, et en particulier à l'informer de tout dysfonctionnement constaté.

Au titre du suivi de l'exécution des marchés, le coordonnateur est notamment chargé au nom des autres membres du groupement de la conclusion d'éventuelles modifications de contrat nécessaires à la satisfaction des besoins pour l'ensemble des membres participants à la consultation mutualisée.

Section 5.03 Attribution des marchés mutualisés

Les marchés mutualisés passés en procédures formalisées feront l'objet d'une attribution par la commission d'appel d'offres du coordonnateur.
Le président de la commission pourra, conformément aux dispositions règlementaires en vigueur, demander la participation de juristes, techniciens, experts des membres du groupement concernés par la consultation.
Les marchés passés en procédure adaptée seront attribués conformément aux règles applicables au coordonnateur. A l'instar des procédures formalisées, la participation de juristes, techniciens, experts des membres du groupement concernés par la consultation pourra être sollicitée.

Section 5.04 Capacité à ester en justice

En cas de contentieux relatif à la passation du marché, le coordonnateur pourra ester en justice pour le compte de l'ensemble des membres participants. Les frais de justice pourront être supportés et répartis à parts égales entre les différents membres participants au marché mutualisé.

Concernant le contentieux relatif à l'exécution, chaque membre participant pourra ester en justice pour son propre compte. Les frais de justice seront supportés et répartis à parts égales entre les différents membres parties au litige. Dans ce cas, le coordonnateur viendra apporter gracieusement son concours au travers des conseils et de l'assistance qu'il sera en mesure d'apporter au regard de sa connaissance du marché concerné.

A titre dérogatoire, le coordonnateur, avec l'accord unanime des membres participants, pourra ester en justice pour le compte de l'ensemble des membres participants s'agissant d'un contentieux relatif à l'exécution du marché.

Section 5.05 Frais de fonctionnement

Le coordonnateur assume et prend en charge les frais et les dépenses (frais de publication…) inhérents à la consultation.
Le coordonnateur fait siennes les dépenses et charges, notamment de personnel, relatives à la mise en œuvre des procédures mutualisées.
En cas d'intervention d'un assistant à maîtrise d'ouvrage, les membres participants pourront décider d'un commun accord de répartir la charge y relative en définissant conjointement les conditions et modalités de portage de la mission.

Article 6. Missions des membres

Section 6.01 Apporter leur concours dans la passation des marchés mutualisés

Les membres intéressés par la mise en œuvre d'un marché commun apporteront tout leur concours tant dans la définition du besoin que dans les travaux d'élaboration du dossier de consultation.

Ainsi, les membres pourront être plus particulièrement amenés à :

- communiquer au coordonnateur une évaluation de leurs besoins préalablement à l'engagement de toute consultation ;
- communiquer et faire part de leurs remarques au projet de dossier de consultation et tout ce qu'il recouvre ;
- participer à l'analyse des candidatures et des offres en formulant des avis aux travaux menés par le coordonnateur.

Section 6.02 Exécution des marchés mutualisés

L'exécution des marchés interviendra comme suit, ainsi, chaque membre :

- exécute techniquement et financièrement la partie du marché le concernant ;
- est en charge de la conclusion des marchés subséquents sauf à ce que le courrier de désignation du coordonnateur confie ce rôle à ce dernier au vu de la structure économique et des objectifs à atteindre en matière de mutualisation ;
- met en œuvre les dispositifs de sanction financière (pénalités de retard…) ;
- toutefois, les modifications de contrats, lorsque ces dernières ont vocation à concerner l'ensemble des entités participantes, seront mises en œuvre par le coordonnateur pour l'ensemble des membres participant à la consultation concernée.

Afin de permettre au coordonnateur de jouer pleinement son rôle de conseil et d'assistance, les membres s'engagent à lui transmettre une copie de toutes les mises en demeure adressées au titulaire d'un marché durant son exécution. Ils lui font également part de leurs demandes de modifications de contrats.

Section 6.03 Les décisions mettant un terme aux marchés mutualisés

Sous réserve des dispositions prévues au sein du cahier des clauses administratives particulières et des obligations contractuelles souscrites, chaque membre pourra, pour la part du marché le concernant :

- décider de ne pas reconduire le marché ;
- décider de résilier le marché notamment en cas de manquements du prestataire retenu à ses obligations.

Il en informe le coordonnateur dans les meilleurs délais.

Article 7. Modalités de fonctionnement du groupement de commandes

Section 7.01 Création d'un groupe de coordination

Le groupe de coordination composé des collectivités à l'initiative du présent groupement de commandes (cf article 7.05) associera des représentants des services des différentes entités membres qui auront en charge de recenser les opportunités de mutualisation et de définir les calendriers de mise en œuvre des marchés mutualisés en fonction des contraintes et des objectifs de chaque membre participant.

Le groupe de coordination pourra, selon l'objet des achats en question, proposer librement des méthodes de travail qu'il jugerait plus adaptées pour permettre le meilleur niveau de satisfaction des objectifs économiques portés par le groupement, à savoir l'augmentation des réponses et participations aux consultations, la recherche de résultats économiques plus favorables.

Section 7.02 Désignation d'un coordonnateur

Le groupe de coordination dans le cadre de ses travaux proposera l'un des membres pour assumer la fonction de coordination. Comme évoqué ci-avant (article 5.01), cette mission peut bénéficier d'un portage technique par un autre membre du groupement.

L'objectif poursuivi consiste à répartir de la manière la plus homogène possible les charges et les rôles des membres dans la gestion des achats mutualisés.

Ces propositions de désignation devront être formalisées au travers d'un courrier simple de désignation signé par la personne habilitée à cette fin au sein de chaque membre participant.

Section 7.03 Validation d'un dossier de consultation et recensement des membres souhaitant participer à la consultation

Le coordonnateur a en charge la mission de solliciter les avis des membres tout au long de la procédure d'élaboration de la consultation dans les conditions librement fixées par le groupe de coordination.

Dans tous les cas de figure, les collectivités intéressées par une consultation devront confirmer par écrit leur volonté de participation à un marché public mutualisé. En cas de défaut de réponse de leur part dans les délais prescrits par le groupe de coordination, le membre en question est réputé ne pas participer à la consultation.

Section 7.04 Bilan annuel

Le bilan fera l'objet d'un travail collaboratif du groupe de coordination et sera mis à disposition de chaque membre de la convention.

Les membres pourront présenter le bilan des marchés issus du présent groupement de commandes et des perspectives d'avenir à leur assemblée délibérante ou toute autre instance compétente en matière de commande publique.

Section 7.05 Modalité d'adhésion de nouveaux membres

L'adhésion de nouveaux membres est possible dès lors qu'ils ont adoptés les termes de la présente convention par délibération de leurs assemblées délibérantes, sous réserve de l'accord express des collectivités à l'initiative du présent groupement de commandes à savoir :

- Eurométropole de Strasbourg ;
- Ville de Strasbourg ;
- Collectivité européenne d'Alsace ;
- Service d'incendie et de secours du Haut-Rhin ;
- Service d'incendie et de secours du Bas-Rhin ;
- Syndicat des eaux et de l'assainissement d'Alsace-Moselle.

Cet accord se matérialise par un courrier simple adressé au SIS du Bas-Rhin en charge du secrétariat de la présente convention de groupement de commandes.

L'assemblée délibérante de chaque membre pourra prendre connaissance des demandes d'adhésion des nouveaux membres notamment à l'occasion du bilan annuel.

Article 8. Modalités de sortie d'un des membres du groupement

Les membres du groupement peuvent se retirer de celui-ci par courrier simple adressé aux collectivités à l'initiative du présent groupement de commandes.

Toutefois, la sortie d'un membre ne pourra avoir lieu, plus particulièrement lorsque ledit membre participe à l'exécution d'un marché public, qu'à la condition expresse d'avoir respecté les obligations contractuelles qui sont les siennes.

Article 9. Litiges résultant de la présente convention

Les litiges susceptibles de naître entre les membres à l'occasion de la présente convention feront l'objet d'une procédure de négociation amiable, préalable à toute procédure contentieuse.
En cas de différend survenant lors de l'exécution de la présente convention, les membres du groupement sont tenus d'organiser dans les meilleurs délais une réunion de médiation.
Au cours de cette réunion, un arrangement amiable est convenu, ou il peut être décidé de faire appel à une mission de médiation désignée par le tribunal administratif de Strasbourg, par application des articles L 213-1 à L.213-10 du Code de justice administrative. Toute action contentieuse postérieure devra être introduite devant le tribunal administratif de Strasbourg.

Article 10. Election de domicile et mesure d'ordre

Pour l'exécution des présentes, les parties élisent domicile en leurs sièges respectifs. La présente convention est établie en autant d'exemplaires originaux que de membres.

ANNEXE 1 :

LISTE DES DOMAINES D'ACHAT COUVERTS PAR LE GROUPEMENT DE COMMANDES OUVERT ET PERMANENT

BUREAU
Fourniture de bureau, papier reprographie, enveloppes et pochettes imprimées, consommables informatiques
Mobilier
ENERGIES
Fourniture d'électricité, de gaz (y compris gaz industriels) et de fioul
Fourniture de carburant (cuves/citernes/cartes accréditives etc.) y compris GNV et Hydrogène
Fourniture, gestion de bornes d'alimentation electrique pour véhicules
ENTRETIEN
Prestation de nettoyage des locaux et des surfaces vitrées
Fourniture de produits d'entretien et consommables
Fourniture et prestation d'entretien des espaces verts
Abattage et élagage d'arbres
Enlèvement de graffiti, d'affiches sauvages, nettoyage et entretien de monuments et d'oeuvres d'art
Entretien du patrimoine non bâti privé
Mobilier de propreté sur l'espace public
Prestation de nettoyage de gaines et réseaux de ventilation
Prestation de dératisation et de désinfection
TRAVAUX
Travaux divers de maintenance corrective ou interventions ponctuelles d'entretien du bâtiment (dont chauffage, climatisation, électricité, sanitaire, assainissement, adduction, carrelage, peinture, maçonnserie,
Travaux de câblage VDI sur l'ensemble des infrastructures de câblage de la collectivité

1/5

Travaux de désamiantage, de dépollution et de déconstruction de bâtiments
Prestation de métallerie
Travaux d'entretien des routes, des ouvrages et des forêts
Founiture et instatllation d'équipements de cuisine
FOURNITURES POUR ATELIERS OU TRAVAUX EN REGIE
Fourniture de quincaillerie
Fourniture de bois brut, travaillé et produits connexes
Fourniture de fils et câbles
Fourniture de petits matériels électriques
Fourniture de peintures et produits dérivés
Fourniture d'outils thermiques
ECLAIRAGE / CHAUFFAGE / VENTILATION / CLIMATIQUE
Fourniture de sources lumineuses
Eclairage public, investissement, maintenance et performance
Fourniture de la famille d'appareillages électriques chauffants - soufflants - ventilateurs - sèches main
SECURITE / ENVIRONNEMENT
Fourniture de vêtements professionnels et équipements de protection individuelle et collective pour les agents
Gardiennage, Surveillance d'immeubles, protection par vigiles ou télésurveillance
Acquisition d'équipements, matériels et fournitures de gestion du stationnement et de contrôle d'accès
Fourniture d'extincteurs portatifs, de robinets d'incendie RIA et de trappes de désenfumage
Fourniture de sel hivernal
Prestation de salage et de déneigement
Conception, fourniture, impression, livraison, pose et dépose de diverses signalétiques
Fourniture et mise en oeuvre de la signalisation horizontale et verticale
Mise à disposition de conteneurs à déchets, évacuation, transport et traitement des déchets
Inventaire, diagnostic et expertise des arbres
VOIRIE / RESEEAUX

Fourniture d'enrobés ou de produits d'extraction (granulats, remblais, sables, gravier...)
CONTROLES / VERIFICATIONS
Fourniture, installation, entretien, maintenance et vérification d'aires de jeux, d'infrastructures de mobiliers et de matériels sportifs
Mission de vérification réglementaire par organismes agréés, notamment contrôles techniques de tous types d'équipements
Maintenance préventive et corrective et dépannage de tous types d'équipements
Réalisation de diagnostics immobiliers
INFORMATIQUE / TELECOM / ELECTRONIQUE
Radio numérique à la norme TETRA
Fourniture, solution, maintenance et prestation dans le domaine de l'informatique
Ressource informatique des médiathèques / bibliothèques
Infogérance des matériels informatiques
Télécommunication
Vidéosurveillance
Fourniture et maintenance de divers gros et petits équipements et matériels électriques ou électroniques
Achat et réparation d'équipement électroménager en réemploi
VEHICULES ENGINS OUTILS
Fourniture de pièces pour véhicules, engins ou matériels divers (dont batteries, alternateurs, démarreurs etc.)
Fourniture, remplacement et réparation de pneumatiques pour les véhicules et engins
Entretien et réparation de véhicules, engins ou matériels divers
Location de plateformes élévatrices mobiles de personnels
Fourniture d'outillage ou de machines-outils et consommables associés
Fourniture de lubrifiants et produits dérivés
Location de matériels, équipements, véhicules et engins
Location de véhicules en autopartage
EDUCATION / CULTURE
Service de gestion, d'exploitation, de conservation des archives et des musées
Conception, réalisation, impression et diffusion de brochures, livres, ouvrages et assimilés

Fourniture de livres (scolaires ou non scolaires), abonnements ou périodiques
PRESTATIONS INTELLECTUELLES
Assistance à maîtrise d'ouvrage dans divers domaines (organisationnel, route, bâtiment, paysage , accessibilité, expertise urbaine etc.)
Service d'études, de conseil, d'audit et d'assistance dans divers domaines
Prestation de traduction et d'interprétariat
Mission de coordination sécurité et protection de la santé (SPS)
Mission d'ingénierie de structures et d'ingénierie pluridisciplinaire
Mission d'études dans divers domaines (dont géotechnique, sites pollués, réhabilitations, environnemental, etc)
Mission de comptage dans divers domaines
MEDICAL/ LABO / CHIMIE
Fourniture de vaccins
Fourniture de réactifs, consommables et flaconnage de laboratoire
Contrôle et analyses biologiques et autres analyses de laboratoire pour la santé humaine ou animale
Fourniture de produits chimiques
Prestations d'examens médicaux
Fourniture de trousses de secours
Fourniture, maintenance de Défibrillateur Automatisé Externe
EVENEMENTIEL / COMMUNICATION
Services d'impression, de conception de support de communication
Textiles, objets et cadeaux de communication personnalisés
Fourniture de branchements provisoires électriques et prestation de sonorisateur
Tournages et réalisations vidéo pour les actions de communication
Services d'enregistrement et de retransmission d'évènements officiels
Eclairage et sonorisation évènementiels
Gestion des espaces publicitaires pour diverses publications
Prestations de diffusion et prestations logistiques et évènementielles
Location d'écrans géants et d'équipements accessoires

Location de chapiteaux et structures assimilées
RESSOURCES HUMAINES
Formation des agents
Agence de voyage et autres services touristiques / Gestion des déplacements professionnels
Services d'auxiliaires financiers: gestion de chèques-restaurant ou vacances
TRANSPORT
Prestations de transport de plis
Services de transport
ALIMENTATION
Fourniture de produits alimentaires
Fourniture de boissons
Service de traiteur (inclus livraison de repas)
Service de restauration collective
DIVERS
Assurances

VILLE DE
SCHILTIGHEIM
Direction générale

RÉPUBLIQUE FRANCAISE – DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
Séance du 5 décembre 2023.

Sous la présidence de Madame la Maire Danielle DAMBACH

Nombre de membres élus : 39 (dont 39 sont encore en fonction)
Date de convocation : 28 novembre 2023.

33 membres ont assisté à la séance.
0 membre excusé
0 membre absent
6 membres ont donné procuration :
(Mme Sophie MEHMANPAZIR donne procuration à Mme Aurélie LESCOUTE-PHILIPPS ; Mme Dominique BOUSSARD-MOSSER donne procuration à Mme Sandrine LE GOUIC ; Mme Corine DULAURENT donne procuration à M. Bernard JENASTE ; Mme Regina HAAS donne procuration à M. Jean-Marie VOGT ; M. Stéphane HUSSON donne procuration à M. Jérôme MAI ; Mme Maryline WILHELM donne procuration à M. Benoît STEFFANUS).

Monsieur Antoine SPLET a été désigné secrétaire de séance.

28e point à l'ordre du jour :
(Délibération n° 2023SGDE143)

LISTE DES DÉCISIONS PRISES EN VERTU DE L'ARTICLE L.2122-22 DU CODE GÉNÉRAL DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET DE LA DÉLIBERATION DU 9 JUIN 2020

Rapporteur : Monsieur l'Adjoint Patrick OCHS

- **Délégation pour fixer, dans la limite de 4 000 € les tarifs des droits de voirie, de stationnement, de dépôt temporaire sur les voies et autres lieux publics et, d'une manière générale, des droits prévus au profit de la commune qui n'ont pas un caractère fiscal :**

N° décision	Date	Désignation
2023SGDEC035	02/10/2023	Convention de mise à disposition de dépendances du domaine public au sein des Halles du Scilt (Association "Les amis de Lucien et Claire JUNG")
2023SGDEC036	12/10/2023	Convention de partenariat avec l'association Artisanat au Féminin pour l'accueil de l'expo-vente du 25 et 26/11/2023 aux Halles du Scilt
2023SGDEC037	12/10/2023	Convention de partenariat avec l'UCAS pour l'accueil du marché de la St Nicolas du 1er au 3 décembre aux Halles du Scilt
2023SGDEC038	27/10/2023	Mission de conseil en recrutement / Société DIANE Conseil
2023SGDEC039	23/11/2023	Décision tarifaire pour les concessions de cimetières

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE143-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

- **Délégation pour 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**

I – Marchés publics de fournitures et services passés en application des dispositions des articles R. 2122-8, L. 2123-1-1° et L. 2124-1 du Code de la commande publique

A) Inférieurs à 40 000.00 € HT

Objet du contrat	Lot	Titulaire du contrat	Montant total du contrat (HT)	Durée du contrat
L'art aubout des doigts Discussions et questionnements autour de la citoyenneté et de l'environnement et projets plastiques et artistiques	UNI	FAILLA MULONE Marie	1128,00 € en 2023 1974,00 € en 2024	Les mercredis du 20/09/2023 au 03/07/2024 de 10h à 12h pour les enfants de 6 à 11 ans
Atelier "Parkour" pour les jeunes de 12-17 ans	UNI	Gym Concordia	240,00 €	Atelier "Parkour" pour les jeunes de 12-17 ans les 23,24/10 et/ou les 25,26/10/2023 de 14 h à 16 h
Ateliers "Science et Nature", thématique sur la chimie des énergies et de la biodiversité	UNI	Les petits débrouillards Grand EST	1740,00 € en 2023 3045,00 € en 2024	Les mercredis du 20/09/2023 au 03/07/2024 de 14h à 16h pour les enfants de 6 à 11 ans
Animation "WORD CAFÉ"	UNI	Mouvement Européen Alsace	500,00 €	Cérémonie de remise des cartes électorales organisée par le service d'État civile et citoyenneté de la ville le 28/09/2023 de 18-20 h
Ludo Robot sur le thème de la Robotique	UNI	L'informatique Solidaire DESCLICKS	1000,00 € en 2023 1550,00 en 2024	Atelier tous les mardis du 19/09/2023 au 02/07/2024 de 16h30 à 18h pour les enfants âgés de 6 à 11 ans
Atelier "Stop Motion"	UNI	Anne ESCOT	660,00 €	Atelier d'initiation et création d'un clip
La Science fait son Show	UNI	Les petits débrouillards Grand EST	580,00 €	Découverte des thématiques son/lumière et image/illusion d'optique
Ateliers de découverte de jeux traditionnels et contemporains sur des thématiques	UNI	Maison des jeux de Strasbourg	649,00 €	Pour les jeunes le 30/10/2023 et pour les enfants du 30/10 au 03/11/2023
Mandat 2023-2025 ; Soutien et développement des dispositifs de participation citoyenne des enfants	UNI	Juliette Boulard,Illustratrice	600,00 €	Soutien et développement des dispositifs de participation citoyenne des enfants
Programme du salon de l'information	UNI	Activ'Action	A titre gracieux	Stage de 3ème 16 au 18/10/2023 au collège Rouget de Lisle et du 9 au 10/11/2023 au Collège Lamartine à Bischheim
Programme du salon de l'information jeunesse	UNI	Compagnie Est-ouest	1 500,00 €	Stage de 3ème 16 au 18/10/2023 au collège Rouget de Lisle et du 9 au 10/11/2023 au Collège Lamartine à Bischheim

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE143-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

Objet du contrat	Lot	Titulaire du contrat	Montant total du contrat (HT)	Durée du contrat
Programme animation Jeunes	UNI	Fédération Action Prévention	300,00 €	Formation (Prévention et secours Civiques de niveau1) groupe de 10 personnes le 24/10/2023
Animation d'ateliers de médiation animale à destination des enfants accueillis chez des assistants maternels et à la Halte-Garderie « Le Maronnier »	UNI	Cœur Papillon	280,00 €	Les jeudis 30 novembre et 7 décembre 2023 de 9h à 10h30
Animation d'ateliers à destination des assistants maternels	UNI	Célia BONNEVILLE, psychomotricienne	186,00 €	Les 16 novembre et 19 décembre 2023 en matinée
Animation d'ateliers à destination des assistants maternels	UNI	Claire JEROME, sofrologue	240,00 €	Les 18 octobre et 30 novembre 2023
Animation d'ateliers à destination des assistants maternels	UNI	Association Wonder wiz'art	1 300,00 €	Construction d'un projet artistique et 6h30 d'ateliers – Du 14 novembre au 21 décembre
Animation d'un spectacle de fin d'année à destination des assistants maternels	UNI	Société ArtEntrée#1	340,00 €	Spectacle de 2h
Animation d'ateliers à destination des assistants maternels	UNI	Association A mon rythme	810,00 €	6 séances de 45 minutes de yoga pour les tous petits

Objet du contrat	Titulaire du contrat n°	Montant total du contrat (HT)	Durée du contrat
Cession concert Marcel Loeffler – 12/09/2023	9882	2500	1 jour
Location du logement « Aux lits ardennais » du 18 au 22/09/2023	28682	3563,64	5 jours
Cession concert Pamina Beroff – 20/09/2023	23156	1600	1 jour
Cession concert Robinson Khoury – 28/09/2023	28736	2600	1 jour
Convention théâtre Ecole des Arts – année scolaire 2023/2024 – Association Ailleurs	22197	12 487,50	11 mois
Convention théâtre Ecole des Arts – année scolaire 2023/2024 – Cie Est Ouest Théâtre	21380	14 252,50	11 mois
Convention illustration Ecole des Arts – année scolaire 2023/2024 – Juliette Boulard	24164	14 785	11 mois
Interventions CE2 Charles Fest – école Leclerc à Schiltigheim – parcours médiation spectacle Bougrr à Schilick	25909	2 000	4 mois
Cession Strasbourg Méditerranée	20128	-	1 jour
Cession Abraham Inc	25574	4 500	1 jour

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE143-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

Objet du contrat	Titulaire du contrat n°	Montant total du contrat (HT)	Durée du contrat
Cession Tim Dup	14871	5 000	1 jour
Cession Véra Danilina	20709	1 400	1 jour
Buvettes Briqueterie Croix Rouge	866	Abandon de recette	10 mois
Location de salle ICAM	27968	1200	1 jour
Cession Leo Walk	28783	12 000	1 jour

B) Supérieurs à 40 000.00 € HT

Objet du contrat	Lot	Titulaire du contrat n°23013	Montant total du contrat (HT)	Durée du contrat
Contrôle mécanique des mâts d'éclairage sur le ban communal de la ville de Schiltigheim	Unique	ROCH SERVICE 5 RUE DU PETIT ALBI 95807 CERGY PONTOISE CEDEX	Minimum : 5 000.00 € Maximum : 25 000.00 €	1 an reconductible 3 fois

Objet du contrat	Lot	Intitulé du lot	Titulaire du contrat n°23014-01	Montant total du contrat (HT)	Durée du contrat
Fourniture de vêtements de travail, chaussures de sécurité et équipements de protection individuelle pour les agents de la Ville de Schiltigheim	01	Vêtements de travail bâtiments, ateliers, maintenance et espaces verts	RECORD SAS 8 RUE CERF BERR 67200 STRASBOURG	Minimum : 13 000.00 € Maximum : 39 000.00 €	1 an reconductible 2 fois
	Lot	**Intitulé du lot**	**Titulaire du contrat n°23014-02**	**Montant total du contrat (HT)**	**Durée du contrat**
	02	Vêtements de travail entretien et restauration	SAS GEDIVEPRO 127 RUE JULES BOURNET 03100 MONTLUCON	Minimum : 5 000.00 € Maximum : 15 000.00 €	1 an reconductible 2 fois
	Lot	**Intitulé du lot**	**Titulaire du contrat n°23014-03**	**Montant total du contrat (HT)**	**Durée du contrat**
	03	Chaussures de sécurité	RECORD SAS 8 RUE CERF BERR 67200 STRASBOURG	Minimum : 5 000.00 € Maximum : 15 000.00 €	1 an reconductible 2 fois
	Lot	**Intitulé du lot**	**Titulaire du contrat n°23014-04**	**Montant total du contrat (HT)**	**Durée du contrat**
	04	Equipements de protection individuelle	MABEO INDUSTRIES 2 RUE DU FORT 67118 GEISPOLSHEIM	Minimum : 4 000.00 € Maximum : 11 000.00 €	1 an reconductible 2 fois
	Lot	**Intitulé du lot**	**Titulaire du contrat n°23014-05**	**Montant total du contrat (HT)**	**Durée du contrat**
	05	EPI contre les chutes de hauteur	SAFETYPACK 30 RUE DES TUILERIES 67460 SOUFFELWEYERSHEIM	Minimum : 2 200.00 € Maximum : 6 600.00 €	1 an reconductible 2 fois

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE143-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

II – Marchés publics de travaux passés en application des dispositions des articles R. 2122-8, L. 2123-1-1° et L. 2124-1 du Code de la commande publique

Objet du contrat	Lot	Intitulé du lot	Titulaire du contrat n° 23027-01	Montant total du contrat (HT)	Durée du contrat
Travaux de plantations d'arbres sur divers sites du ban communal de la Ville de Schiltigheim à l'automne 2023	01	Divers parcs	WOLFF RENE & Fils Espaces Verts S.A.S., Hoerdt (67720)	18 830,60	1 mois & 15 jours calendaires
	Lot	**Intitulé du lot**	**Titulaire du contrat n° 23027-01**	**Montant total du contrat (HT)**	**Durée du contrat**
	02	Berges de l'Ill	WOLFF RENE & Fils Espaces Verts S.A.S., Hoerdt (67720)	5 100,00	1 mois & 15 jours calendaires

Objet du contrat	Lot	Intitulé du lot	Titulaire du contrat n° 23027-01	Montant total du contrat (HT)	Durée du contrat
Restructuration des tribunes du stade de l'Aar	Unique	Mission de maîtrise d'œuvre privée	Groupement solidaire "LAMA ARCHITECTES, Strasbourg (67000) / BET RUBLE NICLI ET ASSOCIES, Monswiller (67700) / DYNAMI(X) INGENIERIE, Strasbourg (67100) / dB Silence (Euro Sound Project), Strasbourg (67200)"	81 536,00	33 mois

III – Prestations modificatives & avenants :

Objet du contrat	Lot	Intitulé du lot	Titulaire	Objet des prestations modificatives n°23030-01/03	Montant HT du contrat	Montant HT des PM	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	DEPPEN IMPRIMERIE SARL ZI KRAFT – 4 RUE DU TRAMWAY 67151 ERSTEIN CEDEX	Ajout de prestations au bordereau des prix unitaires	Minimum : 30 000.00 € Maximum : 90 000.00 €	0.00 €	Inchangé

Objet du contrat	Lot	Intitulé du lot	Titulaire	Objet des prestations modificatives n°22024-02 / 01	Montant HT du contrat	Montant HT des PM	Nouveau montant HT du contrat
Fourniture de matériel d'éclairage public	02	Fourniture « Retrofit » luminaires	ECLATEC L'ECLAIRAGE TECHNIQUE 41 RUE LAFAYETTE CS 20069 MAXEVILLE - 54528 LAXOU CEDEX	Ajout de prestations au bordereau des prix unitaires	Minimum : 2 500.00 € Maximum : 89 000.00 €	0.00 €	Inchangé

Accusé de réception en Préfecture
067-216704478-20231205-2023SGBE143-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

Objet du contrat	Lot	Intitulé du lot	Titulaire	Objet des prestations modificatives n°21072-03 / 03	Montant HT du contrat	Montant HT des PM	Nouveau montant HT du contrat
Achat de vêtements de travail, de chaussures de travail et d'équipement de protection individuelle	03	Equipements de protection individuelle	MABEO INDUSTRIES 2 RUE DU FORT 67118 GEISPOLSHEIM GARE	Ajout de prestations au bordereau des prix unitaires	Minimum : 10 000.00 € Maximum : 30 000.00 €	0.00 €	Inchangé

Objet du contrat	Lot	Intitulé du lot	Titulaire	Objet des prestations modificatives n°20017 / 08	Montant HT du contrat	Montant HT des PM	Nouveau montant HT du contrat
Location de matériels de sonorisation et d'éclairage et assistance au montage et démontage	Unique	/	LAGOONA 13 RUE VAUBAN 67450 MUNDOLSHEIM	Ajout de prestations au bordereau des prix unitaires	Minimum : 10 000.00 € Maximum : 20 000.00 €	0.00 €	Inchangé

Objet du contrat	Lot	Intitulé du lot	Titulaire	Objet des prestations modificatives n°21072-01/06	Montant HT du contrat	Montant HT des PM	Nouveau montant HT du contrat
Achat de vêtements de travail, de chaussures de travail et d'équipements de protection individuelle pour les agents de la Ville	01	Vêtements de travail	GEDIVEPRO SAS 127, RUE JULES BOURNET 03100 MONTLUCON	Ajout de prestations au bordereau des prix unitaires	Minimum : 22 000.00 € Maximum : 44 000.00 €	0.00 €	Inchangé

Objet du contrat	Lot	Intitulé du lot	Titulaire	Objet des prestations modificatives n°22046/03	Montant HT du contrat	Montant HT des PM	Nouveau montant HT du contrat
Acquisition, livraison et installation de matériels ergonomiques	Unique	/	AZERGO 8 RUE DES MÛRIERS 69390 VOURLES	Ajout de prestations au bordereau des prix unitaires	Minimum : 29 700.00 € Maximum : 105 000.00 €	0.00 €	Inchangé

Objet du contrat	Lot	Intitulé du lot	Titulaire	Objet des prestations modificatives n°23030-01/04	Montant HT du contrat	Montant HT des PM	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	DEPPEN IMPRIMERIE SARL ZI KRAFT – 4 RUE DU TRAMWAY 67151 ERSTEIN CEDEX	Ajout de prestations au bordereau des prix unitaires	Minimum : 30 000.00 € Maximum : 90 000.00 €	0.00 €	Inchangé
	Lot	**Intitulé du lot**	**Titulaire**	**Objet des prestations modificatives n°20048-02/18**	**Montant HT du contrat**	**Montant HT des PM**	**Nouveau montant HT du contrat**
	02	Impression de grands formats	DS IMPRESSION 5 RUE DE L'ARTISANAT 67170 GEUDERTHEIM	Ajout de prestations au bordereau des prix unitaires	Minimum : 30 000.00 € Maximum : 66 000.00 €	0.00 €	Inchangé

Objet du contrat	Lot	Intitulé du lot	Titulaire	Objet des prestations modificatives n°20017/09	Montant HT du contrat	Montant HT des PM	Nouveau montant HT du contrat
Location de matériels de sonorisation et d'éclairage et assistance au montage et démontage pour le service des affaires culturelles de la ville de Schiltigheim	Unique	/	LAGOONA 13 RUE VAUBAN 67450 MUNDOLSHEIM	Ajout de prestations au bordereau des prix unitaires	Minimum : 10 000.00 € Maximum : 20 000.00 €	0.00 €	Inchangé

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDET43-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

Objet du contrat	Lot	Intitulé du lot	Titulaire	Objet des prestations modificatives n°22027-01 / 01	Montant HT du contrat	Montant HT des PM	Nouveau montant HT du contrat
Achat de matériels et consommables informatiques	1	Matériels informatiques	BECHTLE DIRECT SAS RUE GEILER DE KAYSERSBERG 67400 ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN	Augmentation de 10 % du montant maximum du marché	Minimum : 25 000.00 € Maximum : 75 000.00 €	7 500.00 €	Minimum : 25 000.00 € Maximum : 82 500.00 €

Objet du contrat	Lot	Intitulé du lot	Titulaire	Objet des prestations modificatives n°20048-02/19	Montant HT du contrat	Montant HT des PM	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	02	Impression de grands formats	DS IMPRESSION 5 RUE DE L'ARTISANAT 67170 GEUDERTHEIM	Ajout de prestations au bordereau des prix unitaires	Minimum : 30 000.00 € Maximum : 66 000.00 €	0.00 €	Inchangé
Lot	**Intitulé du lot**	**Titulaire**	**Objet des prestations modificatives n°20048-02/20**	**Montant HT du contrat**	**Montant HT des PM**	**Nouveau montant HT du contrat**	
02	Impression de grands formats	DS IMPRESSION 5 RUE DE L'ARTISANAT 67170 GEUDERTHEIM	Ajout de prestations au bordereau des prix unitaires	Minimum : 30 000.00 € Maximum : 66 000.00 €	0.00 €	Inchangé	
Lot	**Intitulé du lot**	**Titulaire**	**Objet des prestations modificatives n°23030-01/05**	**Montant HT du contrat**	**Montant HT des PM**	**Nouveau montant HT du contrat**	
01	Impression de plaquettes et documents divers	DEPPEN IMPRIMERIE SARL ZI KRAFT – 4 RUE DU TRAMWAY 67151 ERSTEIN CEDEX	Ajout de prestations au bordereau des prix unitaires	Minimum : 30 000.00 € Maximum : 90 000.00 €	0.00 €	Inchangé	

Objet du contrat	Lot	Intitulé du lot	Titulaire	Objet des prestations modificatives n°22012-01/01	Montant HT du contrat	Montant HT des PM	Nouveau montant HT du contrat
Externalisation du nettoyage de bâtiments communaux	01	Bâtiments de la Mairie	REGIE DES ECRIVAINS 1 RUE VERLAINE 67300 SCHILTIGHEIM	Changement d'adresse de l'entreprise titulaire et du SIRET Moins-value suite au non-respect du CCTP pour la période du premier semestre 2023	88 497.30 € pour la partie forfaitaire à l'année 68 000.00 € pour la partie unitaire en maximum annuel	-5 309.80 €	83 187.50 €

Objet du contrat	Lot	Intitulé du lot	Titulaire	Objet des prestations modificatives n°20017/10	Montant HT du contrat	Montant HT des PM	Nouveau montant HT du contrat
Location de matériels de sonorisation et d'éclairage et assistance au montage et démontage pour le service des affaires culturelles de la ville de Schiltigheim	Unique	/	LAGOONA 13 RUE VAUBAN 67450 MUNDOLSHEIM	Ajout de prestations au bordereau des prix unitaires	Minimum : 10 000.00 € Maximum : 20 000.00 €	0.00 €	Inchangé

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE143-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

Objet du contrat	Lot	Intitulé du lot	Titulaire	Objet des prestations modificatives n° 23 010-01/01	Raisons ayant conduit à la passation des PM n° 23 010-01/01	Montant HT actuel du contrat	Montant HT des PM	Nouveau montant HT du contrat
Réaménagement du Service de l'état-civil à l'Hôtel de Ville	01	Cloisons intérieures	AGOSPHERE S.A.R.L., Oberhausbergen (67205)	- De compléter les prestations techniques initiales de l'opération pour finaliser au mieux le réaménagement des locaux du Service de l'état-civil ; - D'approuver des prix nouveaux ; - De modifier les pièces contractuelles du contrat en cours.	Demande conjointe du Maître de l'ouvrage et du Maître d'œuvre délégué	57 066,00	3 950,00	61 016,00
	Lot	**Intitulé du lot**	**Titulaire**	**Objet des prestations modificatives n° 23 010-02/01**	**Raisons ayant conduit à la passation des PM n° 23 010-02/01**	**Montant HT actuel du contrat**	**Montant HT des PM**	**Nouveau montant HT du contrat**
	02	Electricité	ELECTRICITE VEIT S.A.R.L., Souffelweyersheim (67460)	- De compléter les prestations techniques initiales de l'opération pour finaliser au mieux le réaménagement des locaux du Service de l'état-civil ; - D'approuver des prix nouveaux ; - De modifier les pièces contractuelles du contrat en cours.	Demande conjointe du Maître de l'ouvrage et du Maître d'œuvre délégué	29 472,91	1 203,89	30 676,80

Objet du contrat	Lot	Intitulé du lot	Titulaire	Objet des prestations modificatives n° 21 054/01	Raisons ayant conduit à la passation des PM	Montant HT actuel du contrat	Montant HT des PM	Nouveau montant HT du contrat
Construction d'une école des Arts & d'une Maison de l'Enfance	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)"	- De reprendre les études de programmation, actuellement en cours, en vue de dissocier les deux équipements « Ecole des Arts & Maison de l'Enfance » de cette opération ; - De modifier le montant du forfait définitif de rémunération de l'assistant à la maîtrise d'ouvrage suite à cette reprise des études ; - De modifier les pièces contractuelles du contrat en cours.	Demande du Maître de l'ouvrage	48 100,00	7 600,00	55 700,00

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE143-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

Objet du contrat	Lot	Intitulé du lot	Titulaire	Objet des prestations modificatives n° 23 027-18/01	Raisons ayant conduit à la passation des PM	Montant HT actuel du contrat	Montant HT des PM	Nouveau montant HT du contrat
Construction du nouveau groupe scolaire "V. Hugo"	18	Electricité / Courants faibles & forts / SSI	ELECTRICITE VEIT S.A.R.L., Souffelweyersheim (67460)	- De prendre en compte des travaux liés à l'installation de deux postes complémentaires sur le système d'interphone existant de ce groupe scolaire, non prévue initialement par le Maître de l'ouvrage ; - D'approuver des prix nouveaux ; - De modifier les pièces contractuelles du contrat en cours.	Demande conjointe du Maître de l'ouvrage et du Maître d'œuvre délégué	968 124,12	1 997,77	970 121,89
	Lot	**Intitulé du lot**	**Titulaire**	**Objet des prestations modificatives n° 23 027-25/01**	**Raisons ayant conduit à la passation des PM**	**Montant HT actuel du contrat**	**Montant HT des PM**	**Nouveau montant HT du contrat**
	25	Voirie & réseaux divers	EUROVIA ALSACE LORRAINE S.A.S., Rosheim 67560)	- De prendre en compte des travaux complémentaires de dépollution de terres polluées sur le site d'implantation de ce futur groupe scolaire, non prévus initialement par le Maître de l'ouvrage ; - D'approuver des prix nouveaux ; - De modifier les pièces contractuelles du contrat en cours.	Demande conjointe du Maître de l'ouvrage et du Maître d'œuvre délégué	689 507,50	21 875,00	711 382,50
	Lot	**Intitulé du lot**	**Titulaire**	**Objet des prestations modificatives n° 23 027-26/01**	**Raisons ayant conduit à la passation des PM**	**Montant HT actuel du contrat**	**Montant HT des PM**	**Nouveau montant HT du contrat**
	26	Espace vert	EST PAYSAGES D'ALSACE S.A.S., Geispolsheim (67118)	- De rajouter les prestations techniques « PSE » initiales, attribuées par la Commission d'appel d'offres compétente de la Ville mais non contractualisées par le pouvoir adjudicateur lors des opérations de notification du contrat de base ; - D'approuver des prix nouveaux ; - De modifier les pièces contractuelles du contrat en cours.	Demande conjointe du Maître de l'ouvrage	248 830,32	3 000,00	251 830,32

Accusé de réception en préfecture
067-216704478-20231205-2023SGDE143-DE
Date de télétransmission : 07/12/2023
Date de réception préfecture : 07/12/2023

Délégation pour créer, modifier ou supprimer les régies comptables nécessaires au fonctionnement des services municipaux :

Date	N° de l'acte	Désignation
26/05/2023	2023FIAR002	Régie d'avances Secrétariat Général – avenant n°3.

Prise d'acte.

Pour extrait conforme. Fait à Schiltigheim, le 7 décembre 2023.

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. Publiée électroniquement le 7 décembre 2023.