Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE A LA MISE EN COMPTABILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

Réalisée du 2 au 19 janvier 2024

SOMMAIRE

Table des matières

1 INTRODUCTION 4

1.1 Le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim 4

1.2 Rappel des étapes antérieures du projet 4

1.3 Le contexte règlementaire de la concertation 5

a. Fondements 5

b. Les objectifs poursuivis par la mise en compatibilité du PLUi 6

c. Les modalités d'organisation de la concertation telles que prévues par la délibération du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg 6

2 MISE EN ŒUVRE ET RESPECT DES MODALITES DE LA CONCERTATION 7

2.1 La période de la concertation 7

2.2 Communications diffusées dans la presse locale ainsi que par voie d'affichage à proximité du projet 7

a. Une conférence de presse 7

b. Information dans la presse locale 7

c. Une campagne d'affichage 8

2.3 Utilisation du site internet de l'Eurométropole de Strasbourg 9

2.4 Les supports de présentation et d'information détaillée concernant le projet 10

a. Flyer numérique 10

b. Mise à disposition d'un dossier d'information et tenue de registres 11

2.5 Le dispositif de recueil des observations du public 11

3 ANALYSE QUANTITATIVE DE LA CONCERTATION SUR LE PROJET 12

3.1 Préambule : les éléments constitutifs du bilan 12

3.2 La participation à la concertation 12

a. Analyse quantitative de la participation à la concertation 12

b. La synthèse des contributions exprimées sur le projet 13

4 SYNTHÈSE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION 14

4.1 Les objectifs généraux de la concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg 14

4.2 La qualité et le déroulement de concertation 17

4.3 Les thématiques exprimées 18

a. Déclassement de l'avenue des Vosges en voie de desserte 18

b. Déclassement de la route de Bischwiller en voie de desserte 21

c. Déclassement du barreau Est de la place de Haguenau/modification des bretelles 23

d. Création de la bretelle Hœnheim 24
e. Création de la bretelle 2ème D.B. 25
f. Les thématiques dépassant le cadre de la mise en compatibilité du PLUi 26
5 LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION PREALABLE A LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLUi 27

1 INTRODUCTION

Par délibération n° E-2023-1207 du 20 décembre 2023, le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg a arrêté le bilan de la concertation relative au projet de travaux, a approuvé les options essentielles du projet telles qu'elles ressortent de l'étude de niveau « avant-projet », et a décidé l'organisation d'une concertation sur les objectifs d'une mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg pour permettre la réalisation dudit projet. Le Conseil de l'Eurométropole a précisé les objectifs poursuivis à l'occasion de ce projet de mise en compatibilité du PLUi.

Cette concertation préalable s'est déroulée du 2 au 19 janvier 2024, dans le respect des objectifs et des modalités fixées par la délibération n°E-2023-1207 et énumérés dans l'article 1.3 du présent bilan.

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 et enfin, il tire les enseignements de la concertation.

1.1 Le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

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,
- Créer une liaison directe entre la gare et les secteurs universitaires de l'Esplanade et d'Illkirch, sans passer par le nœud central de l'Homme de Fer,
- 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 à la nature et aux usages locaux et en participant à la mise en valeur du patrimoine.

1.2 Rappel des étapes antérieures du projet

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 permis de poursuivre et compléter 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 autorisé l'engagement des études de maîtrise d'œuvre relatives au projet de « Tramway vers le Nord ».

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.

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 phase de concertation, 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.

Une deuxième phase de concertation s'est déroulée du 15 décembre 2022 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 ».

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 ainsi que la réalisation des opérations connexes utiles au projet. 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 intercommunal (PLUi) au regard des aménagements viaires envisagés.

Par délibération n° E-2023-1207 du 20 décembre 2023, le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg a arrêté le bilan de la concertation relative aux aménagements et fonctionnalités du projet, a approuvé les options essentielles du projet telles qu'elles ressortent de l'étude de niveau « avant-projet », a décidé l'organisation d'une concertation sur les objectifs d'une mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg pour permettre la réalisation dudit projet.

1.3 Le contexte règlementaire de la concertation

a. Fondements

Pour permettre la réalisation du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim tel que ses options essentielles ressortent de la concertation et des études de conception, il paraît nécessaire de faire évoluer le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi).

L'aménagement de la route de Bischwiller, celui de la place de Haguenau ou encore celui de l'avenue des Vosges notamment nécessiteront une modification de la hiérarchisation du réseau viaire dans l'OAP Déplacements du PLUi de l'EMS. Par ailleurs, la modification de certains emplacements réservés ainsi la réduction de la trame « espaces plantés à conserver ou à créer » sur certains secteurs localisés sont également nécessaires.

Cette évolution des règles locales d'urbanisme doit se faire dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique qui emportera alors mise en compatibilité du PLUi.

La mise en compatibilité du PLUi appelle la réalisation d'une concertation préalable avec le public, dédiée à ce seul sujet de planification. L'article L. 103-2 1° c) du Code de l'urbanisme, modifié par l'article 40 de la loi n° 2020-1525 du 7 décembre 2020 d'accélération et de simplification de l'action publique, soumet en effet la mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme à concertation préalable.

b. Les objectifs poursuivis par la mise en compatibilité du PLUi

Les objectifs poursuivis par la mise en compatibilité du PLUi, en adéquation avec le projet, sont :

- 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.

Cette étape se conclut par le présent document de bilan qui rend compte du respect des modalités de concertation et des avis exprimés durant la phase de concertation avec le public, et qui est soumis à l'approbation du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg en tant qu'annexe à sa délibération arrêtant le bilan.

c. Les modalités d'organisation de la concertation telles que prévues par la délibération du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg

La délibération n° E-2023-1207 du 20 décembre 2023 du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg a approuvé l'organisation de 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, 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'Eurométropole,
    - 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'Eurométropole 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 (Direction de la Mobilité, l'Eurométropole de Strasbourg, 1 Parc de l'Etoile, 67076 Strasbourg).

2 MISE EN ŒUVRE ET RESPECT DES MODALITES DE LA CONCERTATION

2.1 La période de la concertation

La concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg initialement prévue de 2 au 15 janvier 2024, a été prolongée jusqu'au 19 janvier 2024, et s'est déroulée dans le respect des objectifs et des modalités rappelés ci-dessus.

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 12 janvier 2024. Elle a été l'occasion pour l'exécutif de l'Eurométropole de présenter à la presse les fondements de la concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg, ainsi que les modalités de la concertation.

b. Information dans la presse locale

La diffusion de l'information a été effectuée via de multiples publications et des actions par la presse locale permettant de couvrir le territoire métropolitain :

- une annonce publiée dans le journal local (Dernières Nouvelles d'Alsace) le 23 décembre 2023 ;
- une annonce publiée dans le journal local (Dernières Nouvelles d'Alsace) le 3 janvier 2024 ;
- un encart informatif publié dans la version web du journal local (Dernières Nouvelles d'Alsace) du 2 au 5 janvier 2024 ;
- une brève datée du 5 janvier 2024 et envoyée à tous les médias locaux et transfrontaliers, informant de la prolongation de la concertation jusqu'au 19 janvier (initialement prévue jusqu'au 15 janvier).

28 | Annonces légales et judiciaires

Samedi 23 décembre 2023

Vie des Sociétés

Convocations

ASSOCIATION AJISTE GESTIONNAIRE DES AUBERGES DE JEUNESSE DE STRASBOURG

Inscrite au registre des Associations du Tribunal d'Instance
Volume 81 Folio n° 73
Siège social : Auberge de Jeunesse « Parc du Rhin »
rue des Cavaliers 67000 STRASBOURG

Convocation à l'Assemblée Générale Extraordinaire
1ère convocation

Les membres adhérents sont invités à l'Assemblée Générale Extraordinaire qui se tendra le 15 janvier 2024 à 18h au siège social.
Le point unique de l'ordre du jour est :
- Modification des statuts
En cas de quorum insuffisant à la première Assemblée Générale Extraordinaire

Convocation à l'Assemblée Générale Extraordinaire
2ème convocation

Les membres adhérents sont invités à l'Assemblée Générale Extraordinaire qui se tendra le 16 février 2024 à 18h au siège social et qui statuera sur le même point.

Le Président du Conseil d'Administration

Enquête publique

EUROMETROPOLE DE STRASBOURG

Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

Concertation préalable à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal de l'Eurométropole de Strasbourg, portant sur le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

COLLECTIVITE EUROPEENNE D'ALSACE

CONCERTATION PUBLIQUE

Marchés publics et privés

Procédures adaptées (plus de 90000 euros)

COMMUNE DE WINGERSHEIM LES QUATRE BANS

Avis d'appel public à la concurrence

Tribunaux

TRIBUNAL JUDICIAIRE DE SAVERNE

Avis aux fins de publication

TRIBUNAL DE PROXIMITÉ DE ILLKIRCH- GRAFFENSTADEN

Avis aux fins de publication

TRIBUNAL JUDICIAIRE DE STRASBOURG

LIQUIDATION JUDICIAIRE
Avis de jugement

francemarchés.com
TOUS LES JOURS, TOUS LES MARCHÉS PUBLICS

Le portail d'avis de marchés publics le plus complet du web

- Plus de 20.000 appels d'offres en cours
- 100% gratuit
- Alertes par email

c. Une campagne d'affichage

Une campagne d'affichage sur l'espace public par le biais de panneaux informatifs spécifiques a été organisée à proximité des axes concernés par le projet (sur la place de Haguenau, au croisement de l'avenue des Vosges et l'avenue de la Paix et sur la place de la Gare à Strasbourg, devant la villa des projets et le centre commercial Leclerc à Schiltigheim) du 22 décembre 2023 au 19 janvier 2024.

De plus il a été procédé à :

- une information individuelle et spécifique pour le projet vis-à-vis des associations locales et thématiques (envoi d'un courriel avec le « flyer » numérique de la concertation aux associations thématique mobilité et associations et forces vives des quartiers : Piétons 67, ASTUS, CADR 67, TC Alsace, Strasbourg A Vélo, AHQG, association quartier Vosges Neustadt, la Neustadt Apaisée, association des habitants du quartier Gare, Envie de quartier, Montramjtiens, Col'Schick, le collectif de la rue des Petits Champs) ;
- la communication de l'organisation de la concertation sur les réseaux sociaux (Facebook et LinkedIn) de l'Eurométropole de Strasbourg.

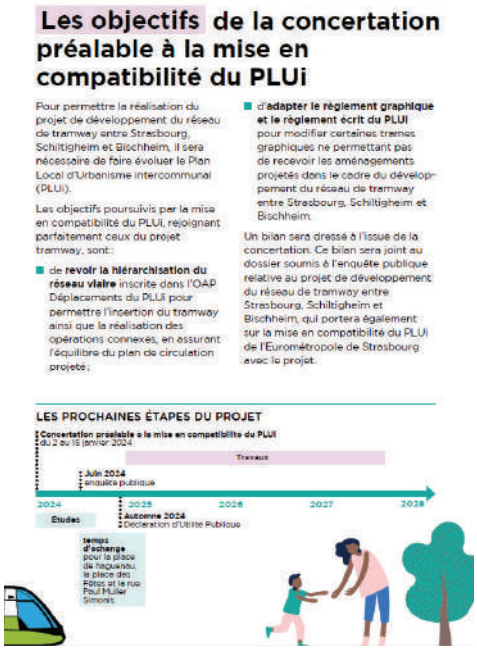
2.3 Utilisation du site internet de l'Eurométropole de Strasbourg

Sur la plateforme participative de l'Eurométropole de Strasbourg, la rubrique dédiée au projet de « développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim », a été mise à jour avec cette concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi : le flyer et le dossier numérique ont été mis à disposition et les commentaires ont été rouverts sur la période de concertation afin de permettre aux visiteurs de déposer des contributions en ligne et télécharger l'ensemble des documents disponibles pour la concertation.

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

a. Flyer numérique

Un flyer numérique 4 pages a été mis à disposition au téléchargement sur le site participer.strasbourg.eu, sur la rubrique dédiée au projet, et a été transmis par courriel aux forces vives (cf. Article 2.2).



b. Mise à disposition d'un dossier d'information et tenue de registres

Un dossier « physique » a été mis à la disposition du public :

- au centre administratif de l'Eurométropole,
- en mairie de Schiltigheim,
- en mairie de Bischheim,
- en mairie de Hœnheim.

En chacun de ces lieux, un registre permettant de recueillir les observations, a été ouvert.

Un dossier « numérique » a été mis à disposition au téléchargement sur le site participer.strasbourg.eu.

2.5 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 de présentation du dossier d'information relatif à la mise en compatibilité du PLUi, précités ci-dessus, permettant aux personnes intéressées de consulter et/ou faire état de tous avis et observations relatifs au projet ;
- la possibilité de consulter et/ou faire part d'avis et d'observations 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 (1 parc de l'Etoile, 67076 Strasbourg) ;
- l'accès à une adresse de messagerie électronique ProjetTramNord@strasbourg.eu.

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 2 au 19 janvier 2024 ont été pris en compte, à partir des contributions suivantes :

- les contributions formulées sur la plateforme participative : participer.strasbourg.eu ;
- les contributions déposées sur les registres « papier » mis à disposition dans les mairies de Schiltigheim, de Bischheim et de Hœnheim, et au centre administratif à Strasbourg ;
- les contributions envoyées par courriels à l'adresse suivante : ProjetTramNord@strasbourg.eu;
- les courriers reçus par l'Eurométropole de Strasbourg.

L'Eurométropole de Strasbourg, maître d'ouvrage du projet, apporte dans le présent document, des réponses aux interrogations et remarques formulées par les participants.

3.2 La participation à la concertation

a. Analyse quantitative de la participation à la concertation

La participation du public a permis de collecter :

- 80 observations sur le registre ouvert au centre administratif de l'Eurométropole ;
- 58 observations sur le registre ouvert en mairie de Schiltigheim ;
- 23 observations sur le registre ouvert en mairie de Bischheim ;
- 2 observations sur le registre ouvert en mairie de Hœnheim ;
- 469 contributions écrites sur le site internet « participer.strasbourg.eu » et la rubrique dédiée au projet ;
- 549 contributions écrites par courriel à l'adresse mail du projet ;
- 7 contributions écrites par courrier.

Par ailleurs :

- la page web présentant le projet « participer.eurometropole-strasbourg.eu » a été visitée 5810 fois (vues uniques) entre le 2 et le 19 janvier 2024 ;
- la publication de la page Facebook de l'Eurométropole de Strasbourg a enregistré un total de 229 réactions (commentaires ou « like ») et la publication de la page LinkedIn de l'Eurométropole de Strasbourg a enregistré un total de 42 réactions (commentaires ou « like ») ;
- parmi les contributions, 13 d'entre elles ont été transmises par les associations de quartier, des collectifs ou des associations thématiques (mobilité).

Au total, **1188** contributions ont été reçues et traitées.

Parmi les 1188 contributions reçues,

- **763** portaient directement sur la mise en compatibilité du PLUi ;
- **259** dépassaient le cadre de la concertation ;
- **166** ont été émis en redondance sur les différents médias proposés ou en réponse à d'autres contributions sur le site participer.strasbourg.eu et ont été considérés en doublon.

Tableau 1 : Récapitulatif des contributions écrites recueillies dans le cadre de la concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg, pour le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

Moyens d'expression concerné	**Nombre total de contributions recueillies**	**Nombre de contributions portant sur la mise en compatibilité ***
Recueillis sur le site particper.strasbourg.eu	469	146
Reçus par mail	549	490
Déposés sur les registres papier	163	122
Envoyés par courriers papier	7	5
Total	1188	763

**Les contributions dépassant le cadre de la concertation et des réponses à d'autres contributions sur le site participer.strabourg.eu n'ont pas été comptabilisées, et un même avis exprimé par une personne unique ou représentant d'un collectif par plusieurs moyens est comptabilisé une seule fois.*

b. La synthèse des contributions exprimées sur le projet

Tableau 2 : les principales **thématiques** abordées par le plus grand nombre de **contributeurs**

Thématique	**Nombre total de contributions évoquant la thématique**
« Piétonisation» de l'avenue des Vosges	241
Déclassement de l'avenue des Vosges en voie de desserte	325
Déclassement de la route de Bischwiller en voie de desserte	113
Création de la bretelle Hœnheim	6
Création de la bretelle 2ème D.B.	6
Déclassement du barreau Est de la place de Haguenau/modification des bretelles	51

Tableau 3 : les contributions et avis des différentes associations, collectifs ou partis politiques ayant envoyé une contribution

Associations / collectifs / partis	**Favorable**	**Défavorable à la MEC PLUi**
ASTUS	*	
Schilick Ecologie	*	
Un nouvel espoir - association schilikoise		*
Association Quartier Vosges-Neustadt		*
Schilickpourtous		*
Association APAESA		*
CADR67	*	
Strasbourg à vélo	*	
Association ADIQ-association des quartiers centre-est de Strasbourg		*
Montramjtiens	*	
Piétons 67	*	
ARECSO - Association des résidents Erckmann Chatrian/Stoeber /Orangerie		*
Col'Schick		*
Neustadt apaisée		*

Autres contributions groupées	**Objet**
Pétition avec environ 550 signataires, riverains ou commerçants de la route de Bischwiller à Schiltigheim	Contre la piétonisation de la route de Bischwiller à Schiltigheim
Contributions identiques contre la « piétonisation» de l'avenue des Vosges	102 contributions identiques reprenant entièrement ou en partie le même texte, expriment leur refus de la « **piétonisation** » de l'avenue des Vosges

4 SYNTHÈSE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION

4.1 Les objectifs généraux de la concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg

Certains contributeurs affirment qu'il n'est pas possible de modifier un document d'urbanisme élaborés entre 33 communes, en consultant uniquement 4 communes concernées par ce projet.

Le PLUi a été construit pendant 4 ans de 2012 à 2016 en associant les 33 communes, comme l'OAP Déplacement en 2015. C'est un document stratégique contraignant pour garantir l'intérêt général. On a ici une inversion de logique, comme le projet ne respecte pas les textes, on change les textes. C'est dangereux et cela remet en cause l'équilibre global.

Les modifications du PLUi induites par le projet Tram Nord, notamment en ce qui concerne la hiérarchisation du réseau viaire, sont particulièrement impactantes à l'échelle de l'agglomération. Cette concertation aurait dû être conduite et explicitement déclinée sur l'ensemble des 33 communes de l'Eurométropole

L'incompatibilité avec le PLUi n'a été évoquée à aucun moment de la concertation depuis 2021 et la mise en compatibilité n'a pas été évoquée dans la modification globale du PLUi de septembre à octobre 2023.

De plus une modification large du PLUi est en cours actuellement et aurait pu en traiter.

Le projet de tram nord n'est conforme ni au PLUi, ni au PLD, ni au SCOTERS, ni au PDU.
De même cette modification concerne l'ensemble de l'Eurométropole, pourtant seules 4 communes sont consultées.

Le PLUi ne peut pas se changer sur un coup de tête comme ça alors qu'il a fallu 4 ans pour le créer.

Le projet Tram nord dans son ensemble s'inscrit complètement dans les objectifs définis par le Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) et dans le plan d'aménagement et de développement durable (PADD). Ces objectifs sont :

- « La facilitation des déplacements de proximité, notamment en améliorant les infrastructures piétonnes et cyclables » (PLUi)

- « La réduction de la pollution et de la dépendance à l'automobile, en développant les alternatives pertinentes à la voiture individuelle » (PLUi)

- « Le renforcement de l'offre de transports en commun dans l'Eurométropole de Strasbourg » (PLUi)

- « La limitation des flux automobiles, quand il existe d'autres possibilités de déplacement » (PLUi)

- « Requalifier les voies majeures de circulation de grande qualités patrimoniales, en tenant compte de leur histoire et de leur aménagement d'origine, notamment la ceinture des boulevards et les artères structurantes de la Neustadt » (OPA Grand Centre)

- « Le déploiement/réorganisation des transports en commun doit se faire conjointement à une modification structurelle du fonctionnement routier de la métropole » (PADD)

*Concernant la piétonnisation d'une partie de la route de Bischwiller, à part l'apaisement de cette voie, c'est le seul moyen d'éviter le transit des quelques 30% de véhicules qui ne s'arrêtent pas dans notre ville et qui pourrons toutefois accéder à leur destination par des voies plus extérieures. Nous sommes donc favorables à la nouvelle hiérarchisation des voieries. Le tram doit trouver sa place dans l'organisation viaire future. **

**Exemple de verbatim des contributions déposées lors de la concertation*

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg à la question du périmètre de la concertation :

Pour rappel, cette concertation a été organisée pour permettre au public de participer à une éventuelle décision de mise en compatibilité du PLUi pour les seuls besoins du projet de Tram Nord.

Ainsi, et premièrement, il est donc normal de limiter le périmètre de cette concertation aux secteurs directement concernés par le projet. Il convient ici de rappeler que les modifications envisagées du PLUi concernent des voiries limitées dans leurs emprises ainsi que dans leur fonction de desserte au regard du trafic qu'elles supportent aujourd'hui (10 000 véh/j pour la route de Bischwiller et 20 000 véh/j pour l'avenue des Vosges) en comparaison du trafic hyperstructurant de la M35 par exemple (160 000 véh/j). En outre, les études circulatoires conduites dans le cadre de l'avant-projet montrent, d'une part, que les effets de report sont modérés dans le périmètre immédiat du projet et, d'autre part, que la zone d'influence du projet sur un périmètre plus élargi au sein des communes concernées est très limitée. Les évolutions du PLUi n'auront pas d'incidence directe sur les règles d'urbanisation et d'aménagement applicables au territoire de l'Eurométropole en dehors du périmètre du projet

Deuxièmement, il est fréquent qu'une procédure de participation du public préalable à l'évolution d'un PLUi soit limitée à un secteur seulement du territoire couvert par ce PLUi (c'est ce qui est prévu par le législateur notamment à l'article L. 153-42 du Code de l'urbanisme).

Troisièmement, en tout état de cause, l'Eurométropole n'a pas fermé aux autres habitants de l'agglomération la possibilité de participer à cette concertation, notamment au travers des dispositifs de consultation et d'expression numériques. Certaines observations proviennent ainsi de publics résidant en dehors du strict périmètre du projet.

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg à la question de l'intégration de cette concertation à la modification n°4 du PLUi :

Selon l'article L153-56 du Code de l'urbanisme, un projet faisant l'objet d'une mise en compatibilité du PLU dans le cadre d'une DUP ne peut faire l'objet de modification sur le même objet dans le cadre d'une procédure d'évolution menée en parallèle

En l'occurrence, la concertation M4 PLUi a été organisée du 23 novembre 2022 au 23 décembre 2022, soit avant que soient connues les options essentielles du projet tramway vers le Nord impliquant la mise en compatibilité du PLUi. De plus, outre l'articulation impossible des calendriers des deux concertations, intégrer le projet de Tram Nord au sein de la concertation M4 PLUi, n'aurait pas offert la même lisibilité, voire aurait créé de la confusion. L'Eurométropole de Strasbourg a fait le choix de mener une procédure spécifique pour permettre une meilleure transparence auprès du public.

4.2 La qualité et le déroulement de concertation

Certains contributeurs indiquent que cette concertation est organisée « en catimini », en partie en période fêtes et vacances scolaires, afin d'éviter une large participation du public et garder cette concertation « confidentielle » et « sous-silence ». La durée est jugée insuffisante par certains par rapport à l'enjeu du projet.

Une information jugée insuffisante sur le fond :

- les moyens d'information mis en œuvre sont insuffisants : pas de réunion publique pour expliquer le document et poser des questions ;
- un manque d'information sur les impacts de cette MEC PLUI (évaluations des trafics avant/après notamment).

---

*La concertation a complètement été biaisée et n'a pas permis aux citoyens d'être réellement informés. L'annonce de la concertation le 22 décembre et ses modalités ne permettent pas une large participation et une participation éclairée. La délibération de décembre 2023 acte le résultat de la concertation avant qu'elle ne commence. **

**Exemple de verbatim des contributions déposées lors de la concertation*

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

Le nombre très important de contributions reçues suffit à démentir la critique d'une concertation réalisée « en catimini ».

La critique est en outre inexacte car plusieurs publications dans la presse locale en décembre 2023 et janvier 2024 ont permis d'annoncer la concertation (cf. chapitre 2.2-b) et les panneaux sur l'espace public à Strasbourg et à Schiltigheim ont également annoncé la concertation à venir à compter du 22 décembre 2023.

Le dispositif de concertation mis en place a permis de collecter 1188 contributions sur 17 jours.

Par ailleurs, l'objet de cette concertation vise :

- d'une part, à recueillir les observations sur la traduction dans le PLUi les objectifs d'un projet déjà longuement concerté (9 mois de consultation publique cumulés) ;

- d'autre part, à préparer la phase d'enquête publique à venir. En effet, la concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUI ne se substitue pas mais précède une mise à l'enquête publique, elle-même accompagnée de toutes les composantes de ce projet (description du projet, étude d'impact, mise en compatibilité avec le PLUi).

En ce sens, les modalités de la concertation ont démontré leur efficacité au regard du taux de participation enregistré.

4.3 Les thématiques exprimées

a. Déclassement de l'avenue des Vosges en voie de desserte

Une grande partie des contributions, identiques dans leur rédaction, évoque « **la piétonisation de l'avenue des Vosges** » et les contributeurs expriment leur opposition à ce sujet.

La préoccupation principale de ces contributeurs réside dans l'organisation de la vie de tous les jours : l'accès des véhicules de secours, l'accès aux cabinets médicaux, l'accès des personnes âgées à leurs logements, l'accès des livraisons, l'accès aux commerces, etc.

Une grande partie des contributeurs est contre la modification de la hiérarchisation de l'avenue des Vosges en voie de desserte, pour les raisons suivantes :

- report de circulation et de la pollution sur les axes adjacents ;
- rallongement des itinéraires et augmentation de la circulation et de la pollution en conséquence ;
- impact sur l'accès des riverains et sur la vie quotidienne notamment des personnes âgées et des familles ;
- souci du maintien d'un accès fluide pour les services de secours ;
- accès à Strasbourg et ses commerces rendu complexe ;
- difficultés pour les déplacements pendulaires Est-Ouest et rallongement des temps de parcours.

C'est une artère de circulation indispensable à la vie quotidienne et économique de l'Eurométropole. Strasbourg deviendrait encore plus inaccessible. L'avenue des Vosges est rétrogradée de 2 à 3 niveaux.
La piétonisation de l'avenue des Vosges compliquera l'accès aux soins et services

de milliers de personnes. De nombreux professionnels de santé, artisans et commerçants pourraient devoir quitter le secteur. La piétonisation de l'avenue des Vosges compliquera la capacité d'intervention des services de secours et de sécurité.
La piétonisation de l'avenue des Vosges n'est pas incontournable et indispensable pour améliorer la desserte en transports en commun du quartier européen et du nord de l'agglomération au contraire.
La piétonisation de l'avenue des Vosges entraînerait des reports de circulation de milliers de voitures dans l'ensemble des quartiers environnants et augmentera les bouchons et donc la pollution.

Je suis absolument et un million de fois favorable à ce tramway qui va tout d'abord apaiser l'avenue des Vosges et ses alentours, diminuer la pollution de l'air et bien évidemment desservir les villes limitrophes de Schiltigheim et Bischheim.

Je suis complètement favorable au passage du tramway sur l'avenue des vosges, complètement favorable au fait de relier efficacement et rapidement Bischheim et Schiltigheim à Strasbourg et surtout je me réjouis de l'apaisement que cela va apporter à l'avenue mais aussi au quartier plus généralement.

*J'attends avec impatience ce projet qui permettra (enfin) de se débarasser du traffic de transit sur l'autoroute urbaine de l'avenue des Vosges, bruyante et polluée, extrèmement dangereuse en vélo et à traverser. J'espère que sa requalification en voie de desserte et l'accès par le tram permettra d'offrir un environnement plus apaisé, propice à l'ouverture de commerces et restaurants. **

**Exemple de verbatim des contributions déposées lors de la concertation*

À l'inverse, certaines contributions demandent d'aller plus loin dans la modification de la hiérarchisation des voies, en demandant de classer la totalité de l'avenue des Vosges, ainsi que le boulevard Clémenceau et la rue Jacques Kablé en voie de desserte, et de réduire la vitesse dans tout le quartier Tribunal-Vosges-Neustadt à 30 km/h.

Une autre partie des contributeurs est favorable au déclassement de l'avenue des Vosges en voie de desserte car ceci permettra :

- l'apaisement de ce grand axe, actuellement réservé aux automobilistes principalement, contribuera à un meilleur partage de l'espace au profit des modes actifs, avec des aménagements sécurisés ;
- l'amélioration de la qualité de l'air.

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg aux contributions évoquant la « *piétonisation* » de l'avenue des Vosges :

L'Eurométropole de Strasbourg rappelle qu'il ne s'agit en aucun cas de piétonniser cet axe de desserte, mais plutôt de le libérer du trafic de transit et le limiter à des accès des dessertes avec les boucles de circulation locales.

La modification du statut de l'avenue des Vosges dans la hiérarchisation du réseau viaire est rendue nécessaire par le choix de l'insertion du tramway (quel que soit le profil retenu). Ce choix correspond aux grandes orientations du PLUi rappelées ci-dessous :

- OPA Métropolitaines – Grand Centre : *« Requalifier les voies majeures de circulation de grandes qualités patrimoniales, en tenant compte de leur histoire et de leur aménagement d'origine, notamment la ceinture des boulevards et les artères structurantes de la Neustadt. »*

- PADD : *« Le déploiement/réorganisation des transports en commun doit se faire conjointement à une modification structurelle du fonctionnement routier de la métropole. »*

- POA Déplacement – Diminuer l'usage individuel de la voiture : *« Mettre en place une politique de stationnement à même de réguler l'usage de la voiture dans les secteurs les plus contraints. »*

À cet effet, il est précisé que les modélisations montrent :

° de fortes baisses de circulation sur l'avenue des Vosges (y compris sur le tronçon situé plus à l'Est au-delà de la place de la République) ;

° une meilleure utilisation des infrastructures existantes « grand ring » pour les reports de trafic de transit en dehors des quartiers et une forte hausse de l'utilisation des TC et des modes actifs.

En complément, le nouveau plan de circulation proposé permettra de limiter les effets du report de trafic vers d'autres axes desservant des secteurs d'habitation.

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg au sujet des craintes du report de circulation et de la pollution:

Le projet du développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim contribuera à la **diminution du trafic automobile dans la zone d'influence** du projet **tout en améliorant l'accessibilité métropolitaine**. Il favorise une forte augmentation de capacité d'accès aux modes alternatifs à la voiture. Par rapport à la situation de référence 2027, il permet un **rééquilibrage modal des flux internes à l'Eurométropole et des flux d'échange avec l'extérieur** avec :

- 8% de déplacements en voiture particulière,

+ 15% de déplacements en transports en commun.

Le projet prévoit une **diminution de 30 000 km parcourus à la journée** dans le secteur Neustadt.

Le projet du tramway va améliorer la qualité de l'air le long des axes empruntés, qui sont identifiées comme faisant partie des zones urbaines les plus polluées, notamment en ce qui concerne la concentration en dioxyde d'azote (NO2).

En moyenne sur la zone d'étude, les émissions globales de **polluants liés à la circulation** seront réduites de l'ordre de **18%** en 2027 grâce au projet Tramway (comparaison des situations en 2027 avec et sans projet). Il est prévu que le projet amène une diminution moyenne d'environ **2,5% à 3%** de la concentration des **microparticules PM10 et PM2,5** (comparaison avec / sans projets aux horizons 2027 et 2047).

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg au sujet des craintes de difficulté d'accès (des riverains ou des services de secours) :

La circulation dans le quartier s'organisera par des rues déjà structurantes ou de distribution (rue de Wissembourg, boulevard Clemenceau, boulevard Poincaré, rue Oberlin, avenue de la Paix), qui donneront accès à des boucles de circulation pour permettre à celles et ceux qui ont besoin d'utiliser la voiture de rejoindre leur destination. Par ailleurs les accès aux portes cochères seront intégralement maintenus.

Des places de livraison sont prévues le long de l'avenue, sur des bandes de desserte aménagées entre la plate-forme tramway et les arbres. Les riverains, les professionnels de santé, les livreurs pourront utiliser ces cases de livraison ou les places violettes qui seront créées sur les amorces des rues perpendiculaires afin de faciliter la dépose près de chez soi, l'intervention d'un professionnel de santé chez l'habitant ou la livraison des courses ou des colis.

De plus, le parking Église Rouge/Kablé (parking de compensation à 5 minutes à pied de la zone la plus impactée dans le voisinage de la place de Haguenau avec une jauge d'environ 290 places) permettra de compenser la suppression d'une partie des places de stationnement.

Les pompiers ou services de secours rouleront sur la plate-forme du tramway et se positionneront sur les espaces entre la plate-forme et les arbres ou exceptionnellement sur les trottoirs, si nécessaire, lors de leur intervention.

b. Déclassement de la route de Bischwiller en voie de desserte

Une grande partie des contributeurs est contre la modification de la hiérarchisation de la partie Sud de la route de Bischwiller en voie de desserte, pour les raisons suivantes :

- report de circulation et de la pollution sur les axes adjacents ;
- rallongement des itinéraires et augmentation de la circulation et de la pollution en conséquence ;
- impact sur l'accès des riverains et sur la vie quotidienne notamment des personnes âgées et des familles ;
- souci du maintien d'un accès fluide pour les services de secours ;
- accès aux commerces rendu complexe ;
- report de circulation sur Hœnheim et les communes voisines du Nord ;
- rallongement du temps de trajet de la ligne de bus C3 à cause de la piétonisation de la route de Bischwiller ;
- report du trafic de cet axe sur l'avenue de Périgueux.

Une partie des contributeurs est favorable au déclassement de la route de Bischwiller en voie de desserte car ceci permettra :

- le développement des mobilités actives, tout en assurant leur sécurité ;
- l'amélioration du cadre de vie, en réduisant la place excessive accordée aujourd'hui aux voitures, en facilitant les autres modes de déplacement.

la fermeture pure et simple à la circulation automobile générale (hors riverains, taxis etc.) de la partie Sud de la route de Bischwiller (fermeture de la place de Haguenau au carrefour des Quatre-Vents), accompagnée de celle de la partie Sud de l'axe secondaire de la rue de la Patrie/rue de l'Eglise Rouge, gênera de manière très excessive la circulation Sud-Nord/ Nord-Sud et provoquera de sérieux reports de circulation par contournement, en particulier au droit du lieu où se fera le blocage au Nord, le carrefour des Quatre-vents : ainsi, l'axe rue de la Mairie/rue du Barrage/rue de Tribunal, qui est déjà très chargé, absorbera à l'évidence une part importante du flux des véhicules circulant, dans les deux sens, entre les quartiers que traverse plus au Nord la route de Bischwiller et le centre de Strasbourg.

Je suis contre la pietonnisation de la route de Bischwiller. Que ce soit pour les commerces ou les habitants, cette idée est un non-sens. Comment vont faire les personnes qui ont un véhicule mais pas de garage ou de place de stationnement pour accéder avec leurs courses? Comment vont faire les personnes âgées qui habitent ou qui rendent visite à des proches?

Nous sommes contre le projet de piétonnisation Route de Bischwiller et de mise en route du tram Nord, pour plusieurs raisons: Fort report de circulation dans les rues adjacentes, augmentation de la pollution avec de probables bouchons, d'autant plus que la route du Gal de Gaulle sera à sens unique pour aller vers Strasbourg

*Je suis résidant de Schiltigheim depuis 30 ans…Je suis favorable à la modification du PLUI pour permettre la réalisation de ce projet tram. Enfin, nous aurons un mode de transport digne, je suis à mobilité réduite, la route du Bischwiller est dangereuse. Il faut faire quelques choses, la piétonisation va dans le bon sens. J'ai souvent entendu dire que notre ville était une cité dortoir, enfin ça changera. **

**Exemple de verbatim des contributions déposées lors de la concertation*

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg au sujet des interrogations sur les difficultés d'accès (des riverains ou des services de secours, accès aux commerces) :

La desserte de la partie piétonnisée de la route de Bischwiller (entre Fischer et carrefour des Quatre Vents) est garantie, moyennant l'organisation d'un contrôle d'accès :

° Des bornes d'entrée seront abaissées de 6h à 11h (horaires à confirmer en lien avec la Ville de Schiltigheim) pour permettre les livraisons, la desserte riveraine, la collecte des déchets, etc. ;

° Des badges d'accès 24h/24 7j/7 seront distribués aux ayants droits : riverains disposant d'un parking privé, véhicules de police et de secours, taxis de l'Eurométropole, personnel médical libéral, artisans intervenant régulièrement, etc. ;

° Des autorisations ponctuelles pourront être délivrées par la Ville de Schiltigheim : déménagements, interventions ponctuelles pour des travaux, clientèle des hôtels (code d'accès), etc.

Plusieurs parkings existent d'ores et déjà à proximité de la future zone piétonne : parking de la mairie, parking de l'école Exen ou encore gymnase des Malteries. En complément, un parking de 68 places sur l'actuel parking des employés de Heineken, au niveau de la rue Saint-Charles offrira, en proximité immédiate de la zone apaisée, une offre de stationnement pour accéder aux commerces et/ou services. Par ailleurs, les rues perpendiculaires permettront également de se stationner à proximité immédiate de la partie Sud de la route de Bischwiller. Les places les plus proches pourraient être dévolues aux personnes à mobilité réduites, afin de leur faciliter l'accès aux commerces et aux services en dehors des horaires de libre accès à la zone piétonne (6h – 11h).

L'accès multimodal sera également renforcé (station de tramway Fischer, arrêt de bus ligne C3, modes actifs sécurisés)

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg au sujet du temps de parcours de la ligne de bus C3 :

Le temps de parcours de la ligne de bus C3 sera amélioré par rapport à la situation actuelle. Les simulations de trafic montrent qu'avec la mise sous contrôle d'accès de la partie Sud de la route de Bischwiller, il y aura de l'ordre de 30 à 40 % de flux d'automobile en moins entre la rue des Vosges et le carrefour des Quatre Vents (le report se faisant majoritairement en amont vers la M35 et l'avenue Mendès-France). Cette réduction du trafic offrira de meilleures conditions de circulation pour la ligne C3. Avec le plan de circulation mis en œuvre, ce nouvel itinéraire permettra de fiabiliser et d'améliorer le temps de parcours de la C3, avec un gain d'environ 3 minutes.

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg au sujet des craintes de report de circulation sur Hœnheim et les communes voisines du Nord :

Les prévisions de trafic liées au projet tramway décrivent, d'un point de vue global :

° une stabilité du nombre de kilomètres parcourus à la journée dans le secteur Hœnheim et Souffelweyersheim Sud ;

° une diminution de 20 000 km parcourus à la journée dans le secteur de Bischheim centre et Schiltigheim.

Les reports de circulation, liés au trafic de transit notamment, se feront en priorité sur des voies dédiées au trafic automobile et éloignées des habitations, comme la M35, la M2350 ainsi que l'avenue Pierre Mendès-France. Cette nouvelle répartition du flux s'accompagnera d'un plan de circulation qui limitera au maximum les risques de shunts et de hausse de trafic à travers les quartiers. En complément, la création des 2 nouvelles bretelles sur la M35 permet la desserte efficace et mieux répartie des communes du Nord (Schiltigheim, Bischheim, Hœnheim). Cette répartition des accès depuis/ vers la M35 permet d'assurer l'équilibre du plan de circulation et d'éviter des reports de trafic sur des axes transversaux à Bischheim et à Hœnheim, axes dont le trafic restera stable.

c. Déclassement du barreau Est de la place de Haguenau/modification des bretelles

Une partie des contributeurs est contre la modification de la hiérarchisation du barreau Est de la place de Haguenau et les modifications des bretelles, avec crainte de difficultés d'accès vers ou depuis Strasbourg en lien avec la M35.

La place de Bordeaux est un bel exemple. C'est déplacer le problème en pourrissant la vie des habitants. Si diminuer le nombre de voitures est vertueux sur le papier, la réalité est autre.

Suppression de la sortie d'autoroute Place de Haguenau qui pénalisera les nombreux patients venant de loin.

Non à la suppression de l'accès à l'autoroute place de Haguenau. Les nuisances que cette suppression entraînerait sont de loin supérieures aux bénéfices.

**Exemple de verbatim des contributions déposées lors de la concertation*

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

La reconfiguration ou création de nouvelles bretelles avec la M35 au niveau de la place de Haguenau, ainsi que la création d'un nouveau carrefour à niveau entre la M2350 et la rue de l'Église rouge, au niveau de la rue Jacques Kablé permettent le maintien de l'ensemble des fonctionnalités d'échange entre le tissu urbain et le réseau routier hyperstructurant.

Plus précisément :

- les accès depuis la place de Haguenau et le Wacken vers la M35 Nord seront reconstitués par une nouvelle connexion créée au sud de la route du Général De Gaulle ainsi qu'une nouvelle bretelle au droit de la sortie actuelle « Cronenbourg » ;

- l'accès depuis la place de Haguenau vers la M35 Sud sera reconstitué via le nouveau carrefour Église Rouge au droit de la M2350 ;

- la sortie actuelle « Cronenbourg » sera reconstituée via la sortie « Halles » par la création d'un nouveau carrefour sur la rue Wodli.

d. Création de la bretelle Hœnheim

Quelques contributions évoquent le sujet de la bretelle de Hœnheim vers M35 direction Sud et leur opposition à cet aménagement, avec crainte de report de circulation sur la rue de la Fontaine à Hœnheim.

Quid de cette entrée d'autoroute à Hoenheim sur la M35, on va faire quoi de cette circulation à venir sur la rue de la fontaine ? vive la pollution...Donc plus de circulation dans une commune qui compte 3 passage à niveaux...

**Exemple de verbatim des contributions déposées lors de la concertation*

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

La création de la bretelle d'accès vers la M35 à Hœnheim permet le report de circulation liée au trafic de transit Nord/Sud sur des voies dédiées au trafic automobile et éloignées des habitations le plus en amont possible, en soulageant notamment la route de Brumath d'une part et la rue du Triage d'autre part, pour les usagers provenant des communes de 2ème couronne et cherchant à rejoindre la M35 en direction de Strasbourg. Par ailleurs, la création de ce nouvel accès vers la M35 facilite l'aménagement du terminus Tram ainsi que l'aménagement de couloirs bus en approche du carrefour Périgueux/Brumath, favorables aux échanges intermodaux entre le tramway et les lignes de bus de rocade.

Cette bretelle participe également à une meilleure répartition des flux entre les différents lieux de connexions avec la M35 pour les communes Nord, réduisant notamment la charge du trafic sur l'échangeur de Bischheim.

Enfin, les modélisations de trafic, réalisées dans le cadre des études actuellement en cours montrent qu'il n'y a pas de variation de trafic sur la rue de la Fontaine, ni dans le centre d'Hœnheim (notamment au niveau des passages à niveau).

e. Création de la bretelle 2ème D.B.

Quelques contributions évoquent le sujet de la bretelle depuis la M35 vers l'avenue de la 2ème Division Blindée et leur opposition à cet aménagement, avec crainte d'un flux de circulation important dans un quartier résidentiel, l'augmentation de la pollution dans ce secteur et la suppression des espaces boisés qui séparent les habitations de la M35.

Il faudra absolument emprunter l'autoroute pour revenir à Schiltigheim en venant de Strasbourg ce qui est une aberration car cette voie est déjà saturée actuellement en heure de pointe, de plus la descente d'autoroute envisagée débouchant sur l'avenue de la 2è Division Blindée elle-même débouchant sur l'avenue du 23 novembre et puis sur le feu tricolore de la rte du général de Gaulle. C'est une très mauvaise option puisque déjà en temps normal ça bouchonne avenue du 23 novembre aux heures de pointes pour traverser au feu la route du général de Gaulle, alors si on ajoute le flux de voitures venant de l'autoroute et en plus le tram qui va cadencer le passage au vert, ça va bouchonner jusque sur l'autoroute.

**Exemple de verbatim des contributions déposées lors de la concertation*

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

La création d'une nouvelle bretelle d'accès depuis la M35 vers l'avenue de la 2ème Division Blindée induit effectivement un nouveau trafic estimé à environ 5 000 véhicules/jour. Celui-ci est toutefois comparable à celui des voies de desserte situées à proximité, telles que la rue du 23 novembre ou la rue de Sélestat.

La suppression d'une partie du merlon protégeant le quartier du trafic sur la M35 sera compensée par la création d'un mur anti-bruit pour retrouver le même niveau de protection acoustique qu'aujourd'hui.

Enfin, ces évolutions sont à mettre en regard d'un apaisement global des grands quartiers d'habitat traversés par le projet.

f. Les thématiques dépassant le cadre de la mise en compatibilité du PLUi

Certaines contributions visaient des thématiques dépassant la question de la mise en compatibilité du PLUi, à savoir :

- le choix du tracé du tramway (favorable ou défavorable)
- le coût du projet
- le réseau de bus

L'Eurométropole prend acte de ces contributions. Celle-ci ne peuvent toutefois pas intégrer le bilan de la concertation relative à la mise en compatibilité du PLUi. En effet, il est rappelé que ces composantes du projet (choix du tracé et coût) ont déjà fait l'objet d'un processus de concertation et de décisions précédentes adoptées par le Conseil de l'Eurométropole.

5 LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION PREALABLE A LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLUi

L'Eurométropole de Strasbourg retient comme principaux éléments exprimés lors de cette concertation :

- une large participation de la population, des acteurs et élus du territoire pendant la concertation qui démontre l'intérêt du projet pour le public ;

- des avis contrastés concernant les modifications de la hiérarchisation du réseau viaire proposées :

- une mauvaise compréhension d'une partie des participants sur les implications du projet concernant l'accessibilité routière, à savoir le fonctionnement de la route de Bischwiller dans sa partie Sud et de l'avenue des Vosges (piétonisation évoquée) ;

- des inquiétudes sur le déclassement de certains axes en voie de desserte, liées aux conditions d'accès des riverains, en particulier la partie Sud de la route de Bischwiller et l'avenue des Vosges ; À l'inverse certaines expressions en faveur d'un déclassement plus important des différentes voies dans la hiérarchisation du réseau viaire ;

- des craintes sur les conditions de circulation et le report de trafic sur les autres axes à terme.

L'Eurométropole de Strasbourg prend bien note des thématiques soulevées par les participants à la concertation, notamment en lien avec la hiérarchisation du réseau viaire, et s'engage à apporter des réponses plus complètes lors de la phase de l'enquête publique à venir, étant donné que celle-ci intégrera:

- les plans de circulation future du projet, permettant mettre en évidence les nouveaux itinéraires d'accès aux quartiers ;
- une étude d'impact faisant état du trafic actuel et projeté dans les différentes rues du secteur d'étude ;
- la description des modalités d'accès pour la desserte riveraine, les services de secours et autres fonctions du quotidien nécessaire à la vie du quartier.