

Délibération au Conseil Municipal du lundi 11 avril 2011

Avis sur le bilan de la deuxième étape de la concertation publique relative au prolongement 'Est' de la ligne 'D' du tramway : desserte du quartier strasbourgeois du Port du Rhin et de KEHL.

1. OBJET DE LA PRÉSENTE DÉLIBÉRATION

L'objet du présent rapport est de présenter :

- l'évolution du projet d'extension de la ligne D du tramway en lien avec les études d'urbanisme du Schéma Directeur des Deux Rives ;
- les modalités de mise en œuvre de la nouvelle étape de la concertation publique, engagée à partir du 4 octobre 2010 ;
- le bilan de ladite concertation publique (présenté en annexe 1) au sujet duquel le Conseil municipal est appelé à formuler un avis ;
- les caractéristiques d'insertion urbaine de la plate-forme tramway sur les quartiers strasbourgeois du Neudorf, Citadelle, Starlette, Coopérative et du Port du Rhin qu'il paraît souhaitable de prendre en compte dans les études d'avant-projet à venir.

2. RAPPEL DES CARACTÉRISTIQUES DU PROLONGEMENT DE LA LIGNE "D" APPROUVÉES LE 13 FÉVRIER 2009

L'extension projetée de la ligne tram "D" vers l'Est a fait l'objet d'une étude de définition réalisée par le bureau d'études TTK de KARLSRUHE dans le cadre du marché CUS N ° 2007-1018 notifié le 19 septembre 2007 (dont la mise en place a été approuvée par le Conseil de Communauté le 5 avril 2007). Parallèlement le bureau d'études EGIS-RAIL a réalisé les analyses confirmant la faisabilité du projet en termes de rentabilité socio-économique, de financement et de bilan "carbone".

Le Conseil de Communauté du 13 février 2009 a approuvé le principe de réalisation du prolongement "Est" de la ligne "D" du tramway en direction du quartier strasbourgeois du Port du Rhin et de Kehl, au-delà de sa station terminus (provisoire) "A. Briand", et dont le tracé consistait à :

- longer la route du Rhin (RN4) du côté "Nord", le bassin Vauban étant franchi sur un nouvel ouvrage dédié "tram+vélo", parallèle au pont routier existant jusqu'à l'entrée du quartier du Port du Rhin;
- desservir le quartier du Port du Rhin sur son artère principale "Ouest-Est", qui constitue l'extrémité/Est de la route du Rhin, requalifiée avec un aménagement paysager de qualité ;

- franchir le Rhin sur un ouvrage dédié "tram+vélo" de 300 m de longueur, accolé au pont routier de l'Europe existant, sur son côté "Nord" ;
- longer la Strassburger.Strasse (B28) à Kehl jusqu'à la place de la gare.

La longueur totale de cette nouvelle infrastructure était de l'ordre de 2,9 km dont :

- 1,8 km entre la station "Aristide Briand" et la nouvelle station "Port du Rhin", y compris la voie de retournement d'arrière-gare permettant d'organiser des services partiels après la station "Port du Rhin",
- 1,1 km entre les nouvelles stations "Port du Rhin" et "Gare de Kehl".

Le Conseil de Communauté du 23 octobre 2009 a approuvé le bilan de la concertation publique relative à ce projet dont le tracé est représenté sur le plan en annexe.

3. L'APPORT NOUVEAU DES ÉTUDES D'URBANISME DU SCHÉMA DIRECTEUR DES DEUX RIVES

3.1. Contexte

Le Schéma Directeur des 2 Rives, dont le premier point d'étape a été adopté par le Conseil municipal de Strasbourg du 13 septembre 2010 et par le Conseil de Communauté Urbaine du 22 septembre 2010, porte sur le territoire de développement urbain stratégique de l'axe Heyritz-Kehl qui s'étend sur un linéaire de plus de 4 km et une surface de 250 hectares, depuis le site du Heyritz jusqu'aux rives du Rhin et à l'Allemagne, le long des anciens bassins portuaires. Le Schéma Directeur des 2 Rives porte sur :

- le secteur strasbourgeois : le Môle de la Citadelle, le triangle du Rhin (secteur Starlette, rue du Péage et îlot de la Coopérative), le quartier d'habitat du Port du Rhin
- le secteur kehlois : les secteurs de la gare ferroviaire, de l'ancienne douane et de la caserne

Le développement de cet axe vise notamment à constituer un lien stratégique entre les quartiers urbains à l'Est et le centre-ville ancien de Strasbourg, en engageant :

- la mise en œuvre de nombreux projets d'équipements publics et privés
- la réalisation d'infrastructures de transport : l'extension du tramway, la requalification de la route du Rhin (RN4) en boulevard urbain
- l'aménagement et l'articulation de nouveaux espaces publics : le parc du Heyritz, le parc de l'Etoile, la promenade des bassins, le Jardin des Deux Rives,...

Jusqu'à ce jour, le développement urbain s'est essentiellement concentré à l'Ouest de ce territoire, contrairement au secteur Est.

Avec les projets de requalification de la Route du Rhin en boulevard urbain et d'extension de la ligne "D" du tramway vers Kehl, se dessine l'opportunité stratégique de donner un nouvel essor à ce secteur "Est" pour l'inscrire sur le plan national parmi les grandes opérations d'urbanisme en cœur de métropole.

Afin de viser l'objectif d'un développement structuré de ce secteur dénommé "Deux Rives" d'environ 150 hectares, il s'agit de veiller à sa cohérence urbaine. Cet enjeu est renforcé par la complexité de ce secteur de développement traversé par de nombreuses infrastructures

de transport (aussi bien routières que ferroviaires et fluviales) qui incite également à la réflexion prospective d'ensemble.

Ainsi, pour engager un travail de réflexion urbaine stratégique sur le secteur "Deux-Rives", à la croisée de la ville qui se développe vers l'Est et des enjeux portuaires Nord-Sud, il a été décidé, conjointement par le Port Autonome de Strasbourg et la CUS, de réaliser un schéma directeur de programmation et d'aménagement.

Afin d'inscrire cette réflexion dans une ambition métropolitaine et transfrontalière, la Ville de Kehl y est associée et une portion du territoire de Kehl destinée à être urbanisée est intégrée au périmètre de réflexion, comprenant la gare ferroviaire, l'ancienne douane et la caserne.

En complément à l'association de la ville de Kehl, sont associés aux réflexions l'ensemble des acteurs, à savoir les habitants, les associations, les usagers du Port, des représentants du conseil de quartier, les institutions, des experts et les acteurs économiques qui sont regroupés au sein d'un atelier de projet (cf. délibération/CUS du 22 septembre 2010 adoptant le bilan d'étape du Schéma Directeur des Deux Rives).

3.2. Les apports des études du Schéma Directeur des deux Rives

Engagée depuis mars 2010, l'étude d'urbanisme a permis d'aboutir à un diagnostic stratégique suivi d'une programmation fonctionnelle et spatiale, prenant en compte l'ensemble des problématiques urbaines, sociales, économiques et techniques de l'axe "Est" de l'agglomération, en particulier du secteur emprunté par le projet d'extension de la ligne "D". Ce Schéma Directeur des Deux Rives répond donc aux objectifs suivants :

- formaliser une vision globale et à long terme sur ce territoire en termes de vocations et d'organisation spatiale,
- élaborer un plan d'orientations générales d'aménagement (trame primaire, espaces publics structurants, infrastructures, fonctionnement urbain (circulation, déplacement),
- définir les grands axes de développement urbain et des principes programmatiques (formes urbaines, densité, équipements publics),
- définir les ambitions environnementales et paysagères, de ce programme d'urbanisme qui constitue l'un des projets-leviers principaux du projet ECO-CITES "STRASBOURG-Métropole des 2 Rives", dans la perspective d'un développement urbain durable,
- élaborer des bilans d'investissements prévisionnels,
- constituer un document de référence pour les projets, à court terme (Citadelle, Starlette, COOP), à moyen terme (cour douanière) et à long terme (certains sous-secteurs du Triangle du Rhin).

Au rapport d'étape présenté au Conseil de Communauté du 22 septembre 2010, les études d'urbanisme ont montré :

- un constat d'enclavement physique des différents sites d'urbanisation jalonnant le secteur Deux Rives
- la nécessité et la volonté de mettre en réseau les différents lieux : Môle de la Citadelle, Starlette, Coopérative, Port du Rhin et Kehl Bahnhof,

- la liaison, par un nouveau système passant réservé aux seuls transports en commun, vélos et piétons, des secteurs à urbaniser ; ceux-ci étant par ailleurs desservis, pour la circulation automobile par la RN4, en différents points d'entrées.

Il est donc apparu nécessaire d'adapter le tracé initial de l'extension de la ligne "D" du tramway afin de répondre à ces objectifs nouveaux, le tracé modifié apportant les avantages suivants :

- meilleure irrigation et valorisation des "secteurs" d'urbanisation,
- tracé "scénographié" offrant un nouveau parcours urbain, paysager et patrimonial, ne subissant pas les nuisances de la RN4,
- création de stations structurées par des accroches territoriales fortes : une station, un projet urbain, un espace public, un bâtiment (équipement) repère,
- modes d'accès privilégiés aux sites : les modes doux (tram et vélos).

Ces éléments font également l'objet d'une délibération prenant acte des propositions décrites ci-avant au Conseil municipal de Kehl du 22 septembre 2010.

4. OBJECTIFS ET CARACTÉRISTIQUES FONCTIONNELLES ET TECHNIQUES DU NOUVEAU TRACE DU PROLONGEMENT "EST" DE LA LIGNE "D"

4.1. Les objectifs fonctionnels du nouveau tracé de l'extension de la ligne "D"

Les objectifs fonctionnels assignés à cette extension "Est" du réseau tramway sont les suivants:

- desservir le quartier strasbourgeois du Port du Rhin,
- desservir, au fur et à mesure de l'émergence de la demande d'accès et de déplacements, les nouvelles urbanisations projetées sur les sites Môle de la Citadelle, Starlette, Coopérative, Port du Rhin et Kehl/Bahnhof, dans la perspective d'intégrer efficacement le volet "transport durable" dans le développement urbain de ces sites, tant pour leur desserte interne que pour leur liaison à l'agglomération,
- offrir une alternative "transport collectif" à l'usage du véhicule particulier sur les liaisons transfrontalières en réalisant un premier tronçon d'une infrastructure de transport en site propre qui pourra constituer à terme l'épine dorsale "Est-Ouest" d'un système de déplacements durable à l'échelle de l'Eurodistrict. A cet effet l'infrastructure tramway (ligne "D") projetée sera implantée et dimensionnée de manière à pouvoir être également empruntée à plus long terme par les rames spécifiques d'un futur tram-train transfrontalier qui assurerait des liaisons "Offenburg – Kehl – Strasbourg – Entzheim - Molsheim",
- contribuer à la desserte des installations portuaires et industrielles établies sur les plate-formes "Nord" et "Sud" du Port autonome de Strasbourg, en offrant des chaînes de déplacement "tramway+bus" et des liaisons cyclables efficaces,
- offrir un grand itinéraire cyclable Est-Ouest déconnecté de la Route du Rhin.

4.2. La proposition de transfert vers la rue du Péage des fonctions circulatoires actuelles de la route du Petit Rhin

Telle qu'elle est conçue actuellement, la liaison interport est raccordée à la route du Petit Rhin qui sera ainsi reliée directement à la rue du Rhin Napoléon en passant sous la route du Rhin (RN4) par un nouvel ouvrage à construire.

Des pistes de réflexion ont émergé des débats lors des ateliers de concertation communs aux ateliers du tramway et du Schéma Directeur des 2 Rives. Elles visent à reporter la circulation générale (poids-lourds compris) vers un axe parallèle à la route du Petit Rhin, c'est-à-dire vers la rue du Péage. Le réaménagement de la Rue du Péage et sa reconfiguration visant à lui permettre d'assurer ses nouvelles fonctions circulatoires et de concentrer les nuisances engendrées par le trafic routier et le trafic de fret ferroviaire en bordure "Est" de la nouvelle urbanisation "Starlette", permettra par ailleurs d'abaisser le niveau du tablier de l'ouvrage de franchissement du bassin Vauban et de la future Route du Petit Rhin (laquelle pourra être recalibrée en voie de desserte interne du futur site d'urbanisation "Starlette"). Cette opération d'accompagnement permettra également de positionner plus facilement la station tram sur le site "Starlette" en cohérence et à niveau avec l'urbanisation projetée sur ce secteur. Ce nouveau concept d'organisation des circulations sur ce secteur constitue, à l'évidence, un acquis fondamental de cette 2^{ème} étape de concertation.

4.3. Les caractéristiques techniques et financières

La proposition de tracé modifié de cette ligne de tramway, présentée à la concertation publique, est la suivante :

- prolonger l'infrastructure tramway au-delà de sa station terminus (provisoire) "A. Briand" dans le prolongement "Nord Est" de l'avenue A. Briand, en progressant à l'Ouest de la SPA,
- desservir les futures urbanisations au cœur du Môle de la Citadelle,
- franchir le bassin Vauban par un nouvel ouvrage dédié au tramway, aux cyclistes et aux piétons, situé au cœur des sites d'urbanisations Citadelle et Starlette,
- desservir l'îlot Coopérative avant de retrouver le tracé initialement prévu au niveau du pont-rail Desaix reconstruit sous la maîtrise d'ouvrage de RFF en 2009, à savoir :
 - desservir le quartier du Port du Rhin sur son artère principale "Ouest-Est", qui constitue l'extrémité/Est de la route du Rhin. Cette artère pourra ainsi être requalifiée avec un aménagement paysager de qualité ;
 - franchir le Rhin sur un ouvrage dédié "tram+vélo+piétons" de 300 m de longueur, parallèle au pont routier de l'Europe existant, du côté "Nord" ;
 - être implanté en site central sur la Strassburger Strasse (B28) à Kehl jusqu'à la place de la gare.

La longueur totale de cette nouvelle infrastructure est de 1,7 km entre la station "Aristide Briand" et la nouvelle station "Port du Rhin", 0,9 km entre les nouvelles stations "Port du Rhin" et "Gare de Kehl" (tracé inchangé par rapport au tracé initial).

Précision est faite que pour le tronçon "transfrontalier" proprement dit, qui devrait bénéficier de concours financiers spécifiques, correspondant à cette section de 0,9 km entre la dernière station strasbourgeoise et la station "Gare de Kehl". 1,25 M€ ont

déjà été accordés par le programme européen INTERREG IV Rhin Supérieur pour le cofinancement des études d'avant-projet et des missions post avant-projet.

4.3.1. Coût de la section strasbourgeoise (depuis la station Aristide Briand jusqu'à la frontière)

Le coût (HT) d'infrastructure de la section strasbourgeoise de ce prolongement de la ligne/tram "D" est estimé à 45 M€ (hors matériel roulant, hors frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, hors dépenses de déplacement de réseaux et hors acquisitions foncières), y compris la part strasbourgeoise de construction du futur pont sur le Rhin (12 M€).

Le coût (HT) de l'opération de déviation de la Route du Petit Rhin actuelle consistant à raccorder les infrastructures de la 2^{ème} phase de liaison interports à la rue du Péage est estimé à 12 M€.

4.3.2. Coût de la section kehloise (depuis la frontière jusqu'au terminus Gare de Kehl)

Le coût (HT) d'infrastructure de la section kehloise est estimé à 20 M€ (hors matériel roulant, hors frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, hors dépenses de déplacement de réseaux et hors acquisitions foncières), y compris la part kehloise de construction du futur pont sur le Rhin (12 M€).

4.3.3. Coût du futur pont sur le Rhin

Le nouveau franchissement dédié "tram+cyclistes+piétons" sur le Rhin est évalué à 24 M€ HT.

Dans la mesure où la nouvelle implantation de cette branche d'extension "Est" du réseau tramway sera faite en partie sur le domaine public portuaire, une négociation foncière sera engagée avec le Port Autonome faisant également valoir la valeur ajoutée par ce nouvel itinéraire tramway pour les secteurs Citadelle et Starlette.

Il est rappelé que par décision rendue publique le 16 juillet 2009, le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire, a annoncé l'allocation d'une subvention de 10 M€ à cette opération de développement du réseau tramway.

5. PRÉSENTATION DES MODALITÉS PRATIQUES DE LA CONCERTATION PUBLIQUE MISE EN OEUVRE PAR LA COMMUNAUTÉ URBAINE A PARTIR D'OCTOBRE 2010

5.1. Le dispositif d'information du public

Le dispositif d'information du public comprenait différents supports :

- **une plaquette de présentation du projet** – au format "tabloïd/couleurs" –, de quatre pages intitulée "Extension du tram à l'Est, secteurs Port du Rhin, Deux Rives et Kehl – Nouvelle étape de la concertation publique – A partir du 4 octobre 2010". Celle-ci présentait :
 - les enjeux majeurs du projet de prolongement de la ligne "D" : un vaste projet d'agglomération ; satisfaire les besoins de déplacements ;
 - la description du tracé reconfiguré du tramway, conçu en cohérence avec le projet d'urbanisme des Deux Rives, et l'implantation des stations qui seront desservies par la ligne "D" ;
 - les principes de conception du nouvel ouvrage dédié "tram + vélo" de franchissement du Rhin ;
 - les modalités pratiques de participation du public à la concertation.

Ce document a été distribué à tous les participants des différents ateliers de travail ainsi que des réunions publiques organisées dans les secteurs concernés par les travaux de construction de ces extensions tramway. Ce document était aussi disponible sur les lieux des expositions publiques.

Précision est faite que, parallèlement à la concertation publique réglementaire menée sur le territoire français, une action d'information du public a été menée à KEHL à la demande et en coopération avec les instances municipales de cette ville (la législation allemande ne prévoyant pas de procédure formelle de "concertation préalable" à ce stade du processus du projet).

- **Trois expositions publiques** installées à partir du 4 octobre 2010 pour une durée minimale d'un mois, respectivement :
 - à STRASBOURG, au Centre Administratif/CUS (1 parc de l'Etoile) ;
 - à STRASBOURG, à l'Epicerie Com au Rhin (75 Route du Rhin) ;
 - à KEHL, à la Caisse d'Epargne (Grossherzog Friedrichstrasse).
- **Dans chacune de ces expositions, quatre panneaux de présentation du projet** – présentant les mêmes types d'éléments d'informations, graphiques et descriptifs, que la plaquette d'information –, ont été mis à la disposition du public ainsi qu'un registre d'expression permettant aux personnes intéressées de faire état de tous avis, observations et propositions relatifs à l'extension tram présentée.
- **La diffusion, pour le compte de la CUS, d'un communiqué de presse** en date du 3 octobre 2010, dans divers journaux de la presse quotidienne et hebdomadaire régionale présentant la concertation publique sous le titre "Projet d'extension Est de la ligne "D" du réseau tramway de l'agglomération strasbourgeoise / Concertation publique à partir du 4 octobre 2010".
- **La mise à la disposition du public d'un numéro d'appel téléphonique** pour toute information sur le projet d'extension "Est" de la ligne tram "D" (numéro 03.88.60.98.60), la permanence téléphonique étant assurée par le service CUS chargé des Transports.

- **La mise en ligne de la plaquette d'information et des panneaux d'exposition** sur le site internet www.strasbourg.eu.

5.2. Le dispositif d'écoute et de dialogue avec le public

Le dispositif d'écoute et de dialogue avec le public a été organisé au travers de plusieurs réunions :

- **Trois ateliers de travail** ont été organisés en commun avec les ateliers du Schéma Directeur des 2 Rives, respectivement :
 - le vendredi 8 octobre 2010, à 18h00, au Centre Administratif/CUS ;
 - le jeudi 21 octobre 2010 à 18h00, au Centre Administratif/CUS ;
 - le vendredi 29 octobre 2010, à 18h00, au Centre Administratif/CUS.
 Ces réunions-ateliers ont regroupé chacune une trentaine de personnes. Elles ont été organisées dans le cadre de l'atelier de projet du Schéma Directeur des Deux Rives. L'atelier du 8 octobre a porté sur le diagnostic tandis que celui du 21 octobre présentait la thématique « déplacements, circulation et flux ». La restitution de ces débats a fait quant à elle l'objet de l'atelier du 29 octobre.
- **Une réunion publique** a été organisée à STRASBOURG le 25 octobre 2010, à 18h, au gymnase du Groupe Scolaire du Rhin (170 route du Rhin) présidée par le Maire de STRASBOURG, 1er Vice Président de la CUS et le Maire de KEHL. Environ 150 personnes ont assisté à cette réunion, dont deux articles de presse ont rendu compte, respectivement sous le titre « Au-delà du pont » (cf. DNA du 27 octobre 2010) et « Eine Entscheidung, die 50 Jahre Gewicht haben wird » (cf. Die Wochenzeitung der Ortenau du 27 octobre 2010).

En ce qui concerne le recueil des observations, des appréciations et des propositions écrites formulées par les intervenants au débat public, il est précisé que ces contributions sont consignées respectivement, sur les registres d'expression mis à disposition sur les lieux des expositions ainsi que dans des courriers adressés à la CUS et dans des textes transmis par messagerie. Les réunions-ateliers et la réunion publique ont donné lieu à l'établissement de compte-rendus.

5.3. Le niveau de participation du public a pu être évalué à plusieurs niveaux :

- 6 414 courriers d'invitations à la réunion publique tenue à STRASBOURG ont été distribués dans l'ensemble des boîtes aux lettres des quartiers Neudorf, Musau et Port du Rhin. Le nombre de participants à cette réunion a été estimé à 150 personnes.
- 3 000 plaquettes d'information ont été distribuées dans tous les secteurs concernés.
- Trois registres d'observations ont été mis à disposition du public pour une durée de 50 jours, dans les lieux d'exposition du projet. 60 personnes (21 personnes à Strasbourg, 39 à Kehl) ont réagi sur ces registres d'observations.
- Les documents présentant ce projet ont été mis en ligne et téléchargeables sur le site www.strasbourg.eu dès le 4 octobre 2010.
- Deux personnes ont réagi via la boîte mail courrier@cus-strasbourg.net.

5.4. Information du Conseil de Quartier "Neudorf/Port du Rhin"

Le Conseil de Quartier "Neudorf/Port du Rhin" a pris connaissance des composantes de ce projet de transport, le jeudi 16 décembre 2010. Son avis est annexé à la présente délibération.

6. PRÉSENTATION GENERALE DU BILAN DE LA NOUVELLE ETAPE DE CONCERTATION PUBLIQUE RELATIVE À L'EXTENSION "EST" DE LA LIGNE/TRAM "D"

Le bilan détaillé de cette concertation est présenté dans l'annexe 1 ci-après. L'on peut en retenir que le projet d'extension "Est" de la ligne/tram "D" qui a été présenté répond à une réelle attente du public et que les objectifs généraux de cette opération ont été approuvés par une majorité des intervenants au débat public. A savoir :

- desservir les nouvelles zones d'urbanisation prévues au Schéma Directeur des Deux Rives;
- offrir aux habitants du quartier du Port du Rhin un accès commode et rapide aux équipements collectifs de l'agglomération, sportifs, culturels, d'enseignement, ainsi qu'aux services administratifs ;
- réorganiser le plan des déplacements dans la zone d'influence du prolongement tramway projeté et améliorer les liaisons interquartiers, en calibrant le trafic automobile à des niveaux jugés acceptables, en priorisant la circulation des autobus, en densifiant le réseau cyclable et en sécurisant les cheminements-piétons ;
- valoriser le cadre de vie au moyen d'aménagements appropriés de l'espace public du quartier du Port du Rhin conçus en cohérence avec le projet de renouvellement urbain de ce quartier, dans une perspective de développement urbain durable et d'amélioration du cadre de vie ;
- améliorer les déplacements multimodaux sur les liaisons transfrontalières "STRASBOURG-KEHL", en priorisant les transports collectifs et les circulations des cyclistes ;
- implanter un parking-relais à KEHL, du côté "Nord" de la gare pour capter une part du trafic automobile venant d'Allemagne via la Strassburger Strasse (B28) ;
- renforcer la desserte de la zone portuaire et de ses plate-formes d'activités logistiques et industrielles afin de favoriser le développement économique de ce pôle de développement métropolitain, conformément aux orientations du SCOTERS ;
- rassembler les infrastructures de transports "lourds" (trafic PL, voie ferrée...) dans un "fuseau" unique en marge de la future zone d'urbanisation "Starlette" par la déviation de la Route du Petit Rhin sur l'actuelle Rue du Péage.

D'autres intervenants dont un certain nombre d'habitants de KEHL ont regretté que ce projet de développement du réseau tramway soit arrêté à la gare de Kehl alors qu'une interstation supplémentaire de 600/800 m jusqu'au site "Am Lager", voire de 1 100 m jusqu'à la Mairie de KEHL permettrait d'augmenter sensiblement le potentiel de desserte de cette ligne/tram.

Les questions posées au sujet du projet, ainsi que les observations et les propositions concrètes qui ont été formulées, ont essentiellement porté sur :

- les modalités d'insertion urbaine du tramway ;
- la réorganisation associée de la circulation automobile et du réseau d'autobus ;

- la qualité paysagère des aménagements du domaine public dans le quartier du Port du Rhin ;
- la qualité de service qui sera offerte sur le réseau de transport public ;
- le développement concomitant du réseau cyclable ;
- les connexions avec les autres modes de transport collectif en site propre projetés sur ce secteur en particulier avec les transports ferroviaires (TER, MÉTRORHIN) qui pourraient desservir à plus long terme une nouvelle halte ferroviaire "Port du Rhin" implantée sur le pont Coulaux ;
- divers problèmes de franchissements d'infrastructures de transport : franchissement du bassin Vauban par le tramway, franchissement des voies ferrées du port entre la Route du Rhin et Coopérative, franchissement de la Route du Petit Rhin par le tramway, contraintes liées à l'exploitation de la voie ferrée longeant le site "Coopérative" et desservant le terminal conteneurs.
- La rentabilité socio-économique et financière d'une infrastructure tramway qui, pour pénétrer de 600m sur le territoire de la Ville de KEHL impose la construction d'un nouveau pont, coûteux, sur le Rhin.

Suite à cette 2^{ème} étape de concertation, le Conseil Municipal de Kehl a adopté à l'unanimité, le 26 janvier 2011, une délibération qui :

- approuve le principe d'un prolongement, à plus long terme, de la ligne tram "D" jusqu'à la Mairie de Kehl, dans le cadre d'un programme d'ensemble dont l'extension jusqu'à la gare de Kehl constitue une première étape,
- décide l'implantation de la plate-forme tram, et de la station "Gare de Kehl", en site central sur la Strassburgerstrasse (B28).

Le bilan de la concertation joint en annexe 1 rend compte en détail de ces débats.

Par ailleurs, le Conseil de quartier de Neudorf a émis un avis consultatif favorable lors de sa réunion du 16 décembre 2010.

7. POURSUITE DES ÉTUDES ET DES PROCÉDURES AFFÉRENTES À LA MISE EN OEUVRE DU PROJET D'EXTENSION DE LA LIGNE/TRAM "D" (HORIZON " 2014")

Le Conseil de la Communauté urbaine de STRASBOURG (maître d'ouvrage) sera ensuite invité à se prononcer sur la poursuite des études et des procédures afférentes à la mise en œuvre de l'opération d'extension "Est" de la ligne/tram "D". A savoir, en 2011 :

- la réalisation des études d'avant-projet, sur la base des nouveaux éléments de programme arrêtés par le Conseil de Communauté en regard du schéma directeur d'urbanisation du secteur STRASBOURG 2 RIVES/Kehl et en prenant en compte les dispositions arrêtées par le Conseil Municipal de Kehl le 26 janvier 2011 ;
- l'inscription sur les documents d'urbanisme, de "périmètres de sauvegarde" appropriés, permettant de préserver sur le long terme la faisabilité des projets d'infrastructures de transport en site propre sur ce secteur ;
- l'élaboration du dossier de l'enquête publique dont la mise en œuvre est prévue en 2011.

La mise en œuvre de l'opération d'extension "Est" de la ligne/tram "D" nécessitera – lorsque la décision de réalisation effective en aura été arrêtée, dans une phase ultérieure,

par le Conseil de Communauté –, la construction des ouvrages d'art (2 ponts et un passage souterrain dédiés au tramway et aux cyclistes) et des infrastructures correspondantes ainsi que la réalisation d'aménagements de l'espace public selon les caractéristiques d'insertion urbaine définies ci-après, qui seront étudiés en détail dans le dossier d'avant-projet. Ces éléments de programme résultent des études d'urbanisme du schéma directeur des 2 rives pour une part (tronçon "A. Briand – Pont Desaix") et, d'autre part (tronçon Pont Desaix – terminus Gare de Kehl) des analyses présentées dans les rapports (TTK) de synthèse des études de définition de l'infrastructure tramway et des études préliminaires du nouveau pont dédié sur le Rhin, ainsi que de la prise en compte d'éléments issus de la première étape de la concertation publique (2009) et de la deuxième étape engagée depuis octobre 2010.

Suite à la nouvelle étape de concertation publique, l'avant-projet de base portera sur l'étude de 2,6 km d'infrastructure tramway nouvelle, entre la station "Aristide Briand" existante et la future station "Gare de Kehl".

La section "française" jusqu'au milieu du Rhin a 2 km de longueur, la section "allemande" étant longue de 0,6 km.

Le nouveau tracé et les caractéristiques d'insertion urbaine de la plate-forme du tramway dans les quartiers strasbourgeois du Neudorf et du Port du Rhin ainsi que dans la Ville de KEHL, qui seront analysés dans le cadre des études d'avant-projet ont été instruits par la Communauté urbaine en accord avec la Ville de KEHL. Ils sont précisés ci-après.

Le nouveau tracé de l'extension de la ligne "D" du tramway sera réalisé selon les principes suivants :

- prolongement droit de l'infrastructure tramway au-delà de sa station terminus (provisoire) "A. Briand" avec les mêmes caractéristiques d'aménagement que l'avenue A. BRIAND jusqu'au niveau du bassin de la Citadelle. Une troisième voie permettant, d'organiser des services partiels sera implantée sur ce tronçon,
- desserte par une station/tram "Citadelle" des futures urbanisations au cœur du Môle de la Citadelle, qui seront implantées à moyen terme au droit du bassin de la Citadelle,
- franchissement du bassin Vauban par un nouvel ouvrage dédié au tramway, aux cyclistes et aux piétons situé au cœur des sites d'urbanisations Citadelle et Starlette, qu'il permettra de relier. Les sites d'urbanisation "Starlette" et "Coopérative" seront desservis par une station implantée, à moyen terme, à l'extrémité "Sud" de la rue du Péage existante,
- implantation de l'infrastructure tramway en bordure "Sud" de l'îlot "Coopérative", en direction du pont-rail "Desaix" où le tramway retrouve son tracé initial. Sur ce tronçon un passage souterrain permettra au tramway de franchir les voies ferrées "FRET" du Port Autonome,
- au-delà du pont-rail "Desaix" reconstruit avec élargissement sous la maîtrise d'ouvrage de RFF, en 2009, le projet tramway présente les caractéristiques suivantes :
 - desserte en site central du quartier du Port du Rhin sur son artère principale "Ouest-Est", qui constitue l'extrémité/Est de la route du Rhin. Cette artère pourra ainsi être requalifiée avec un aménagement paysager de qualité. Une station/tram est implanté face au débouché de la rue Coulaux, en lien avec le projet d'aménagement de la Place de l'Hippodrome, espace public structurant permettant à terme de relier le quartier du Port du Rhin et le jardin des Deux Rives ;

- franchissement du Rhin sur un ouvrage dédié "tram+vélo+piétons" de 300 m de longueur, au plus près du pont routier de l'Europe existant, du côté "Nord" ;
- implantation dans l'axe de la Strassburger.Strasse (B28) à Kehl jusqu'à la place de la gare qui sera desservie par une station associée à un parking-relais et à un pôle d'échanges "BUS ↔ TRAM ↔ VELO".

A l'horizon "2014/2015" de la mise en service de cette extension seront réalisées les deux stations suivantes :

- "Port du Rhin", au débouché de la rue Coulaux, station qui sera située au cœur du quartier existant ;
- "Gare de Kehl", dans l'axe de la Strassburgerstrasse (B28), au débouché de la Hauptstrasse à KEHL,

Des mesures conservatoires appropriées seront également mises en œuvre en vue de la réalisation à plus long terme de deux autres stations qui pourront desservir au fur et à mesure de l'émergence des besoins de déplacements, les nouvelles urbanisations planifiées sur le secteur "Est" de STRASBOURG par le schéma directeur des 2 rives. A savoir les stations :

- "Citadelle", au droit du bassin de la Citadelle ;
- "Starlette-Coopérative", du côté "Sud" du site de la Coopérative ;

Le programme de cette opération d'infrastructure de transport intègre également la réalisation de pistes cyclables, implantées parallèlement à la voie tramway, qui permettront de renforcer le réseau cyclable primaire assurant des liaisons interquartiers ou transfrontalières. Des équipements d'intermodalité adéquats permettront par ailleurs de faciliter les échanges "bus ↔ tram", "voiture ↔ tram" et "vélo ↔ tram".

Le programme d'ensemble de ce projet d'infrastructure de transport intègre également l'étude du réaménagement de la Rue du Péage qui sera raccordée au "Sud" à la liaison interport (rue du Rhin Napoléon) et au "Nord" à la rue de Lubeck. Cette liaison routière facilitera la circulation des poids lourds desservant le Port Autonome de la circulation générale. Elle contribuera également à la desserte locale des futurs sites d'urbanisation "Starlette" et "Coopérative".

Dans le cadre de cet avant-projet sera également prise en compte la restructuration associée du réseau d'autobus visant à améliorer la desserte du secteur "Est" de STRASBOURG – notamment les sites d'activités portuaires et industrielles implantés tant au Nord qu'au Sud de l'axe tramway -, et à rabattre les services bus sur le tramway.

Dans le cadre de l'élaboration de cet avant-projet seront également réalisés le Dossier de Définition de Sécurité (DDS), le dossier d'enquête publique (y compris l'étude d'impact), les dossiers d'évaluations socio-économique et financière, l'évaluation du bilan "carbone" de l'opération, ainsi que des documents relatifs aux missions de prévention sécurité (SPS) et aux démarches d'information, de qualité et de coordination.

Compte-tenu du caractère transfrontalier de ce projet d'infrastructure de transport, les études d'avant-projet seront menées par le maître d'œuvre en référence aux dispositions réglementaires en vigueur en France, dans un premier temps. Le "responsable

SECURITE" habilité par les autorités de tutelle allemandes examinera ensuite les divers éléments du dossier d'avant-projet pour s'assurer de leur compatibilité avec les dispositions prévues par la réglementation allemande, en particulier le "Strassenbahn-bau und betriebsordnung" (BOStrab) du 11 décembre 1987, amendé par l'article 1.2 de la loi allemande du 8 novembre 2007 (BGII, page 2569), et pour proposer, le cas échéant, des mesures de mise en compatibilité appropriées (en accord avec le STRMTG français). La langue de travail au cours des études d'avant-projet et des missions "Post avant projet" sera le français, langue dans laquelle seront rédigés les rapports de synthèse initiaux des études, rapports qui pourront être traduits en allemand après validation.

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

*Le Conseil
prenant acte de la délibération du Conseil Municipal de Kehl du 26 janvier 2011
sur proposition de la Commission Plénière
après en avoir délibéré*

exprime

un avis favorable sur le bilan proposé par la Communauté urbaine, de la concertation publique organisée à partir du 4 octobre 2010 – conformément à l'article L 300-2 du Code de l'urbanisme –, au sujet du prolongement "Est" de la ligne "D" du tramway (bilan qui est joint en annexe 1 à la présente délibération).

**Adopté le 11 avril 2011
par le Conseil Municipal de Strasbourg**

**Rendu exécutoire après
transmission au Contrôle de Légalité préfectoral
et affichage au Centre Administratif
Le 13 avril 2011**

ANNEXE 1

***BILAN DE LA 2^{ème} ETAPE DE LA CONCERTATION PREALABLE
SUR LE PROJET D'EXTENSION "EST"
DE LA LIGNE "D" DU TRAMWAY
(à partir du 4 octobre 2010)***

Direction de la Mobilité et des Transports

Service Conduite de Projets de Transports

Cyril FENECH

Chef de projet tramway

Guy MULLER

Ingénieur en Chef

1. CONSIDERATIONS GENERALES SUR LE DEROULEMENT ET LE BILAN DE LA CONCERTATION

La mise en œuvre de cette 2^{ème} étape de la procédure de concertation publique, conformément aux dispositions prévues par l'article L 300 -2 du Code de l'urbanisme, a permis au maître d'ouvrage (CUS) d'engager un véritable dialogue avec les habitants – tant de STRASBOURG que de KEHL –, et les usagers et les opérateurs économiques concernés par le projet d'extension "Est" de la ligne/tram "D" et d'avoir une écoute des préoccupations et des attentes du public vis-à-vis de ce projet.

Cette concertation s'est déroulée dans un climat général très constructif. Elle a associé un public divers dans le cadre de "réunions-ateliers", d'une réunion publique tenue dans le quartier strasbourgeois du Port du Rhin et d'une réunion d'information organisée à KEHL.

Elle a permis d'aborder l'examen de certaines composantes particulières du projet et plus généralement des problématiques liées au quartier du Port du Rhin, notamment :

- les opportunités de mise en œuvre d'opérations d'urbanisme dont le tramway constituera l'axe structurant sur le secteur strasbourgeois du Port du Rhin et à KEHL ;
- le nombre et la localisation des futures stations de tram projetées dans le cadre de l'extension de la ligne de tram "D" ;
- les opportunités de réorganisation du plan de circulation automobile et poids lourds sur ce secteur, en cohérence avec la nouvelle liaison interport, ainsi que les opportunités de densification du réseau cyclable et de réorganisation des liaisons transfrontalières par les transports en commun ;
- les attentes des entreprises implantées sur les zones d'activités du Port Autonome de STRASBOURG, tant en termes d'organisation générale des circulations et de transport des employés qu'en termes de sécurisation des transports de matières dangereuses et de réduction des nuisances.

Par ailleurs, cette concertation a permis à un certain nombre de Kehlois de faire état de leurs interrogations quant à la rentabilité socio-économique et financière d'un projet tramway qui ne pénétrait que de 600m sur le territoire de la Ville de Kehl, au prix de la construction d'un nouveau pont sur le Rhin dédié au tramway, aux cyclistes et aux piétons.

Le service CUS en charge des transports (direction de la mobilité), maître d'ouvrage des études de définition réalisées en 2009 par le cabinet TTK et des études d'avant projet engagées fin 2009, a exposé en détail au moyen de supports visuels lors de chacune de ces différentes réunions :

- les enjeux de ce projet d'extension "Est" de la ligne tram "D" et sa cohérence avec les orientations du PDU/CUS approuvé le 7 juillet 2000 et du SCOTERS (volet "transports"/schéma à long terme du réseau tramway) approuvé le 1er juin 2006 ainsi que du nouveau schéma directeur "STRASBOURG/Deux Rives" ;
- la description du tracé du prolongement envisagé de la ligne tram "D" ;
- les profils en travers montrant les principes d'insertion de la plate-forme/tram, la localisation des nouvelles stations tram proposées, les cheminements piétons conformes aux normes "accessibilité", les plantations d'arbres d'alignements et les aménagements paysagers ;

- les différents types d'ouvrages d'art envisageables pour le nouveau franchissement du Rhin par la ligne de tram "D" ainsi que par les cyclistes et les piétons, parallèlement au pont routier de l'Europe (côté "Nord") ;
- les modalités pratiques de participation du public à la concertation.

Le dispositif de recueil d'informations mis en œuvre a permis de recueillir de nombreux avis, écrits et oraux, sur le futur tracé et les stations envisagés, mais aussi sur le projet global de développement urbain du quartier du Port du Rhin et des divers sites d'urbanisation et d'aménagement relevant du Schéma Directeur "STRASBOURG/2 Rives".

De façon générale, il convient de souligner l'intérêt manifesté pour ce projet et pour son caractère structurant en termes de liaisons transfrontalières à l'échelle de l'agglomération "Strasbourg – Kehl" et plus largement à l'échelle de l'Eurodistrict "Strasbourg - Ortenau".

Les objectifs généraux du projet d'extension "Est" de la ligne/tram "D" ont été approuvés par la quasi-totalité des intervenants au débat public. A savoir :

- faciliter les déplacements des habitants du quartier strasbourgeois du Port du Rhin et de la commune de KEHL, et faciliter l'accès des habitants aux équipements collectifs de l'agglomération (sportifs, culturels, socio-éducatifs,...) dont leur quartier est dépourvu. La majorité des Kehlois qui se sont exprimés s'est cependant déclarée favorable à un prolongement de la ligne "tram D" vers le site "Am Läger" (Grossherzog Friedrichstrasse);
- renforcer la desserte de la zone portuaire afin de favoriser le développement économique et commercial de ce pôle qui accueille des activités logistiques et industrielles diversifiées. Dans cette perspective les entreprises usagères du Port ont rappelé leur demande de création d'une voirie d'accès par le Nord (route EDF) à la zone portuaire, telle qu'elle est esquissée sur le PDU et le SCOTERS ;
- jouer un rôle moteur dans le développement des liaisons transfrontalières dans le cadre de l'agglomération "Strasbourg – Kehl" et de l'Eurodistrict "Strasbourg – Ortenau" ;
- agir sur la qualité de l'air et les nuisances sonores en réduisant l'impact de la voiture, notamment grâce à la création de pôles multimodaux associés aux stations "Port du Rhin" et "Gare de Kehl". Le transfert des fonctions circulatoires de la route du Petit Rhin vers la rue du Péage réaménagée et raccordée à la rue du Rhin Napoléon répond également à cette préoccupation ;
- desservir les nouvelles zones d'urbanisation envisagées sur l'axe "Strasbourg – Kehl", à savoir les sites "Môle de la Citadelle", "Starlette", "Coopérative", "Port du Rhin" et "Deux Rives" afin d'assurer une cohérence globale avec les projets d'urbanisme, d'aménagement et d'infrastructures dans ce secteur.

2. ELEMENTS DU BILAN DE LA CONCERTATION RELATIFS A LA DEMARCHE D'ATELIERS COMMUNS TRAM / SCHEMA DIRECTEUR DES DEUX RIVES

Dans le cadre des études d'urbanisme relatives au Schéma Directeur "STRASBOURG/Deux Rives", des ateliers de projets ont été organisés afin de partager la démarche avec les représentants des forces économiques présentes sur le périmètre étudié ainsi que les associations thématiques et les représentants du Conseil de Quartier. Les ateliers de la concertation préalable réglementaire relatifs au projet/tram "D" ont été organisés en commun avec les ateliers de projet du Schéma Directeur des Deux Rives.

2.1. Sur le plan organisationnel :

- **le vendredi 08 octobre 2010, 3 ateliers étaient organisés selon les 3 problématiques :**
 - o "franchissement du Rhin : accroches sur les deux rives"
 - o "programmations urbaines : fonctions urbaines et paysages"
 - o "déplacements, circulation et flux" : il s'agissait de l'atelier de concertation réglementaire relatif au projet/tram "D". Cet atelier a été l'occasion de constater que le diagnostic multimodal est partagé par l'ensemble des présents. Il a été aussi rappelé quelques axes centraux qui sont en cours de réflexion :
 - Pour le mode fluvial : préservation et développement de l'accueil des entreprises
 - Pour les voies ferrées "fret" de la zone portuaire : préservation des infrastructures existantes
 - Pour la voie ferrée "Strasbourg-Kehl" : développement de l'intermodalité tram/train (pôle d'échange Coulaux)
 - Pour le mode routier : amélioration des conditions de circulation interne à la zone portuaire

A l'issue des 3 ateliers, la restitution des travaux par atelier s'est faite en séance plénière.

- **le jeudi 21 octobre 2010 à 18h00, ont été présentés plusieurs scénarii** répondant aux problématiques mises en exergue lors du premier atelier " déplacements, circulation et flux", à savoir :
 - o Scénario 1 : maintien de la phase 2 de la liaison interports et son raccordement sur l'actuelle Route du Petit Rhin, comme cela était envisagé au terme du projet initial
 - o Scénario 2 : modification de la phase 2 de la liaison interport et son raccordement sur l'actuelle Rue du Péage, déplacement de la RN4 vers le Sud
 - o Scénario 3 : maintien de la phase 2 de la liaison interports et son raccordement sur l'actuelle Rue du Péage

Ces 3 scénarii ont été débattus et analysés selon les critères de potentialités urbaines, de coûts, d'écarts de valorisation foncière et de possibilités de réalisation dans les délais impartis. Le choix des participants s'est rapidement porté sur le scénario 3 dont l'avantage principal est de conserver le projet de liaison interports (phase 2) intact tout en concentrant les flux lourds de déplacement – et les nuisances qui en résultent –, dans un fuseau étroit, n'obérant ainsi aucune possibilités d'urbanisation du site "Starlette" et en concentrant les contraintes dans un même fuseau.

- **le vendredi 29 octobre 2010, à 18h00, ont été présentés une synthèse des 3 ateliers** thématiques en séance plénière et en présence des élus.

2.2. Les termes du débat

2.2.1. Le nouveau tracé du tram "D"

L'ensemble des participants à l'atelier s'accordent pour souligner la pertinence du nouveau tracé envisagé pour l'infrastructure tramway, qui constituera ainsi une véritable "colonne vertébrale" pour le projet d'urbanisation transfrontalier des 2 Rives.

Plusieurs intervenants ont cependant relevé que :

- **le nouveau tracé s'éloigne du site de l'usine STRACEL et des entrepôts d'entreprises de logistique riverains de la rue du Rhin Napoléon / côté "Ouest".**

Réponse du maître d'ouvrage :

Il conviendra donc d'accorder une attention particulière au rabattement sur la station/tram "Starlette-Coopérative" à partir de ces entreprises (à vélo et en bus).

- **les stations tram prévues sur le Môle de la Citadelle et au niveau du site "Starlette/Coopérative" n'auront d'utilité qu'à moyen terme, à partir du moment où les urbanisations planifiées auront été effectivement réalisées.**

Réponse du maître d'ouvrage :

A l'horizon 2013-2014, l'extension du tram "D" ne desservira que les nouvelles stations "Port du Rhin" et "Gare de Kehl". Il apparaît aussi que la station "Douanes" initialement envisagée en rive "Ouest" du nouveau franchissement du Rhin ferait double emploi avec celle du "Port du Rhin", très proche. En effet, leurs cercles d'influence respectifs, dans un rayon de 400 m, se recouvriraient largement, indicateur d'une perte d'efficacité du système tram. Le projet de cette station est donc désormais abandonné.

- **le profil en long du nouveau tracé qui franchit le bassin Vauban et les voies ferrées du Port, devra être optimisé pour ne pas être trop "tourmenté" (effet "montagnes russes").**

Réponse du maître d'ouvrage :

Les études d'avant-projet optimiseront le profil en long du tracé tramway.

- **la régulation des carrefours à feux qui seront franchis par le tram "D" devra être analysée finement. Il s'agit en particulier des carrefours "Aristide Briand / route du Rhin" et de l'intersection "tram D / route du Petit Rhin" : le premier fonctionnant déjà en limite de saturation, le second paraissant contraint du fait des volumes élevés de trafic qui seront coupés par le tramway (plus de 20 000 véh/jour dont 2 300 poids-lourds, certains transportant des matières dangereuses).**

Réponse du maître d'ouvrage :

Les études d'avant-projet comportent un dossier "circulation" qui analyse les charges de trafic des différents carrefours franchis par le tramway. Par ailleurs, le plan de circulation pourra être adapté afin de soulager certains carrefours qui pourraient être surchargés, notamment aux périodes de pointe.

2.2.2. Divers problèmes de franchissements d'infrastructures de transport

Divers types d'infrastructures de transport routières, fluviales et ferroviaires, qui constituent des coupures fortes sur le territoire à urbaniser, sont à franchir par le tramway, par la circulation générale ou par les cyclistes et les piétons. Ces franchissements sont à concevoir avec des caractéristiques spécifiques, afin de les optimiser en termes de fonctionnement, de les sécuriser et de rendre commodes leurs usages respectifs.

- **Le franchissement du bassin Vauban par le tram "D"**

Les participants aux ateliers ont convenu que la solution la moins contraignante et probablement la moins onéreuse, de franchissement de ce plan d'eau est celle du pont dédié au tramway, aux cyclistes et aux piétons. Ce pont devra néanmoins être bien intégré aux tissus bâtis projetés de part et d'autre et ne devra pas générer d'espaces "délaissés" sous le pont.

Vu la topographie du site où le niveau des berges des sites "Starlette" et "môle Citadelle" est de près de 2 m plus élevé que le niveau de l'eau, la réalisation d'un souterrain passant sous le canal s'avèrerait contraignante et coûteuse, et nécessiterait de construire de longues rampes d'accès de part et d'autre.

- **Le franchissement des voies ferrées "fret" du Port Autonome (entre route du Rhin et Coopérative)**

Il apparaît que la topographie de ce site est particulièrement favorable à un passage du tram "D" et des cyclistes sous les voies ferrées desservant le Port. La plate-forme/tram pourra ainsi remonter sans difficulté majeure jusqu'à son passage sous le pont-rail "Desaix" récemment reconstruit et élargi par RFF.

- **Le franchissement de la route du Petit Rhin par le tramway**

Dans sa configuration actuelle la route du Petit Rhin peut être franchie par le tramway :

- soit à niveau, ce qui permet de réaliser la station tram "Coopérative" au niveau du sol. Le tram "D" sera alors "en conflit" avec les flux de la circulation générale et de poids-lourds écoulés sur cette artère ;
- soit par un viaduc qui prolongerait le pont sur le bassin Vauban, ce qui implique de réaliser une station/tram aérienne.

Chaque solution présente des avantages et des inconvénients aux yeux des différents participants la solution de carrefour dénivelé ayant la préférence des entreprises de transport.

- **Les contraintes liées à l'exploitation de la voie ferrée longeant le site "Coopérative" et desservant le terminal conteneurs**

Cette voie ferrée relie la gare de triage du Port au terminal conteneurs du bassin du Commerce, en longeant le site "Coopérative" sur sa face "Sud Ouest" puis en circulant du côté "Est" de la rue de Lübeck. Le trafic de fret ferroviaire connaissant une phase de croissance, le nombre de trains de fret circulant sur ce tronçon va croître. La circulation de ces trains de grande longueur (jusqu'à 700 m) a un double impact sur le système de déplacements à mettre en œuvre :

- d'une part ces trains franchissent la route du Port du Rhin, sous la protection d'un feu, et interrompent alors toute circulation sur cette artère pendant quelques minutes. Seul le mouvement de "tourne-à-gauche" reste alors théoriquement possible en venant de l'Ouest (pont d'Anvers ou route du Petit Rhin) en direction de la rue de Lübeck. Cette possibilité pourrait être améliorée en implantant une file de présélection "tourne-à-gauche" sur cette voirie ;
- d'autre part, la circulation de ces trains entravera le franchissement à niveau de cette voie ferrée, par les piétons et les cyclistes venant du site "Coopérative" et souhaitant se diriger vers la future station tram. Cette future liaison pourrait donc être aménagée en surface et doublée soit d'une liaison souterraine, soit d'une liaison aérienne (passerelle) permettant un franchissement permanent.

2.2.3. Le transfert vers la rue du Péage réaménagée des fonctions circulatoires de la route du Petit Rhin

Telle qu'elle est conçue actuellement la liaison interport est raccordée à la route du Petit Rhin qui sera ainsi reliée directement à la rue du Rhin Napoléon en passant sous la route du Rhin (RN4) par un nouvel ouvrage à construire.

Pour les représentants du GUP cette liaison présenterait deux inconvénients principaux. A savoir :

- la circulation des poids-lourds, intercalés dans des flux de circulation automobile importants sur la route du Petit Rhin, serait génératrice de nuisances et de risques potentiels pour les habitants et les personnes employées des immeubles riverains qui seront construits dans le cadre du projet "2 Rives" ;
- l'itinéraire proposé aux poids-lourds comporterait, comme aujourd'hui, un tronçon en "baïonnette" entre les rues du Petit Rhin, du Port du Rhin et de Lübeck, jugé pénalisant pour les poids-lourds. Cet itinéraire pourrait, en outre, comporter un carrefour à feux supplémentaire au niveau du franchissement du tramway.

Les représentants du GUP regrettent, par ailleurs, de ne pas disposer d'un accès par le Nord (voie "EDF") à la zone portuaire. De ce fait, la partie "Nord" du Port pourrait devenir moins attractive dans la mesure où elle ne serait plus accessible que par la liaison interport et la route du Petit Rhin dont les abords seront urbanisés.

Réponse du maître d'ouvrage :

Des pistes de réflexion ont émergé des débats selon les suggestions des représentants du Port Autonome et du GUP. Elles viseraient à reporter la circulation générale et celle des poids-lourds vers un axe parallèle à la route du Petit Rhin, c'est-à-dire vers la rue du Péage qui serait reconfigurée pour écouler ces différents types de trafic. Cette nouvelle voirie pourrait éventuellement passer sous la plate-forme du tramway et déboucherait directement face à la rue de Lübeck. La route du Petit Rhin pourrait alors être exclusivement dédiée aux circulations de desserte interne des nouvelles urbanisations du site "Starlette".

2.2.4. Perspectives de développement du réseau cyclable et des cheminements-piétons

Les représentants des associations thématiques "CADR", "PIETONS 67" et "GARTEN-JARDIN" ont souligné la nécessité de renforcer le maillage du réseau cyclable assurant la desserte du secteur "Est" de STRASBOURG ainsi que les liaisons interquartiers et transfrontalières.

Réponse du maître d'ouvrage :

Différentes mesures de développement de ce réseau ont été suggérées :

- le réaménagement de la route du Rhin (RN4), entre le pont-rail "Desaix" et l'avenue A. Briand devrait comporter des pistes cyclables confortables et sécurisées, eu égard au flux de trafic automobile écoulé ;
- le nouveau tracé du tram "D" sera doublé par des pistes cyclables permettant de relier le quartier du Port du Rhin et KEHL (Gare), aux sites d'urbanisation "Starlette" et "Môle de la Citadelle";
- la nouvelle station/tram "Starcoop" devra être efficacement reliée au secteur de l'usine STRACEL par une piste cyclable Nord-Sud, également raccordée à la route du Port du Rhin et à la rue de Lübeck ;

NB : Il est par ailleurs apparu lors de ces ateliers qu'une piste interquartiers reliant le quartier de l'Esplanade, via une passerelle dédiée "cyclistes + piétons" franchissant le bassin Dusuzeau (ancien pont Tarade) pourrait être étudiée ultérieurement.

Parallèlement, une nouvelle piste cyclable entre le centre de KEHL et celui du Neudorf, selon un axe "Est-Ouest" reliant la passerelle des 2 Rives à la rue J. Jaurès pourrait également être mise à l'étude. Elle imposerait toutefois la construction d'une passerelle dédiée aux cyclistes et aux piétons franchissant le bassin René Graff.

Enfin, la faisabilité de pistes cyclables sécurisées et offrant des liaisons efficaces vers la zone portuaire "Sud", parallèles aux rues du Havre et du Rhin Napoléon mériterait d'être examinée.

3. ELEMENTS DU BILAN DE LA CONCERTATION (HORS ATELIERS) RELATIFS A LA CONFIGURATION GENERALE D'EXTENSION "EST" DE LA LIGNE/TRAM "D"

3.1. Rappel des caractéristiques structurelles de l'extension/tram projetée

La configuration du prolongement de la ligne/tram "D" à partir de la station "Aristide Briand" existante a été présentée au public avec ses caractéristiques spécifiques : potentiel de desserte à 500 m (populations, emplois et scolaires desservis par les stations) ; longueur de l'infrastructure nouvelle à construire et emplacement des stations/tram nouvelles ; cohérence avec le projet de rénovation urbaine et le Schéma Directeur STRASBOURG/Deux Rives.

3.2. Les termes du débat public

Les interventions enregistrées au cours des réunions, de même que les observations consignées par écrit traduisent d'abord un large consensus sur le principe de prolongement de la ligne/tram "D" vers le quartier Port du Rhin et vers Kehl, y compris sur le nouveau tracé présenté lors de cette nouvelle étape de la concertation.

3.2.1. La desserte de Kehl

- **Plusieurs personnes regrettent que le futur terminus de la ligne tram "D" soit prévu en gare de KEHL et que la ligne tram ne desserve pas le cœur de la ville de KEHL. La majorité des intervenants kehlais souhaite que cette ligne soit prolongée de quelques 600 à 800 m vers le terrain "Am Lager" actuellement utilisé comme parking, voire vers la Mairie de KEHL.**

Réponse du maître d'ouvrage "CUS" :

La desserte de la gare de KEHL répond à une demande de la Mairie de KEHL (autorité organisatrice des transports sur son territoire). Le prolongement a été indiqué dans les études de définition TTK et pourra être rendu possible dans le cadre d'une étude d'avant projet ultérieure menée par les services de Kehl, en vue d'une éventuelle réalisation à plus long terme. Les deux autorités organisatrices (CUS et Ville de KEHL) confirment que la 1ère phase d'extension de la ligne tram "D", projetée à l'horizon "2014/2015" s'arrêtera

devant la gare de KEHL. Il est par ailleurs précisé que l'implantation de la station "Gare de Kehl" permettra une desserte du centre ville dans un rayon de 500 m.

Prenant en compte ces observations formulées au cours de la 2^{ème} étape de concertation, le Conseil municipal de Kehl a, dans sa délibération du 26 janvier 2011, retenu le principe d'un programme d'ensemble qui permettrait, à plus long terme, de prolonger la ligne tram "D" jusqu'à la Mairie de Kehl (via la Strasburgerstrasse – sur laquelle le tram serait implanté en site central -, et la Grossherzog Friedrichstrasse).

3.2.2. Perspectives d'extension de la ligne tram "F"/tram train

- **Plusieurs personnes ont demandé pour quelles raisons le projet mis en œuvre consiste en l'extension de la ligne tram "D" et non celle de la ligne/tram "F" qui permettrait la mise en œuvre du projet tram-train à l'Est de l'agglomération.**

Réponse du maître d'ouvrage "CUS" :

Le prolongement "Est" de la ligne TRAM TRAIN / TRAM "F" au-delà de son terminus actuel "Place d'Islande" a également fait l'objet d'une étude de définition (TTK) analysant, notamment, les variantes de tracé au-delà de la place d'Islande. Il est cependant apparu que le prolongement de la ligne "D" représente, pour une 1^{ère} étape d'extension du réseau tramway, la solution la plus pertinente dans la mesure où elle constitue un optimum en termes de potentiel de desserte des futurs sites d'urbanisation "Môle de la Citadelle" et "Starlette" notamment. Ce projet est envisageable à plus long terme et serait complémentaire du projet d'extension de la ligne/tram "D".

3.2.3. Implantation des stations

- **Une personne s'est étonnée de la disparition de la future station "Cour des Douanes" sur la rive gauche du Rhin. Une autre personne a proposé le déplacement de la station tram existante "Aristide Briand".**

Réponse du maître d'ouvrage "CUS" :

La station tram "Cour des Douanes" avait été envisagée dans la configuration initiale du projet d'extension de la ligne tram "D" et il avait été indiqué que sa réalisation serait subordonnée à l'implantation d'un équipement d'agglomération sur l'ancien site des Douanes. Les études d'avant-projet engagées sur ce tronçon de la future extension de la ligne tram "D" depuis la fin de la première étape de la concertation ont montré que la réalisation d'une station tram sur ce site n'est pas compatible avec une future rampe d'accès au nouveau pont sur le Rhin dédié au tramway, aux cyclistes et aux piétons conforme aux normes accessibilités PRM. De plus, le potentiel de cette station aurait été insuffisant, les futurs développements urbains sur ce site pouvant être aisément "captés" par la future station "Port du Rhin".

Le déplacement de la station tram existante, quant à lui, n'est pas envisageable, du fait de son coût financier trop élevé (y compris coût de déplacement des infrastructures d'arrière-gare). Par ailleurs, cette station est d'une grande utilité concernant la desserte de la cité universitaire notamment et est située au débouché de la rue de Soultz empruntée par les lignes d'autobus rabattues sur le tramway en provenance du quartier de la Musau.

4. ELEMENTS DU BILAN DE LA CONCERTATION (HORS ATELIERS) RELATIFS AUX PROBLEMATIQUES D'INSERTION URBAINE DE L'INFRASTRUCTURE TRAMWAY AINSI QUE D'AMENAGEMENT ET D'EXPLOITATION DU DOMAINE PUBLIC PAR LES DIFFERENTS MODES DE DEPLACEMENTS

4.1. Rappel des caractéristiques d'insertion urbaine du tramway

Le projet d'extension de la ligne tram "D" est constitué de 2 tronçons :

- **le tronçon "A. Briand" – "Pont Desaix"** : il s'agit du tronçon qui a fait l'objet d'une modification de tracé. Sur ce tronçon, le tram franchira le carrefour Route du Rhin / Avenue Aristide Briand en direction du Môle de la Citadelle, c'est-à-dire en passant à l'Ouest de la SPA. Une première station sera implantée au droit du bassin de la Citadelle lorsque les projets d'urbanisation du site seront suffisamment avancés. Sur ce tronçon, le plan d'aménagement présentera les mêmes caractéristiques que sur l'avenue Aristide Briand: plate forme tram en site central encadrée par deux chaussées circulables, deux pistes cyclables unidirectionnelles et des cheminements piétons plantés d'arbres. Une 3^{ème} voie permettra d'organiser le retournement des rames (organisation de services partiels). Au-delà de cette station la plate-forme tram commencera à s'élever afin de franchir le bassin Vauban puis la Route du Petit Rhin puis elle redescend en se dirigeant vers le Sud-Ouest du site de la Coopérative jusqu'au niveau du terrain naturel, avant de rejoindre le Pont Desaix sur la Route du Rhin en passant sous les voies ferrées "FRET" du Port Autonome. Sur la totalité de ce tronçon, la plate-forme tram sera accompagnée de liaisons cyclables parallèles à celle-ci et d'un cheminement piéton conforme aux normes d'accessibilités PMR, l'ensemble "piste cyclable – cheminement piétons" pouvant également servir de voie d'accès aux véhicules de secours et d'entretien de l'infrastructure et des superstructures du tramway sur la partie du tracé en ouvrage.
- **le tronçon "Pont Desaix" – "terminus Gare de Kehl"** : ce tronçon est inchangé par rapport au projet initial mis à la concertation en 2009. Sur la route du Rhin, le tramway sera implanté en site central dans sa traversée du quartier du Port du Rhin. L'implantation axiale est aussi retenue sur la Strassburgerstrasse (B28) à Kehl, suite à la décision du Conseil municipal de Kehl du 26 janvier 2011.

L'aménagement du domaine public privilégie une conception à haute qualité paysagère, les profils en travers intégrant des rangées d'arbres d'alignement et une plate-forme/tram engazonnée autant que possible. Pour garantir la vitesse commerciale et la sécurité d'exploitation du tramway, la plate-forme tram sera protégée des franchissements intempestifs en dehors des points de traversée aménagés.

4.2. Les termes du débat public

4.2.1. Insertion de la plate forme tramway

- **Une personne s'est interrogée sur la manière dont la plate-forme tram sera insérée entre la future station tram "Starlette-Coopérative" et le Pont Desaix.**

Réponse du maître d'ouvrage "CUS" :

La future station tram "Starlette-Coopérative", qui sera réalisée lorsque la mise en œuvre effective des projets d'urbanisation des sites "Starlette" et "Coopérative" le justifiera en terme de demande transport, sera implantée au niveau du terrain naturel. Afin de rejoindre la Route du Rhin sous le Pont Desaix, la plate-forme/tram devra passer sous les voies ferrées "FRET" du Port Autonome. Ce franchissement se fera par un ouvrage d'art en tranchée couverte.

4.2.2. Effets des chantiers tramway sur l'activité commerciale

- **Une personne s'inquiète des conséquences sur l'activité commerciale pendant la durée des travaux.**

Réponse du maître d'ouvrage "CUS" :

A chaque projet d'extension du réseau tram, une commission d'indemnisation des préjudices économiques liés au chantier est mise en place. Ce principe sera reconduit dans le cadre de l'extension tram "D". Une information sera diffusée lorsque les procédures pourront être lancées.

4.2.3. Conception et fonctionnalités des nouveaux ouvrages d'art

- **Les modalités de conception des nouveaux ouvrages d'art prévus dans ce projet, à savoir le pont franchissant le bassin Vauban et le pont sur le Rhin, sont une préoccupation partagée par de nombreuses personnes et représentants d'associations d'usagers qui se félicitent qu'ils soient dédiés aux cyclistes et aux piétons, en plus du tramway.**

Réponse du maître d'ouvrage "CUS" :

Ces nouveaux ouvrages seront dédiés à l'accessibilité "tram + vélo + piétons" avec des aménagements spécifiques pour la commodité et la sécurité de circulation des cyclistes et des piétons. Ces ouvrages seront conçus et dimensionnés en parfaite conformité avec la réglementation "accessibilité/handicapés". Ils permettront également l'accès aux véhicules de secours et d'entretien de la plate-forme tram adjacente ainsi que dans ses superstructures.

4.2.4. Restrictions à la circulation des poids lourds

- **Un transporteur habitant le quartier s'inquiète d'éventuelles restrictions qui pourraient être appliquées à la circulation des camions dans un secteur où les activités logistiques sont importantes.**

Réponse du maître d'ouvrage "CUS" :

La zone portuaire est effectivement dévolue, pour une large part, aux activités logistiques. La réalisation de la liaison interport (phases 1 et 2) – artère "Nord-Sud" dont le tracé s'appuie sur les rues de La Rochelle et du Rhin Napoléon au Sud et sur la rue de Lûbeck au Nord –, vise à améliorer la desserte des sites d'activités portuaires logistiques et industrielles en particulier à partir de la rocade "Sud". Le réaménagement de l'actuelle Rue du Péage permettra par ailleurs de concentrer les flux de circulation lourde dans un fuseau situé à l'Est du futur site d'urbanisation "Starlette". L'écoulement du trafic PL sera ainsi amélioré et sécurisé notamment sur la liaison port/Nord – port/Sud.

5. ELEMENTS DU BILAN DE LA CONCERTATION (HORS ATELIERS) RELATIFS A L'INTERMODALITE : RESEAU/BUS RESTRUCTURE, POLES D'ECHANGES MULTIMODAUX, LIAISON INTERPORT

5.1. Rappel des composantes d'intermodalité du projet d'extension "Est" de la ligne "D" du tramway

La restructuration du réseau urbain d'autobus associée au projet d'extension de la ligne tram "D" vers le quartier du Port du Rhin et vers Kehl sera conçue dans la perspective :

- d'organiser avec efficacité le rabattement vers les stations tram d'une part, par des lignes bus desservant le secteur "Est" de STRASBOURG et d'autre part, par les lignes interurbaines desservant KEHL ;
- de faciliter les correspondances "bus-tram" au niveau des stations aménagées en pôles d'échanges, en particulier les stations "Aristide Briand", "Port du Rhin" et "Gare de Kehl"

Le parking-relais associé à la station tram terminus "Gare de Kehl" permettra d'offrir une opportunité de report modal attractive vers le tramway évitant ainsi aux conducteurs d'emprunter le pont routier de l'Europe et l'actuelle route du Rhin. En outre la conception d'un pôle d'échanges approprié visera à y optimiser les échanges "bus-tram".

La liaison interport permettra de dévier la circulation des poids lourds empruntant actuellement le rue du Havre et un tronçon de la route du Rhin, vers l'itinéraire "rue du Rhin Napoléon – rue du Péage (réaménagé)" permettant d'optimiser les conditions de desserte de la zone portuaire de Strasbourg.

Le maillage du réseau cyclable sera rendu possible par les nouveaux franchissements dédiés "tram + vélo" du bassin Vauban et du Rhin.

5.2. Les termes du débat public

5.2.1. Perspective de création d'une halte ferroviaire "Port du Rhin"

- **Un habitant a demandé où en est le projet de création de la gare TER "Port du Rhin" sur la voie ferrée "Strasbourg-Kehl".**

Réponse du maître d'ouvrage "CUS" :

La gare "Port du Rhin" a accueilli des voyageurs jusqu'en 1956. Elle est actuellement dévolue aux seules activités "FRET". Une étude a été engagée conjointement par la CUS et la Région Alsace, pour analyser de manière approfondie l'opportunité d'exploiter une nouvelle halte ferroviaire qui serait implantée sur le pont-rail "Coulaux", selon une configuration comparable à la gare de Meinau/"Krimmeri" (ouverte en 2003). Une telle halte pourrait être desservie par des services "TER" et par les rames du METRORHIN "Offenburg-Strasbourg" qui pourrait être exploité avec une fréquence supérieure à celle d'aujourd'hui. Elle permettrait des échanges avec la station/tram "Port du Rhin", distante d'environ 160 m.

5.2.2. Perspectives de développement du maillage du réseau cyclable

- **Plusieurs personnes ont exprimé leur attente de liaisons cyclables nouvelles visant à compléter le maillage du réseau dans ce secteur, notamment des liaisons "Nord-Sud" et "Est-Ouest", ainsi qu'à un niveau plus fin, pour la desserte interne des futurs quartiers.**

Réponse du maître d'ouvrage "CUS" :

Ces éléments ont émergé durant les ateliers communs avec ceux du Schéma Directeur "STRASBOURG/Deux Rives". Le développement du réseau cyclable du secteur passera par :

- o la création d'une liaison cyclable forte Est/Ouest dans le cadre du réaménagement de la Route du Rhin
- o l'accompagnement du projet/tram par la création d'une autre liaison cyclable Est/Ouest
- o la création d'une liaison cyclable Nord/Sud sur l'actuelle Route du Petit Rhin ou parallèlement à celle-ci (ou encore en bordure Ouest, le long du bassin) dans le cadre du projet d'urbanisation du site "Starlette"

5.2.3. Régulation du trafic automobile sur l'axe "Strasbourg-Kehl"

- **Des craintes ont été exprimées quant à la fluidité de la circulation automobile entre Kehl et Strasbourg.**

Réponse du maître d'ouvrage "CUS" :

Le tracé proposé pour l'extension de la ligne tram "D" présente l'avantage de faire circuler le tram en dehors des grands axes de circulation du secteur, ou de s'en affranchir par la création d'ouvrages d'art.

L'entrée dans le quartier du Port du Rhin pourra aussi se faire sans franchissement de la Route du Rhin. En termes de gestion du trafic, le point névralgique de ce tracé pourrait être le carrefour "Route du Rhin / A. Briand". Ce carrefour fera l'objet d'une analyse approfondie de régulation dans le cadre des études d'avant-projet. Par ailleurs, la phase 2 de la liaison interport et le report du trafic de la Route du Petit Rhin vers la Rue du Péage permettra de séparer les flux et de désengorger le trafic de la route du Rhin.

5.2.4. Le réseau d'autobus associé

- **Le maintien des lignes/bus n°2 et 21 a fait l'objet de questions de plusieurs intervenants.**

Réponse du maître d'ouvrage "CUS" :

Les études d'avant-projet qui seront engagées à la suite de cette 2^{ème} étape de concertation vont permettre de réfléchir à une meilleure desserte de la zone portuaire. Dans ce cadre, la ligne bus n° 21 va certainement disparaître et la ligne bus n° 2 fera l'objet de modifications.

5.2.5. Les parkings-relais

- **La question des P+R a été abordée à plusieurs reprises. Un habitant de Kehl s'est félicité de la création d'un P+R à l'arrière de la Gare de Kehl. Néanmoins, si lors de la première étape de concertation un habitant avait jugé inutile le maintien du P+R "Aristide Briand" (qui a été supprimé entre temps du fait de sa faible fréquentation),**

le Conseil de quartier "Neudorf – Port du Rhin" propose la création de P+R à proximité des stations tram "Port du Rhin" et "Aristide Briand". Une personne en réunion publique a également proposé de profiter des dénivelés des ouvrages d'art pour implanter des poches de stationnements.

Réponse du maître d'ouvrage "CUS" :

Les P+R ne sont pas efficaces lorsqu'ils sont situés trop près du centre ville, les automobilistes préférant accéder directement à celui-ci avec leurs voitures en quelques minutes. Le P+R "Aristide Briand" a été fermé en 2010 à cause de sa faible fréquentation et ne sera pas reconstitué à proximité.

La création d'un P+R près de la station "Port du Rhin" ne semble pas opportune. Celui-ci capterait à nouveau une partie du trafic automobile transfrontalier aujourd'hui dévié hors du quartier du Port du Rhin par la réalisation de la phase 1 de la liaison interports. En revanche, la réalisation du P+R derrière la gare de Kehl remplira pleinement cette fonction. L'idée de profiter des dénivelés des ouvrages d'art afin de créer des poches de stationnement est envisageable. Cette question sera approfondie dans le cadre des réflexions liées aux projets d'urbanisation des sites "Starlette" et "Coopérative".

5.2.6. Perspectives de création d'une gare fluviale sur le bassin Vauban

- **Dans l'un des registres d'observations, une personne demande si la future station/tram "Citadelle" pourra être réalisée en même temps qu'une halte fluviale destinée aux croisiéristes en étape à Strasbourg.**

Réponse du maître d'ouvrage "CUS" :

Les études d'urbanisme du Schéma Directeur "STRASBOURG/Deux Rives" se sont préoccupées de cette problématique d'accueil des bateaux de croisière. Ceux-ci devraient en effet accoster le long du quai "Ouest" du bassin Vauban (côté Môle de la Citadelle). L'intermodalité avec la future station tram "Citadelle" et les déplacements des touristes transportés par ces bateaux vers le centre ville en seront facilités.

6. ELEMENTS DU BILAN DE LA CONCERTATION (HORS ATELIERS) RELATIFS AU FINANCEMENT DU PROJET D'EXTENSION "EST" DU TRAM "D"

6.1. Rappel

L'estimation des dépenses d'investissement a été réalisée en distinguant les travaux d'infrastructure et d'équipement à réaliser sur 2 tronçons :

- le tronçon strasbourgeois concerne les quartiers strasbourgeois de Neudorf (Aristide Briand) et du Port du Rhin, jusqu'au milieu du Rhin ;
- le tronçon kehlois entre le milieu du Rhin et la place de la gare de Kehl.

Plusieurs nouveaux ouvrages d'art sont à construire pour franchir :

- le bassin Vauban et la Route du Petit Rhin ;
- la voie ferrée "FRET" de liaison Nord-Sud du Port Autonome ;
- le Rhin, au plus près du pont routier de l'Europe.

6.1.1. Coût de la section strasbourgeoise (depuis la station Aristide Briand jusqu'à la frontière)

Le coût (HT) d'infrastructure de la section strasbourgeoise de ce prolongement de la ligne/tram "D" est estimé à 45 M€ (hors matériel roulant, hors frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, hors dépenses de déplacement de réseaux et hors acquisitions foncières), y compris la part strasbourgeoise de construction du futur pont sur le Rhin (12 M€).

Le coût (HT) de l'opération de déviation de la Route du Petit Rhin actuelle consistant à raccorder les infrastructures de la 2^{ème} phase de liaison interports à la rue du Péage est estimé à 12 M€.

6.1.2. Coût de la section kehloise (depuis la frontière jusqu'au terminus Gare de Kehl)

Le coût (HT) d'infrastructure de la section kehloise est estimé à 20 M€ (hors matériel roulant, hors frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, hors dépenses de déplacement de réseaux et hors acquisitions foncières), y compris la part kehloise de construction du futur pont sur le Rhin (12 M€).

6.1.3. Coût du futur pont sur le Rhin

Le nouveau franchissement dédié "tram+cyclistes+piétons" sur le Rhin est évalué à 24 M€HT.

6.2. Eléments du débat : le financement de l'investissement

- **Plusieurs personnes ont demandé des précisions quant à la répartition du financement de ce projet entre l'Etat et la Collectivité. D'autres ont demandé si la signature d'un nouvel accord franco-allemand sera nécessaire à la réalisation du tronçon transfrontalier.**

Réponse du maître d'ouvrage "CUS" :

A ce sujet, il est précisé que le plan de financement de cette opération transfrontalière n'est pas encore arrêté. L'on peut cependant envisager que chacune des 2 collectivités autorités organisatrices des transports à savoir la Communauté urbaine de Strasbourg et la Ville de Kehl, pourrait prendre à sa charge l'investissement situé sur son territoire. Le pont sur le Rhin pourrait quant à lui être cofinancé par les 2 collectivités. Dans ce cadre une convention de cofinancement franco-allemande sera signée.

Des concours financiers seront sollicités auprès du programme européen "INTERREG VI" et des autres instances: Land du Bade-Wurtemberg, Région Alsace, Département du Bas-Rhin, etc...

Le projet d'extension "Est" de la ligne/tram "D" pour ce qui concerne sa section "française", a fait l'objet d'une demande de subvention de l'Etat dans le cadre du 1er Appel à Projets "transports urbains" lancé en novembre 2008 (de même que l'opération d'extension "Ouest" de la ligne/tram "A"). Si le projet d'extensions "Ouest" de la ligne "A" a été retenu et financé à hauteur de 25 % environ des dépenses subventionnables par l'Etat, le projet de prolongement de la ligne "D" sera finalement financé par l'Etat dans le cadre du plan spécial de soutien au quartier du Port du Rhin. Les négociations entre la CUS et l'Etat ont abouti à l'annonce par l'Etat d'un concours financier de 10 M€ pour la construction de l'infrastructure de la ligne tram "D".

7. ELEMENTS DU BILAN DE LA CONCERTATION (HORS ATELIERS) RELATIFS A LA REDYNAMISATION ET AUX PROJETS D'URBANISATION DU QUARTIER DU PORT DU RHIN

7.1. Rappel

Le prolongement "Est" de la ligne/tram "D" a vocation à desservir les nouvelles zones d'urbanisation envisagées sur l'axe Strasbourg-Kehl, à savoir les sites "Môle de la Citadelle", "Starlette", "Coopérative", "Porte de France" et "Deux Rives". Dans cette perspective, la ligne "D" aura un potentiel de desserte à long terme de l'ordre de 24 000 habitants, emplois et scolaires.

7.2. Eléments du débat

L'ensemble des participants aux différentes réunions de concertation et des intervenants dans les registres d'observations estime que l'extension du tram "D" est un élément majeur pour la requalification du quartier du Port du Rhin.

7.2.1. Compatibilité entre les projets urbains et les activités économiques

- **Certains intervenants s'interrogent sur la vocation des différents secteurs en voie d'urbanisation. La représentante du groupement des usagers du port demande que ces projets d'urbanisation restent compatibles avec les activités économiques des entreprises du Port Autonome.**

Réponse du maître d'ouvrage "CUS" :

Ces projets d'urbanisation devront créer une mixité sociale dans le quartier du Port du Rhin, conformément aux orientations du SCOTERS relatives au développement du pôle urbain "Est" de Strasbourg. Des logements sociaux ainsi qu'une offre privative de logements seront créés de même que des services et des commerces de proximité. Un travail de réflexion à ce sujet a d'ores et déjà été mené dans le cadre des ateliers du Schéma Directeur "STRASBOURG/Deux Rives", associant le Port autonome de Strasbourg et les représentants des entreprises du Port afin de mettre en place un projet global et cohérent pour l'avenir du quartier.

7.2.2. Perspectives d'urbanisation à Kehl

- **Une personne a également demandé si un projet de tour sur la rive gauche du Rhin était prévu.**

Réponse du maître d'ouvrage "CUS" :

Le site transfrontalier des 2 rives fera l'objet d'une étude spécifique et d'un concours d'urbanisme courant 2011. Aucune décision n'a été prise à ce jour concernant le type d'urbanisation que pourraient accueillir ces sites.

7.2.3. Liaison cyclable entre l'Esplanade et le Môle de la Citadelle

- **Dans l'un des registres d'observations, une personne suggère la construction d'une passerelle entre l'Esplanade et le Môle de la Citadelle à l'usage des cyclistes et des piétons.**

Réponse du maître d'ouvrage "CUS" :

Cette suggestion a également été faite lors des ateliers du Schéma Directeur "STRASBOURG/Deux Rives". Le projet d'extension de la ligne tram "D" n'intégrera pas la réalisation de cette passerelle, mais les études précisant les modalités d'urbanisation du Môle de la Citadelle pourraient prévoir sa construction sous une autre maîtrise d'ouvrage.

ANNEXE 2

***CONTRIBUTION DU CONSEIL DE QUARTIER NEUDORF / PORT DU RHIN
A LA CONCERTATION PUBLIQUE POUR LE PROJET D'EXTENSION EST
DE LA LIGNE "D" DU RESEAU TRAMWAY DE L'AGGLOMERATION
STRASBOURGEOISE***

Conseil de Quartier Neudorf Emission d'un avis consultatif

Séance plénière du Conseil de Quartier du 16/12/2010

Projet concerné : Tracé de l'extension de la ligne D du tramway vers Kehl

Analyse du projet

Points forts du projet :

- Bonne anticipation des futurs aménagements urbains
- Liaisons intermodales cohérentes
- Création de pistes cyclables tout-au-long du tracé
- Embellissement par l'effet tram de l'environnement (verdure, cyclable) de cette "satanée zone" jusqu'ici laissée à l'abandon
- Traversée de la frontière et continuité d'un mode de déplacement collectif unique dans les deux sens (tram)

Points faibles du projet :

- On a cherché à faire un tracé pour de nouveaux habitants à terme mais au détriment des entreprises rue du Havre et du Rhin Napoléon
- Abandon de la stratégie des parkings relais

Propositions

- Prévoir l'aménagement de parkings relais à proximité des stations port du Rhin et Aristide Briand le long de la route du Rhin

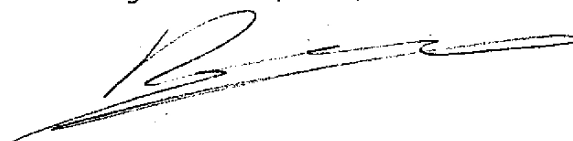
Avis consultatif : l'avis est favorable

Résultat du vote :

- 1 abstention
- 32 favorables
- 0 non favorable

A Strasbourg, le 05/01/2011

Signature du porte-parole



ANNEXE 3

***EXTRAIT DE LA DELIBERATION DU 26 JANVIER
DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE DE KEHL***

1. Le conseil municipal de la ville de Kehl a fait le 22 septembre de la proposition de la ville de Strasbourg, de prolongement du tracé de la ligne D du tram à partir du terminus actuel de la station Aristide Briand traversant le Rhin jusqu'à la gare de Kehl, le fondement de l'avant projet sommaire (APS). La question de ce tracé fut la base de la première partie de la consultation publique.
2. Après la consultation publique et des analyses de planification plus poussées du bureau Kôlz, le Conseil Municipal décide désormais de faire du passage du tram sur l'espace vert central de la route B28 (cf annexe5) le point d'orgue de la conception de l'avant projet. La station de tram "Bahnhof Kehl" sera donc elle-aussi prévue en emplacement central. Le tracé du tram en emplacement central de la B28 facilite son prolongement vers le centre-ville de Kehl, ce que de nombreux participants à la consultation publique ont évoqué entre 2009 et 2010.
3. Le Conseil exprime à travers cette décision, sa vision du projet du tram comme un vecteur d'évolution pour l'urbanisme de la ville et ainsi sa volonté politique de prolonger le tram de la gare de Kehl au centre-ville dès lors qu'un financement le permettra.
4. Cette décision a valeur d'objectif à atteindre pour les bureaux d'études, pour une concrétisation de l'APS dans le cadre d'une convention de coopération que le Conseil Municipal a approuvé le 18 novembre 2009. Cette convention entre Kehl et Strasbourg mentionne le tracé du tram qui a été établi dans l'alinéa 2 de la délibération d'aujourd'hui du Conseil Municipal de la ville de Kehl.
5. Par le biais de cette délibération, aucune décision ne pourra nuire à la construction du tram. La construction ne débutera qu'une fois les montants des investissements, des subventions et des frais ultérieurs seront connus. C'est seulement là qu'une comparaison entre coûts et bénéfices pourra être établie avec la prise en considération des alternatives possibles. Ceci est valable tant pour le prolongement du tram à partir de l'actuel terminus Aristide Briand jusqu'à la gare de Kehl, que pour le prolongement ultérieur de la gare au centre-ville de Kehl.

ANNEXE 4

CARTES ET VISUELS

L'ANCIEN PROJET D'EXTENSION DE LA LIGNE/TRAM "D" VERS STRASBOURG/PORT DU RHIN ET KEHL



LE PLAN STRATEGIQUE DU SCHEMA DIRECTEUR DES DEUX RIVES



LE NOUVEAU TRACE DE L'EXTENSION DE LA LIGNE/TRAM "D" VERS STRASBOURG/PORT DU RHIN ET KEHL

