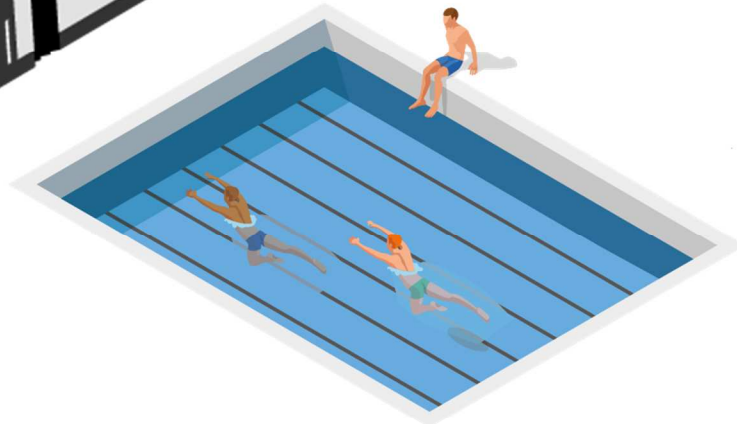


# Tram Nord

Strasbourg – Schiltigheim – Bischheim

**PROJET DE DEVELOPPEMENT  
DU RESEAU DE TRAMWAY  
ENTRE  
STRASBOURG,  
SCHILTIGHEIM  
ET BISCHHEIM**



## **DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A :**

- ↘ **LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE**
- ↘ **LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE L'EUROMETROPOLE DE STRASBOURG**
- ↘ **L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE**

**TOME N°5  
PIECE K**

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## **LISTE DES PIÈCES DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE**

---

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## Liste des pièces du dossier d'enquête publique :

TOME	PIECE
N°1 DOSSIER PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE	PIECE A : PREAMBULE ET OBJETS DE L'ENQUETE, INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES
	PIECE B : NOTICE EXPLICATIVE
	PIECE C : PLAN DE SITUATION
	PIECE D : PLAN GENERAL DES TRAVAUX
	PIECE E : CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS
	PIECE F : APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES
N°2 EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	PIECE G : RESUME NON TECHNIQUE DE L'ETUDE D'IMPACT
	PIECE H 1 : ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT VALANT EVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000
	PIECE H 2 : ANNEXES DE L'ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT VALANT EVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000
N°3 EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE	PIECE I : EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE
N°4 AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE	PIECE J1 : DOSSIER AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE - VOLET CHAPEAU
	PIECE J2 : VOLET LOI SUR L'EAU
	PIECE J3 : VOLET PROTECTION DES ALLEES ET ARBRES D'ALIGNEMENT
N°5 MISE EN COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANSIME	PIECE K : MISE EN COMPATIBILITE DU PLUi DE L'EUROMETROPOLE DE STRASBOURG ET EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLUi
N°6 CONCERTATIONS ET AVIS	PIECE L : BILAN DE LA CONCERTATION ET DELIBERATIONS
	PIECE M : AVIS PREALABLES A L'ENQUETE PUBLIQUE, AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE ET MÉMOIRE EN REPONSE DE L'EMS





## PIECE K

# MISE EN COMPATIBILITE DU PLUi DE L'EUROMETROPOLE DE STRASBOURG ET EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLUi



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## PIECE K

### MISE EN COMPATIBILITE DU PLUi DE L'EUROMETROPOLE DE STRASBOURG ET EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLUi

#### TABLE DES MATIERES

<b>1. LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME .....</b>	<b>7</b>
1.1. Préambule – Organisation des documents d'urbanisme concernés par le projet .....	7
1.2. Objet du présent dossier .....	8
1.3. Composition du plan local d'urbanisme .....	8
1.4. Définition et champ d'application.....	9
1.5. Déroulement de la procédure .....	10
1.5.1. Concertation publique.....	10
1.5.2. Examen du dossier par le Préfet.....	10
1.5.3. Examen conjoint par les personnes publiques associées avant l'ouverture de l'enquête publique 11	
1.5.4. Enquête publique .....	11
1.5.5. Avis de l'Eurométropole de Strasbourg.....	11
1.5.6. La déclaration de projet.....	11
1.5.7. Approbation de la mise en compatibilité du PLUi de l'EMS .....	11
<b>2. PRESENTATION DU PROJET .....</b>	<b>12</b>
2.1. Vue d'ensemble du projet .....	12
2.2. Présentation des aménagements « tramway » .....	13
2.2.1. Boulevard de Metz.....	13
2.2.2. Place de la Gare .....	14
2.2.3. Boulevard Wilson.....	14
2.2.4. Rue de Wissembourg.....	16
2.2.5. Place de Haguenau.....	17
2.2.6. Avenue des Vosges.....	18
2.2.7. Route de Bischwiller Sud – Rue Hélène Schweitzer .....	20
2.2.8. Route du Général de Gaulle – Pont Saint Charles.....	21
2.2.9. Route du Général de Gaulle – depuis le Pont Saint-Charles vers le Nord.....	22
<b>2.3. Présentation des aménagements « connexes » nécessaire au projet de tramway.....</b>	<b>24</b>
2.3.1. Le réaménagement de la route de Bischwiller à Schiltigheim, correspondant à la branche Nord-Est du projet global .....	24
2.3.2. Connexions à la M35.....	26
2.3.3. Le parking Eglise Rouge/ Kablé .....	30
2.3.4. Transformation du parking souterrain de la place de la Gare en parking vélos .....	30
<b>2.4. Justification de l'utilité publique du projet.....</b>	<b>31</b>
<b>3. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLUI DE L'EMS .</b>	<b>33</b>
3.1. Présentation du PLUi de l'EMS.....	33
3.2. Principes généraux .....	33
3.3. Compatibilité du projet avec le rapport de présentation.....	33
3.4. Compatibilité du projet avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable..	34
3.5. Compatibilité avec les Programmes d'Orientation et d'Actions .....	36
3.6. Compatibilité avec les Orientations d'Aménagements et de Programmation .....	37
3.6.1. OAP Déplacements.....	37
3.6.2. OAP Trame verte et bleue.....	39
3.6.3. OAP Air Climat Énergie .....	40
3.6.4. OAP Métropolitaines – Grand Centre.....	40
3.6.5. OAP Communales .....	41
3.7. Compatibilité du projet avec le zonage et le règlement associé.....	42
3.7.1. Le règlement graphique .....	42
3.7.2. Le règlement écrit associé.....	43
3.7.3. Les autres éléments figurant sur le règlement graphique.....	45
<b>3.8. Les annexes du PLUi .....</b>	<b>48</b>
<b>3.9. Conclusion sur la compatibilité du projet avec le PLUi de l'EMS .....</b>	<b>48</b>
<b>4. DISPOSITIONS PROPOSEES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLUI DE L'EMS .....</b>	<b>49</b>
4.1. Orientation d'Aménagement et de Programmation du PLUi .....	49

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



<b>4.2. Règlement graphique - Plan de zonage.....</b>	<b>53</b>
4.2.1. Modification/ suppression / ajout des ER.....	53
4.2.2. Modification des emprises des espaces plantés à conserver ou à créer.....	57
4.2.3. Mise à jour des plans de vigilance.....	59
<b>5. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILIE DU PLUI 62</b>	
5.1. Contexte réglementaire.....	62
5.2. ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT DES ZONES CONCERNÉES PAR LES ÉVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES NÉCESSAIRES AU PROJET .....	63
5.3. INCIDENCES DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL (PLUI) SUR L'ENVIRONNEMENT, ET MESURES ASSOCIÉES.....	65
<b>6. CONCLUSION .....</b>	<b>67</b>



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 1. LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

### 1.1. Préambule – Organisation des documents d'urbanisme concernés par le projet

Le territoire concerné par le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim est couvert par deux documents d'urbanisme :

Le **Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi)** de l'Eurométropole de Strasbourg (EMS) définit les règles d'urbanisme pour l'aménagement du territoire. Il fixe notamment les zones constructibles, les règles de construction, les hauteurs maximales des bâtiments, les règles de densité, etc. Il permet également de définir les espaces naturels ou agricoles à préserver. Approuvé le 16 décembre 2016, le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de l'Eurométropole de Strasbourg a été révisé le 27 septembre 2019 et modifié le 25 juin 2021.

Le projet de modification n° 4 du PLUi a été engagé par l'Eurométropole de Strasbourg. Les évolutions proposées portent sur différentes thématiques d'aménagement du territoire : politiques de l'environnement, de l'habitat, de l'économie, des déplacements, du paysage et du cadre de vie. Une enquête publique s'est déroulée du 4 septembre au 6 octobre 2023. L'instruction de la modification n°4 du PLUi se poursuit. Étant donné que son approbation pourrait intervenir avant la déclaration d'utilité publique du projet de tramway vers le Nord, une analyse quant à la nécessité d'une mise en compatibilité a été réalisée sur la base du dossier de la modification n°4 mis à l'enquête publique. En l'état, la modification n°4 apporte de nombreux nouveaux éléments dans le PLUi qui n'ajoutent pas de contraintes vis-à-vis du projet de tramway vers le Nord.

Dans la mesure où l'Eurométropole de Strasbourg est autorité organisatrice des transports urbains et que le PLUi est élaboré sur l'ensemble du territoire de l'Eurométropole, il intègre donc les deux documents cadres sur ces sujets (le Programme Local de l'Habitat et le Plan de Déplacements Urbains).

Le PLUi contient alors des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) et l'Eurométropole dispose donc de deux grandes OAP thématiques sur l'habitat et les déplacements venant compléter les OAP territorialisées.

Le **Plan de Sauvegarde de Mise en Valeur (PSMV)**, quant à lui, est un document spécifique d'urbanisme de portée réglementaire à certaines zones urbaines classées comme "site patrimonial remarquable". Il vise à préserver et mettre en valeur le patrimoine architectural, urbain et paysager de ces zones particulièrement représentatives de l'identité de la ville. Il fixe des règles de natures différentes en matière d'urbanisme et de rénovation, afin de préserver le caractère historique de ces secteurs. En plus de fixer des règles urbanistiques, le PSMV peut réglementer les intérieurs, ainsi que les matériaux.

La révision-extension du PSMV a été approuvée par arrêté préfectoral le 7 juillet 2023. Le PSMV couvre dorénavant la totalité de la Grande-Île et le cœur de la Neustadt.

Le PLUi n'est pas opposable aux demandes d'autorisation d'urbanisme sur le périmètre du PSMV. La compatibilité du projet avec le PSMV a été vérifiée.

Le projet de développement du réseau de tramway s'inscrit dans le PSMV sans aller à l'encontre des prescriptions du règlement écrit et graphique, ni des OAP.

En effet, sur le périmètre du PSMV viendra s'insérer une ligne de tramway accompagnée d'une station sur la place de Haguenau et une ligne de tramway avec une station sur l'avenue des Vosges.

La compatibilité du projet de développement du réseau de tramway avec le Plan de sauvegarde et de mise en valeur de Strasbourg est justifiée notamment par le fait que :

- Le tramway est un mode de transport en commun qui permet de limiter l'utilisation de véhicules individuels, réduisant ainsi la pollution et la congestion automobile dans la ville. Cela contribue à la préservation du patrimoine architectural et urbain de Strasbourg en limitant les risques de dégradation liés à la circulation automobile.
- La ligne de tramway ainsi que les stations et les aménagements spécifiques seront intégrés de manière harmonieuse dans le paysage urbain de Strasbourg, sans dénaturer l'architecture et le cadre de vie de la ville, comme pour les autres lignes de tramway.
- Le tramway permet également de réduire les distances de marche pour accéder aux différents lieux d'intérêt de la ville, favorisant ainsi l'accessibilité pour tous les habitants et visiteurs de Strasbourg.
- En réduisant l'utilisation de voitures individuelles, le tramway contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, à l'amélioration de la qualité de l'air et à la préservation de l'environnement.
- Le tramway sera accompagné par l'aménagement de larges promenades piétonnes et d'itinéraires cyclables, contribuant à la visibilité du patrimoine remarquable. La mise en place de pistes cyclables et de parcours plus sécurisés pour les piétons permet aux utilisateurs de découvrir les sites patrimoniaux de manière plus approfondie et en offrant des vues imprenables sur les monuments historiques.



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

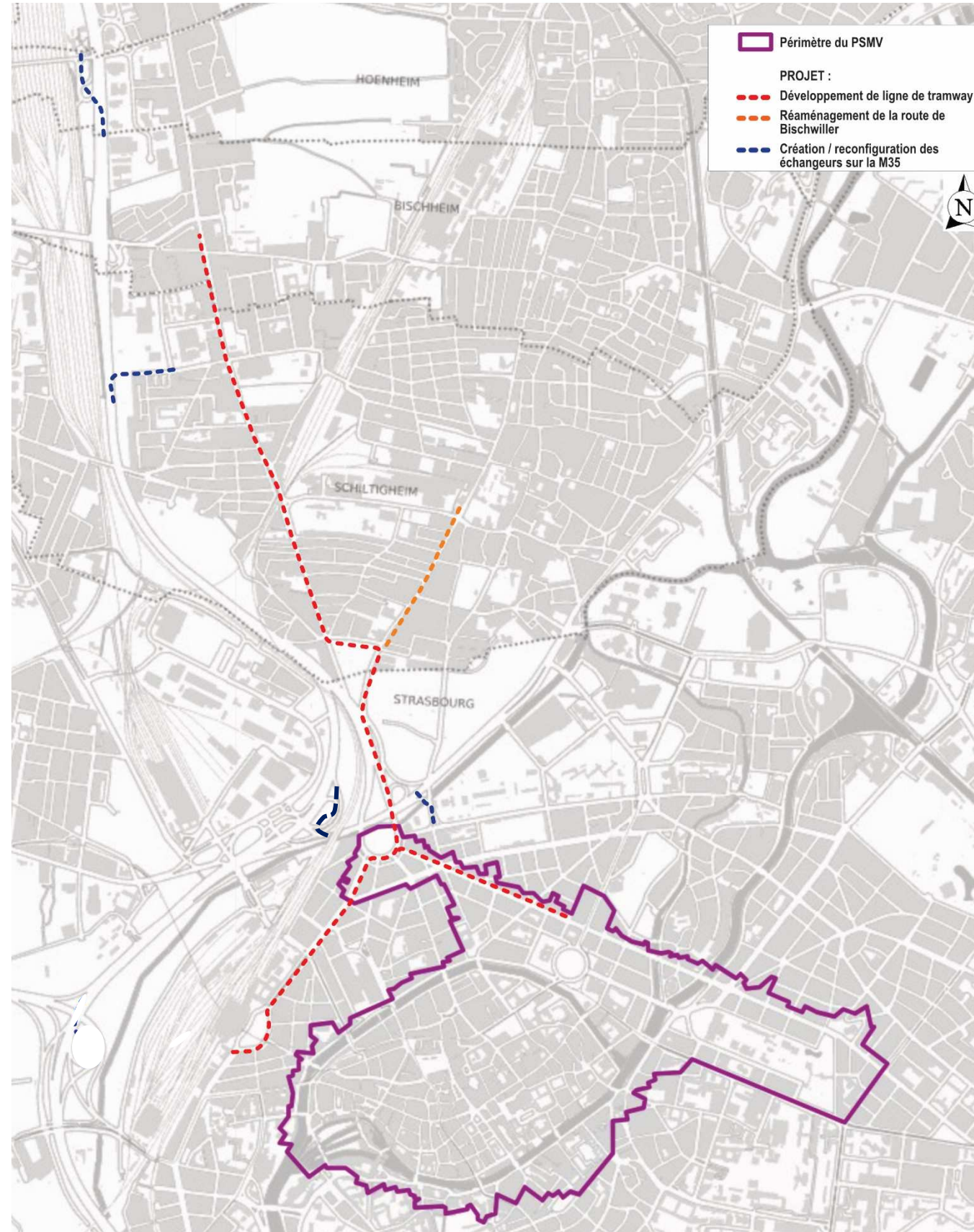


Figure 1 : Localisation du périmètre du PSMV par rapport au tracé concerné du projet

## 1.2. Objet du présent dossier

Le présent dossier analyse la compatibilité du projet de développement de la ligne de tramway vers le Nord et le centre de l'agglomération strasbourgeoise jusqu'à Bischheim / Schiltigheim avec le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de l'Eurométropole de Strasbourg (EMS).

L'objectif de la procédure est de mettre le PLUi de l'EMS en compatibilité avec les ouvrages, aménagements et travaux nécessaires à sa réalisation. La réalisation de l'opération comprend notamment :

- l'infrastructure tramway proprement dite ;
- les éléments connexes permettant l'insertion du projet dans son environnement : aménagement des voiries/voies piétonnes/pistes cyclables, espaces urbains... ;
- le réaménagement de la route de Bischwiller ;
- la création d'un ouvrage de franchissement du canal de la rue Église Rouge ;
- la création d'un parking au niveau de l'Église Rouge/Kablé ;
- La création et le réaménagement des échangeurs de la M35.

Le contenu du dossier de mise en compatibilité n'est pas fixé par voie réglementaire.

Le présent dossier comprend :

- une notice explicative précisant les caractéristiques et enjeux de l'opération dans les communes concernées ;
- l'analyse du PLUi de l'EMS opposable à la date d'ouverture de l'enquête publique ;
- la présentation des pièces du PLUi de l'EMS (règlements et zonages) modifiées dans le cadre de la mise en compatibilité ;
- l'évaluation environnementale de la présente mise en compatibilité du document avec le projet.

## 1.3. Composition du plan local d'urbanisme

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) est un document de planification, prospectif et réglementaire, qui vise à définir l'avenir du territoire. Il fixe pour les années à venir les objectifs de développement de la commune en matière d'urbanisme, d'habitat, d'environnement, d'économie et de déplacements.

Il détermine les règles d'utilisation des sols sur le territoire de la commune, et permet ainsi à la fois de réglementer les travaux/constructions et d'organiser l'aménagement cohérent du territoire.

Aux termes de l'article L.151-2 du Code de l'urbanisme le PLU se compose des pièces suivantes :

- Un rapport de présentation

Il assure la cohérence de l'ensemble du document, des principes jusqu'aux règles d'urbanisme, en s'appuyant sur un diagnostic territorial et en expliquant les choix retenus pour établir le Projet



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



d'aménagement et de développement durables (PADD), les Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) et le règlement.

- Un PADD

Le projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) expose le projet d'urbanisme des communes. Il définit les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en état des continuités écologiques.

- Des OAP

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sont propres à certains quartiers ou secteurs. Elles permettent notamment à la collectivité de fixer les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées et le patrimoine de villes, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement et de favoriser la mixité fonctionnelle.

- Le règlement et ses documents graphiques

En cohérence avec le PADD, le règlement et ses documents graphiques délimitent les zones urbaines, les zones à urbaniser, les zones agricoles et les zones naturelles et forestières. Il fixe les règles générales d'urbanisation et les servitudes d'utilisation des sols. Le règlement est opposable à toute personne publique ou privée pour l'exécution de tous travaux ou constructions.

- Les annexes

Les annexes comprennent un certain nombre d'informations ou d'indications reportées pour information dans le PLU, et plus particulièrement les servitudes d'utilité publique, les réseaux d'eau potable et d'assainissement ainsi que toute information nécessaire à la bonne compréhension des choix faits dans le PLU.

## 1.4. Définition et champ d'application

Lorsqu'un projet soumis à Déclaration d'Utilité Publique (DUP) n'est pas compatible avec les dispositions d'un Plan local d'urbanisme (PLU), l'opération ne peut être réalisée que si l'on recourt à la procédure de DUP emportant mise en compatibilité du PLU prévue à l'article L.153-54 du Code de l'urbanisme.

Cette procédure permet à la fois de déclarer l'utilité publique le projet concerné et de mettre en compatibilité le PLU avec ledit projet.

Certaines mises en compatibilité de PLU doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale.

La mise en compatibilité d'un PLU a pour objet d'adapter le contenu de ce document afin de permettre, sur son périmètre d'application, la réalisation d'un projet faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou d'intérêt général.

Dans ce cas, l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique et sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme qui en est la conséquence.

Les textes applicables à la procédure de mise en compatibilité d'un PLU sont les suivants :

*Article L.153-54 du Code de l'urbanisme*

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

*Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. »*

*Article L.153-56 du Code de l'urbanisme*

« Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision procédant à la mise en compatibilité. »

*Article L.153-57 du Code de l'urbanisme*

« A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :

1° Émet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'État ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'État. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;

2° Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas. »

*Article L.153-58 du Code de l'urbanisme*

« La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :

1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;

2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'État ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'État ;

4° Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. À défaut de délibération dans un délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, la mise en compatibilité est approuvée par arrêté préfectoral. »

Article R.153-14 du Code de l'urbanisme

« Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable. »

Article R104-14 du Code de l'Urbanisme

Lorsque la mise en compatibilité n'entre pas dans le champ d'application de l'article R. 104-13, les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion de leur mise en compatibilité, s'il est établi qu'elle est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement au regard des critères de l'annexe II de la directive 2001/42/ CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement :

1° Après un examen au cas par cas réalisé dans les conditions définies aux articles R. 104-28 à R. 104-32, lorsque le plan local d'urbanisme est mis en compatibilité en application du second alinéa de l'article L. 153-51, dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique en application de l'article L. 153-54, ou dans le cadre d'une déclaration de projet en application des articles R. 153-16 et R. 153-17 ;

2° Après un examen au cas par cas réalisé dans les conditions définies aux articles R. 104-33 à R. 104-37, dans les autres cas. »

Le projet étant également soumis à évaluation environnementale, le maître d'ouvrage a souhaité réaliser une évaluation environnementale commune « projet + mise en compatibilité du document d'urbanisme de l'Eurométropole de Strasbourg ».

## 1.5. Déroulement de la procédure

Cette partie explicite les principales étapes réglementaires de la mise en compatibilité d'un PLU dans le cadre d'une opération faisant l'objet d'une demande de déclaration d'utilité publique.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme a pour objectif de permettre la réalisation de l'opération sur laquelle porte la déclaration d'utilité publique. S'agissant d'un équipement public, elle peut se traduire par la création, dans les communes, d'un emplacement réservé dans les zones intéressées par l'opération et par une adaptation de toutes les dispositions concernées dans les documents d'urbanisme, tels que les règlements des zones traversées, les espaces boisés...

Compte-tenu de la nature de l'opération, et quel que soit le bénéficiaire de la déclaration d'utilité publique, la procédure de mise en compatibilité relève exclusivement de la compétence de l'État.

À ce titre, c'est sous la responsabilité du Préfet que la procédure sera conduite.

### 1.5.1. Concertation publique

La concertation préalable portant sur 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 a été organisée du 2 janvier au 19 janvier 2024 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 envisagé et les objectifs poursuivis consultable aux jours et heures d'ouverture au public avec un registre permettant de recueillir les éventuelles observations :
  - o au centre administratif de l'Eurométropole,
  - o en mairie de Schiltigheim,
  - o en mairie de Bischheim,
  - o en mairie de Hoenheim ;
- 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.

Un bilan sera dressé à l'issue de la concertation. Ce bilan est joint au dossier soumis à l'enquête publique relative au projet de tramway vers le Nord qui porte également sur la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole avec le projet.

### 1.5.2. Examen du dossier par le Préfet

Le Préfet apprécie, sur la base d'un dossier transmis, la compatibilité des dispositions du PLUi avec le projet.

En cas d'incompatibilité, le Préfet engage la procédure régie par les articles L.153-54 et suivants du Code de l'urbanisme en vue de la mise en compatibilité du document avec l'opération.



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 1.5.3. Examen conjoint par les personnes publiques associées avant l'ouverture de l'enquête publique

Conformément à l'article R.153-13 du Code de l'urbanisme, « l'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme prévue par les articles L.153-49 et L.153-54 [...] a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, à l'initiative de l'autorité chargée de la procédure. Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique ». Le procès-verbal de cette réunion sera joint au présent dossier d'enquête publique en **pièce M**.

Selon les articles L.132-7, L.132-9 et L.153-54, lors de l'examen conjoint sont associées les personnes publiques suivantes :

- le représentant de l'État dans le département ;
- la Région ;
- le Département ;
- le Maire des communes concernées ;
- l'Eurométropole de Strasbourg ;
- l'établissement public chargé de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation du schéma de cohérence territoriale ;
- la chambre de commerce et d'industrie territoriale ;
- la chambre des métiers ;
- la chambre d'agriculture ;
- le gestionnaire ferroviaire (SNCF).

## 1.5.4. Enquête publique

L'article L.153-55 du Code de l'urbanisme stipule que le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée par le Préfet, conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du Code de l'environnement.

L'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme dès lors que cette opération n'est pas compatible avec les dispositions de ce plan.

## 1.5.5. Avis de l'Eurométropole de Strasbourg

À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis à l'Eurométropole de Strasbourg, établissement public de coopération intercommunale compétent en matière d'urbanisme. La Collectivité dispose alors d'un délai de deux mois pour émettre un avis. À défaut, ce dernier sera réputé favorable.

## 1.5.6. La déclaration de projet

L'article L.126-1 du Code de l'environnement et L.122-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique prévoient que le Maître d'ouvrage d'un projet public ayant donné lieu à enquête publique, se prononce par déclaration de projet sur l'intérêt général de l'opération dans un délai de 12 mois à compter de la transmission du rapport de la commission d'enquête par le Préfet du Bas-Rhin au Maître d'Ouvrage.

La déclaration de projet mentionne l'objet du projet (= construction de l'infrastructure tramway et aménagements connexes de voirie) tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général.

La déclaration de projet sera publiée au recueil des délibérations du Conseil de l'Eurométropole et affichée dans chacune des communes concernées par le projet. La déclaration de projet du Code de l'environnement peut être suivie d'une DUP lorsque le projet public en cause nécessite le recours à une expropriation.

Par ailleurs, lorsqu'une opération qui fait l'objet d'une déclaration de projet nécessite une expropriation, l'acte emportant mise en compatibilité du PLU ne sera pas la déclaration de projet mais la DUP.

## 1.5.7. Approbation de la mise en compatibilité du PLUi de l'EMS

Dès lors que celle-ci est prononcée, la déclaration d'utilité publique emporte mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal, éventuellement modifiée par rapport à la présente version, afin de tenir compte des avis qui ont été joints et des conclusions de l'enquête publique.



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 2. PRESENTATION DU PROJET

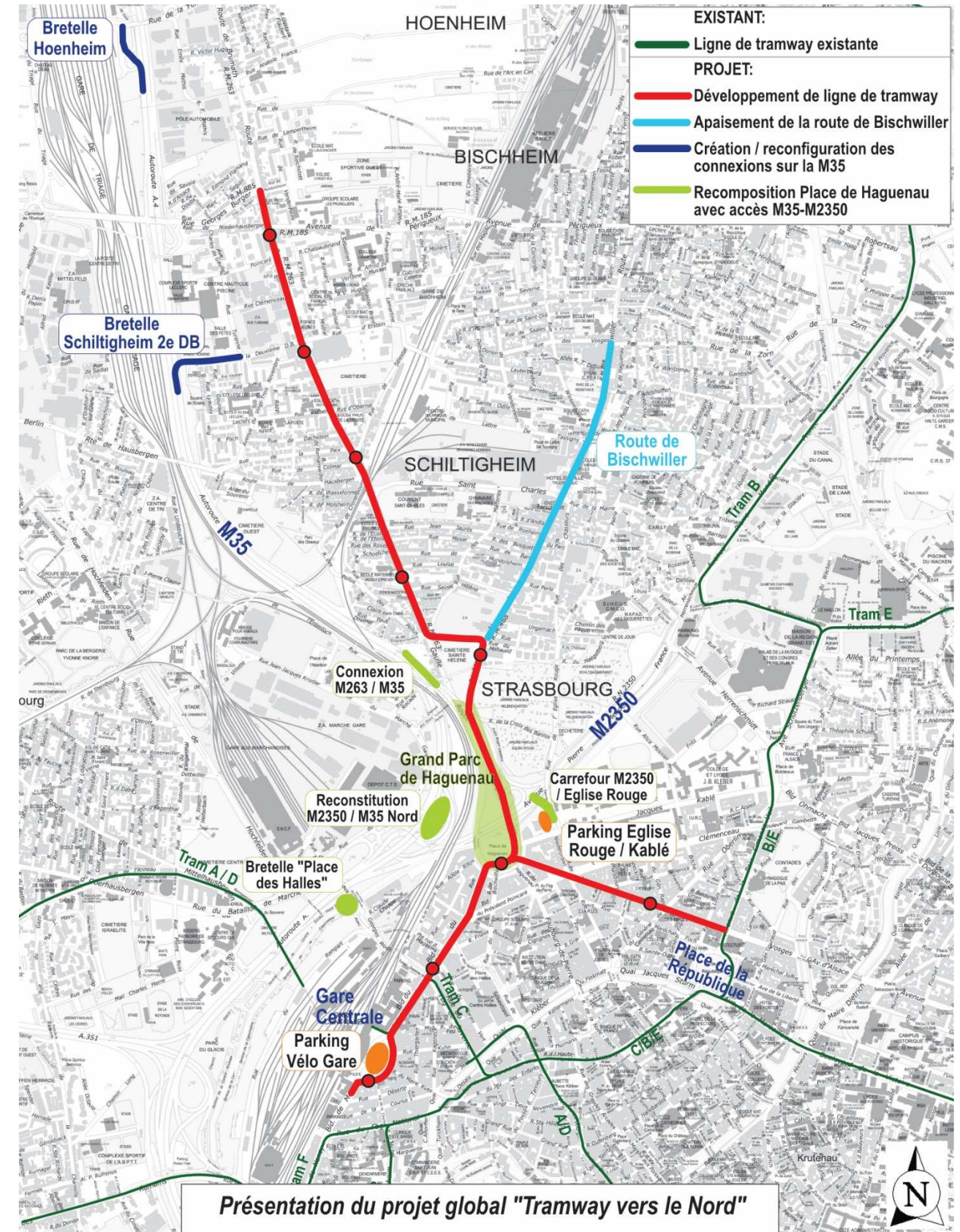
### 2.1. Vue d'ensemble du projet

Le développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, soumis à l'enquête publique, prévoit :

- La création de l'infrastructure tramway comprenant 2 branches sur une distance de 5 km avec 9 nouvelles stations :
  - Le prolongement du réseau de tramway vers le Nord jusqu'à Bischheim en tramway afin de relier le quartier Fischer et la Cité des Écrivains au centre de Strasbourg via la Place de Haguenau,
  - La liaison Gare centrale – Avenue des Vosges permettant d'accéder aux institutions européennes,
  - La création d'une liaison Gare-Universités permettant d'éviter la traversée du nœud de l'Homme de Fer.
- Les aménagements connexes à la plateforme tramway : pistes cyclables, voies de circulations, stationnements, voies piétonnes ;
- L'aménagement du parc de la Place de Haguenau vers le Nord et l'extension du parc existant jusqu'aux façades des immeubles ;
- La requalification de la route de Bischwiller en vue de son apaisement favorable aux mobilités actives ;
- La création d'un nouvel accès depuis la M35 Sud vers l'avenue de la deuxième Division Blindée à Schiltigheim qui compense la circulation Sud – Nord supprimée sur la route du Général de Gaulle, pour permettre l'insertion du tramway et le réaménagement de cet axe au profit des modes actifs ;
- Le réaménagement de l'échangeur de Hoenheim, où une nouvelle entrée permettra d'accéder à la M35 en direction du Sud sans devoir rejoindre l'échangeur de Bischheim, ce qui soulagera la Route de Brumath en amont du périmètre de projet et permettra d'aménager une zone d'échange bus/tram performante au droit du terminus ;
- La reconfiguration de l'échangeur de Cronembourg permettant notamment de supprimer le viaduc reliant la M2350 et la place de Haguenau à la M35 direction Nord en entrée de Schiltigheim ;
- La création de tourne-à-gauche pour permettre de rejoindre l'échangeur de Cronembourg, au niveau de la sortie Place des Halles sur la M35 direction Nord ;
- La création du parking Kablé/ Eglise Rouge de 290 places, afin de compenser en partie la suppression de stationnement sur voirie liée au projet ;
- La transformation du parking Gare courte durée en parking vélo, afin d'offrir environ 3 000 places de stationnement vélo sécurisées souterraines.

Les caractéristiques principales physiques du projet tramway sont :

- Une longueur totale d'infrastructure d'environ 5 km (3,2 km sur le secteur Nord et 1,8 km sur le secteur centre ;
- Neuf nouvelles stations (5 sur le secteur Nord et 4 sur le secteur centre).





# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 2.2. Présentation des aménagements « tramway »

Le plan général des travaux (pièce D du présent dossier) précise les aménagements réalisés dans le cadre de ce projet.

### 2.2.1. Boulevard de Metz

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

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

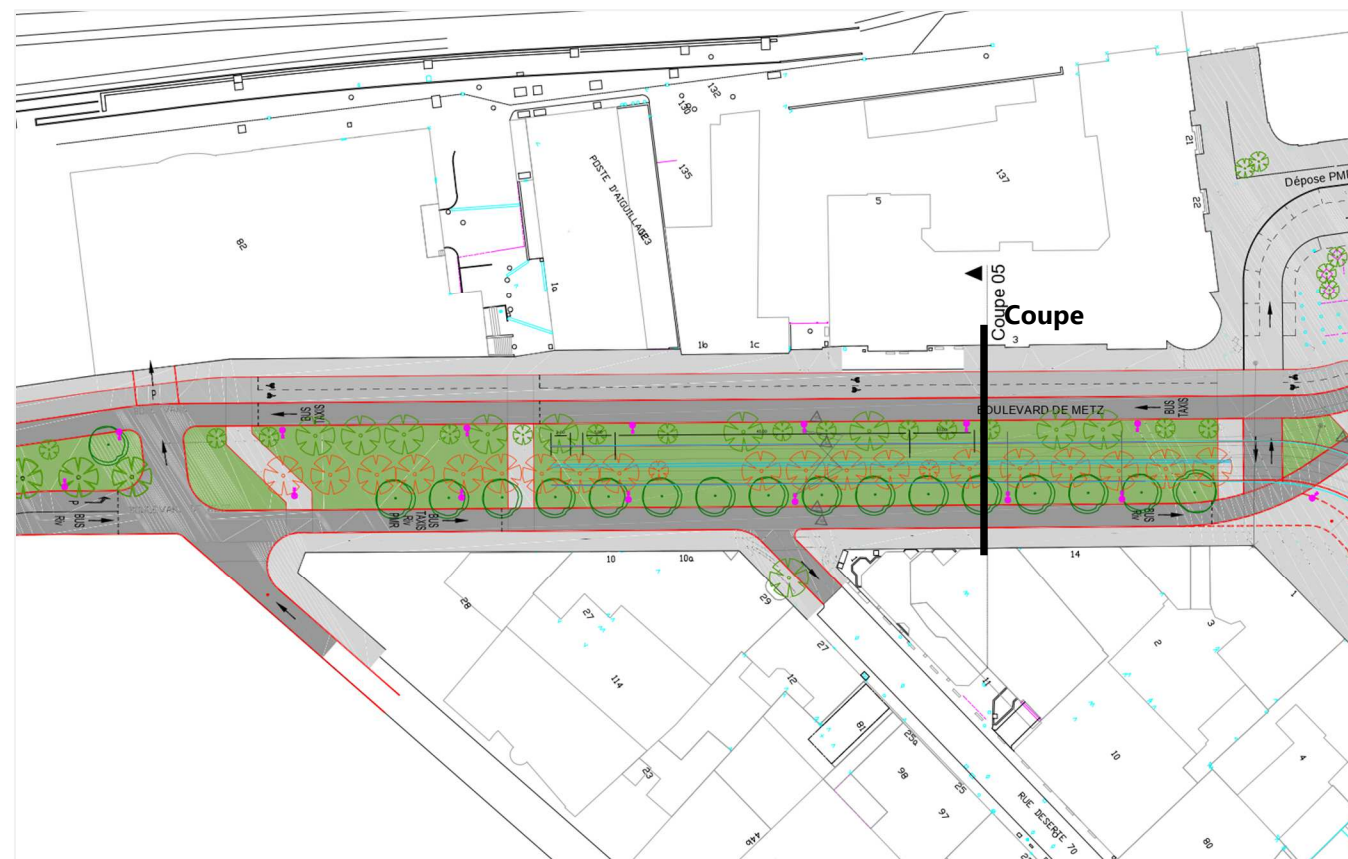


Figure 2 : Plan de l'aménagement sur le boulevard de Metz (source : AVP GETAS 2023)



Figure 3 : Coupe Boulevard de Metz (source : AVP GETAS 2023)



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 2.2.2. Place de la Gare

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

La plateforme tram vient s'insérer en lieu et place de l'actuelle chaussée, contournant la place par l'Est. Elle est végétalisée. Une deuxième station de tramway de terminus Gare est implantée au Sud de la place, juste après le débouché du boulevard de Metz.

Le projet comprend la redistribution du système de dépose-minute, avec le déplacement des fonctions de dépose-minute, actuellement dans le parking « gare courte durée », à proximité dans les deux parkings Ste Aurélie et Wodli situés à l'entrée du plateau de la gare et disposant chacun d'un accès direct vers les quais SNCF.

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

Un nouveau parking vélo d'une capacité d'environ 2 400 places viendra compléter l'offre de stationnement vélo souterraine actuelle, portant l'ensemble du stationnement sous-terrain à environ 3000 places. Il vient remplacer le parking dépose-minute voiture « Gare courte durée » actuel. Il permet de libérer la place de la Gare des arceaux vélo qui l'encombre. Il porte la capacité de stationnement vélo sécurisé à la hauteur des besoins des cyclistes, qu'ils soient résidents du quartier ou usagers du train.

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

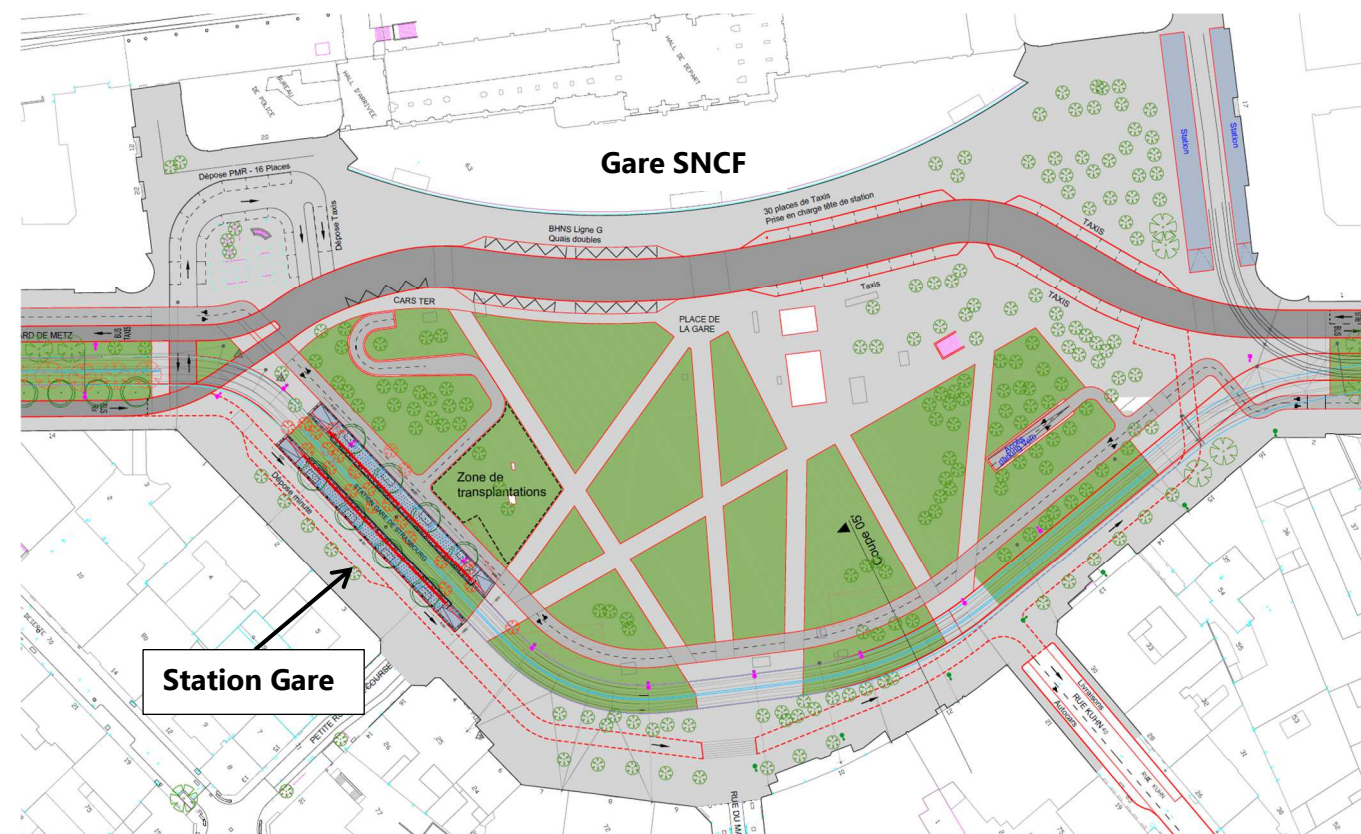


Figure 4 : Plan de la place de la gare (source : AVP GETAS, 2023)

## 2.2.3. Boulevard Wilson

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

La plateforme tramway existante est conservée. La partie Est du boulevard Wilson fera l'objet de modifications d'affectation des circulations. Alors qu'aujourd'hui, on retrouve deux chaussées à deux voies de part et d'autre de la plateforme tram, le côté Est du boulevard sera entièrement dédié aux modes actifs, avec l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle et un agrandissement substantiel du trottoir porté à plus de 5m de large. Les accès automobiles de type garages pour les riverains et desserte des Hôtels ainsi que les livraisons resteront possibles par la borne située à l'entrée de la place de la Gare (accès régulé par badge et sur le principe de l'aire piétonne).

La partie Sud du boulevard Wilson, sur laquelle circule déjà le tramway (ligne C actuelle), fera l'objet de modifications d'affectation des circulations. Alors qu'aujourd'hui, on retrouve deux chaussées à deux voies de part et d'autre de la plateforme tram, le côté Est du boulevard Wilson sera entièrement dédié aux modes actifs, avec aménagement d'une piste bidirectionnelle en lieu et place de l'actuelle chaussée, et agrandissement du trottoir.

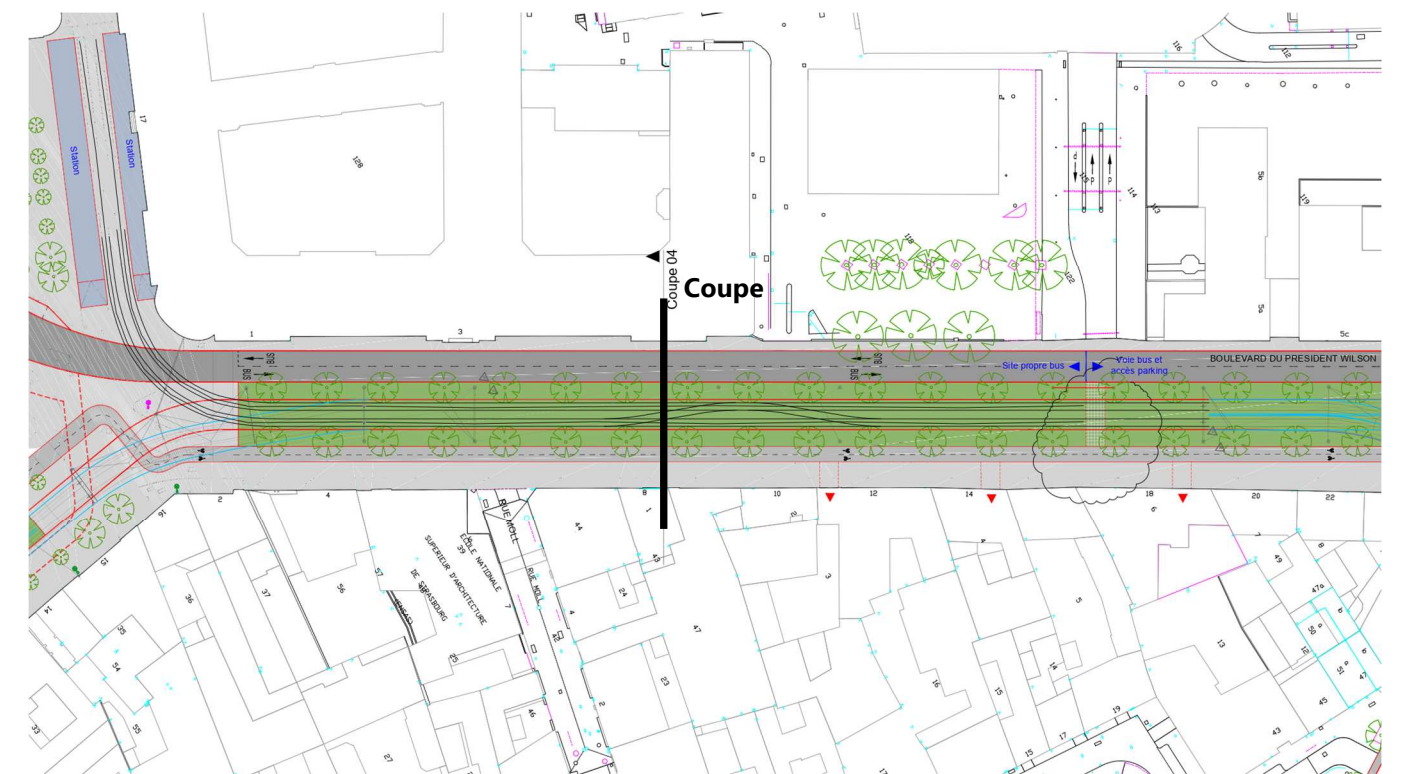


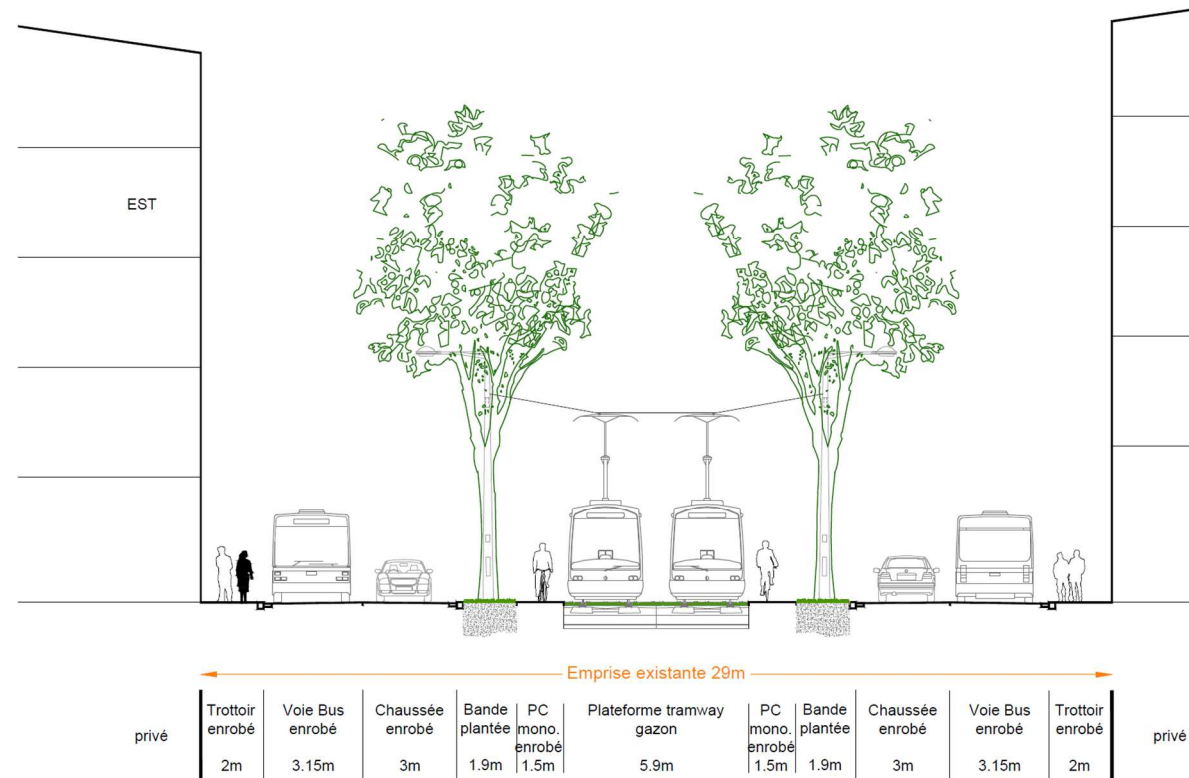
Figure 5 : plan du boulevard Wilson sur la section entre Place de la gare et Fbg de Saverne (source : AVP GETAS, 2023)



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



EXISTANT



PROJET

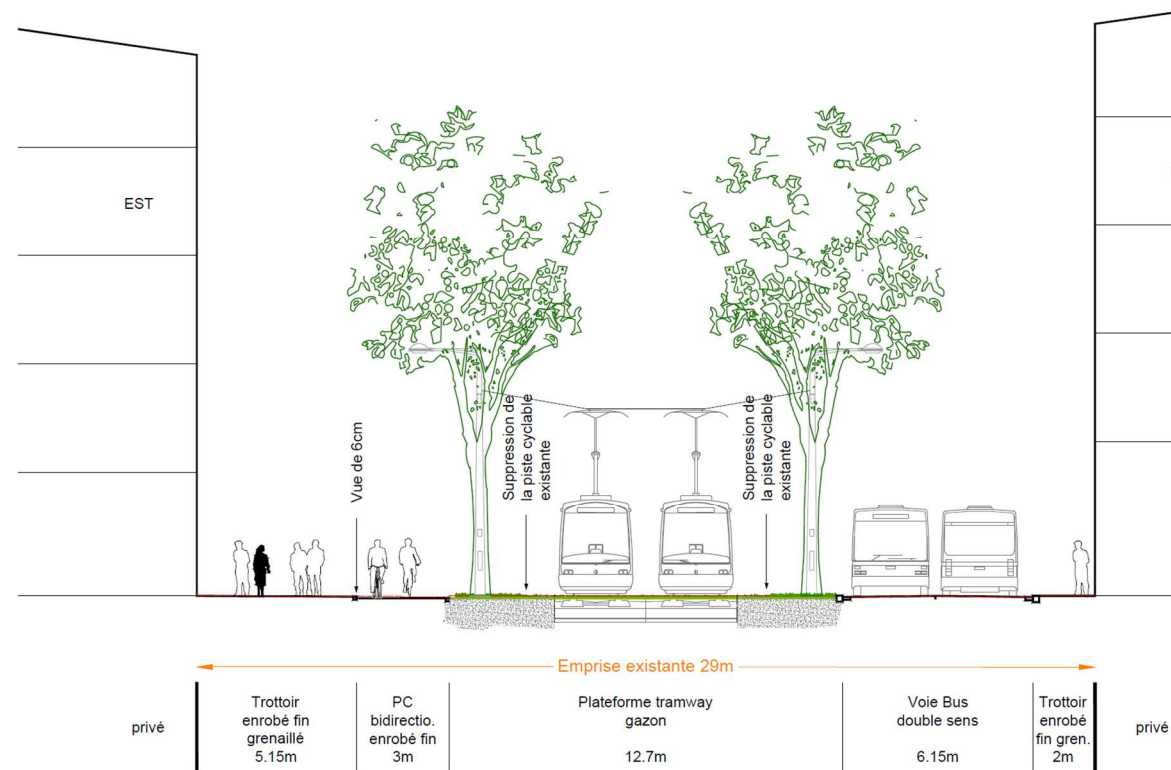


Figure 6 : Coupe du boulevard Wilson sur la section entre Place de la gare et Fbg de Saverne (source : AVP GETAS, 2023)

Une fois passé la rue du Faubourg-de-Saverne, le profil de chaussée est entièrement repris de façade à façade sur le boulevard Wilson avec une insertion de la plateforme tramway double en site latéral Est.

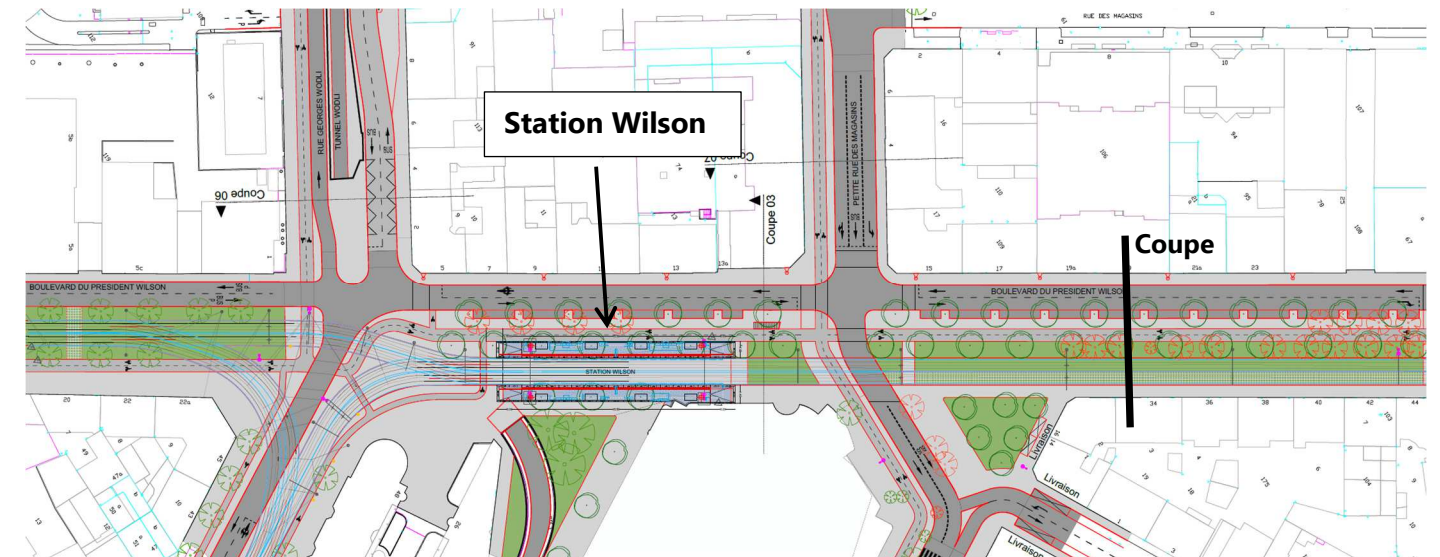


Figure 7 : Plan du boulevard Wilson (source : AVP GETAS, 2023)

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

La circulation sera mise à double-sens sur la chaussée Ouest (figure 8 ci-après).

Sur ce tronçon vient s'implanter la station Wilson en correspondance avec la station du BHNS de la ligne G, après le carrefour avec la rue du Faubourg-de-Saverne.

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



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 2.2.4. Rue de Wissembourg

Il est à noter que ce secteur de projet est inclus dans le périmètre du PSMV et non du PLU. Pour une présentation cohérente du projet, ce secteur est présenté ci-après.

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

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

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

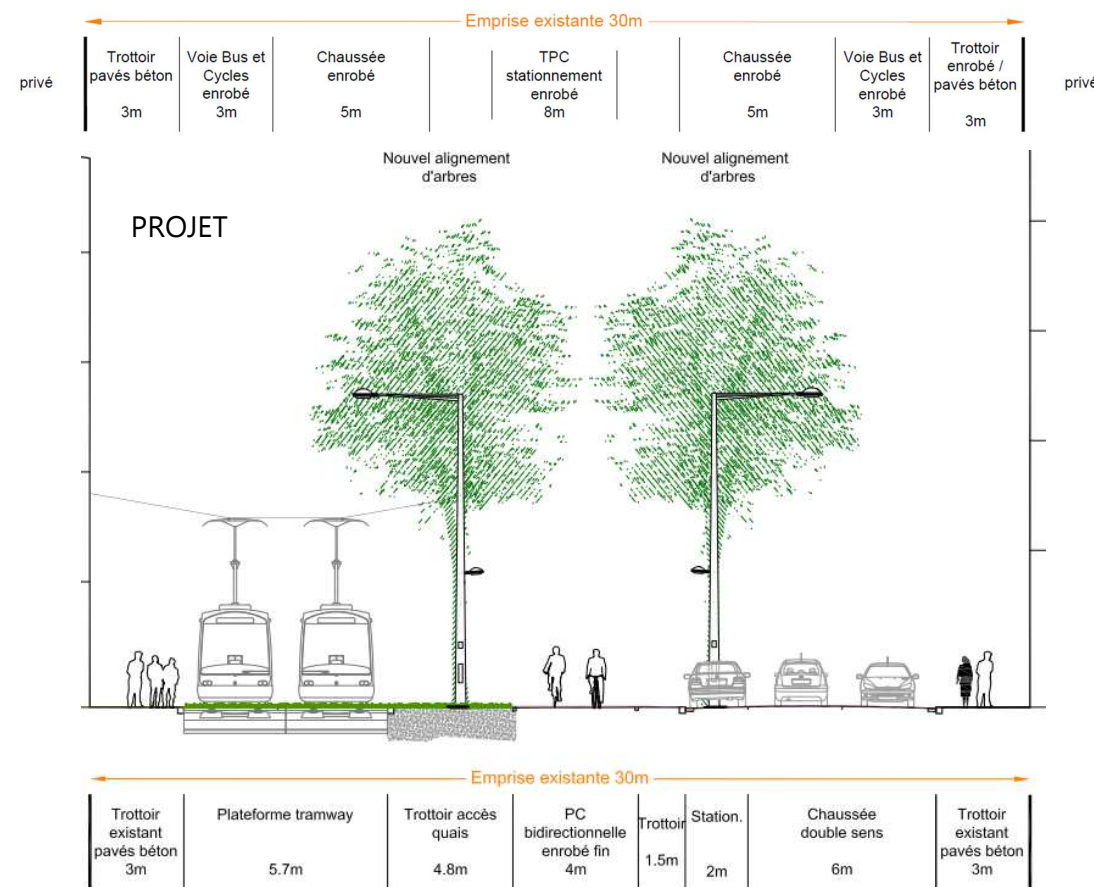


Figure 8 : Coupe boulevard Wilson à l'Est de la station (source : AVP GETAS, 2023)



Figure 9 : Plan de la rue de Wissembourg (source : AVP GETAS, 2023)



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

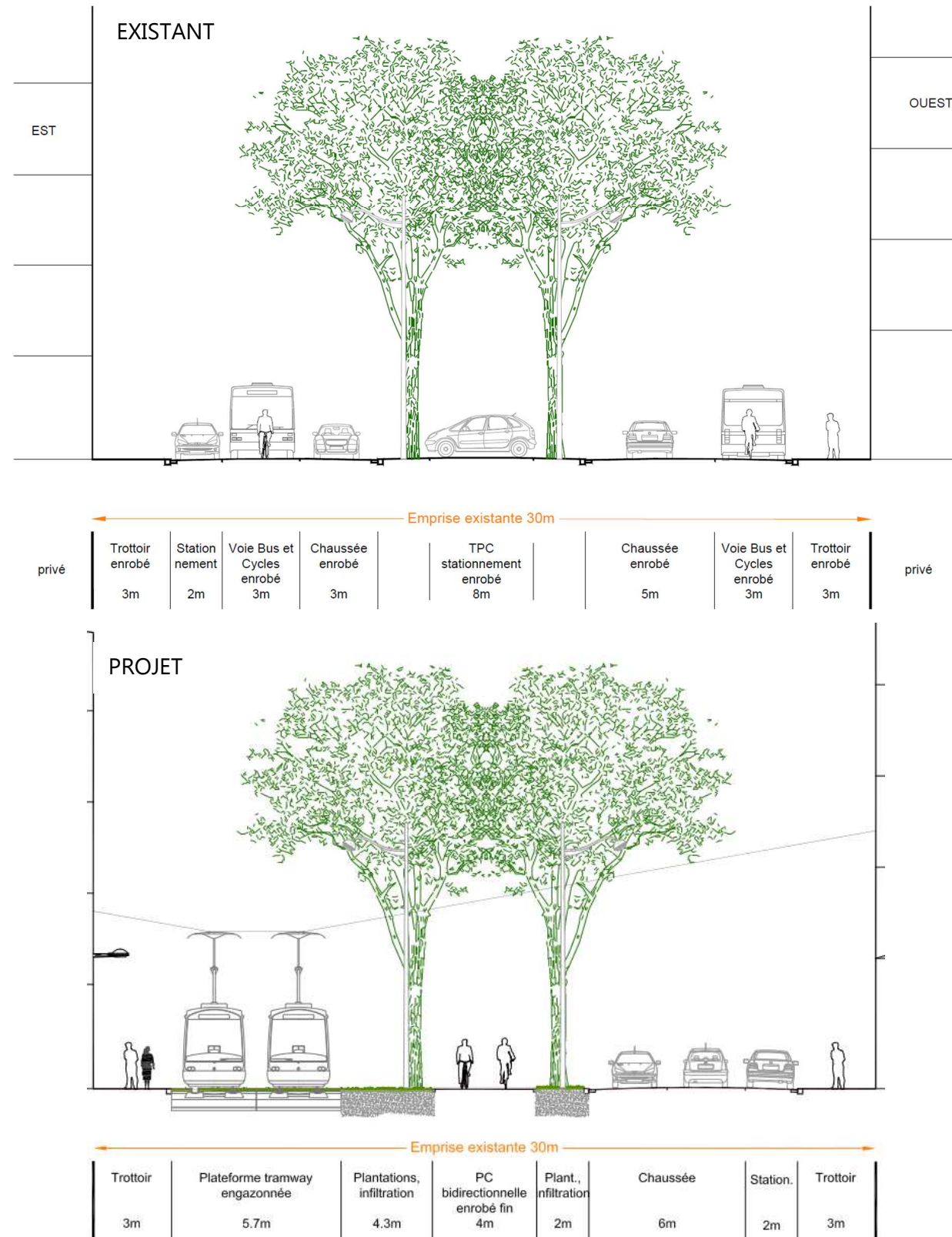


Figure 10 : Coupe de la rue de Wissembourg (source : AVP GETAS, 2023)

## 2.2.5. Place de Haguenau

Il est à noter que ce secteur de projet est inclus dans le périmètre du PSMV et non du PLU. Pour une présentation cohérente du projet, ce secteur est présenté ci-après.

La place de Haguenau profite d'un profond remaniement. Le parc à l'intérieur de la place est conservé et amélioré avec ses allées légèrement réorganisées et redéfinies en relation avec la station tramway. L'amélioration des équipements et aménagements à l'intérieur du parc est prévue en concertation avec les habitants.

Les contre-allées actuelles situées le long des immeubles autour de la place ainsi que le stationnement sont remplacés par des aires piétonnes et cyclables largement végétalisées. La circulation des véhicules motorisés est concentrée sur la partie Ouest de la place, en dehors d'une voie bus reliant la rue de Haguenau à la rue Jacques Kablé. Ainsi, l'effet rond-point sera supprimé pour rétablir le contact entre la « ville » et le « parc » par une désimpermeabilisation des surfaces.

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

Une nouvelle station tramway est implantée au Sud de la place, à l'emplacement de la voirie actuelle, après laquelle la plateforme tramway se scinde en direction du Nord (Schiltigheim) et du centre (avenue des Vosges). Cette station accueillera 3 lignes de tramway : C, E et H, et sera le lieu de correspondance avec les lignes de bus C3 et C2

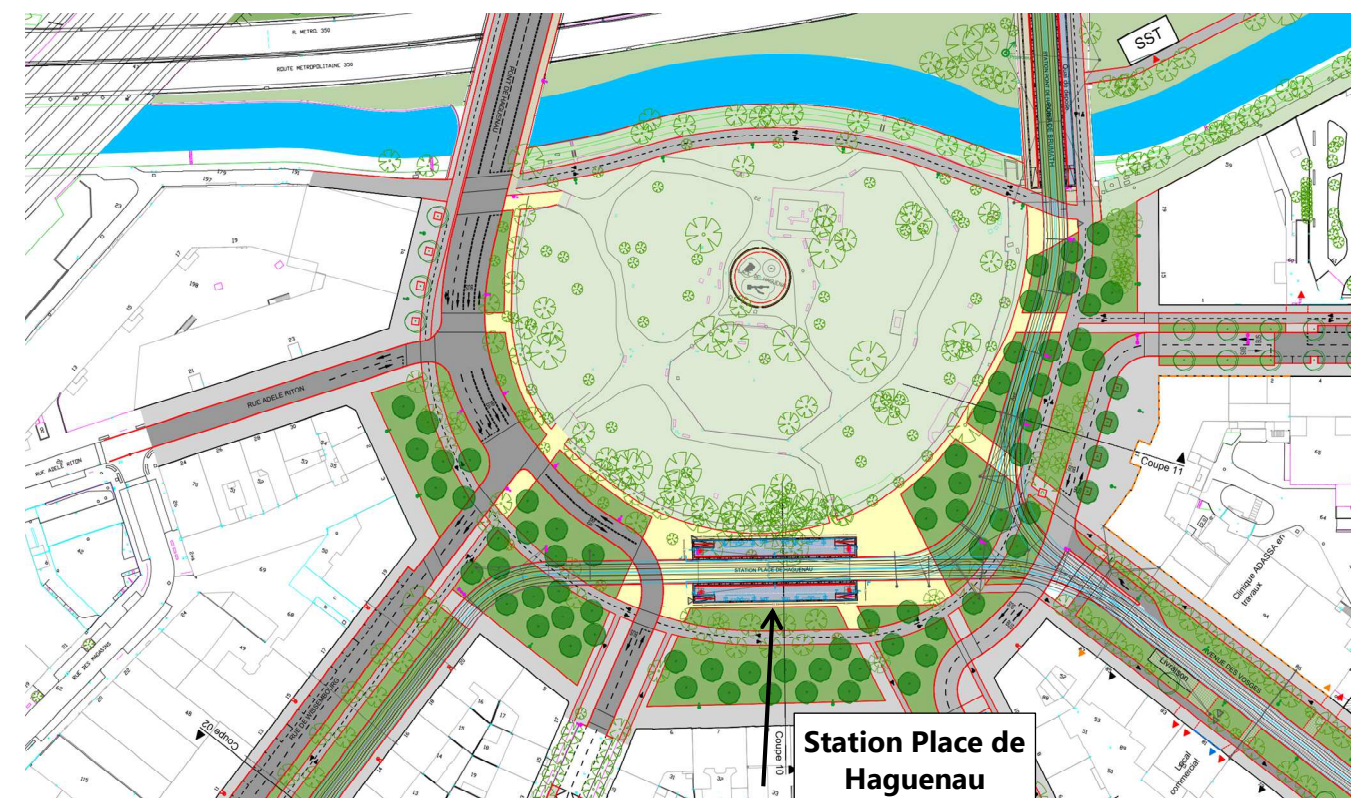


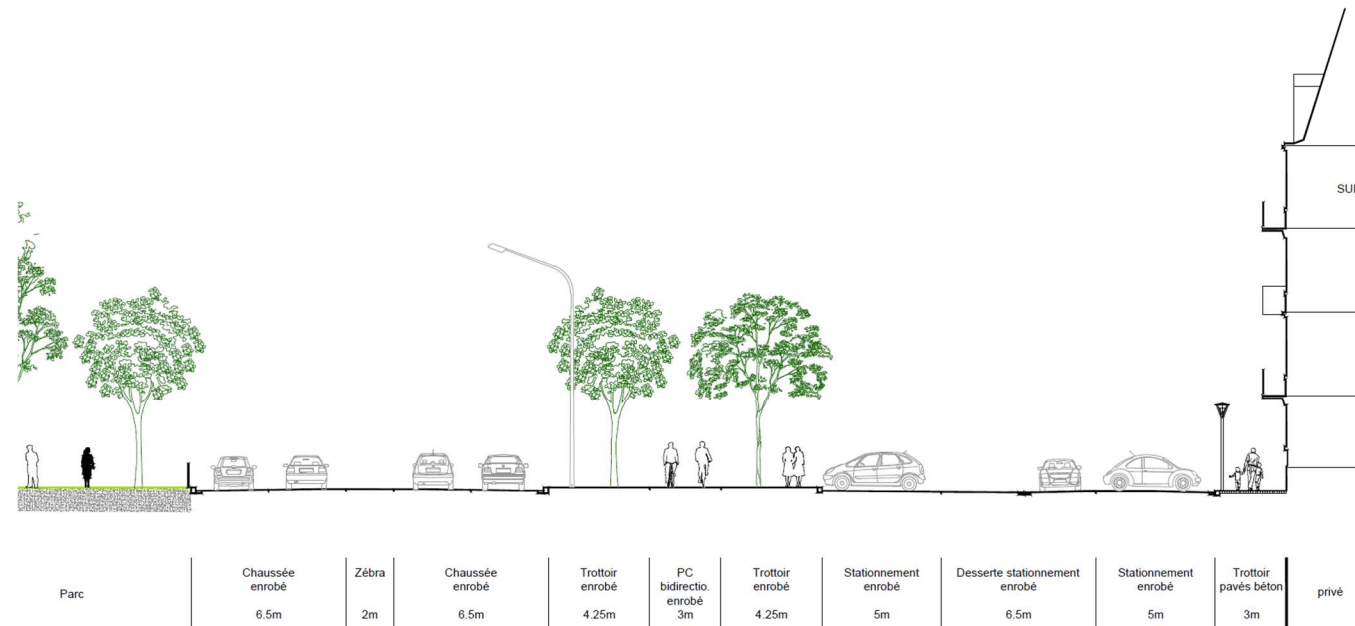
Figure 11 : Plan de la place de Haguenau (source : AVP GETAS, 2023)



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



EXISTANT



PROJET



Figure 12 : Coupe station Place de Haguenau (source : AVP GETAS, 2023)

## 2.2.6. Avenue des Vosges

Il est à noter que ce secteur de projet est inclus dans le périmètre du PSMV et non du PLU. Pour une présentation cohérente du projet, ce secteur est présenté ci-après.

Cette avenue de 1500 mètres de long, 30 mètres de large, va être retraitée sur 900 mètres entre la Place de Haguenau et l'Avenue de la Paix. L'avenue des Vosges est repensée afin de supprimer sa fonction de transit routier et d'en faire une voie de desserte locale du quartier et trouver un équilibre entre les modes actifs, le paysage et les circulations. Les arbres d'alignement existants sont conservés.

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

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

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

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





# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

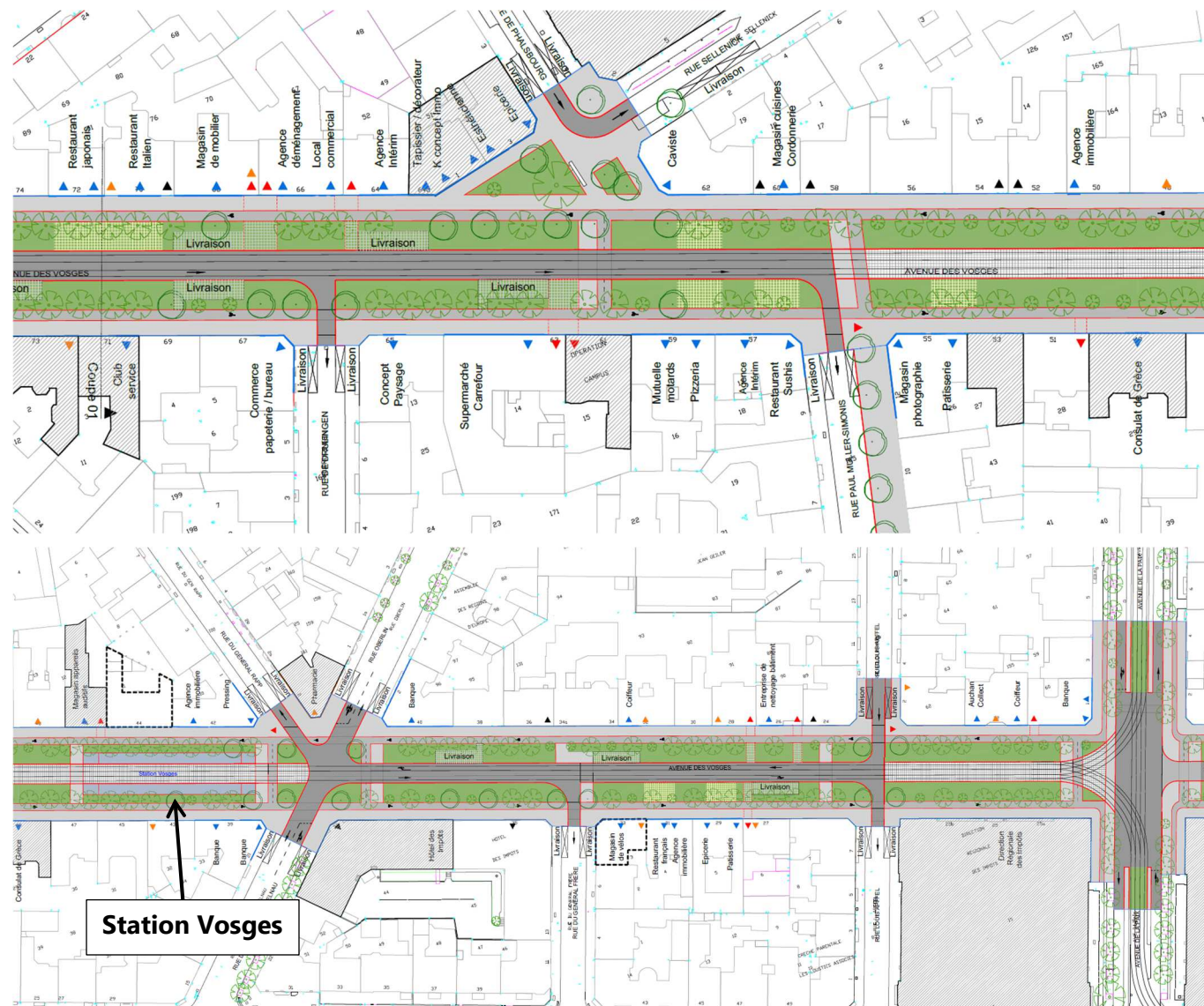


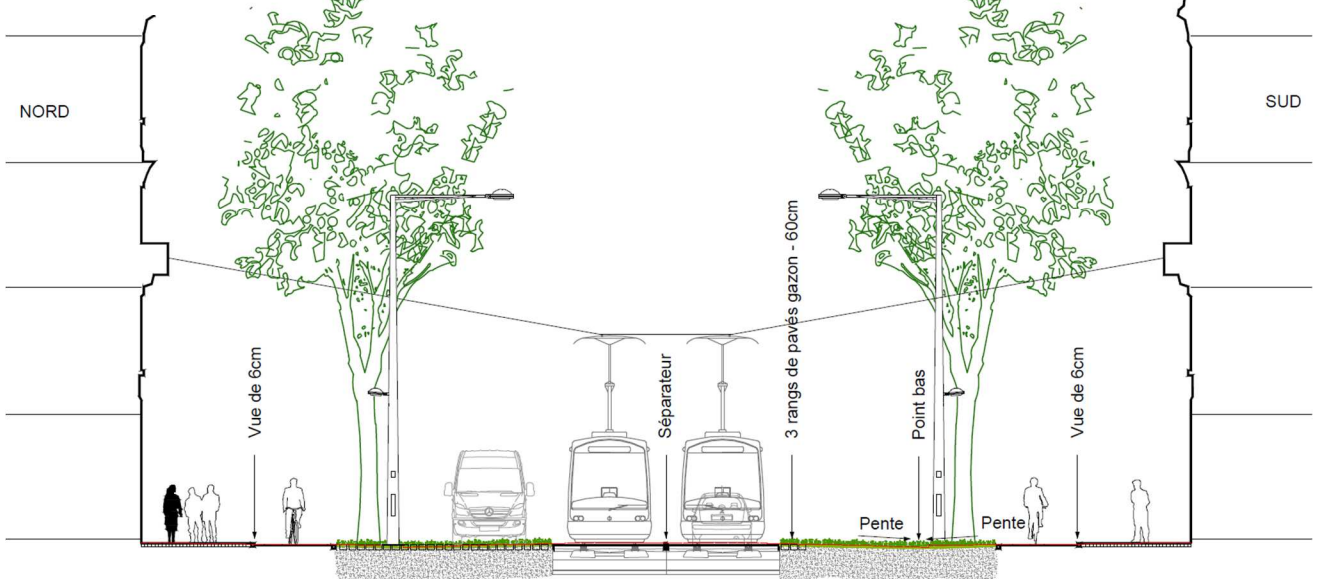
Figure 13 : Vue en plan de l'avenue des Vosges (source : AVP, GETAS 2023)

EXISTANT



privé		Emprise existante 30m		privé	
Trot. pavés béton autobloq. 2.5m	Stationnement enrobé 5m	Chaussée enrobé 15m	Stationnement enrobé 5m	Trot. pavés béton autobloq. 2.5m	

PROJET



privé		Emprise existante 30m							privé	
Trottoir 3.25m	PC 2.25m	Ponctuellement terrasses, livraisons (pavés gazon) 6.65m	Plateforme tramway ponctuellement mixte 5.7m	Plantations, infiltration, terrasses (pavés gazon) 6.65m	PC 2.25m	Trottoir 3.25m				

Figure 14 : Coupe avenue des Vosges (source : AVP GETAS, 2023)



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 2.2.7. Route de Bischwiller Sud – Rue Hélène Schweitzer

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

La plateforme tramway traverse un parc qui prolonge la place de Haguenau jusqu'au Sud du Cimetière.

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

Tous les abords de ces aménagements sont renivelés et végétalisés. Des places de stationnement à proximité des jardins familiaux sont reconstituées.

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

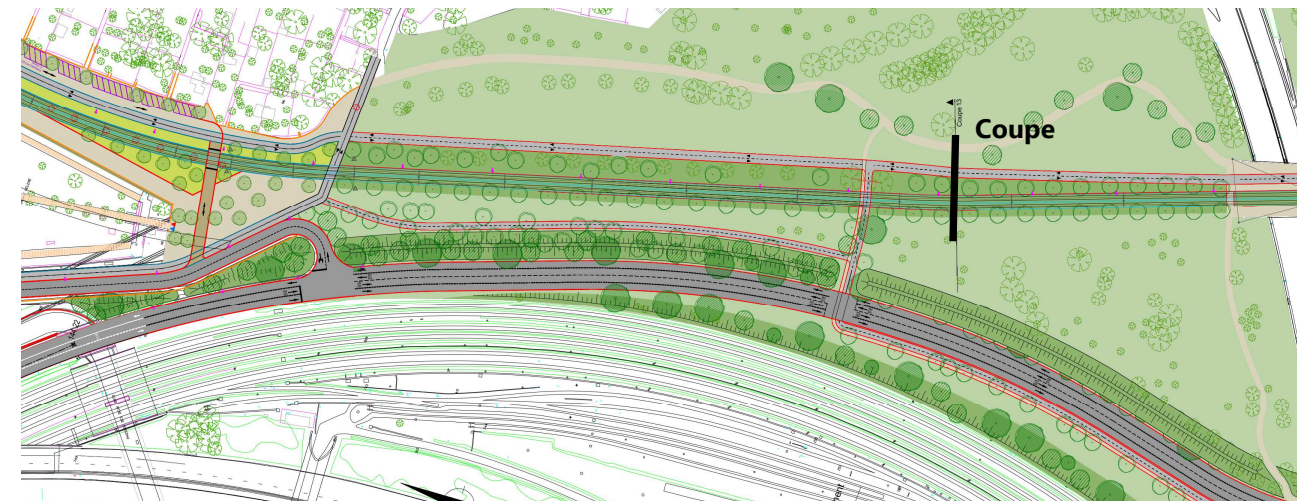


Figure 15 : VUE EN PLAN DE LA ROUTE DE BISCHWILLER SUD

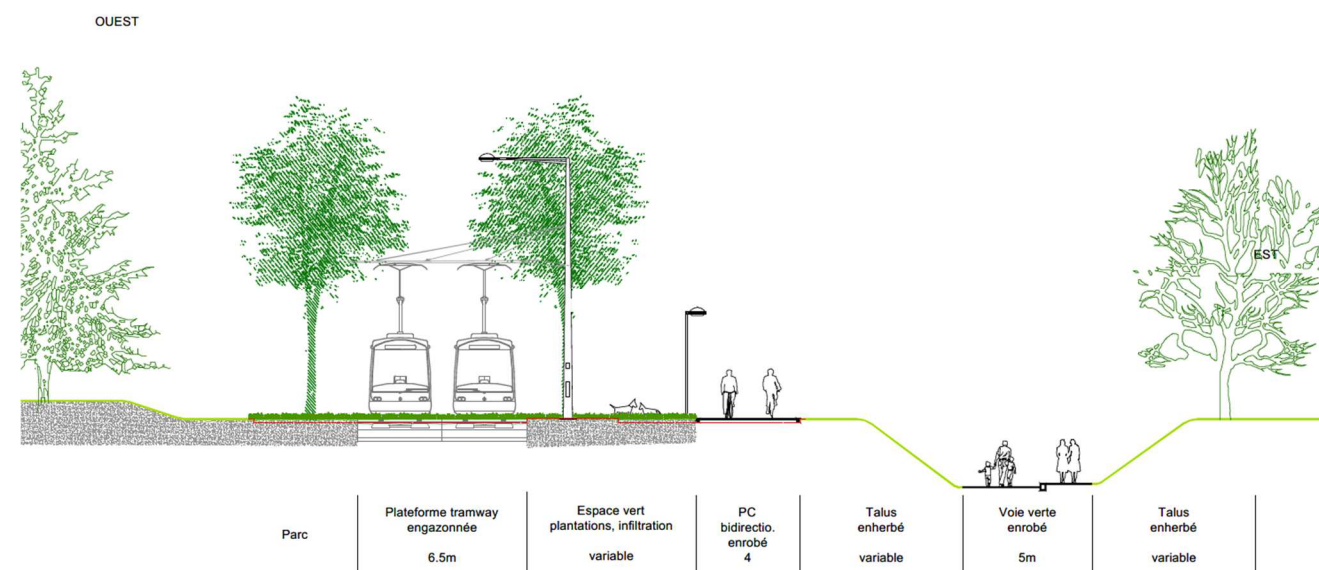


Figure 16 : Coupe route de Bischwiller Sud (source : AVP, GETAS 2023)

Sur la rue Hélène Schweitzer, la plateforme tramway double est insérée en site latéral Sud, le long du mur du cimetière. Des arbres sont implantés sur le trottoir Nord existant ainsi que des emplacements de stationnement longitudinal. La chaussée est conservée à double sens.

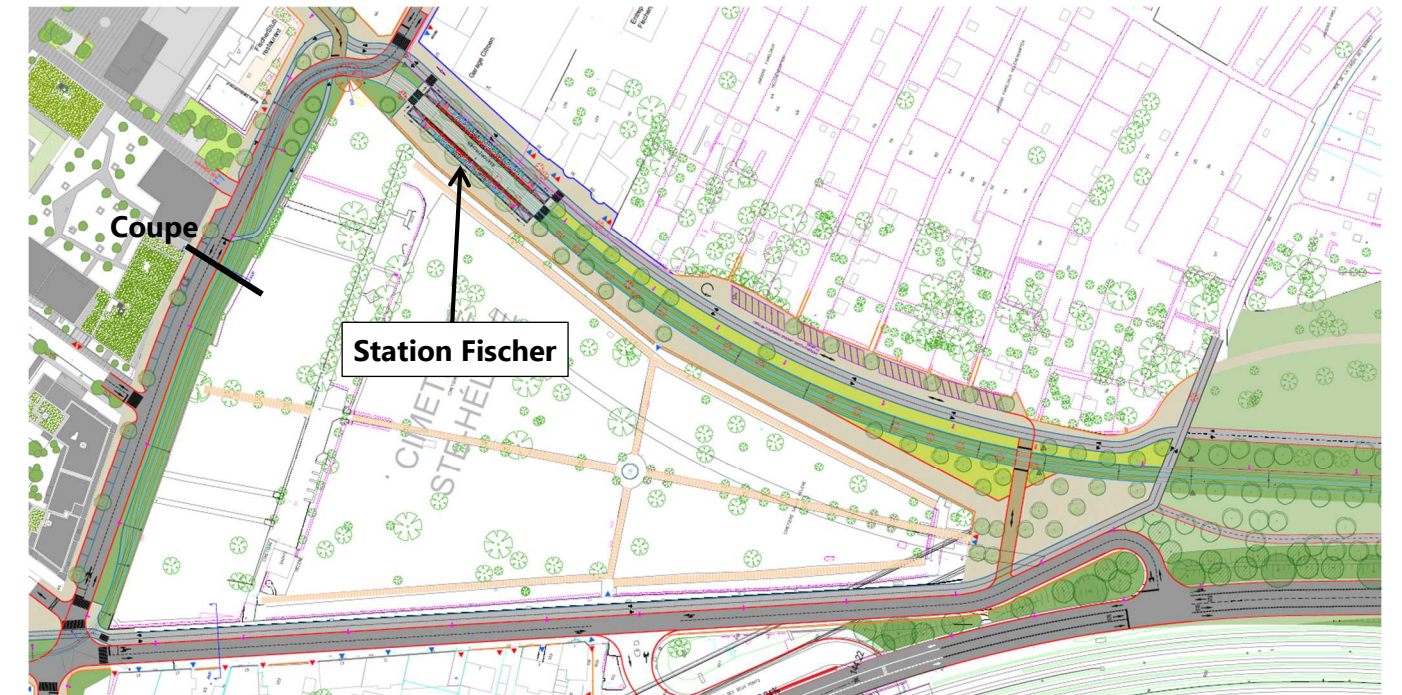


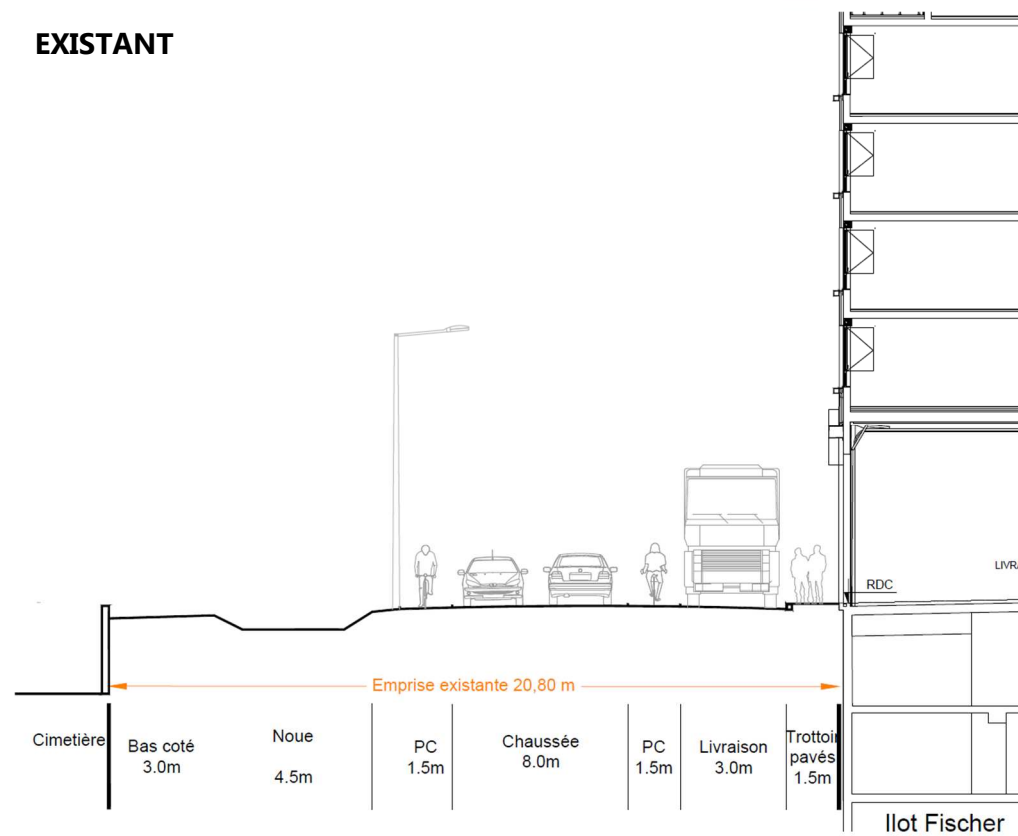
Figure 17 : Plan de la route de Bischwiller et rue Hélène Schweitzer (source : AVP, GETAS 2023)



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



EXISTANT



PROJET

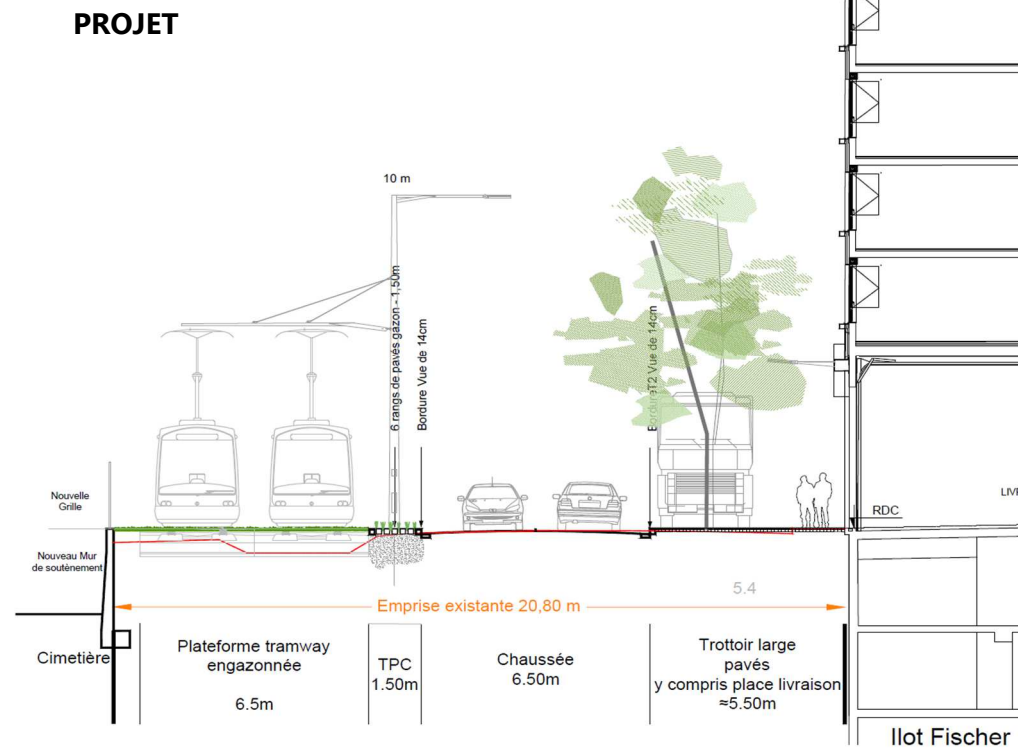


Figure 18 : Coupe rue Hélène Schweitzer (source : AVP, GETAS 2023)

## 2.2.8. Route du Général de Gaulle – Pont Saint Charles

La Route du Général de Gaulle fut longtemps la principale entrée de Strasbourg en venant du Nord. Depuis la construction de la M35 (ex A35), la route du Général de Gaulle est restée une voie avec un statut de substitut à l'autoroute où le trafic est important.

Cette section de la route est celle où l'emprise disponible entre bâtiments est la plus contrainte. C'est pourquoi, dans le cadre du projet, la chaussée y est réduite à une voie afin de créer les conditions d'une véritable restauration de cet axe en partageant mieux l'espace public avec l'arrivée du tramway. De plus, le tramway est aménagé dans contexte de mutation urbaine très important occasionnant plusieurs chantiers d'ampleur le long de cet axe.

La plateforme tramway est en voie unique, encadrée par une chaussée unidirectionnelle dans le sens Nord → Sud côté Ouest, et une piste cyclable bidirectionnelle côté Est. Certains accès se feront en traversée de plateforme alors que d'autres (ceux situés les plus proches des carrefours) seront accessibles via le trottoir.

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



Figure 19 : Plan de la route du Général de Gaulle Sud (source : AVP, GETAS 2023)



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

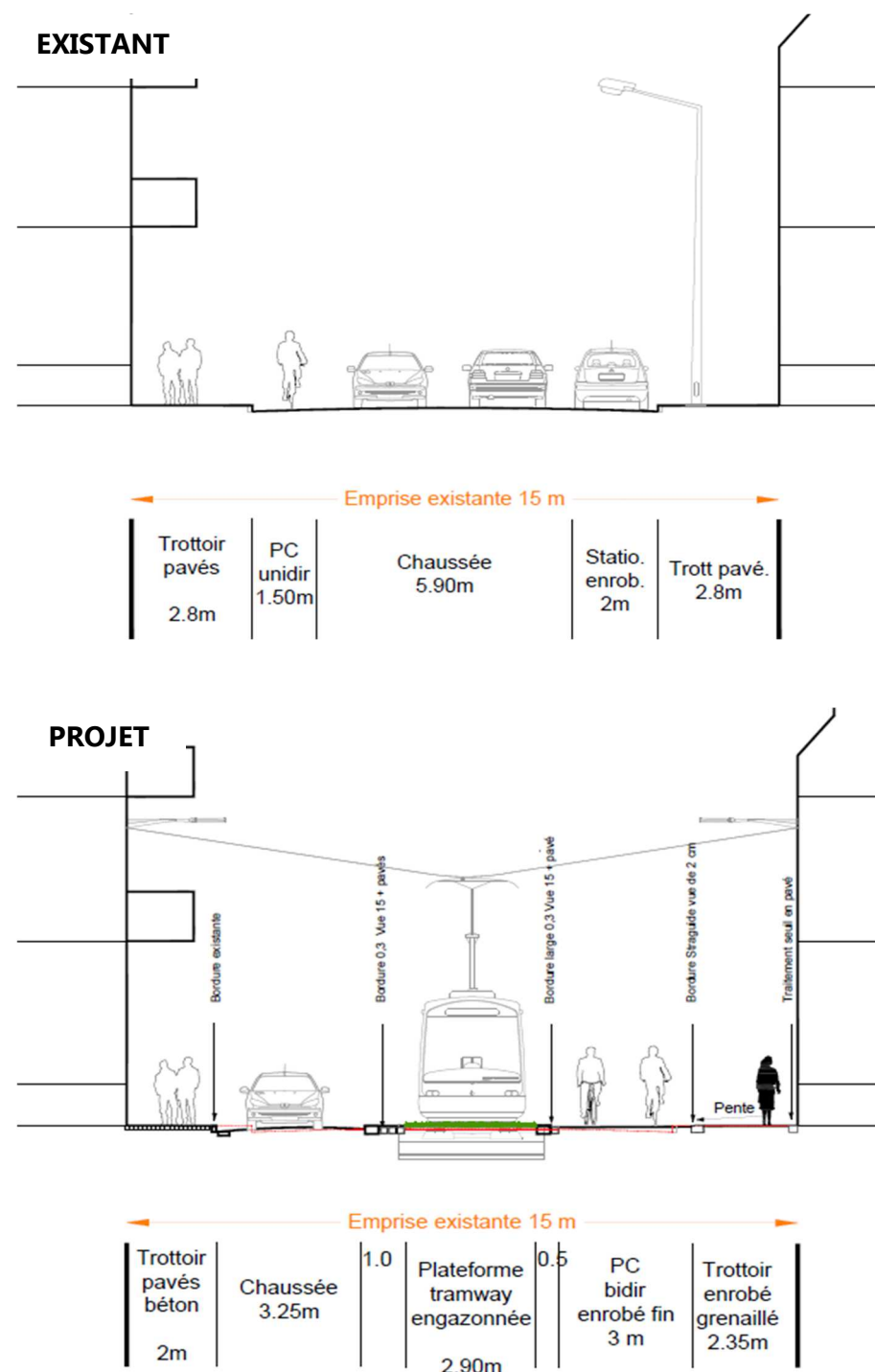


Figure 20 : Coupe Route du Général de Gaulle Sud (source : AVP GETAS, 2023)

## 2.2.9. Route du Général de Gaulle – depuis le Pont Saint-Charles vers le Nord

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

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

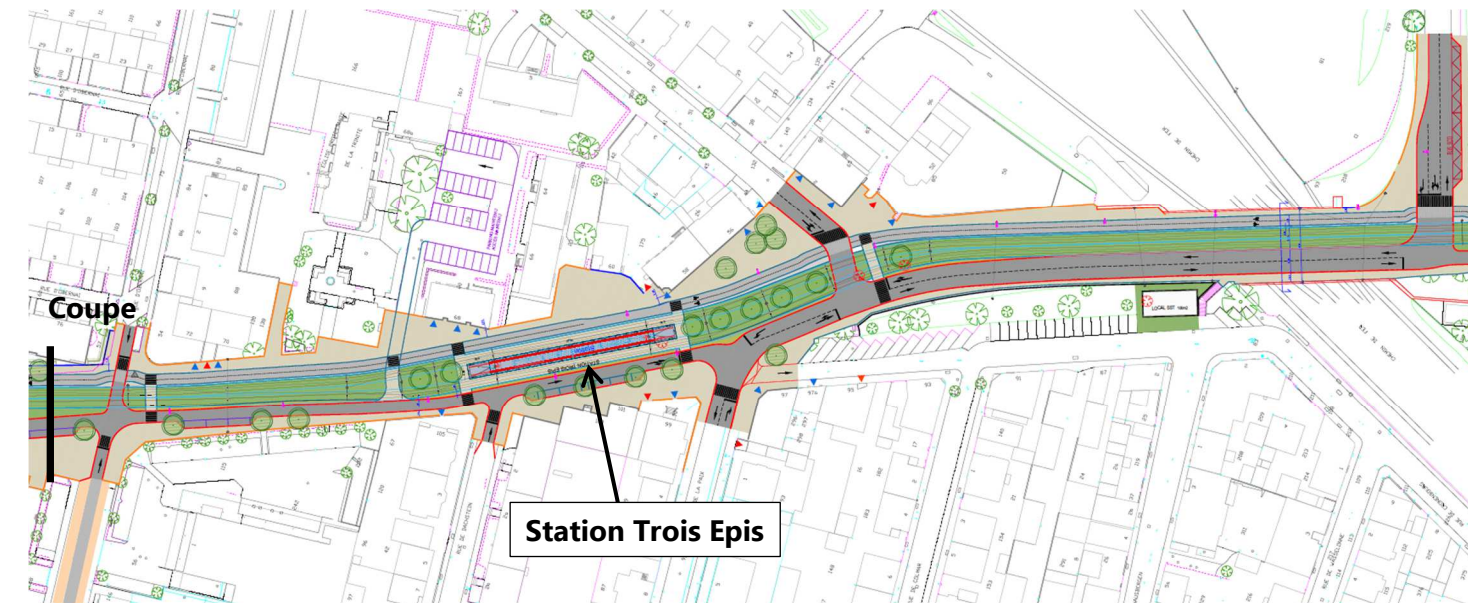


Figure 21 : Plan de la route du Général de Gaulle Nord (source : AVP, GETAS 2023)

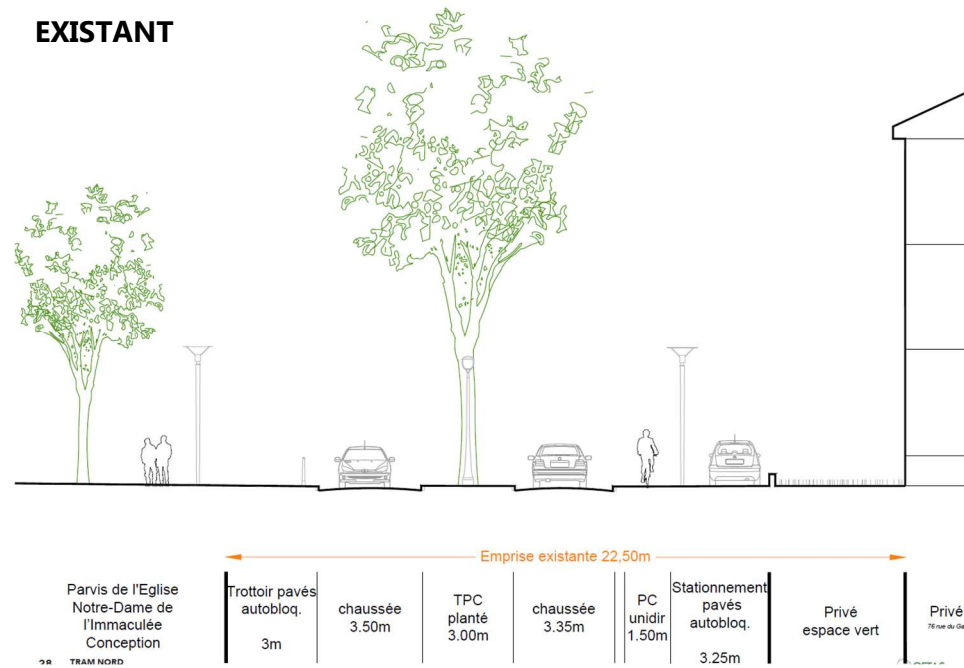
La route du Général de Gaulle est mise à sens unique descendant : le plan de circulation automobile s'appuie sur la M35 afin de garantir les accès aux communes Nord, grâce à la création de 2 nouvelles bretelles : bretelle de sortie de la M35 au niveau de l'avenue de la 2ème Division Blindée à Schiltigheim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



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## EXISTANT



## PROJET

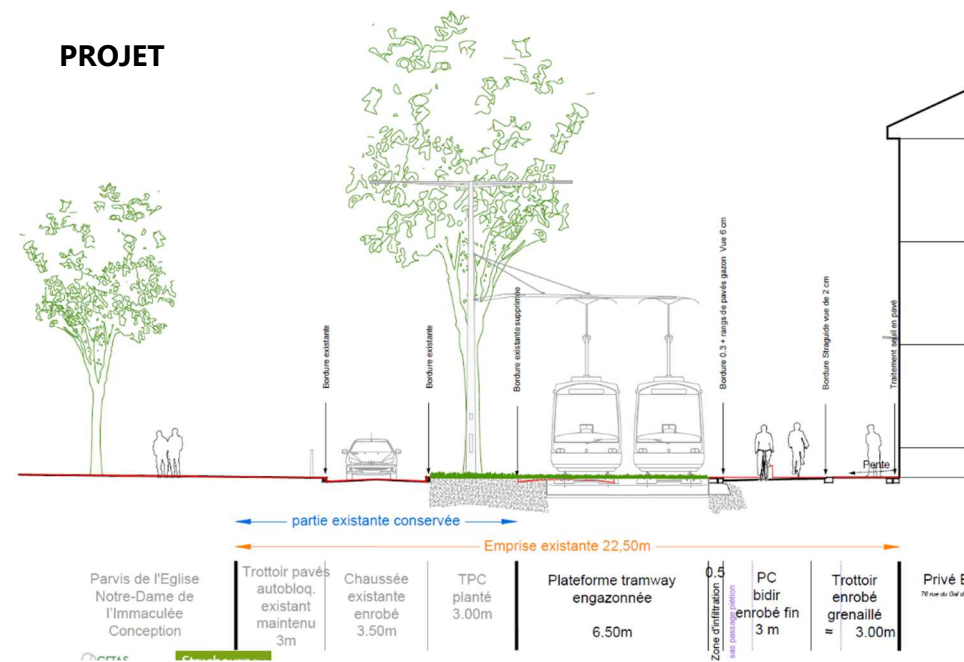


Figure 22 : Coupe Route du Général de Gaulle Nord (source : AVP, GETAS 2023)

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

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

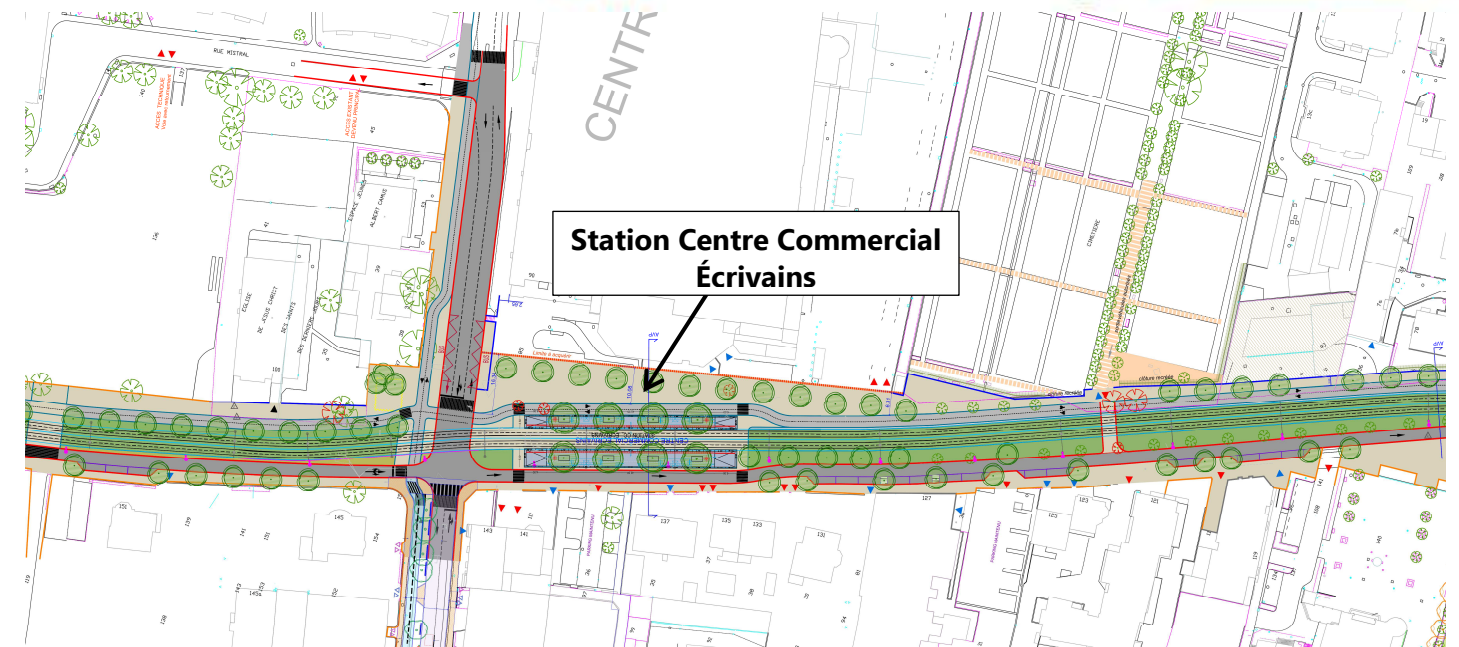


Figure 23 : Plan route du Général de Gaulle -station Écrivains (source : AVP, GETAS 2023)

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

Une voie tramway de réserve traverse l'avenue de Périgueux de façon latérale jusqu'à l'avenue Georges Burger.

Un parking résidents d'une capacité privée sera créé à une centaine de mètres, rue Poincaré.



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

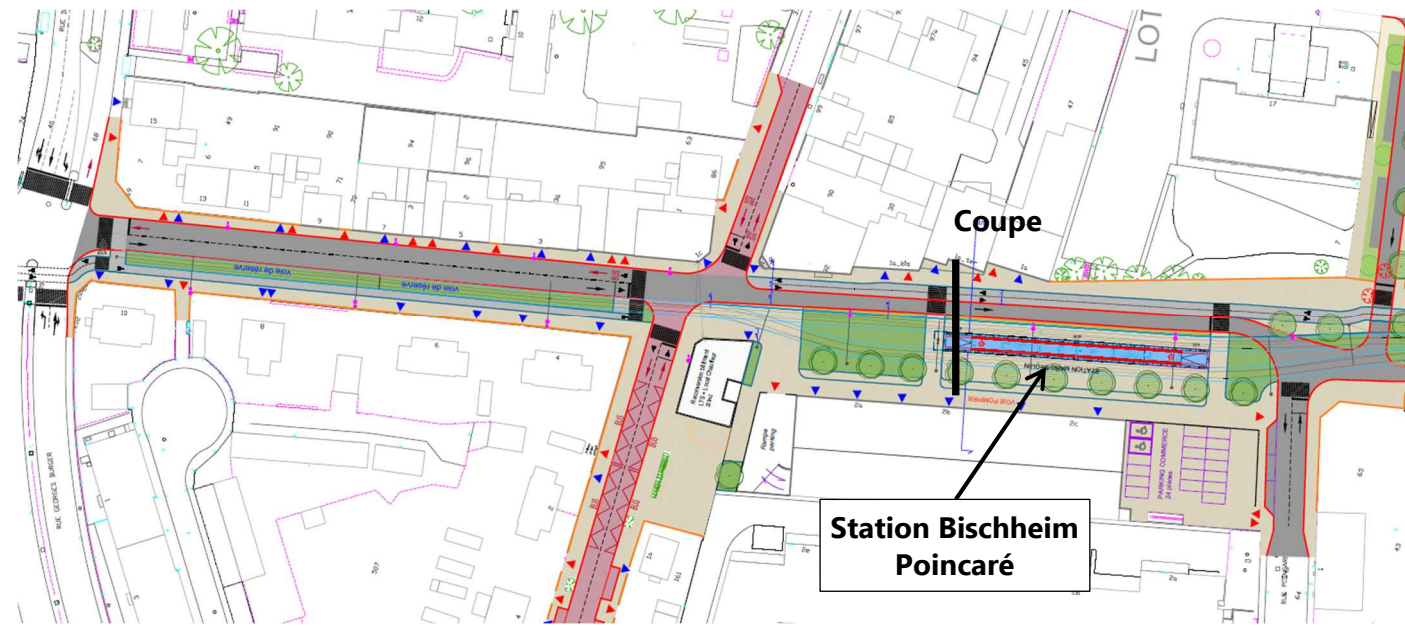


Figure 24 : Plan route de Brumath - station terminus (source : AVP, GETAS 2023)

## 2.3. Présentation des aménagements « connexes » nécessaire au projet de tramway

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

La route de Bischwiller fait partie du réseau routier principal de la commune de Schiltigheim sur un axe Nord – Sud.

Le projet consiste à requalifier une partie de la route de Bischwiller entre le cimetière Sainte Hélène et la mairie de Schiltigheim afin d'intégrer cet axe dans la transformation des mobilités et l'amélioration des déplacements à l'échelle des communes Nord, en accompagnement de l'arrivée du tramway Nord sur la route du Général de Gaulle à Schiltigheim et à Bischheim.

#### Tronçon 1 – Parc de Haguenau / Rue Hélène Schweitzer :

Le long du cimetière Sainte-Hélène, la route existante est supprimée. Seule une piste cyclable et un cheminement piéton longent la plateforme tramway enherbée, permettant de prolonger le parc de Haguenau jusqu'à l'entrée de la partie urbaine de Schiltigheim, au droit de la brasserie Fischer.

Plus d'une trentaine de places de stationnement à proximité des jardins familiaux sont reconstituées le long de la voie du tramway.

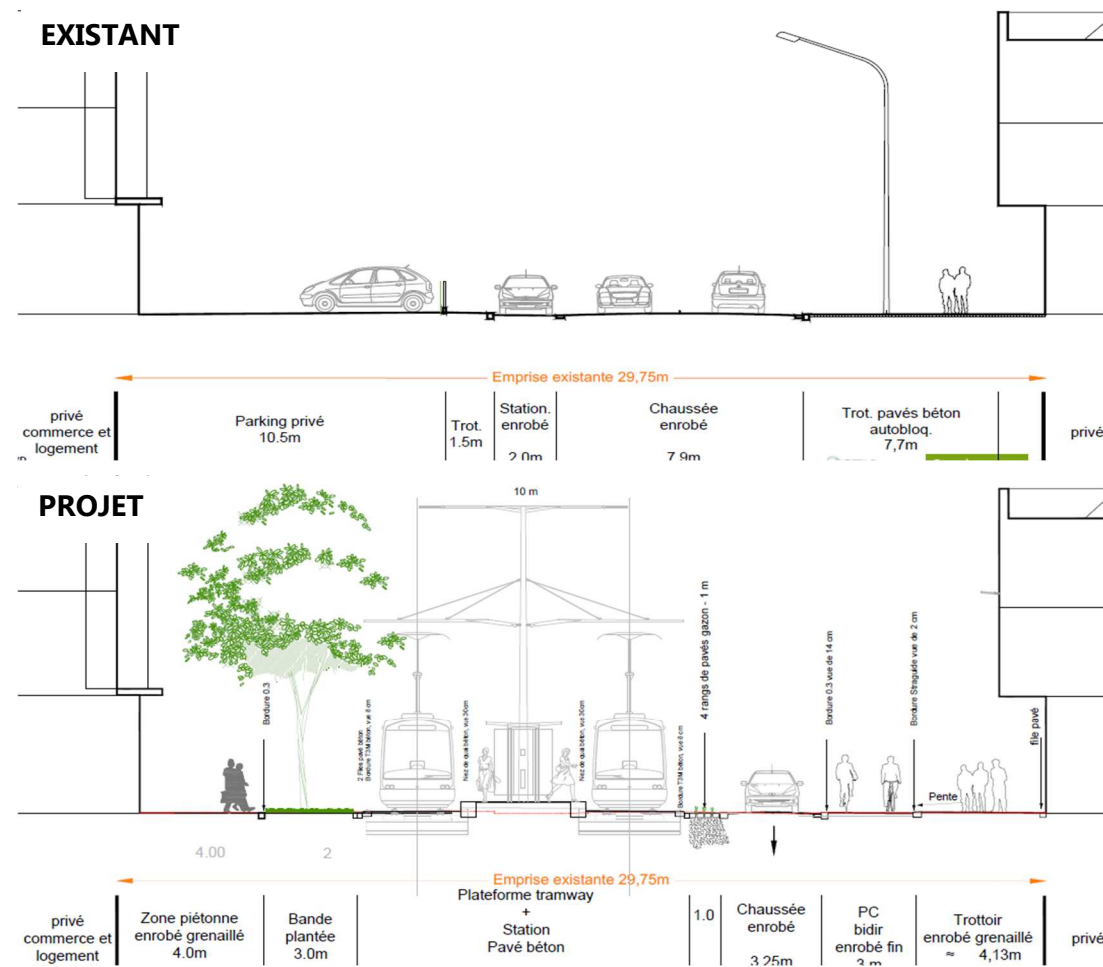


Figure 25 : Coupe station terminus (source : AVP, GETAS 2023)



Figure 26 : Plan de la route de Bischwiller Sud



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## Tronçon 2 – Rue Hélène Schweitzer / Rue Saint-Charles :

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

Le contrôle d'accès sera mis en place à l'entrée de la route côté Sud. Seuls les possesseurs de badges pourront alors accéder à ce tronçon de la route 24h/24 et 7j/7, dans le sens Sud-Nord, et d'en sortir au Nord de ce tronçon. Les bornes d'accès d'entrée et de sortie seront abaissées le matin, soit un fonctionnement similaire aux aires piétonnes du centre-ville de Strasbourg. Les places de stationnement sur la Route de Bischwiller seront supprimées pour environ 94 places, qui seront reconstituées dans le quartier. De plus, un parking de 68 places est réalisé à l'extrémité Nord de la zone piétonnisée et sera accessible depuis la rue des Malteries. Dans la mesure du possible, les rues adjacentes seront mises en impasse sur la route de Bischwiller pour les faire sortir du système de gestion par contrôle d'accès.

La rue sera fortement plantée et il est recherché sa déminéralisation ainsi qu'une gestion intégrée des eaux pluviales.

La mise en œuvre de la « piétonisation » de la route de Bischwiller est également envisagée à travers la création d'une voie de désenclavement qui rebranche les rues Sainte-Marie aux Mines / de Benfeld / d'Andlau à la rue des Malteries pour permettre leur fonctionnement hors zone sous contrôle d'accès (voie sur le foncier du parking Heineken) ;



Figure 27 : Plan de la route de Bischwiller rue H. Schweitzer – rue Ste Marie aux Mines

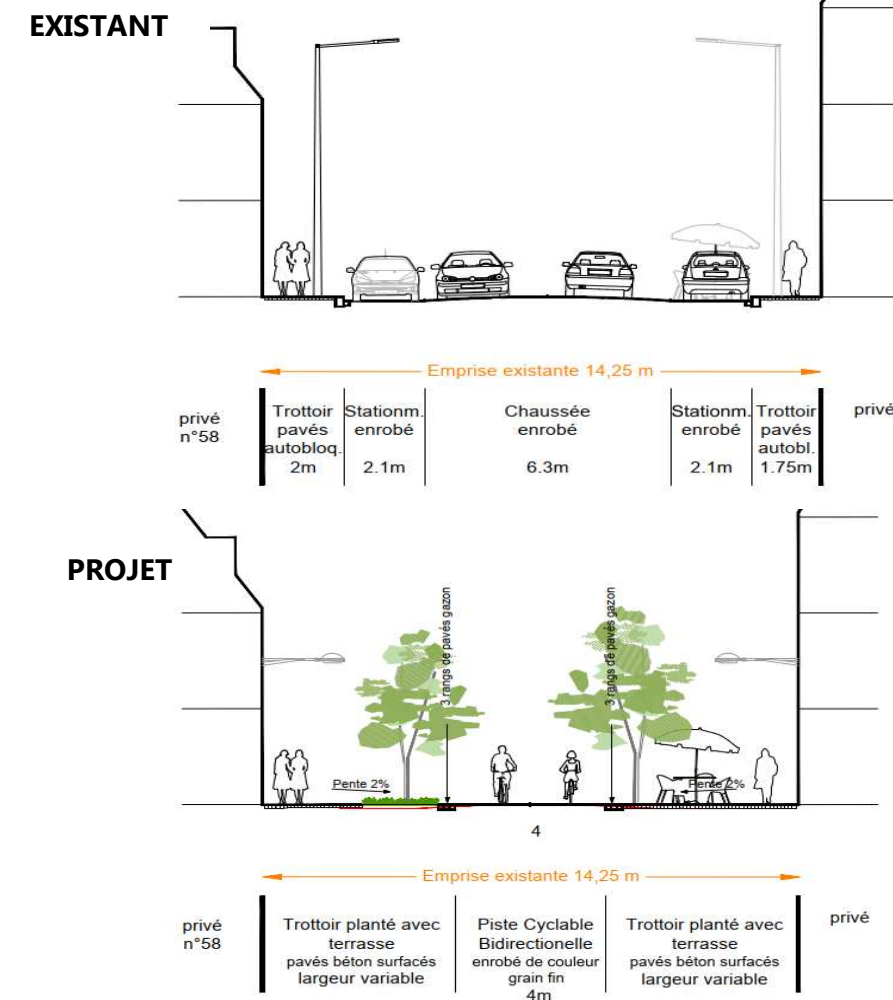


Figure 28 : COUPES TYPES EXISTANT / PROJET DE LA ROUTE DE BISCHWILLER (TRONÇON 2)



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## Tronçon 3 – Rue Saint-Charles / Rue des Vosges :

Dans le but d'assurer une continuité cyclable sécurisée sur la totalité de la route de Bischwiller, le tronçon au-delà de la mairie de Schiltigheim est réaménagé avec des interventions plus ponctuelles (pas de reprise de façade à façade).

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

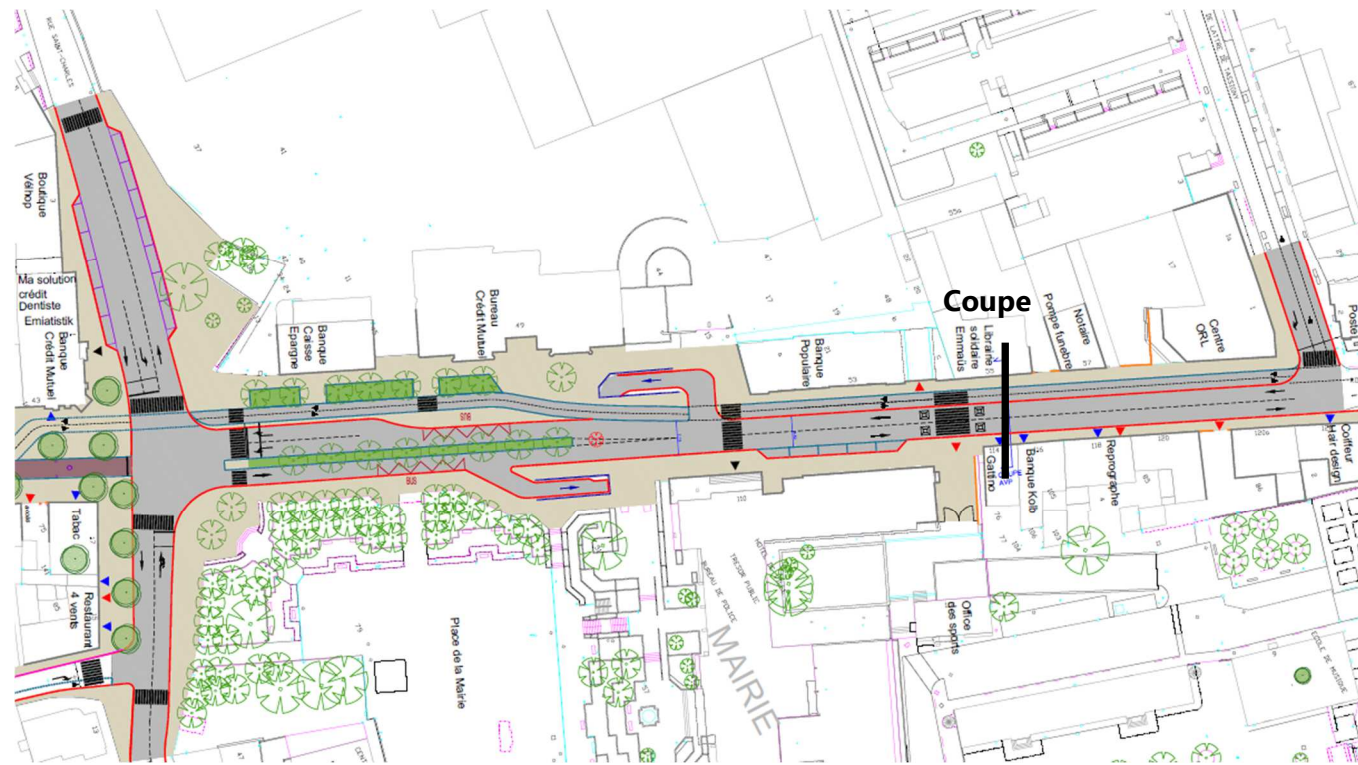


Figure 29 : Plan de la route de Bischwiller rue St Charles – rue de Lattre de Tassigny

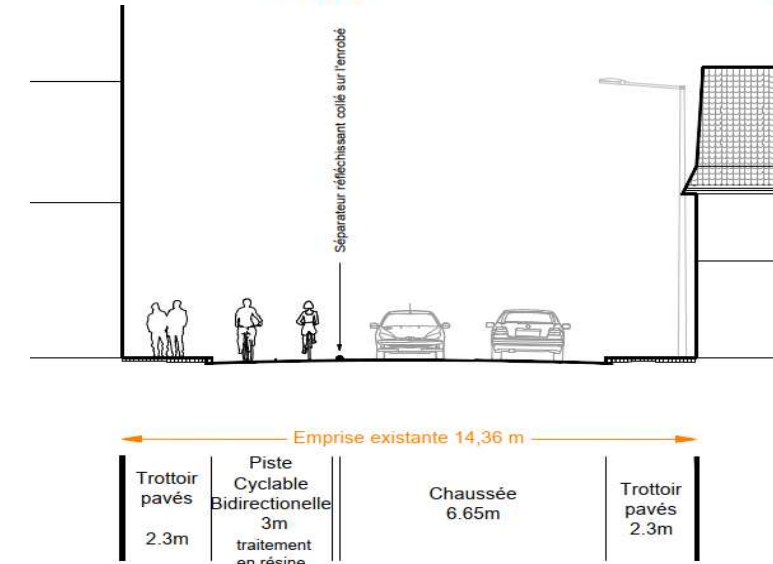


Figure 30 : COUPES TYPES EXISTANT / PROJET DE LA ROUTE DE BISCHWILLER (TRONÇON 3)

## 2.3.2. Connexions à la M35

L'aménagement des six ouvrages cités ci-après est directement lié à la recomposition circulaire proposée dans le cadre du projet.

### 2.3.2.1. Échangeur de Hœnheim :

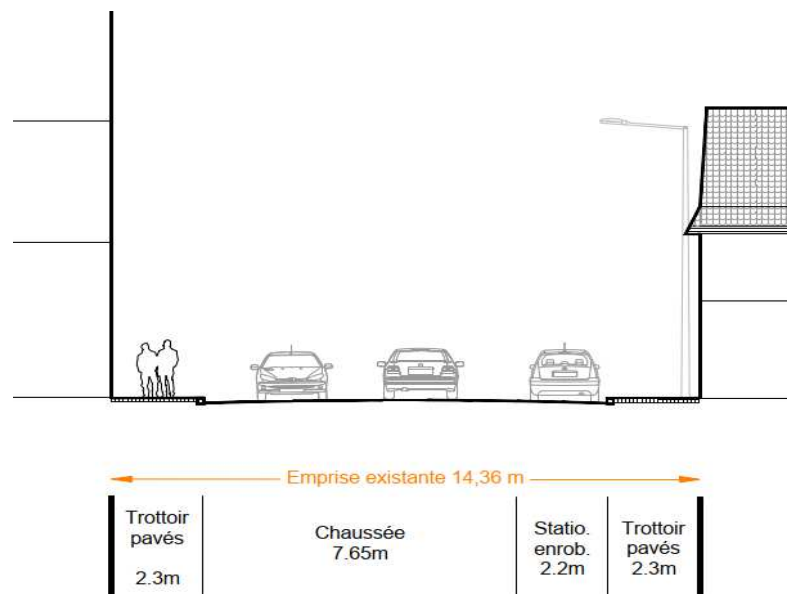
Le projet consiste en la création d'un accès à la M35 en direction du Sud au niveau de l'échangeur 49.1 (dit de Hœnheim). La création d'une nouvelle bretelle d'entrée sur la M35 depuis le côté Ouest de l'échangeur 49.1 avant la sortie 50 en enchaînement direct n'est pas possible géométriquement ; que ce soit en dispositions normales ou minimales.

Cet aménagement doit permettre de rejoindre la M35 plus en amont vers le Sud, de délester les carrefours les plus chargés du secteur pour les communes de Niederhausbergen, de Hœnheim et de Souffelweyersheim.

Le choix d'aménagement s'est basé sur le maintien des 3 voies (2 voies circulées + la voie à mobilité partagée) et le souhait de ne pas toucher aux ouvrages existants.

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

- Réalisation avec dérogation au VSA 90-110 pour situation exceptionnelle, par la mise en place d'une voie d'entrecroisements tangents entre l'échangeur 49.1 (bretelle d'entrée vers M35 Sud) et l'échangeur 50 (bretelle de sortie vers M885)
- Par la création de la voie d'entrecroisements, la M35 a une section courante globalement à 4 voies avec conservation de la voie à mobilité partagée (dit VR2+) ;
- Conservation du giratoire existant et accès vers gare de triage de Hausbergen sur M184, raccordement de la nouvelle bretelle sur voiries existantes au niveau du carrefour en té ;
- Nécessité d'effectuer des acquisitions foncières ;
- Conservation des accès de service aux jardins familiaux existants directement sur bretelles (mais avec des contraintes plus strictes qu'actuellement). L'accès de service courant à privilégier sera





# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



celui de la gare de triage : sauf raison impérative de service, il serait préférable de supprimer définitivement ces connexions aux bretelles.



Figure 31 : PLAN D'AMÉNAGEMENT DE L'ÉCHANGEUR DE HENHEIM

## 2.3.2.2. Nouvel accès Avenue de la 2e Division blindée

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

- Réalisation d'une solution conforme VSA 90 avec rayon de 32 m ;
- Suppression de l'accès au parking arrière du stade (intégré au projet) et du parking par la ville (hors projet) ;
- Suppression de l'accès pompier au Sud du stade, un accès de secours devra être réalisé à l'Est
- Maintien en place du bâtiment sanitaires de la piste d'apprentissage du vélo ;
- Accès riverains et d'entretien aux parcs par circulation sur trottoir avec retournement au droit du square ;
- Reprise de l'avenue de la Deuxième Division Blindée jusqu'au carrefour avec la rue Turenne (carrefour réaménagé dans le cadre du projet ESPEX) ;
- Reprise du merlon existant.

L'objectif est de soulager la circulation automobile sur la route du Général de Gaulle en permettant un contournement de la commune pour une partie des flux via la M35. Ce qui améliorera l'accessibilité aux équipements communaux et métropolitains situés dans ce secteur tels que la Briqueterie, le centre nautique de Schiltigheim, le stade Romans, et la future école des Arts en Vert.

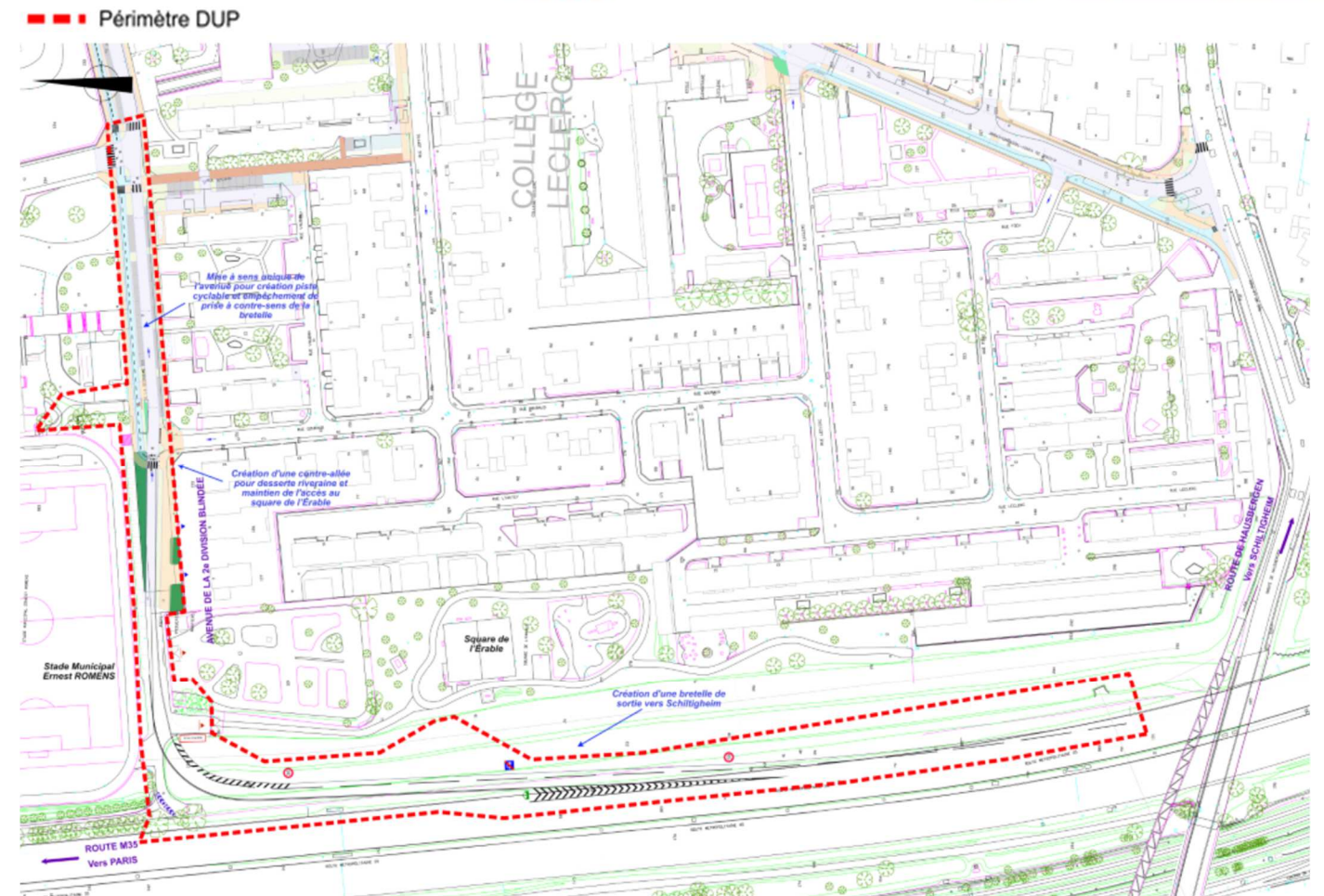


Figure 32 : PLAN DE LA VARIANTE RETENUE POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA BRETELLE BRIQUETERIE/2IEME DB

## 2.3.2.3. Connexions à la M35 nécessitant des adaptations suite à la recomposition de la Place de Haguenau

L'objectif de l'opération est un réaménagement de la place de Haguenau et de la Porte de Schiltigheim dans le but de transformer ce secteur en espace public largement paysager. Cette reconexion passe par la reprise des accès autoroutiers qui cisailent les liaisons piétonnes et cyclistes et par la transformation de la M2350 en avenue urbaine, plantée et traversable.

La suppression du viaduc rejoignant la M35 depuis la Place de Haguenau est compensée par les aménagements suivants :

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



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## **Bretelle entre la M2350 et la M35 en direction du Nord**

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

- Création d'une voie à 30 km/h sur un axe limité à 50 km/h ;
- Rayons de 25 m, puis de 50 m et de 65 m qui permettent de passer de 30 à de 50 km/h ;
- Insertion sur une future entrée sur M35 : la géométrie est adaptée pour 50 km/h ;
- Pente maximale de 5,5 % ;
- Déclassement des voiries dans le domaine urbain (en agglomération) entre le giratoire de Cronembourg et le carrefour de l'Eglise Rouge, ce qui offre un environnement permettant d'assouplir les exigences géométriques et est compatible avec une circulation des bus urbains sur la M2350.

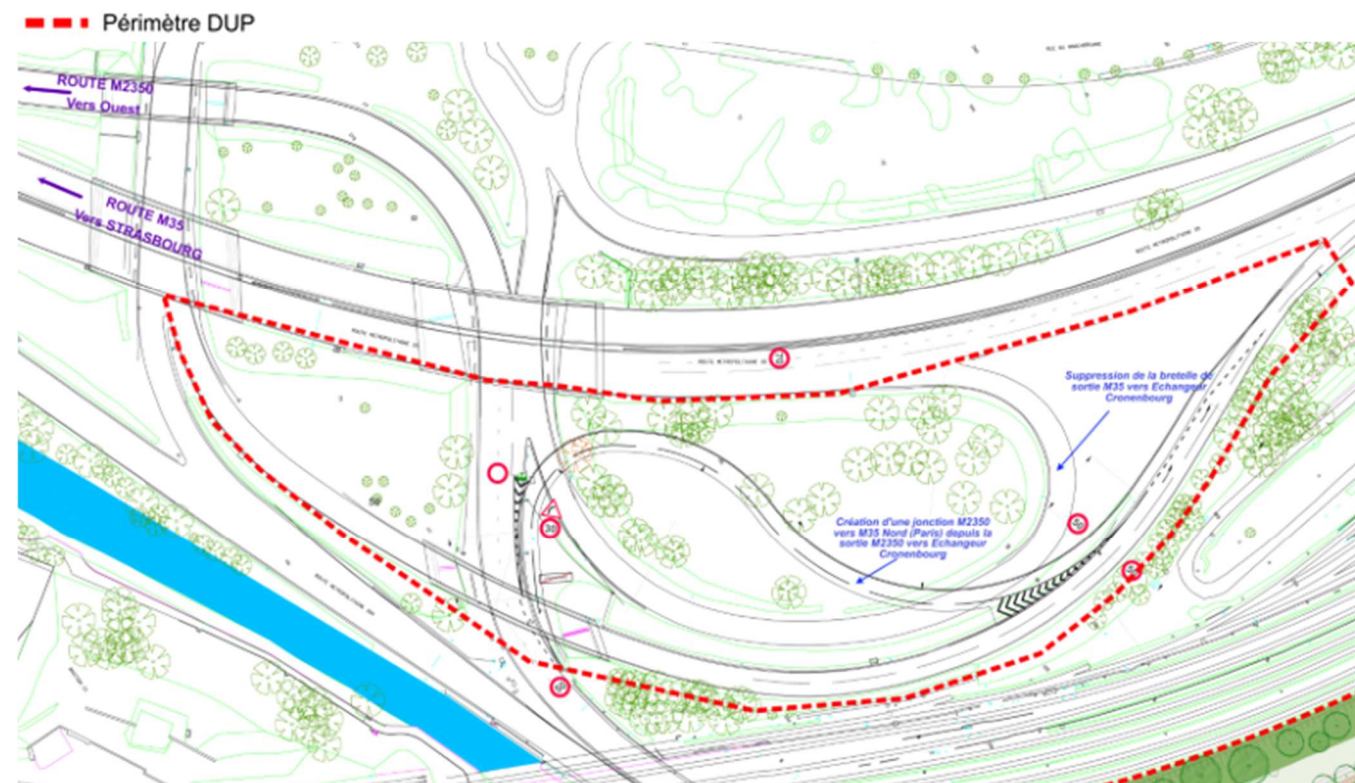


Figure 33 : PLAN MASSE BRETELLE M350-M35

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

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

Actuellement à une voie à la connexion de la rue, la bretelle aura à terme 3 voies à son extrémité : une en tourne-à-droite pour la voie bus, deux voies pour autres usagers (tout droit vers le terre-plein de la rue,

et en tourne-à-droite). Seule la nouvelle voie de TAG sera créée par le projet Tram, la voie dédiée BUS sera créée dans le cadre du projet TSPO.

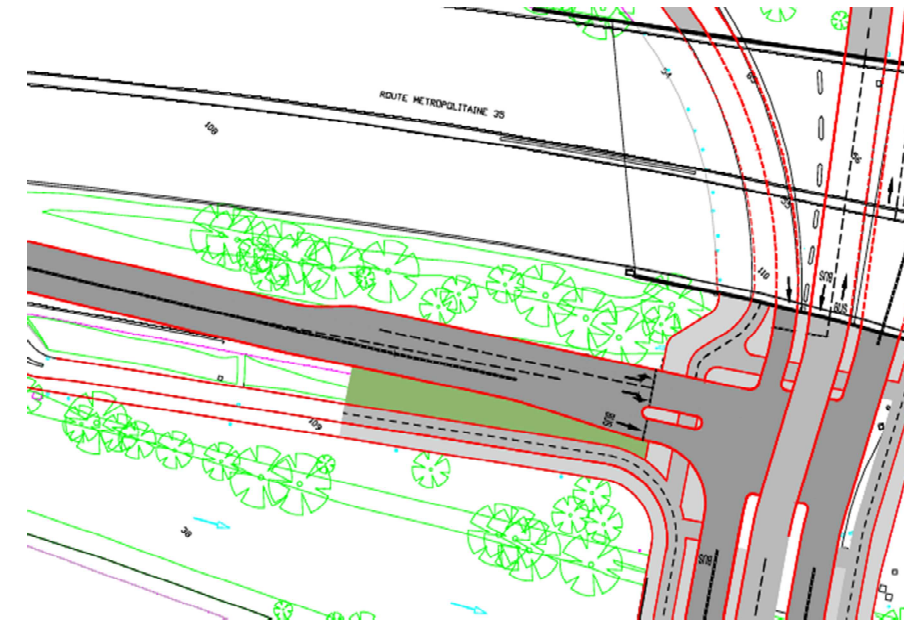


Figure 34 : VUE EN PLAN SORTIE M35 « LES HALLES »

## **Connexion entre la M263 et la M35**

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

L'opération consistera à la déconstruction complète du viaduc à partir du début de la rampe.

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

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

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

Les murs anti-bruit situés au Nord de la rampe seront en partie supprimés lors de la démolition du viaduc. Ces derniers seront reconstitués par des murs en gabions.



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

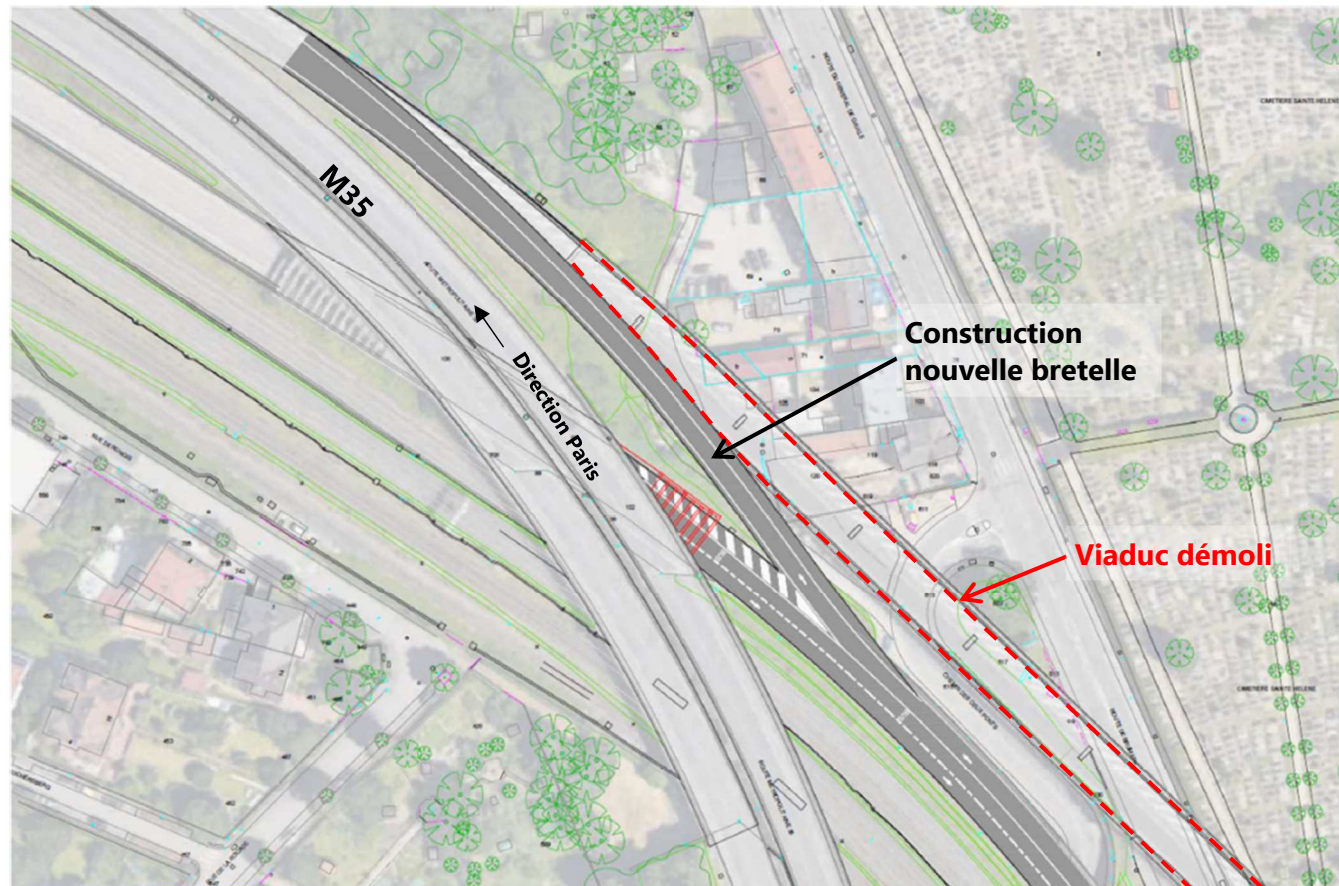


Figure 35 : Plan de la nouvelle bretelle d'accès à la M35

## ➤ Connexion M35 vers M263

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

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

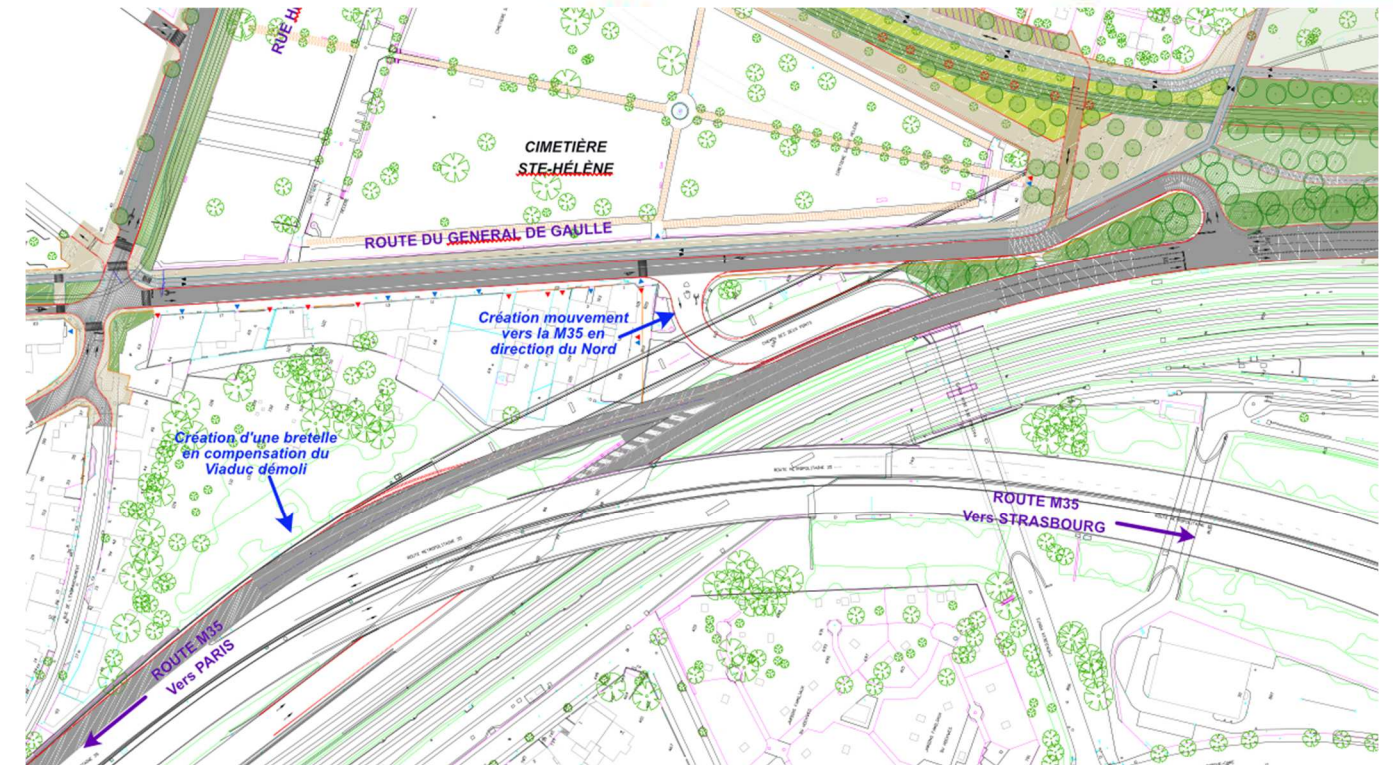


Figure 36 : VUE EN PLAN DES CONNEXIONS PLACE DE HAGUENAU VERS M35 NORD

## Carrefour sur l'Eglise Rouge

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

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

Le projet prévoit la déconstruction complète de l'ouvrage d'art de la bretelle n°2 vers l'avenue des Vosges, en vue de sa reconstruction (création d'un carrefour à niveaux et à feux entre la rue de l'Eglise rouge et la M 2350). L'ouvrage se situe au Nord-Est de la place de Haguenau et permet à la bretelle de sortie de franchir le du fossé des Remparts.



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

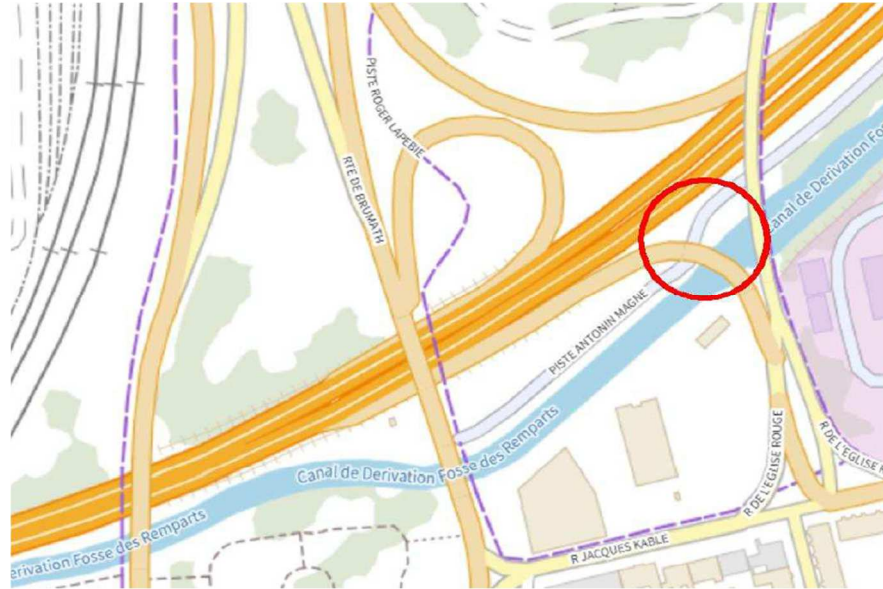


Figure 37 : Localisation de l'ouvrage existant à démolir Eglise Rouge

Le projet prévoit la construction d'un ouvrage sur le canal menant au futur carrefour à feux sur la M350 permettant l'insertion de 3 voies, un trottoir et une piste cyclable.

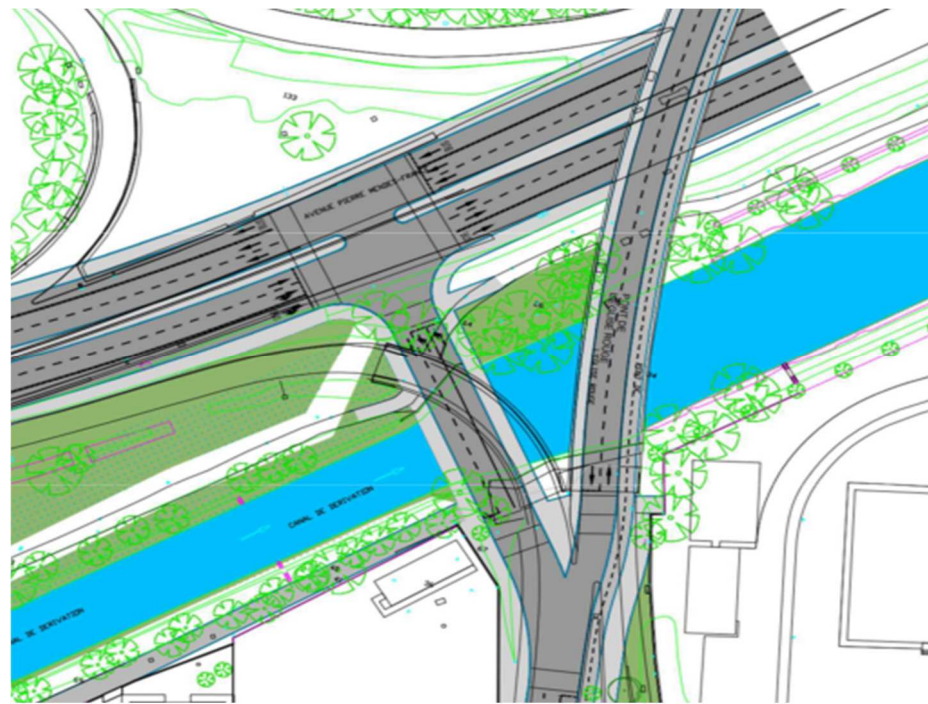


Figure 38 : Vue en plan du futur carrefour Eglise Rouge (source : AVP 2023, GETAS)

## 2.3.3. Le parking Eglise Rouge/ Kablé

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

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

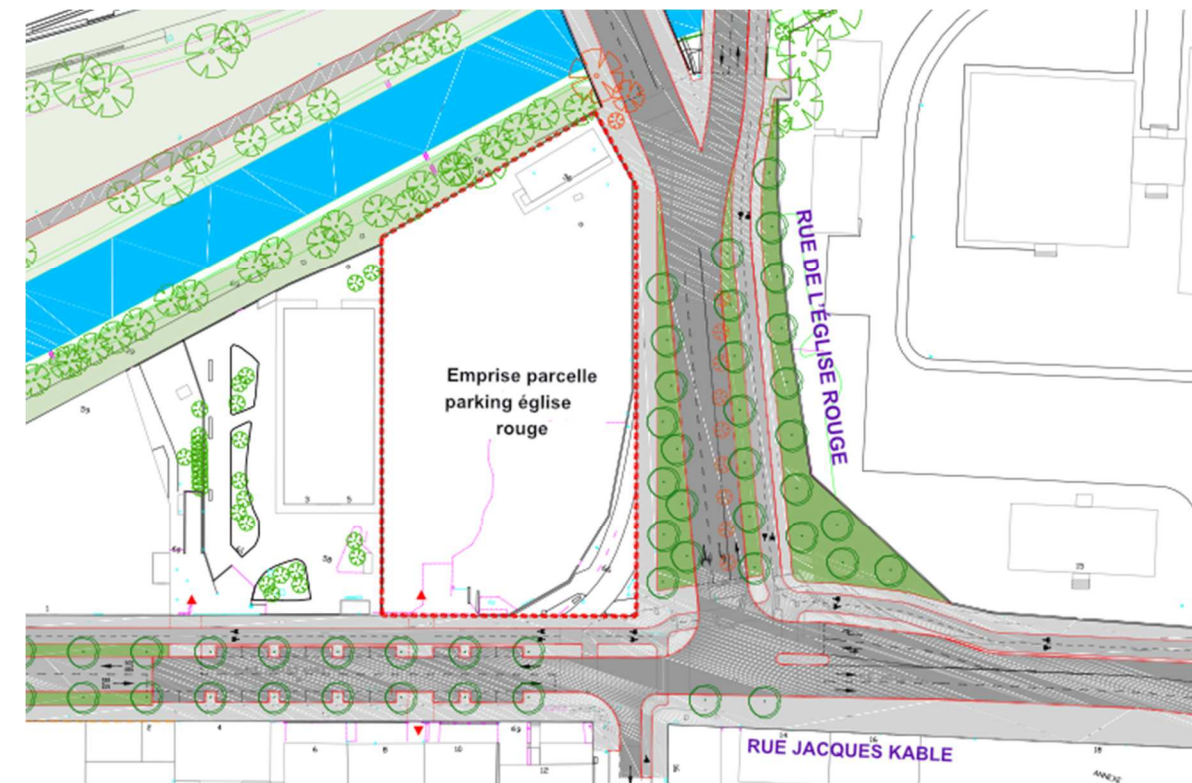


Figure 39 : Plan de localisation du parking Eglise Rouge/ Kablé

## 2.3.4. Transformation du parking souterrain de la place de la Gare en parking vélos

Le projet prévoit également la création d'un parking vélo supplémentaire d'environ 2400 places de stationnement sécurisé sous la place de la gare, dans l'actuel parking gare « courte durée », portant la capacité de stationnement vélo sous-terrain à environ 3000 places.



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 2.4. Justification de l'utilité publique du projet

Le développement de la justification de l'utilité publique du projet est détaillé dans la pièce C « Notice explicative » du dossier DUP.

Le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim présente un caractère d'intérêt général.

Les objectifs du projet sont multiples en termes d'amélioration à la fois des conditions de transport et du cadre de vie, tout en préservant une offre de service de qualité qui réponde aux attentes des usagers. Plus globalement, le projet vise à transformer les mobilités et prévoit ainsi de :

- **favoriser le maillage des dessertes par les transports collectifs** entre Strasbourg et le Nord de l'Eurométropole, en améliorant et diversifiant les systèmes de déplacement entre la Gare centrale et les communes de Schiltigheim et Bischheim, mais aussi du Wacken et de l'Université, en compatibilité avec les orientations du SCOTERS,
- **augmenter l'attractivité des déplacements alternatifs** à la voiture par une amélioration du confort et des temps de déplacement vers les principaux pôles et équipements de l'agglomération,
- **améliorer la capacité et la robustesse du réseau** pour poursuivre son développement, en desservant le nœud de l'Homme de Fer, central et incontournable, du réseau tramway qui ne peut plus accueillir ni de ligne nouvelle ni de cadencement supplémentaire,
- **multiplier les potentialités de desserte du territoire** par la création de plusieurs points de connexion avec d'autres lignes (maillages avec les lignes A et D du tramway dans le secteur Halles / Gare centrale, maillage avec les lignes B et E du tramway au niveau du secteur République et/ou de la place de Bordeaux, maillage avec les lignes « fortes » de bus C3 et C6 à Schiltigheim et Bischheim),
- **desservir indirectement ou créer des connexions avec d'autres secteurs** aujourd'hui en mutation et notamment au regard des projets de rénovation urbaine (NPRU) du quartier des Écrivains à Schiltigheim / Bischheim,
- **encourager les mobilités actives**, la marche à pied et le vélo, par un maillage du réseau cyclable et un renfort des liaisons interquartier et intercommunales, par un apaisement des voiries, un élargissement des espaces dédiés aux mobilités actives, une diminution de la circulation, une révision des schémas de circulation et de mobilités dans l'ensemble des secteurs desservis, en lien avec le Plan piéton,
- **contribuer à l'amélioration du cadre de vie** dans les espaces desservis par une requalification paysagère de qualité de la plateforme et des espaces publics empruntés par le tramway, la requalification du secteur de la place de Haguenau, de la place de la Gare et de tous les espaces desservis, en contribuant à l'amélioration de la qualité de l'air et la création d'îlots de fraîcheur.

Le renforcement du réseau de tramway s'inscrit donc dans un projet de territoire qui a pour ambition d'élargir le centre-ville au-delà de l'ellipse insulaire vers les boulevards Nord et Est et l'étendre aux secteurs de la Neustadt, dont l'Axe Impérial et de la Gare centrale, en y intégrant les grands équipements d'agglomération (Gare, Halles, parcs centraux, place de Haguenau, place de la République, Contades).

Le projet du tramway vers le Nord répond non seulement aux objectifs du PLUi en matière de mobilités, mais inscrit également de manière durable la nécessaire transformation du territoire de Strasbourg dans une logique d'apaisement urbain, de résilience face au dérèglement climatique et de mise en valeur

patrimoniale. Il s'inscrit en outre en cohérence avec la politique de développement des mobilités actives, qui se traduit notamment par la mise en œuvre du Plan vélo adopté par le Conseil de l'Eurométropole du 25 juin 2021 ou du plan piéton de la ville de Strasbourg adopté par le Conseil Municipal du 3 mai 2021.

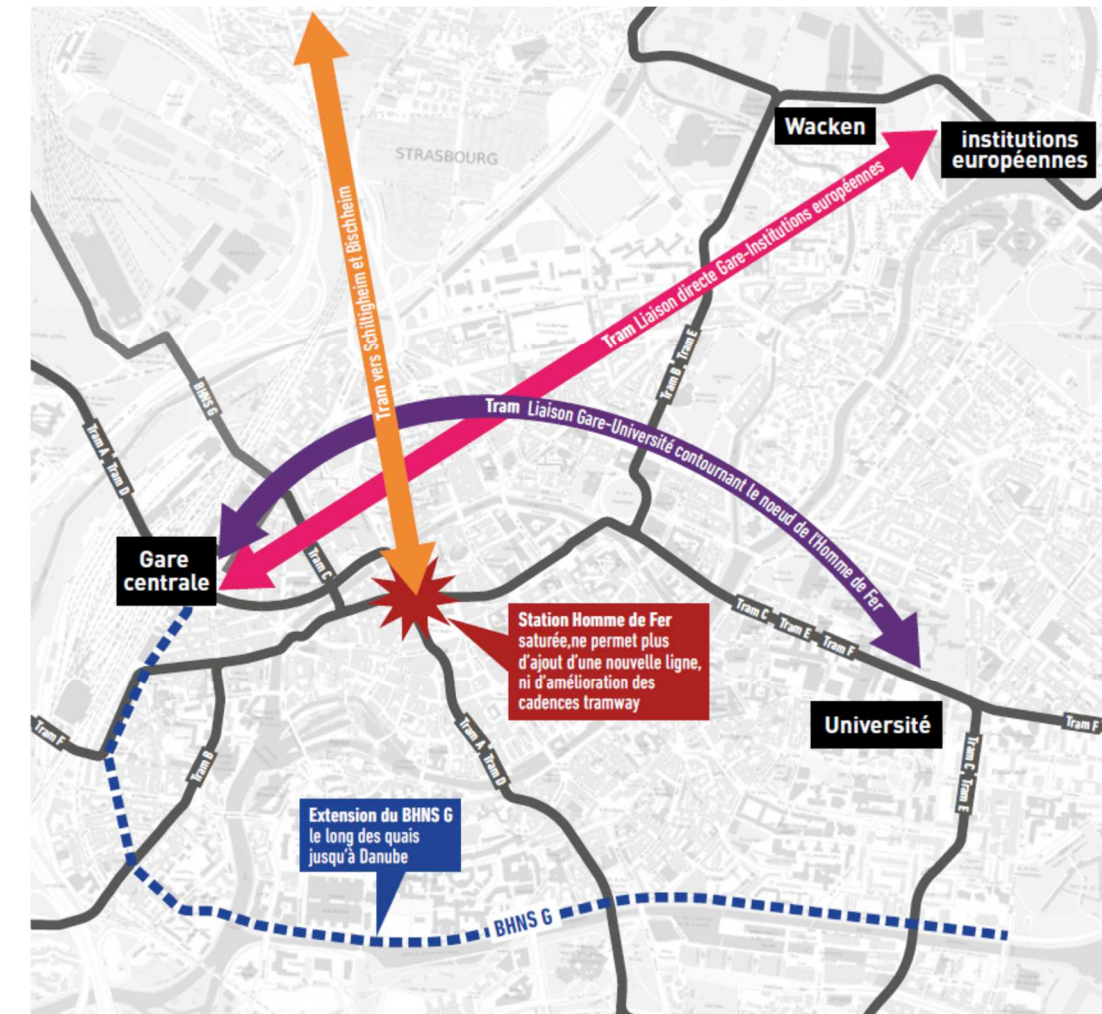


Figure 40 : Les objectifs fonctionnels du projet à travers la réalisation de trois liaisons tramway

L'utilité publique du projet s'apprécie au regard des avantages de l'opération prévalant sur les inconvénients. L'extension de la ligne de tramway vers le Nord et le centre dispose d'avantages certains (amélioration de l'offre de transport efficace, amélioration des déplacements depuis et vers les secteurs Nord, la mise en valeur des espaces publics notamment les boulevards, un juste équilibre ville-nature) l'emportant sur les inconvénients. Toutefois, le projet ne peut être réalisé sur les seules emprises publiques, la mise en œuvre du projet justifie l'appropriation du foncier par la collectivité publique.



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



Le projet de développement du réseau de tramway vers le Nord répond aux objectifs d'intérêt général car il permet :

- d'assurer un libre choix du mode de déplacement, en développant l'offre alternative à la voiture ;
- de favoriser, par la réorganisation des lignes de bus, les déplacements entre les quartiers et les communes Nord de l'agglomération et l'accessibilité aux zones d'habitat et d'emplois ;
- de développer l'apaisement simultané du trafic et la sécurité des usagers sur la route du Général de Gaulle et sur la route de Bischwiller ;
- d'élargir le centre-ville au-delà de l'ellipse insulaire vers les boulevards Nord et Est et l'étendre aux secteurs de la Neustadt, en y intégrant les grands équipements d'agglomération ;
- d'assurer un développement raisonné des modes de déplacement durable et solidaire, par la prise en compte des enjeux environnementaux, de santé et de développement maîtrisé ;
- de répondre aux enjeux environnementaux et de développement durable en termes d'émissions de gaz à effet de serre, de réduction de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores
- d'accompagner le développement urbain actuel et futur de cette partie de l'agglomération et de participer également au désenclavement des quartiers Ouest de Schiltigheim et de Bischheim en les reliant de manière efficace aux bassins d'emploi et lieux de vie.

*Le périmètre DUP de l'ensemble du projet est présentée dans la pièce D « Plan général des travaux ».*



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 3. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLUi DE L'EMS

Le projet de tramway vers le Nord fait l'objet d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Les dispositions du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de l'Eurométropole de Strasbourg, qui ne permettent pas sa réalisation en l'état, doivent être revues pour être mises en compatibilité avec le projet, conformément aux articles L.153-54 et suivants du Code de l'urbanisme.

### 3.1. Présentation du PLUi de l'EMS

Le PLUi de l'EMS actuellement opposable est le document approuvé en date du 16 décembre 2016.

Sa dernière révision date du 27 septembre 2019.

Sa dernière modification (modification n°3) date du 25 juin 2021 et deux DUP (secteur Vendenheim approuvée le 22/09/2022 et secteur Ouest de l'EMS approuvé le 10/07/2023).

L'analyse ci-après porte sur le PLUi actuellement en vigueur.

Le projet de modification n°4 du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg est actuellement en cours : l'enquête publique s'est déroulée du 4 septembre au 6 octobre 2023 et le projet de modification devrait être approuvé avant le début de l'enquête publique portant sur la DUP/MEC du tramway vers le Nord.

### 3.2. Principes généraux

La mise en compatibilité porte sur l'ensemble des pièces du PLUi, dont les dispositions ne permettraient pas la réalisation du projet : rapport de présentation, projet d'aménagement et de développement durable, orientation d'aménagement, servitudes, règlement, documents graphiques (plan de zonage) et liste des emplacements réservés.

Les objectifs poursuivis par la mise en compatibilité du PLUi sont :

- D'adapter certaines orientations d'aménagements et de programmation (OAP) du PLUi ;
- D'adapter le règlement graphique et la liste des emplacements réservés ;
- D'adapter le règlement graphique de certaines surfaces des « espaces plantés à conserver ».

Le PLUi n'est pas opposable aux demandes d'autorisation d'urbanisme sur le périmètre du PSMV approuvé le 07/07/2023.

Les emprises de projet qui sont intégrées dans le périmètre du PSMV respecteront sa réglementation.

### 3.3. Compatibilité du projet avec le rapport de présentation

Le rapport de présentation comporte les justifications des choix retenus pour établir le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), les orientations d'aménagement et le règlement d'urbanisme. Il permet également l'évaluation des incidences des orientations urbanistiques du PLUi sur l'environnement.

Cette pièce du Plan Local d'Urbanisme intercommunal, non opposable, s'appuie sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, de surfaces agricoles, de développement forestier, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, de commerce, d'équipements et de services.

Elle justifie les objectifs mentionnés dans le PADD au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, le cas échéant, par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) et au regard des dynamiques économiques et démographiques.

Dans le rapport de présentation, le tramway est présenté comme étant une opportunité de requalifier l'espace public permettant d'améliorer les liaisons entre différents territoires, notamment en première couronne. Un des grands enjeux de la collectivité est de réduire les pollutions et le risque énergétique que fait poser un usage trop important de la voiture, notamment en développant les alternatives à l'automobile quand elles existent et sont pertinentes.

Dans le rapport de présentation il est indiqué que les plus gros volumes de trafic s'observent d'une part sur la ceinture des boulevards qui joue un rôle de distribution des flux routiers à l'échelle de l'ensemble du centre et, d'autre part, sur les principales voies d'accès au centre, notamment dans des tissus de faubourg : route de Bischwiller, route de Brumath, avenue Mendes France au Nord.

L'extension du tramway est également inscrite comme projet important du secteur Nord de l'agglomération de même que l'évolution du rôle de la M35 destinée à la desserte interne de l'agglomération.

**Le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim s'inscrit en cohérence avec le rapport de présentation du PLUi de l'EMS.**



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 3.4. Compatibilité du projet avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) est une pièce non opposable exposant les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme à l'échelle de l'EMS, avec lesquelles les pièces réglementaires du PLUi devront être compatibles.

Trois grandes orientations pour l'Eurométropole de Strasbourg ont été identifiées dans le PADD :

- Une métropole attractive, d'influence européenne et rhénane :

Capitale de la Région Grand Est et forte de son statut européen, la ville de Strasbourg au sein de l'Eurométropole doit, comme toutes les grandes agglomérations, conforter son positionnement métropolitain. Afin d'asseoir durablement sa place dans les dynamiques territoriales au sein desquelles elle s'inscrit, la métropole strasbourgeoise se doit de renforcer son attractivité économique et résidentielle et d'attirer aussi bien des entreprises que des hommes.

- Une métropole des proximités :

Construire une métropole attractive, ouverte sur le monde et qui veuille aussi rester à taille humaine, ne peut se faire sans répondre aux attentes légitimes de ses habitants et de ses visiteurs, dont l'aspiration première est de pouvoir disposer d'un cadre de vie agréable et de qualité.

Cette métropole des proximités devra répondre aux besoins de logement, de mobilité, d'accès à l'emploi et de services du quotidien, tout en préservant des espaces de respiration, de nature en ville et des espaces publics de qualité.

- Une métropole durable :

Une métropole attractive et des proximités ne peut se concevoir sans la prise en compte et l'intégration des objectifs de développement durable. Ce développement doit en effet répondre aux besoins sociaux, économiques et environnementaux de la métropole strasbourgeoise à l'horizon du PLUi, sans compromettre la capacité des générations futures à répondre à leurs propres besoins.

La métropole durable nécessite donc d'anticiper le risque de crise énergétique et de mettre en œuvre la transition énergétique, de prendre en compte l'évolution des modes de vie et de maîtriser la consommation foncière, au bénéfice des espaces agricoles et naturels.

Le PADD met l'accent sur le développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle, ainsi que sur une organisation du territoire visant à réduire les besoins en déplacements, et les distances moyennes de ceux-ci.

Le PADD identifie ces pôles urbains qui sont les suivants :

- la ville de Strasbourg et plus particulièrement le centre-ville, étendu aux quartiers les plus proches ;
- le Nord de l'agglomération strasbourgeoise : Schiltigheim, Bischheim, Hœnheim ;
- le Sud-Ouest de l'agglomération strasbourgeoise : Illkirch-Graffenstaden, Ostwald, Lingolsheim ;
- l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise : Eckbolsheim, Wolfisheim, Oberhausbergen et Mittelhausbergen ;
- l'Est de Strasbourg jusqu'au quartier "Deux Rives".

Le PADD vise un déploiement et/ou une réorganisation du réseau de transports en commun, selon les niveaux d'échelle concernés et les besoins des différents territoires. Le PADD précise que ce déploiement/réorganisation des transports en commun doit se faire conjointement à une modification structurelle du fonctionnement routier de la métropole.

Les orientations du PADD sont classées en thématiques, et celles relatives aux transport et déplacements sont les suivantes :

- Orientation n°1 : améliorer la grande accessibilité
- Orientation n°2 : construire une agglomération connectée

Le déploiement du réseau de transports en commun en site propre se poursuit dans les secteurs les plus denses, non seulement sur certaines liaisons radiales mais également en rocade, dans une logique de maillage. Dans les communes périurbaines, une nouvelle organisation du réseau de bus permet les rabattements vers les transports en commun en site propre.

- Orientation n°3 : mettre en œuvre une politique globale et de gestion des flux de marchandises
- Orientation n°4 : favoriser le fonctionnement dans la proximité

Le développement du réseau cyclable se poursuit, notamment en améliorant les continuités piétonnes et cyclables, là où le réseau est discontinu du fait de coupures urbaines.

Ces orientations en matière de déplacements en modes actifs sont déclinées plus spécifiquement dans l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) et le Programme d'Orientations et d'Actions (POA) Déplacements.

### Le projet de tramway vers le Nord répond aux orientations du PADD comme un projet structurant de transport en commun.

Le projet permet de répondre aux objectifs suivants :

- desservir Schiltigheim et Bischheim en tramway tout en optimisant les lignes de bus qui desservent les communes Nord ;
- améliorer l'accessibilité du quartier d'affaires et des Institutions Européennes, en créant une nouvelle liaison directe en tramway entre la gare de Strasbourg et le quartier du Wacken ;
- renforcer la liaison Gare-Université, en proposant une nouvelle ligne rapide et directe qui ne charge pas inutilement le réseau dans l'hypercentre ;
- accompagner le développement du Réseau Express Métropolitain en assurant le confort des voyageurs tout en facilitant les flux de circulation ;
- accompagner les transformations urbaines et les projets de renouvellement urbain, en requalifiant les espaces publics, en donnant plus de place à la nature et en participant à la mise en valeur du patrimoine ;
- favoriser et renforcer le dispositif de transfert modal ;
- améliorer l'environnement et la qualité de vie et agir plus particulièrement sur la qualité de l'air et les nuisances sonores en favorisant le recours aux transports en commun et aux circulations par des modes actifs (cyclistes, piétons) plutôt qu'à la voiture particulière.



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## Armature des transports en commun

réseau structurant / tram / TCSP : ——— réseau existant  
 - - - - - extension en projet

## Trame verte et bleue

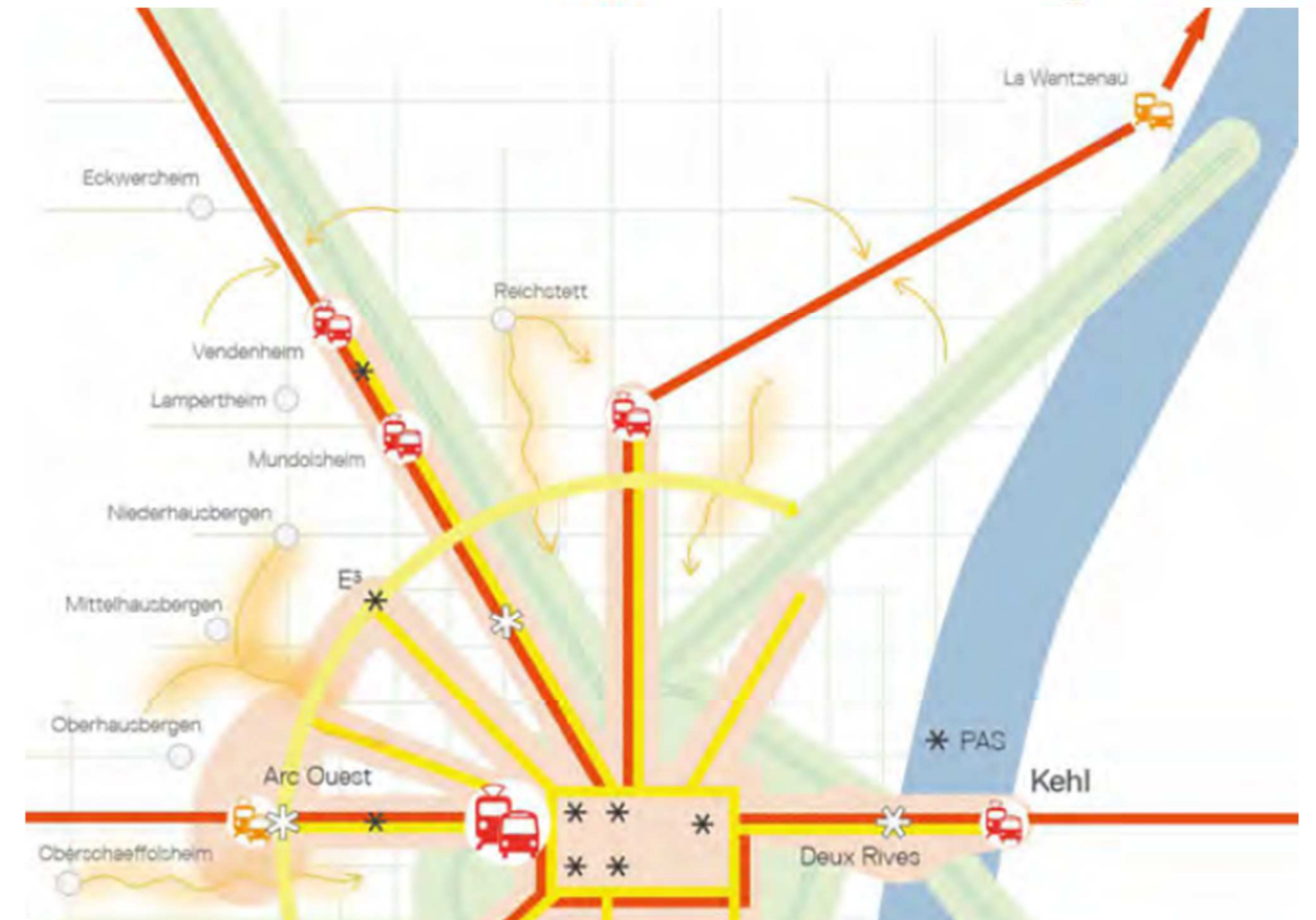
→ Principaux corridors écologiques et paysagers d'agglomération à valoriser et/ou à renforcer

## MÉTROPOLE ATTRACTIVE

🔥 Attractivité du cœur métropolitain à renforcer (secteur d'intensité urbaine à vocation métropolitaine)

🔥 Site métropolitain

Figure 41 : Extrait carte Métropole attractive du PADD du PLU de l'EMS



## UNE MÉTROPOLE DURABLE DES PROXIMITÉS/CONNECTÉE

- 🏠 armature urbaine supportée par les principaux réseaux de transports en commun structurant, notamment Deux Rives, Baggersee et Arc Ouest
- 🚆 transport en commun structurant d'accès rapide à la métropole (BHNS - train)
- 🚗 transport en commun en site propre
- 🌿 réseau des modes actifs structuré par la trame verte et bleue, et plus particulièrement Vélostras
- 🚶 maillage d'espace public par la trame verte et bleue, à l'échelle du piéton et du vélo
- 🚉 gare nationale et régionale, pôle intermodal
- 🌟 pôle et site métropolitain :  
 \* existant  
 ✨ à créer ou à organiser
- 🚏 principe de réorganisation de l'offre de bus en lien avec les TCSP/rail

AD  
 schéma III  
 ADEUS, c

Figure 42 : Extrait carte Métropole durable du PADD du PLU de l'EMS



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 3.5. Compatibilité avec les Programmes d'Orientation et d'Actions

Les orientations du POA « Déplacements 2030 » continuent dans cette logique en privilégiant un travail fin du maillage vers une meilleure diffusion de l'offre en transports collectifs.

Le POA est l'instrument de mise en œuvre de la politique des transports et déplacements (pour le PLU tenant lieu de PDU). Il vient notamment préciser et détailler les orientations et objectifs inscrits dans le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) du PLU et qui ne sont pas opposables aux autorisations d'urbanisme.

### POA Déplacements

Le principe global est d'abord de favoriser l'utilisation des transports en commun en développant ou valorisant une offre en lien avec le nombre et la densité d'habitants et d'emplois. Le développement d'un tel éventail de modes de déplacements suppose la mise en place de solutions innovantes d'intermodalité, expérimentées à travers des rabattements vélo ou voiture vers les transports en commun, des parkings de covoiturage, ou du transport à la demande.

Pour faciliter les déplacements de personnes sur l'ensemble de l'espace métropolitain, le réseau de transport en commun est développé vers le cœur de métropole avec des extensions radiales en transports en commun en site propre vers Oberhausbergen, La Robertsau, Kehl, Neudorf etc.

Le tramway est alors conçu comme outil de requalification et de désenclavement de l'espace urbain. Ce moyen de transport est aujourd'hui un élément structurant des déplacements. Il participe pleinement à la politique de la collectivité en matière de mobilité, qui vise à organiser les déplacements de chacun dans un espace urbain en perpétuelle évolution. Les orientations du POA " Déplacements 2030 " continuent dans cette logique en privilégiant un travail fin du maillage vers une meilleure diffusion de l'offre en transports collectifs.

Le POA déplacements se fixe des objectifs propres aux problématiques de mobilité, à l'horizon 2030.

- Diminuer l'usage individuel de la voiture :

Cette orientation implique de compléter le maillage routier là où n'existent pas d'alternatives crédibles à l'automobile, mais aussi pour faire face à la demande supplémentaire de déplacements induite par les nouvelles urbanisations et de mettre en place une politique de stationnement à même de réguler l'usage de la voiture dans les secteurs les plus contraints.

- Compléter le panel des alternatives à la voiture particulière :

La ligne reliant à terme la Zone commerciale Nord de Vendenheim, les communes de Souffelweyersheim, Hoenheim, Bischheim et Schiltigheim et Strasbourg est identifiée comme développement du réseau de transport en commun en site propre.

Le maillage du réseau de transports en commun en site propre est développé notamment à travers la mise en place d'une offre sur les boulevards, permettant ainsi une meilleure diffusion des flux depuis la gare dans l'ensemble de l'Eurométropole de Strasbourg.

- Augmenter les distances parcourues à vélo en intégrant des itinéraires piétons-cycles :
  - Compléter le réseau cyclable de l'agglomération afin de sécuriser et de rendre agréable la pratique du vélo sur un nombre croissant de trajets internes à l'Eurométropole de Strasbourg et sur longue distance ;
  - Travailler les interfaces entre vélo et TER : répondre au déficit de stationnement observé en gare centrale de Strasbourg en créant 400 nouvelles places de stationnement afin d'atteindre 3 000 places sécurisées offertes ;
- Repenser l'urbanisme en lien avec les transports : gestion du stationnement, la desserte des nouveaux projets urbains... ;
- Une tarification et billetterie simples, équitables et intégrées : politique tarifaire ;
- Sensibiliser et faciliter les différents usages modaux : Plan de mise en accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE) ;
- Mettre en œuvre une politique globale et de gestion des flux de marchandises.

L'action n° 2 du thème III du POA définit les principes d'extension du réseau de Transports en Commun structurant, et leur phasage dans le temps. Ces extensions de réseau participent de la mise en œuvre de la politique des déplacements telle qu'énoncée au PADD, en particulier la construction d'une "agglomération connectée".

- Compléter l'armature du réseau structurant de transports collectifs à horizon 2030 :
  - Phase 1 : 2015-2020 :
    - la réalisation d'un bouclage Sud par une ligne structurante de transport empruntant les boulevards, puis les quais jusqu'au secteur Etoile à minima,
    - desserte du cœur de la Robertsau par l'extension de la ligne E du tramway jusqu'à la Niederau (rue de la Renaissance),
    - extension de la ligne F vers Koenigshoffen jusqu'à l'Allée des Comtes.
  - Phase 2 : 2021-2030 :
    - extension de la ligne F du tramway vers le Port du Rhin et Kehl,
    - **création d'une nouvelle ligne structurante de transport reliant Bischheim, Schiltigheim et Strasbourg via la route de Brumath, vers Souffelweyersheim, voire Vendenheim,**
    - le prolongement de la ligne de Tramway C en direction du Stockfeld,
    - extension du réseau de tramway vers le Parc d'Activité d'Eckbolsheim et Wolfisheim,
    - mise en service de la partie Ouest et Nord de la ligne de rocade en lien avec la réalisation des infrastructures routières support de cette ligne (VLIO Nord),
    - réalisation d'une première phase de ligne de bus de rocade de première couronne dans le secteur de Neuhoef, Meinau, Illkirch, Ostwald et Lingolsheim,
    - extension de la ligne de bus structurante (L1) vers le Nord du quartier de la Robertsau,
    - la finalisation du maillage du cœur d'agglomération en site propre (bouclage Nord-Wacken).



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



L'action n° 1 du thème IV du POA définit les principes d'optimisation et de compléments au maillage routier. Cette action comprend notamment la création et la requalification de voiries structurantes à l'échelle de l'Eurométropole. La M35 (ex A35) est identifiée comme l'un des vecteurs de l'amélioration de l'accessibilité multimodale de l'agglomération strasbourgeoise.

Ces orientations se traduisent notamment par la volonté de constituer un réseau de transports en commun performant et maillé. À terme, le réseau structurant doit comporter des liaisons « radiales » vers le cœur d'agglomération, et des liaisons « périphériques » reliant les communes de l'espace métropolitain.

**À ce titre, la création d'une ligne de transport guidé reliant le Nord et Strasbourg et l'amélioration de la M35 sont mentionnées dans le POA. Le projet permet de répondre aux orientations du POA du PLUi de l'EMS.**

## 3.6. Compatibilité avec les Orientations d'Aménagements et de Programmation

Les OAP sont des pièces réglementaires du PLU. Elles sont opposables aux demandes d'autorisation de droit des sols dans un rapport de compatibilité.

L'EMS a fait le choix d'intégrer au PLUi les deux documents cadre sur ces sujets (le Programme Local de l'Habitat et le Plan de Déplacements Urbains). À ce titre le PLUi comprend une OAP sur la thématique Habitat et une OAP sur la thématique des Déplacements.

En sus des OAP territorialisées, l'Eurométropole dispose donc de grandes OAP thématiques sur l'habitat, les déplacements, la trame verte et bleue, Air - Climat – Energie, Critères de localisation préférentielle du commerce, Assainissement et Seuils d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser.

### 3.6.1. OAP Déplacements

La politique de déplacements de l'Eurométropole est également traduite dans le PLUi par une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) Déplacements, qui comprend les actions suivantes :

- La hiérarchisation du réseau viaire ;
- La mise en œuvre du réseau cyclable Vélostras ;
- Et la définition des principes d'organisation de la voirie dans les nouvelles extensions.

#### ➤ La hiérarchisation du réseau viaire :

Une spatialisation de la hiérarchisation viaire est définie selon 4 niveaux :

- Hyperstructurant pour les autoroutes (trafic d'échange avec l'extérieur de l'agglomération, vitesse max 90, 110 km/h et gabarit 2x2 voies ou plus) ;
- Structurant d'agglomération pour les communes éloignées et grosses artères strasbourgeoises (trafic avec quartiers ou communes éloignées, vitesse max 50 km/h, gabarit 2x1 voie ou 2x2 voies, axe prioritaire) ;

- Distribution entre communes proches ou quartiers (trafic entre quartiers ou communes contigus, vitesse max 50 km/h, 2x1 voie ou sens unique) ;
- Desserte (irriguer les communes et quartiers : zones 30, zone de rencontre, aire piétonne).

La hiérarchisation du réseau est une action fondamentale dans la transformation des espaces publics.

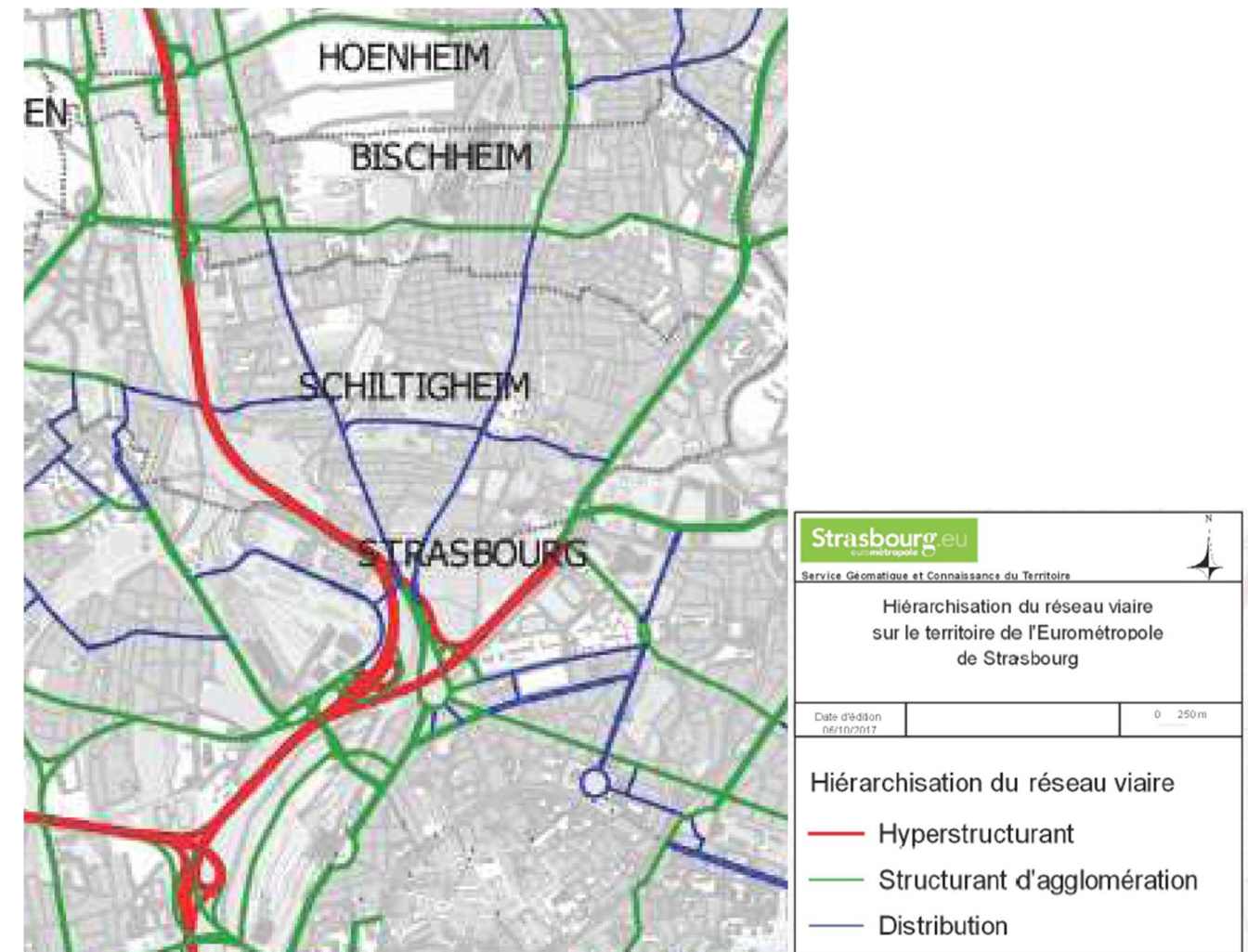


Figure 43 : Extrait de la carte « Hiérarchisation du réseau viaire en 2017 sur le territoire du Nord de l'Eurométropole de Strasbourg » (source : OAP déplacements PLUi EMS)



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



Les principaux axes concernés par le projet sont identifiés comme suit :

Nom	Type dans la hiérarchisation du réseau viaire	Communes traversées
M35	Hyperstructurant	Strasbourg, Schiltigheim, Hœnheim, Bischheim
M2350	Hyperstructurant	Strasbourg
Place de Haguenau	Structurant d'agglomération	Strasbourg
Avenue des Vosges	Structurant d'agglomération	Strasbourg
Rue de Wissembourg	Structurant d'agglomération	Strasbourg
Bd Poincaré	Structurant d'agglomération	Strasbourg
Bd Wilson	Structurant d'agglomération	Strasbourg
Début de la rue Jacques Kablé et carrefour Eglise Rouge	Structurant d'agglomération	Strasbourg
Rue Jacques Kablé depuis rue de l'Eglise Rouge jusqu'à l'avenue de la Paix	Axe de distribution	Strasbourg
Bd Clémenceau	Axe de distribution	Strasbourg
Rue de Bischwiller	Axe de distribution	Strasbourg
Rue de Haguenau	Axe de distribution	Strasbourg
Avenue de la 2 <sup>e</sup> division blindée	Voie de desserte	Strasbourg
Route de Bischwiller Sud	Structurant d'agglomération	Schiltigheim
Route de Bischwiller depuis le cimetière jusqu'à l'avenue de Périgueux	Axe de distribution	Schiltigheim
Route du Général de Gaulle jusqu'à l'avenue de Périgueux	Axe de distribution	Schiltigheim
Rue Saint Charles	Axe de distribution	Schiltigheim
Avenue de Périgueux	Structurant d'agglomération	Bischheim
Rue de Niederhausbergen	Structurant d'agglomération	Bischheim

**À l'issue du projet, le rôle de ces axes va évoluer. Une adaptation de la hiérarchisation du réseau viaire doit être faite pour permettre le projet.**

Par ailleurs, la hiérarchisation du réseau viaire définie dans cette OAP sert de base à la cartographie du PLUi relative aux zones de surveillance de la qualité de l'air délimitées au plan de vigilance. **Compte tenu de l'évolution de la hiérarchisation du réseau viaire évoquée ci-dessus, il est proposé d'ajouter une mise à jour de la cartographie relative aux zones de surveillance de la qualité de l'air dans le présent document.**

## ➤ La mise en œuvre du réseau cyclable Vélostras

"Vélostras" est un réseau cyclable à haut niveau de service, qui doit répondre à des critères exigeants en termes d'efficacité, de fiabilité, de sécurité, de convivialité et de lisibilité. Le réseau Vélostras totalise 130 km et se compose de nombreux tronçons déjà existants et satisfaisants, d'autres à créer car manquants et certains à réaménager.

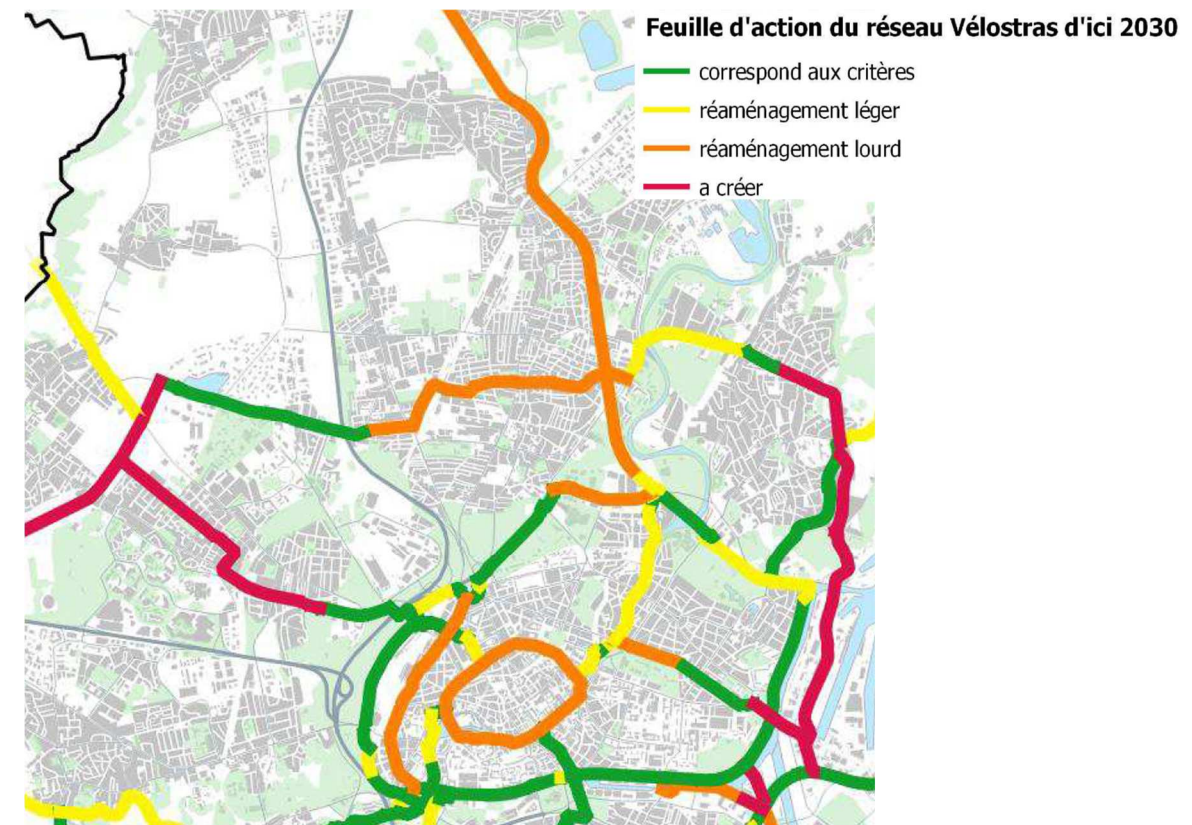


Figure 44 : Extrait réseau Vélostras d'ici 2030 (source : OAP Déplacements PLUi EMS)

Dans le secteur concerné par le projet, les axes Rue de Wissembourg/ Bd Wilson et rue de la Paix/ rue de Lauterbourg sont identifiés comme des tronçons ou des réaménagements lourds qui doivent être mis en œuvre pour garantir un réseau cyclable de qualité.

Le tracé du projet de développement du réseau de tramway vers le Nord sera toujours accompagné de cheminements piétons et cycles sécurisés. Le projet comprend la création de pistes cyclables sur l'ensemble de son linéaire et répond à l'objectif de création de liaisons cyclables manquantes du réseau structurant, à savoir : sur la route du Général de Gaulle, sur l'avenue des Vosges et Place de Haguenau.

**La création de réseaux cyclables accompagnant le projet tram vers le Nord répond aux orientations Vélostras de l'OAP Déplacements.**



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 3.6.2. OAP Trame verte et bleue

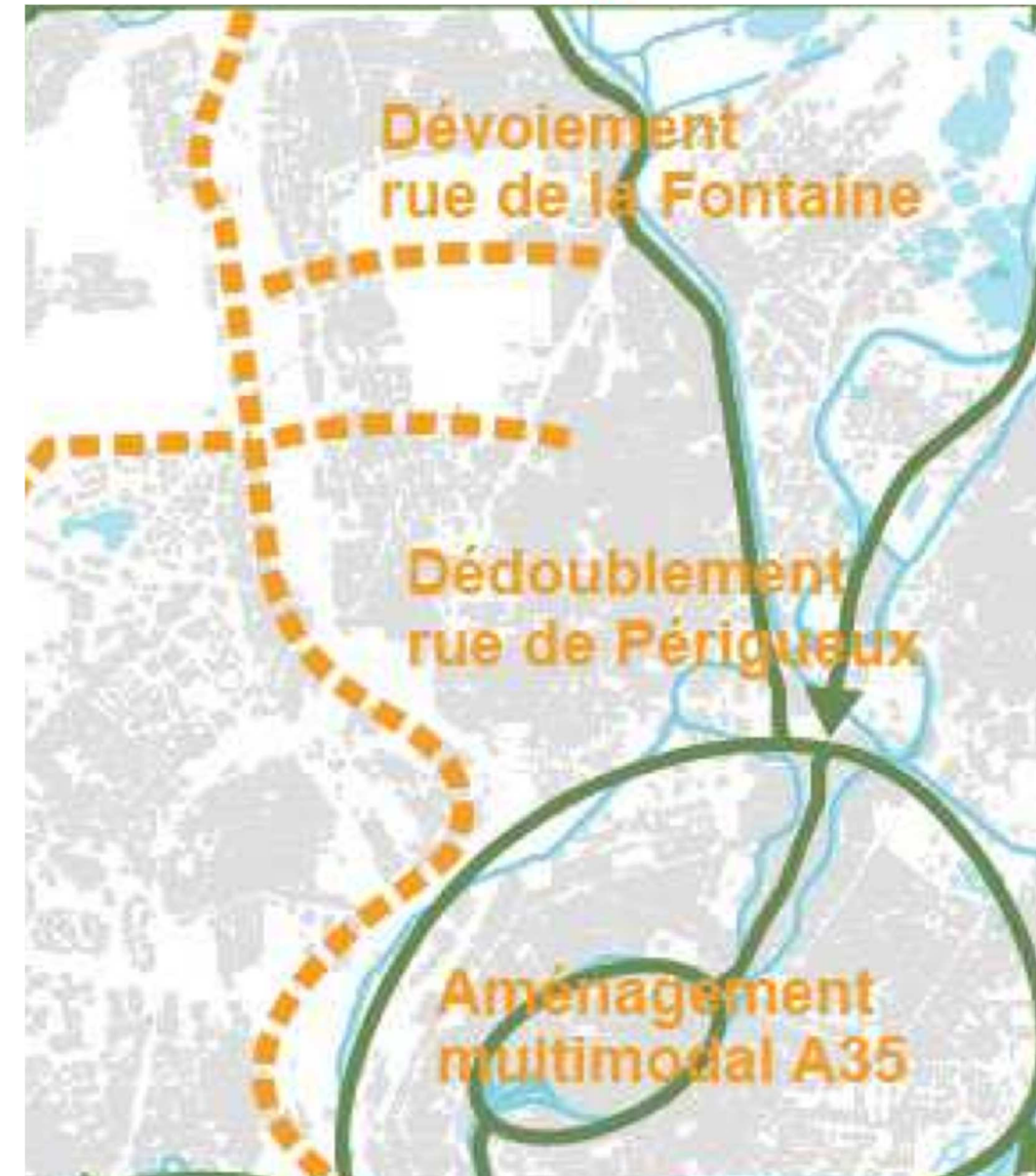
L'OAP Trame verte et bleue (TVB) vise à renforcer la place de la trame verte et bleue dans le projet de territoire de l'Eurométropole de Strasbourg et la place de la nature en ville à travers les objectifs suivants, eux-mêmes déclinés dans des orientations d'aménagement présentées ci-après :

- Conforter le rôle écologique de la trame verte et bleue pour préserver la biodiversité
- Perpétuer les services environnementaux rendus
- Participer à l'amélioration du cadre de vie

Les principes d'aménagement de l'OAP visent à ce que chaque projet soit le siège d'un renforcement de la place du végétal pour des motifs écologiques, paysagers, de cadre de vie, et de divers services environnementaux rendus. Les principes édictés variables selon l'ampleur du projet, visent à :

- Tenir compte de la composition existante du site d'implantation et la préserver le plus possible.
- Intégrer l'existence d'une sensibilité, d'un aléa naturel (coulée de boue, zone humide, zone d'expansion des crues...), notamment à travers les choix d'aménagement des espaces non bâtis.
- Concevoir des aménagements paysagers qui soient supports de biodiversité.
- Améliorer l'appropriation de la Trame verte et bleue par les habitants, à travers la conception du projet, et dans le respect de son fonctionnement : espaces de convivialité, aires de jeux etc.

**Le projet répond aux orientations relatives à l'OAP Trame verte et bleue.**



- Elements constitutifs des continuités écologiques
- Elements constitutifs des continuités écologiques pour le Crapaud vert
- Elements constitutifs des continuités écologiques pour le Hamster Comm.
- ■ ■ Projet d'infrastructure routière

Figure 45 : Schéma de la trame verte et bleue du PLUi (source : OAP TVB PLUi EMS)



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 3.6.3. OAP Air Climat Énergie

L'OAP intègre des orientations non cumulatives qui s'appliquent pour toute nouvelle opération d'ensemble et construction, sauf à justifier de la prise en compte des enjeux air climat énergie dans le projet en termes d'aménagement global et de conception des bâtiments.

La végétation comme outil d'adaptation, tant au microclimat urbain qu'au changement climatique, offre des perspectives qui dépassent le simple effet paysager. Outre le végétal, des solutions sont mises en place de manière à améliorer la biodiversité et le phénomène d'îlots de chaleur urbains :

- plantations d'arbres, ce qui joue un rôle important dans l'amélioration du coefficient de biotope (+0.11 par rapport à l'aménagement actuel sur le périmètre du projet) ;
- revêtements plus favorables à l'infiltration et couleur des revêtements qui joue un rôle dans la diminution de la température de surface (-2,7° C en moyenne sur le périmètre du projet).

**Le développement du réseau tramway par des nouvelles branches contribue à la mise en œuvre des objectifs relatifs à la qualité de l'air et au climat par les effets positifs engendrés par le projet :**

- Désimperméabilisation de surfaces,
- Réduction des îlots de chaleur par la végétalisation des espaces.

## 3.6.4. OAP Métropolitaines – Grand Centre

Le périmètre de l'OAP correspond à celui du centre-ville "élargi" de Strasbourg, ceinturé par l'ancien glacis militaire et des limites marquées par la présence de l'eau (bassins ou canaux). Au Sud, il intègre l'axe Deux-Rives entre le Heyritz et le môle de la Citadelle au Nord, le secteur Wacken-Europe, et à l'Ouest l'arrière gare et le parc du Rempart.

Parmi les principes d'aménagements dictés par cette OAP, certains vont concerner le projet :

- Valoriser les espaces de nature qui ont façonné le paysage du centre-ville, permettant d'affirmer sa spécificité en améliorant le cadre de vie : Renforcer la place de la nature au niveau des espaces verts mais également du bâti, en les mettant en valeur, garantissant l'adaptation au changement climatique et le renforcement du bien-être de l'utilisateur.
- Restructurer et mettre en lumière les lieux patrimoniaux :
  - Créer des lieux de rencontres au sein du maillage des modes actifs en favorisant les sites patrimoniaux ;
  - Requalifier les espaces publics à fort potentiel d'urbanité en mettant en valeur leurs qualités paysagères, urbaines et historiques.
- Conforter l'offre de mobilité :
  - Poursuivre le desserrement du centre historique en faisant émerger le tripode gare centrale - Homme de Fer - Halles et le desserrement du nœud Homme de Fer.
  - Valoriser et développer les modes actifs en centre-ville en reliant plus fortement le réseau de modes actifs du centre-ville à l'armature de l'agglomération en résorbant les ruptures urbaines entre le centre et les faubourgs.

- 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, tout en conservant l'usage automobile en distinguant :
  - L'axe des avenues des Vosges, d'Alsace et de la Forêt-Noire ;
  - Les boulevards Ouest : du Président Poincaré, du Président Wilson, de Metz, de Nancy et de Lyon intégrant les transports publics.

Le projet est concerné par l'OAP Grand Centre pour la branche Centre et y intègre l'ensemble des principes d'aménagements.

Le projet permet de répondre à l'objectif « Restructurer et mettre en lumière les lieux patrimoniaux » par le réaménagement de la place des Fêtes avenue des Vosges, la rue Simonis et de la route de Bischwiller. Le projet mettra en valeur la Place de Haguenau et l'avenue des Vosges par la suppression du stationnement, la réduction du trafic automobile et la création de promenades valorisant le patrimoine bâti.

Un des objectifs du projet de développement du réseau tramway vers le Nord de conforter la mobilité en permettant des trajets qui évitent le nœud de l'Homme de Fer, ainsi que la création de nombreuses pistes cyclables sécurisées sur les boulevards et leur continuité jusqu'à Schiltigheim et Bischheim.

**Le projet répond aux orientations relatives à l'OAP Grand Centre.**

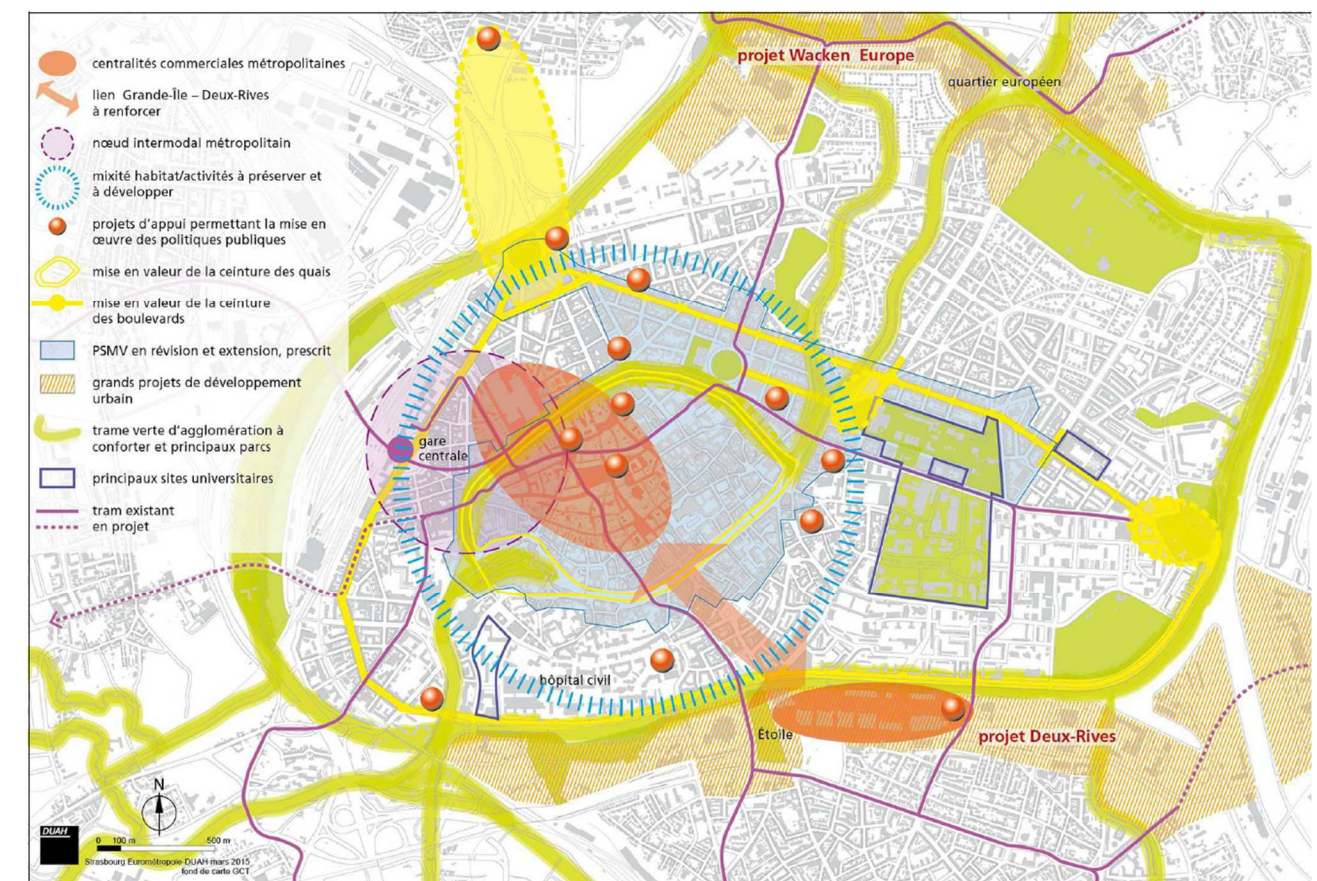


Figure 46 : SCHEMA DE PRINCIPES DE L'OAP GRAND CENTRE (source : OAP Grand Centre PLUi EMS)



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 3.6.5. OAP Communales

Des OAP sont également déclinées au niveau communal. Le projet est concerné par les OAP suivantes :

### ➤ Commune de Schiltigheim - Secteur de friche industrielle ISTR

La friche industrielle ISTR est située au 2 avenue de la 2ème Division Blindée, à l'Ouest de la commune de Schiltigheim, entre la route de Brumath, l'avenue de la 2ème Division Blindée, la rue de Turenne et la rue Poincaré. Cette friche industrielle est destinée à être requalifiée en un quartier mixte à dominante d'habitat, à la création de logements, de commerces, d'espaces verts et d'équipements publics.

Le projet participera à la desserte de ce secteur puisqu'il améliorera les dessertes cycles (création de pistes cyclables bidirectionnelles) et piétons sur la route du Général de Gaulle/ route de Brumath.



- périmètre de l'OAP
- mixité habitat / commerces / équipements
- principe de voie secondaire à créer
- espace public végétalisé
- principe de chemin modes actifs à créer

Figure 47 : Extrait du Schéma de principes - OAP Secteur de la friche industrielle ISTR (Source : PLUi EMS)

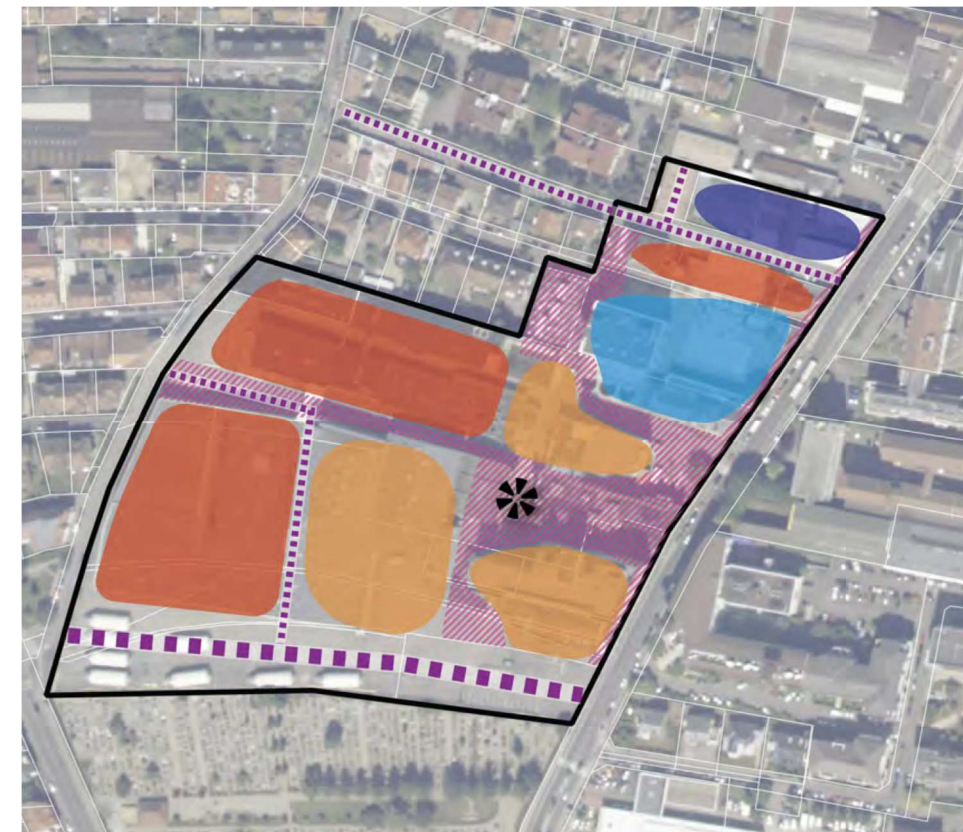
### ➤ Commune de Schiltigheim - Secteur Fischer-Sebim

L'ensemble du site de projet, d'une superficie de 5 hectares environ, est localisé en limite Sud du tissu urbanisé de la ville de Schiltigheim, au droit de l'une des principales entrées de la Ville de Strasbourg. Il correspond à un espace en friche suite à la cessation d'activités de Heineken sur le site Fischer en 2009 et de Sebim, en bordure Nord de l'ancien site brassicole.

Ce secteur constitue un site potentiel de renouvellement urbain et un enjeu important pour le développement urbain et économique de la Ville de Schiltigheim et de l'Eurométropole de Strasbourg.

La desserte du site sera assurée principalement par la création d'une nouvelle voie en limite Sud du site Fischer. Ce secteur est actuellement en travaux et plus de 75% sont déjà construits.

Le projet respecte le maillage piétons/cycles prévus sur ce secteur, puisqu'une station sera implantée juste au Sud de la rue Hélène Schweitzer et que l'aménagement de la route de Bischwiller avec son apaisement au profit des modes actifs permettra une desserte sécurisée.



- périmètre de l'OAP
- dominante habitat collectif
- principe de voie primaire à créer
- mixité habitat / commerces / services / loisirs
- principe de voie secondaire à créer
- dominante service / tertiaire / équipement
- équipement public à créer / à restructurer
- centralité à développer
- espace public (mode actif)

Figure 48 : Schéma de principes - Vocations urbaines - OAP Secteur Fischer - Sebim (source : PLUi EMS)



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## ➤ Commune de Schiltigheim - Secteur Alsia

Il correspond à un site d'activités exploité par l'entreprise Alsia, dont la relocalisation est projetée dans le Nord de l'agglomération (cette relocalisation n'est pas encore d'actualité et va dépendre de l'issue du contentieux, jugé en appel début 2024). Ce secteur constitue un site potentiel de requalification urbaine à dominante d'habitat. La desserte depuis la route de Bischwiller sera organisée via l'aménagement d'une voie nouvelle qui traversera le site Alsia et sera connectée au Sud à la future voie à créer, et matérialisée par l'emplacement réservé SCH128 au règlement graphique du PLU.

Les orientations d'aménagement indiquent toutes de privilégier la gestion des eaux pluviales par infiltration et réalisation de noues et de fossés dans les aménagements hydrauliques futurs.



□ périmètre de l'OAP	
<b>Vocation</b>	<b>Environnement / paysage</b>
■ dominante habitat	■ espace vert privé
■ espace public à aménager (mode actif)	■ transition végétale
■ patrimoine à préserver	◄... perméabilité visuelle à créer
<b>Réseau viaire</b>	
■ principe de chemin modes actifs à créer	
■ principe de voie secondaire à créer	

Figure 49 : Schéma de principes – OAP Requalification du secteur Alsia (source : PLUi EMS)

**Le prolongement Nord du tramway est compatible avec ces OAP.**

## 3.7. Compatibilité du projet avec le zonage et le règlement associé

Selon l'article L.151-8 du Code de l'urbanisme : « Le règlement fixe, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols permettant d'atteindre les objectifs mentionnés aux articles L.101-1 à L.101-3. »

### 3.7.1. Le règlement graphique

L'aire d'étude rapprochée inclue les zones réglementées au PLUi suivantes :

- Les zones urbaines :
  - UAB1, UAB2 (Zone urbaine à vocation mixte (habitat, commerces, services, activités diverses, d'équipements publics et/ou d'intérêt collectif), elle identifie les tissus bâtis anciens des quartiers de Strasbourg, principalement sous formes d'îlots fermés)
  - UB2, UB3 (Zone urbaine à vocation mixte)
  - UXd2, UXf (zone urbaine spécifique, destinée aux activités économiques)
  - UE3, UE1 (zone urbaine spécifique, à vocation d'équipements publics ou d'intérêt collectif)
  - UG (zone urbaine spécifique, destinée aux activités militaires)
  - UD2 (zone urbaine à vocation mixte (habitat, commerces, services, activités diverses, d'équipements publics et/ou d'intérêt collectif), elle identifie les grands ensembles d'immeubles collectifs, les secteurs de renouvellement urbain et/ou de grands projets)
  - UCB2 (zone urbaine à vocation principalement résidentielle sous forme d'immeubles collectifs)
  - UCA2 (zone urbaine à vocation principalement résidentielle à dominante d'habitat individuel)
- Les zones à urbaniser : IAUB (zones d'urbanisation future, à vocation mixtes : habitat, commerces, services, activités diverses, d'équipements publics et/ou d'intérêt collectif)
- Les zones naturelles : N6 (espaces naturels) correspondant

Pour plus de précision, le projet de la ligne de tram sur la route du Général de Gaulle concerne les zones : UB2, UB3, UCB2, UD2, UE3, UXd2, UXf. Le projet de piétonisation de la Route de de Bischwiller concerne les zones : UD2, UE1, IAUB.

Le projet de la ligne de tram sur Strasbourg centre concerne les zones : UAB1, UAB2 (Bld Wilson) et Carrefour Église Rouge : UE3, UG. Les secteurs du projet sur la Place de Haguenau et l'avenue des Vosges sont inclus dans le PSMV.

**Le projet est conforme avec le zonage du PLUi de l'EMS et de son règlement écrit associé (voir paragraphe ci-après).**



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 3.7.2. Le règlement écrit associé

### 3.7.2.1. Dispositions applicables à toutes les zones

[...] « Article 2 : Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

1. Les opérations inscrites en emplacement réservé au règlement graphique, y compris dans les secteurs délimités au règlement graphique par une trame spécifique.

2. Les constructions, installations et équipements, à condition d'être liés aux transports en commun.

3. Les infrastructures, constructions, ouvrages techniques et installations à condition d'être liés notamment :

-à la sécurité ;

-aux différents réseaux ;

-à la voirie ;

-aux voies ferrées ;

-au fonctionnement et à la gestion des eaux, cours d'eau et canaux ;

-au stockage et à la distribution d'énergie ;

-au fonctionnement des technologies de la communication... ;

concourant aux missions des services publics, y compris dans les secteurs délimités au règlement graphique par une trame ou un recul spécifique.

[...]

12. Dans les secteurs repérés au règlement graphique par la trame « espaces plantés à conserver ou à créer » :

-les espaces d'agréments et cheminements perméables ;

-les accès aux constructions ;

-les gloriettes / abris de jardin à condition de ne pas excéder une emprise au sol de 10 m<sup>2</sup> et une hauteur hors tout de 3 mètres ;

-les bassins des piscines non couvertes, dont les plages et aménagements artificiels périphériques n'excéderont pas une largeur de 1 mètre autour du bassin, dans la limite de 10 % de la surface de « l'espace planté à conserver ou à créer », impactant l'unité foncière concernée ;

-les aménagements, installations ou constructions nécessaires au fonctionnement d'un espace public ;

-les opérations inscrites en emplacement réservé.

Tout arbre supprimé au sein de la trame « espaces plantés à conserver ou à créer » doit être compensé dans la proportion minimale de 1 pour 1. »

Le règlement écrit des zones concernées permet la réalisation du projet de tramway ainsi que les projets connexes, puisqu'ils sont liés à la voirie et concourant à la mission de « services publics ».

Article 12 : Stationnement

Les différents périmètres (zones I, II, III, IV et V) sont définis de la manière suivante :

- la zone I couvre les « quartiers centraux » de Strasbourg et le quartier de Neudorf au Nord de la voie ferrée Strasbourg-Kehl ;
- la zone II couvre des périmètres autour des lignes de tramway et des lignes de bus dites « à haut niveau de service » :
  - soit un périmètre de 500 mètres de rayon autour des stations de transport en commun en site propre ;
  - soit un corridor de 300 mètres autour de l'axe de la ligne de transport en commun en site propre.
- Elle couvre également le centre-ville de Bischheim autour des rues de Bischwiller, du Général Leclerc et National et de l'avenue de Périgueux.
- la zone III couvre les parties du territoire de Strasbourg non couvertes par les zones I et II ;
- la zone IV couvre les parties du territoire des communes de Bischheim, Eckbolsheim, Hoenheim, Illkirch-Graffenstaden, Lingolsheim, Ostwald et Schiltigheim non couvertes par la zone II ;
- la zone V couvre les parties du territoire des communes d'Achenheim, Blaesheim, Breuschwickersheim, Eckwersheim, Entzheim, Eschau, Fegersheim, Geispolsheim, Hangenbieten, Holtzheim, Kolbsheim, Lampertheim, Lipsheim, Mittelhausbergen, Mundolsheim, Niederhausbergen, Oberhausbergen, Oberschaeffolsheim, Osthoffen, Plobsheim, Reichstett, Souffelweyersheim, Vendenheim, La Wantzenau et Wolfisheim non couvertes par la zone II.

Ces périmètres évoluent dès lors que la Déclaration d'utilité publique (DUP) ou la Déclaration de projet (DP) pour la réalisation des futures lignes de « transport en commun en site propre » ont été prononcées par une décision de l'autorité compétente.

La zone II couvrant le périmètre autour de la future ligne de tramway du projet de développement du réseau de tramway vers le Nord devra évoluer. La cartographies des zones de stationnements, annexé au règlement écrit, sera mise à jour dans une procédure ultérieure, tout comme le PLU prévoit que, dès l'approbation de la DUP, la zone II de stationnement autour des futurs arrêts du tram entera en vigueur.

Le règlement écrit applicable à toutes les zones permet l'implantation du projet tramway et des aménagements associés, ainsi que l'aménagement de voirie.



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## Article 12 : Stationnement

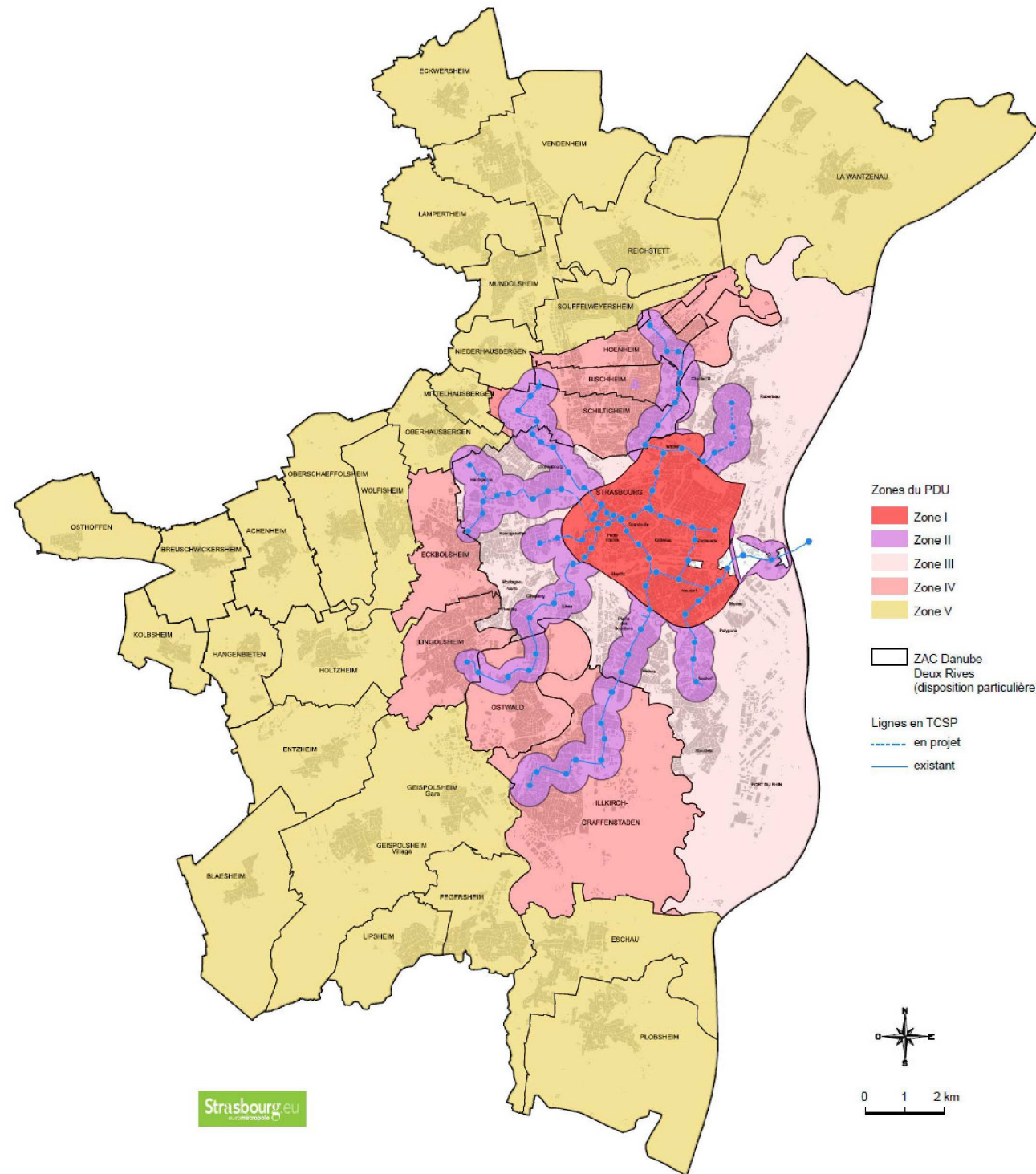


Figure 50 : Carte du stationnement – dispositions applicables à toutes les zones (source : Article 12 - règlement écrit du PLUi de l'EMS)



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 3.7.3. Les autres éléments figurant sur le règlement graphique

La pièce C « Notice explicative » présente les différents aménagements connexes du projet global et en quoi ils sont liés au projet tram.

### 3.7.3.1. Espaces plantés à conserver ou à créer

Le règlement écrit fixe les règles applicables dans les secteurs identifiés par la trame « Espaces Plantés à Conserver ou à Créer » dans les dispositions applicables à toutes les zones :

« Article 1 : Occupations et utilisations du sol interdites

Sont interdits :

[...] 4. Tout type de construction, dans les secteurs délimités au règlement graphique par la trame « espaces plantés à conserver ou à créer », à l'exception de celles admises à l'article 2 des dispositions applicables en toutes zones, alinéa 12.

[...]

Article 2 : Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

Sont admis sous conditions :

[...] 12. Dans les secteurs repérés au règlement graphique par la trame « espaces plantés à conserver ou à créer » :

- les espaces d'agrément et circulations réservés aux piétons ;
- les accès aux constructions ;
- les gloriettes de jardin à condition de ne pas excéder une emprise au sol de 10 m<sup>2</sup> et une hauteur hors tout de 3 mètres ;
- les bassins des piscines non couvertes, dont les plages et aménagements artificiels périphériques n'excéderont pas une largeur de 1 mètre autour du bassin, dans la limite de 10 % de la surface de « l'espace planté à conserver ou à créer », impactant l'unité foncière concernée ;
- les aménagements, installations ou constructions nécessaires au fonctionnement d'un espace public ;
- les opérations inscrites en emplacement réservé.

Tout arbre supprimé au sein de la trame « espaces plantés à conserver ou à créer » doit être compensé dans la proportion minimale de 1 pour 1.

[...] »

Une zone « espaces plantés à conserver ou à créer » est concernée par la création de la bretelle de sortie de la M35 vers l'avenue de la 2ème division blindée.



Figure 51 : Extrait du règlement graphique du PLUi de la zone où va s'insérer la construction de la bretelle de sortie de la M35 vers l'avenue de la 2ème Division Blindée – à droite périmètre DUP (encadré rouge)

L'emprise du projet pour la création de la bretelle de sortie de la M35 vers l'avenue de la 2ème Division Blindée sur « l'espace planté à conserver ou à créer » représente environ 2 430 m<sup>2</sup>.

Pour rappel, l'article 2. Point 3 du règlement écrit des dispositions applicables à toutes zones autorise les infrastructures, constructions, ouvrages techniques et installations à condition d'être liés notamment à la voirie, concourant aux missions des services publics, y compris dans les secteurs délimités au règlement graphique par une trame ou un recul spécifique.

De plus, afin de permettre la maîtrise foncière nécessaire à la création de la bretelle vers l'avenue de la 2ème Division Blindée mais également de bien matérialiser l'emprise nécessaire, le choix s'est porté de créer un emplacement réservé au profit de cet aménagement.

D'après le règlement écrit, il est autorisé dans les périmètres des « espaces plantés à conserver ou à créer » les opérations inscrites en emplacement réservé notamment.

Il est proposé d'adapter l'emprise de cette zone « espaces plantés à conserver ou à créer » par rapport à l'emprise de l'emplacement réservé à la construction de la bretelle M35.



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



L'implantation du carrefour à niveau de la rue de l'Église Rouge vers l'avenue Pierre Mendès France nécessitera la création d'un ouvrage de traversée du canal. Cet ouvrage viendra se positionner sur une faible portion de « l'espace planté à conserver ou à créer » en rive droite du canal. Pour se faire, la création d'un emplacement réservé correspondant à l'emprise nécessaire à cet aménagement est proposée.

L'emprise du projet sur « l'espace plantés à conserver ou à créer » représente environ 115 m<sup>2</sup>.

**Il conviendra donc d'adapter les emprises des « espaces plantés à conserver ou à créer » concernées par l'emplacement réservé correspondant au projet.**

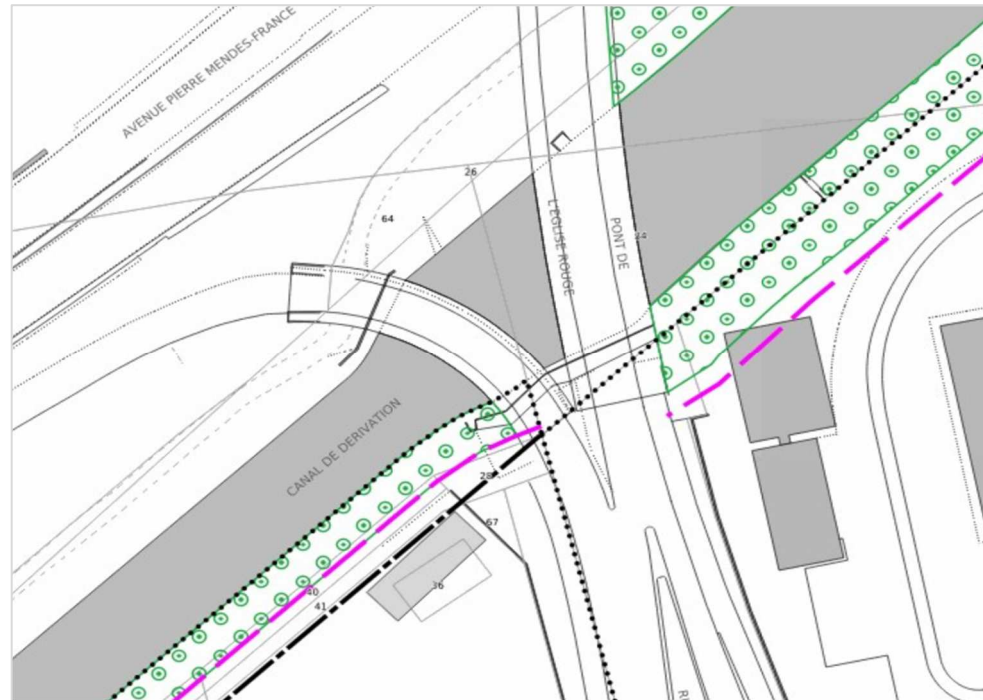


Figure 52 : Extrait du règlement graphique du PLUi de la zone où va s'insérer la construction du nouveau carrefour Eglise Rouge – en bas emprise DUP (encadré rouge)

## 3.7.3.2. Emplacements réservés

Les ER recoupés par le projet :

Numéro ER	Désignation	Bénéficiaire
BIS 6	Élargissement de la route de Brumath RD263	EMS
BIS 113	Création d'une voie de liaison entre la rue Mistral et la route de Brumath de 12 m d'emprise	EMS
BIS 114	Création d'un cheminement doux et d'espaces verts entre la rue Mistral et la route de Brumath de 8 m d'emprise	Commune de Bischheim
HOE 11	Élargissement d'une voirie de part et d'autre de l'autoroute A4	État
SCH 10	Élargissement de la rue Clémenceau	EMS
SCH 12	Route du Général de Gaulle	EMS
SCH 15	Élargissement de la rue de la 2 <sup>e</sup> division blindée	EMS
SCH 16	Élargissement de la rue d'Erstein	EMS
SCH 31	Création d'une liaison piétons-cycles joignant la rue du 23 novembre à la route du Général de Gaulle au droit du supermarché	EMS
SCH 32	Création d'une liaison piétons-cycles joignant la rue Kellermann à la route du Général de Gaulle au Nord de l'église catholique.	EMS
SCH 41	Élargissement de la rue des Vosges	EMS
SCH 42	Élargissement de la rue de Walbourg	EMS
SCH 56	Élargissement de la route de Bischwiller	EMS
SCH 97	Élargissement de la rue de Ste Marie aux Mines	EMS
SCH 126	Élargissement de la rue des Poilus, y compris embranchement vers la rue de Cronembourg.	EMS
SCH 127	Liaison piétons-cycles assurant la jonction entre la rue Victor Schoelcher et la route du Général de Gaulle	EMS
SCH 128	Élargissement de la rue Sainte Hélène.	EMS
SCH 129	Création d'une voirie entre la route de Bischwiller et la rue des Malteries et d'une amorce de voirie à l'Ouest de la rue des Malteries	EMS
SCH 130	Élargissement de la rue Perle et création d'une voirie entre la rue des chasseurs et la rue de la Patrie.	EMS



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



SCH 131	Création d'une voirie de prolongement de la rue du Hohwald et de desserte de l'opération 'Europa' jusqu'à la rue de la Patrie	EMS
SCH 132	Élargissement de la rue du Hohwald et aménagement d'une place de retournement rue du Hohwald	EMS
SCH 148	Aménagement d'un cheminement modes actifs (piétons/cycles) entre la route du Général de Gaulle et la rue de Rosheim - Largeur d'emprise 5 mètres	EMS
SCH 149	Création d'un parking public - 111 route du Général de Gaulle.	Commune de Schiltigheim et EMS

Les ER listés ne présentent pas d'incompatibilité avec le projet de tramway vers le Nord.

La recomposition circulaire proposée dans le cadre du projet implique l'aménagement des connexions sur la M35.

Leur rôle dans le système circulaire est expliqué dans la pièce C « Notice explicative ».

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

Un emplacement réservé est inscrit sur cet échangeur :

- HOE 11 : Élargissement d'une voirie de part et d'autre de l'autoroute A4

La modification de l'échangeur de Hœnheim est concernée par la zone UXf et l'emplacement réservé n°11 (Élargissement d'une voirie de part et d'autre de l'autoroute A4). L'aménagement de la bretelle autoroutière est possible dans l'ER n°11, mais nécessite une emprise plus large au Sud que celle de l'ER actuel.

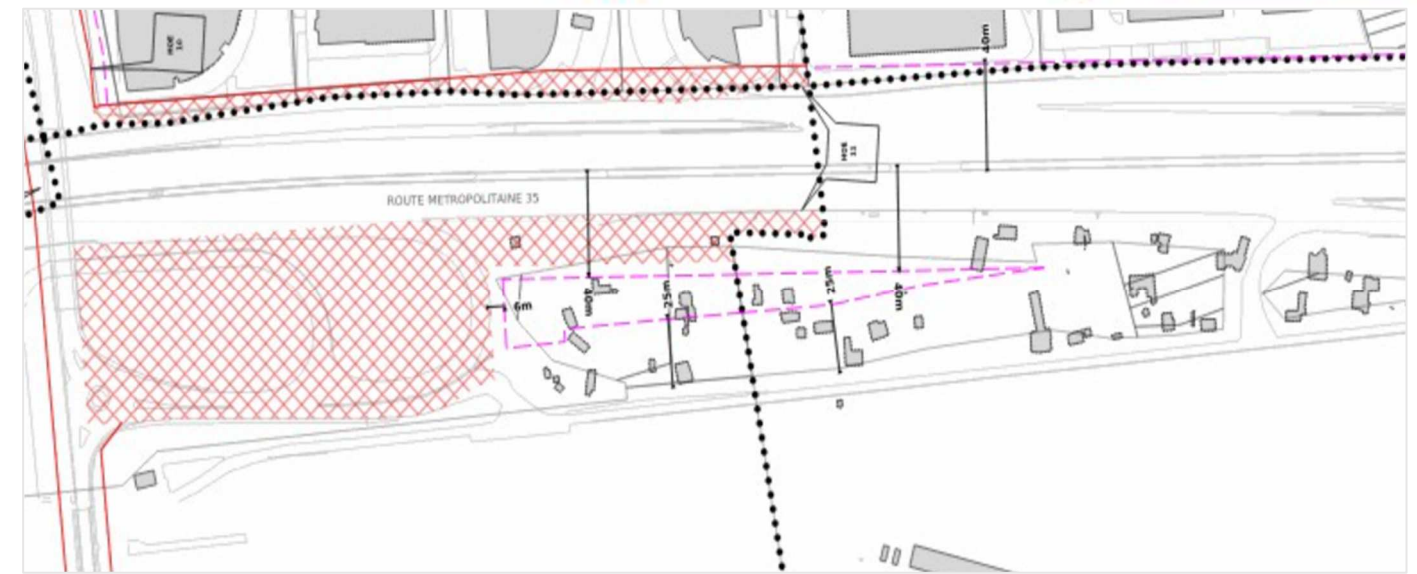


Figure 53 : Extrait du règlement graphique du PLUi où va s'insérer la modification de l'échangeur de Hœnheim (emprise projet en pointillé rose) – en bas extrait du plan projet de l'échangeur (périmètre rouge DUP)

L'intitulé de cet ER devrait être modifié comme suit : « Élargissement ou modification de l'échangeur 49.1 sur la M35 » et le bénéficiaire de cet ER doit évoluer de « État » à « EMS ».



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 3.8. Les annexes du PLUi

Les servitudes d'utilité publique relèvent de la compétence de la Préfète du Bas-Rhin. Elles figurent au PLUi et sont données à titre d'information au PLUi.

Le projet est concerné par les principales servitudes suivantes :

- Int1 Servitude relative aux cimetières
- AC1 Périmètre de protection des monuments historiques, des sites classés et inscrits
- AC2 Servitude relative aux sites classés et inscrits

**Le projet respectera les prescriptions relatives aux servitudes.**

## 3.9. Conclusion sur la compatibilité du projet avec le PLUi de l'EMS

Le projet de développement de la ligne de tramway vers le Nord entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim nécessite une mise en compatibilité du PLUi de l'EMS :

- modifications de la rédaction de l'OAP déplacements sur le volet hiérarchisation du réseau viaire ;
- modifications de plusieurs ER dans la liste des ER et le règlement graphique ;
- modifications des emprises de certaines zones classées en « espace planté à conserver ou à créer » sur le règlement graphique ;
- mise à jour des zones de surveillance de la qualité de l'air délimitées au plan de vigilance, en cohérence avec l'évolution présentée de la hiérarchisation du réseau viaire.

Les autres pièces du document d'urbanisme ne nécessitent pas d'évolution.

Le projet n'entraînera aucune modification du règlement écrit.

La mise en compatibilité a ainsi une incidence très limitée sur l'environnement et ne remet pas en cause la planification urbaine sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg.



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 4. DISPOSITIONS PROPOSEES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLUi DE L'EMS

**Les propositions faites ici concernent la mise en compatibilité du PLUi de l'EMS dans sa version de 2023.**

D'après l'article L.153-54 du Code de l'urbanisme :

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1. L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;
2. Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9».

Conformément à cet article, l'enquête publique portera sur la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et la mise en compatibilité du document d'urbanisme.

Le projet de développement de la ligne de tramway vers le Nord de l'agglomération répond aux objectifs d'intérêt général car il permet :

- d'assurer un libre choix du mode de déplacement, en développant l'offre alternative à la voiture par son efficacité ;
- de favoriser, par la réorganisation des lignes de bus, les déplacements entre les quartiers et les communes au Nord de l'agglomération et l'accessibilité aux zones d'habitat et d'emplois ;
- d'assurer un développement raisonné des modes de déplacement durables et solidaires, par la prise en compte des enjeux environnementaux, de santé et de développement maîtrisé ;
- de répondre aux enjeux environnementaux et de développement durable en termes d'émissions de gaz à effet de serre, de réduction de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores ;
- d'accompagner le développement urbain actuel et futur de cette partie de l'agglomération et de participer à l'apaisement des quartiers de Schiltigheim ;
- de réaliser la liaison Gare centrale - Institutions Européennes en tramway sans correspondance, inscrite au contrat triennal dans le cadre du rayonnement de Strasbourg en tant que Capitale Européenne et par ailleurs nécessaire pour desserrer le nœud d'Homme de Fer et préparer le réseau à supporter une fréquentation accrue.

### 4.1. Orientation d'Aménagement et de Programmation du PLUi

Les principes de circulation automobile dans le secteur Nord :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En complément, la piétonnisation de la partie Sud de la route de Bischwiller s'inscrit dans ce schéma d'ensemble.

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

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



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



- le Boulevard Wilson, qui conserve une fonction de voie interquartier entre les Halles et le quartier de la Neustadt, mais qui ne sera plus un axe de transit entre la rue Wodli et le Boulevard de Metz, la circulation sur la place de la gare étant réservée aux riverains et aux modes de circulation alternatifs ;
- l'Avenue des Vosges, qui sera réservée à la desserte riveraine entre la Place de Haguenau et l'Avenue de la Paix ;
- le pont Est de la Place de Haguenau, qui sera réservé au tram et aux modes actifs.

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

- par une boucle de circulation formée par la Petite rue des Magasins et la rue Wodli dans le secteur gare – Halles ;
- par la reconstitution des deux sens de circulation sur le pont Ouest de la place de Haguenau, pour rétablir les échanges avec la M35 Nord et Schiltigheim ;
- par la création d'un nouveau carrefour au droit du pont de l'Eglise Rouge, à l'Est de de la Place de Haguenau.

Une adaptation de la hiérarchisation du réseau viaire doit être faite pour permettre la mise en œuvre du plan de circulation associé à l'insertion du tramway.

Les axes principaux suivants doivent être redéfinis dans la hiérarchisation du réseau viaire présentée dans l'OAP déplacements. L'ensemble des axes concernés par une modification de sa hiérarchisation dans le réseau viaire est indiqué dans le tableau ci-après.

Les principales voiries sur le ban de Strasbourg sont :

- L'Avenue des Vosges : axe structurant d'agglomération. La portion depuis la Place de Haguenau jusqu'à la place de la République doit être déclassée en voie de desserte.
- La Place de Haguenau : axe structurant d'agglomération. La Place de Haguenau va être réaménagée et son plan de circulation réorganise en profondeur les voiries. Seules les infrastructures routières situées du côté Ouest de la Place sont conservées en tant que voies structurantes d'agglomération.
- Le Bd Poincaré et Bd Wilson : actuellement axes structurant d'agglomération : à l'horizon du projet, la fonction des boulevards s'oriente davantage vers la distribution des différents quartiers de Strasbourg, d'où la proposition de déclassement.
- La Rue de Bischwiller : axe de distribution. Comme la rue de Wissembourg, cette rue devient un axe structurant d'agglomération permettant la desserte du quartier.

*Certains axes sont dans le périmètre du PSMV, comme pour l'avenue des Vosges et la Place de Haguenau sur lesquels le PLUi ne s'applique pas. En revanche, il s'agit ici d'adapter le plan de hiérarchisation du réseau viaire du PLUi, qui ne présente pas d'incompatibilité avec le PSMV.*

Les principales voiries sur les bans de Schiltigheim et Bischheim sont :

- La Route de Bischwiller : axe de distribution. La portion « apaisée » doit être déclassée en voie de desserte.
- La Route du Général de Gaulle : axe de distribution. Avec l'insertion du projet, ses caractéristiques permettront une desserte locale du quartier. De plus l'itinéraire Transport Exceptionnel n'empruntera plus cet axe. Cette route, classée route à grande circulation, devra faire l'objet d'une procédure de déclassement de son statut.
- L'Avenue de la 2<sup>e</sup> division blindée : axe de desserte. Avec la création de la nouvelle bretelle de sortie de la M35, cette avenue va porter le rôle de distribution.

Le tableau suivant indique les modifications de la hiérarchisation du réseau viaire à prendre en compte.

Nom	Communes	Type dans la hiérarchisation du réseau viaire – avant MEC	Type dans la hiérarchisation du réseau viaire – après MEC
M35	Strasbourg Schiltigheim Hœnheim Bischheim	Hyperstructurant	Hyperstructurant
M2350 entre carrefour de l'Eglise rouge et l'avenue Herrenschmidt	Strasbourg	Hyperstructurant	Structurant d'agglomération
Place de Haguenau, barreau Ouest	Strasbourg	Structurant d'agglomération	Structurant d'agglomération
Place de Haguenau, barreau Est	Strasbourg	Structurant d'agglomération	Voie de desserte
Avenue des Vosges entre la place de Haguenau et l'avenue de la Paix	Strasbourg	Structurant d'agglomération	Voie de desserte
Avenue des Vosges entre avenue de la Paix et Allée de la Robertsau	Strasbourg	Structurant d'agglomération	Axe de distribution
Rue de Bischwiller	Strasbourg	Axe de distribution	Structurant d'agglomération
Rue de Haguenau	Strasbourg	Axe de distribution	Voie de desserte
Bd Poincaré	Strasbourg	Structurant d'agglomération	Axe de distribution
Bd Clemenceau	Strasbourg	Axe de distribution	Axe de distribution
Rue Fritz Kieffer	Strasbourg	Desserte	Axe de distribution
Rue Alice Mosnier	Strasbourg	Desserte	Axe de distribution
Rue de l'Eglise Rouge	Strasbourg	Structurant d'agglomération	Axe de distribution



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



Nom	Communes	Type dans la hiérarchisation du réseau viaire – avant MEC	Type dans la hiérarchisation du réseau viaire – après MEC
Boulevard Président Wilson entre la rue de Wissembourg et la rue Georges Wodli	Strasbourg	Structurant d'agglomération	Axe de distribution
Boulevard Président Wilson entre rue Wodli et place de la Gare	Strasbourg	Structurant d'agglomération	Voie de desserte
Place de la gare	Strasbourg	Structurant d'agglomération	Voie de desserte
Boulevard de Metz	Strasbourg	Structurant d'agglomération	Voie de desserte
Boulevard de Nancy	Strasbourg	Structurant d'agglomération	Voie de desserte
Rue du Rempart	Strasbourg	Structurant d'agglomération	Axe de distribution
Rue Jacques Kablé entre place de Haguenau et la rue de l'Eglise Rouge	Strasbourg	Structurant d'agglomération	Voie de desserte
Rue Jacques Kablé entre la rue de l'Eglise Rouge jusqu'à l'avenue de la Paix	Strasbourg	Axe de distribution	Axe de distribution
Route de Bischwiller Sud entre le cimetière Sainte-Hélène et la place de Haguenau	Strasbourg et Schiltigheim	Axe de distribution	Voie de desserte
Route de Bischwiller entre la rue Hélène Schweitzer et la rue Saint-Charles	Schiltigheim	Axe de distribution	Voie de desserte
Route de Bischwiller entre la rue Saint Charles et la rue des Vosges	Schiltigheim	Axe de distribution	Axe de distribution
Route du Général de Gaulle	Schiltigheim	Axe de distribution	Axe de distribution
Rue Saint Charles	Schiltigheim	Axe de distribution	Axe de distribution
Avenue de la 2ème Division Blindée	Schiltigheim	Voie de desserte	Axe de distribution
Nouvelle bretelle de sortie depuis la M35 vers l'avenue de la 2ème Division Blindée	Schiltigheim	/	Axe de distribution
Avenue de Périgueux	Bischheim	Structurant d'agglomération	Structurant d'agglomération
Avenue de Périgueux entre la route de Brumath et la rue de Vendenheim	Bischheim	Structurant d'agglomération	Voie de desserte
Route de Brumath entre la route du Général de Gaulle et l'avenue de Périgueux	Bischheim	Axe de distribution	Axe de distribution

Nom	Communes	Type dans la hiérarchisation du réseau viaire – avant MEC	Type dans la hiérarchisation du réseau viaire – après MEC
Route de Brumath entre la rue de Niederhausbergen et la rue Georges Burger	Bischheim	Structurant d'agglomération	Axe de distribution
Rue de Niederhausbergen	Bischheim	Structurant d'agglomération	Voie de desserte
Nouvelle bretelle d'entrée sur la M35 dans l'échangeur d'Hœnheim	Hœnheim	/	Structurant d'agglomération

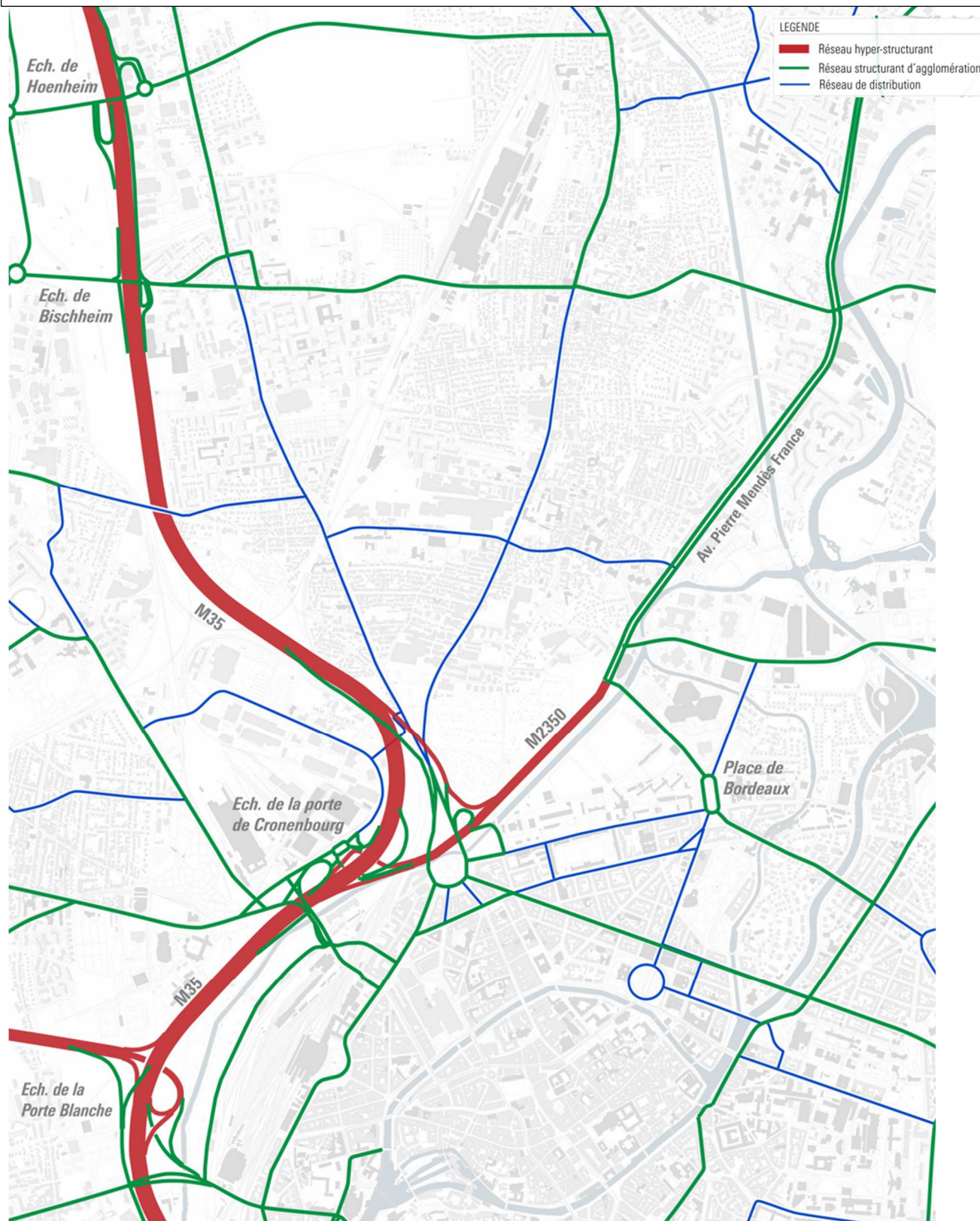
La carte suivante présente la nouvelle hiérarchisation du réseau viaire.



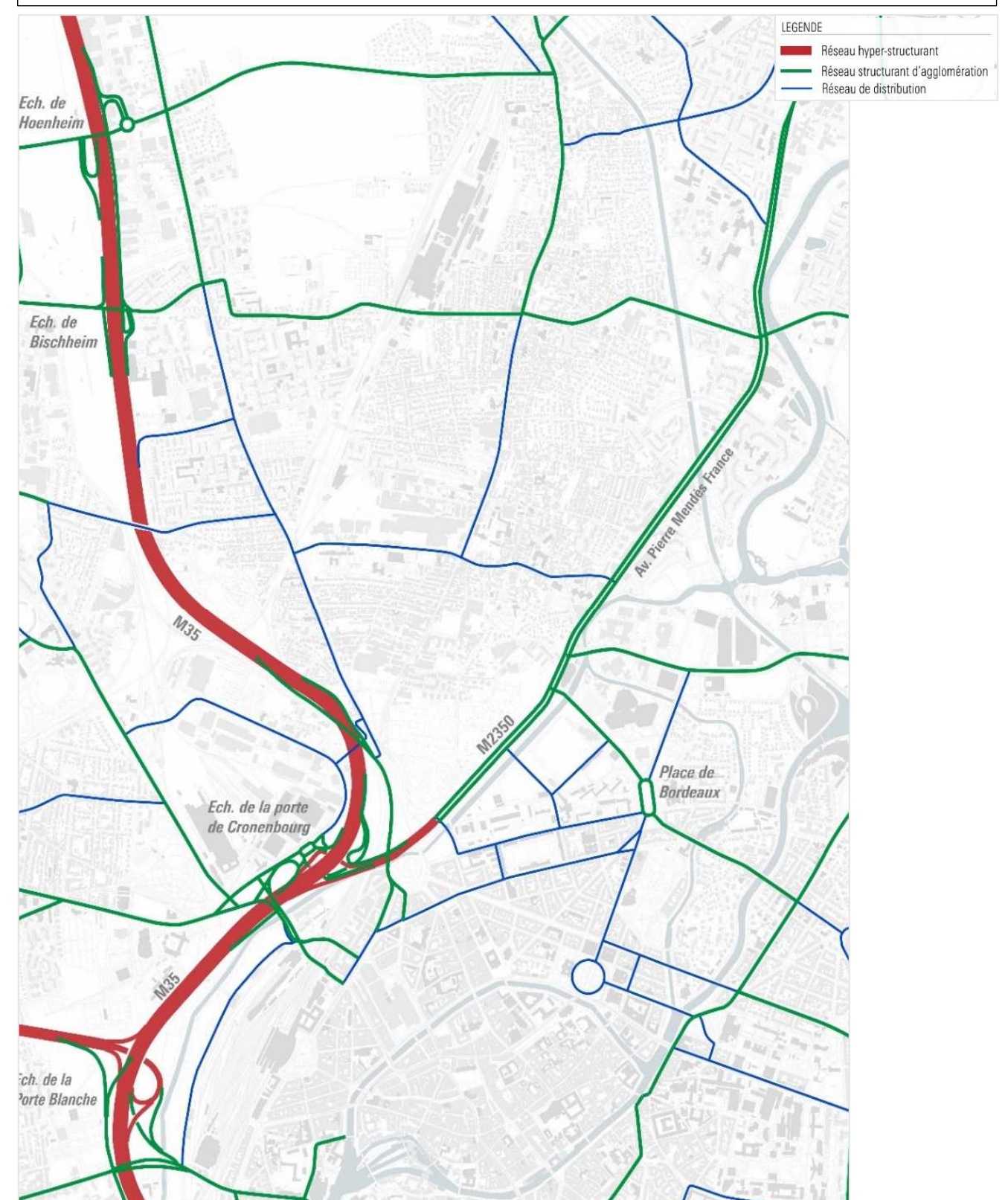
# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



Plan de hiérarchisation du réseau viaire – avant mise en compatibilité



Plan de hiérarchisation du réseau viaire – après mise en compatibilité





# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 4.2. Règlement graphique - Plan de zonage

La modification du plan de zonage porte sur :

- Modification/ suppression des emplacements réservés (ER) ;
- Modification des emprises des espaces plantés à conserver ou à créer.

Le planches ci-après présentent le règlement graphique après mise en compatibilité.

### 4.2.1. Modification/ suppression / ajout des ER

Les ER suivants sont modifiés au profit du projet de tramway :

Numéro ER	Désignation	Bénéficiaire	Superficie en ares
HOE 11	<del>Élargissement d'une voirie de part et d'autre de l'autoroute A4</del> Élargissement ou modification de l'échangeur 49.1 sur la M35	État EMS	205.69

La modification de l'échangeur 49.1 de Hœnheim nécessite de rallonger l'emplacement réservé vers le Sud le long de la M35, en s'insérant sur la commune de Bischheim. Il est donc nécessaire de créer un nouvel emplacement réservé sur cette commune :

BIS 118	Élargissement ou modification de l'échangeur 49.1 sur la M35	EMS	65.07
---------	--	-----	-------

La réalisation de la bretelle de sortie M35 vers l'avenue de la 2eme division Blindée est prévue. Un nouvel ER en vue de permettre la réalisation de cette voirie sera ajouté au PLUi :

Numéro ER	Désignation	Bénéficiaire	Superficie en ares
SCH 158	Création d'une bretelle sur la M35 vers Schiltigheim	EMS	106.45

L'implantation du carrefour à niveau de la rue de l'Eglise Rouge vers l'avenue Pierre Mendes France prévu dans le projet nécessite l'inscription d'un nouvel ER au PLUi :

Numéro ER	Désignation	Bénéficiaire	Superficie en ares
CEN 25	Création d'un carrefour depuis la rue de l'Eglise route vers la 2350	EMS	27.97



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

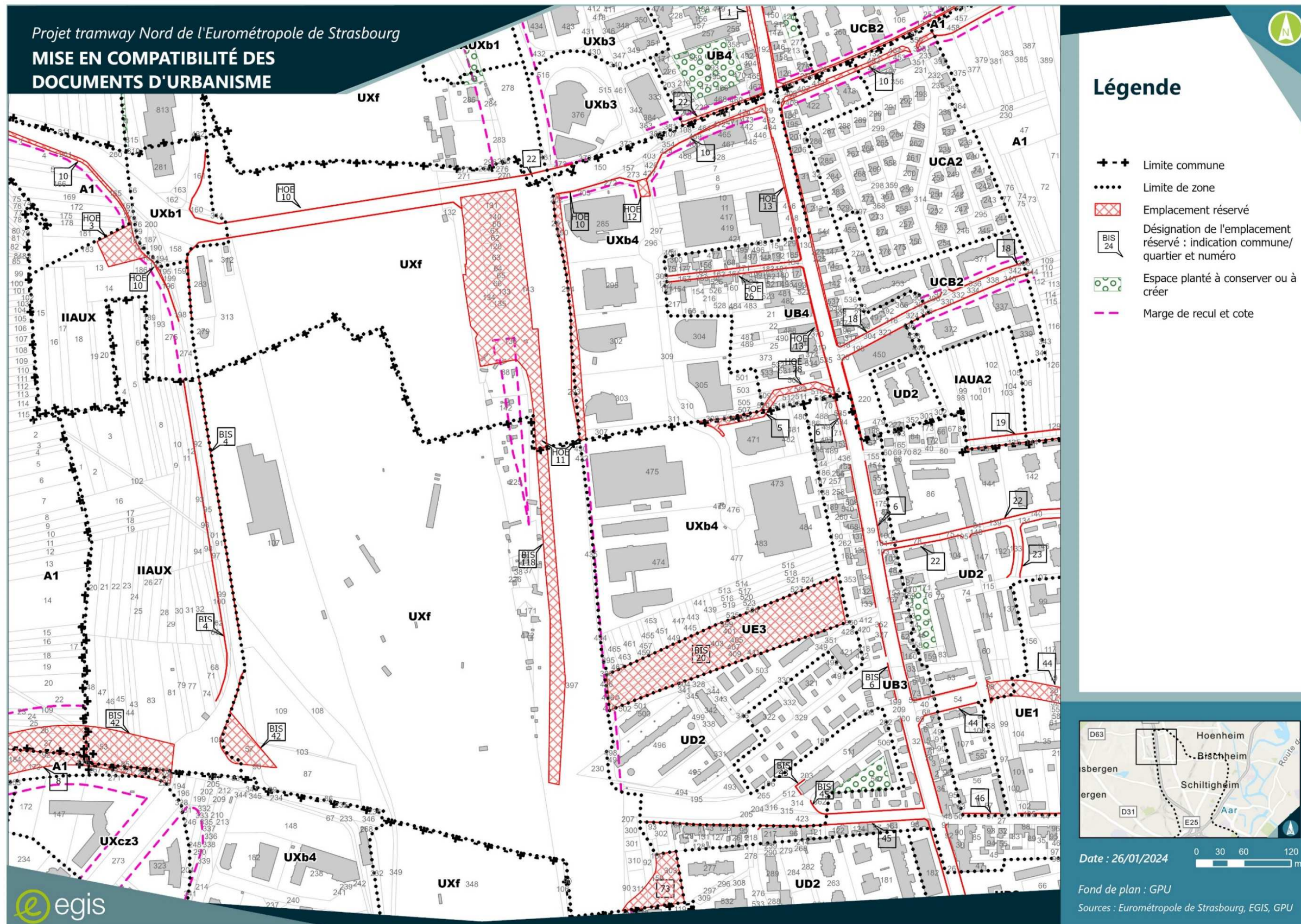


Figure 54 : Mise en compatibilité du règlement graphique du PLUi de l'EMS (planche 1/3)



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

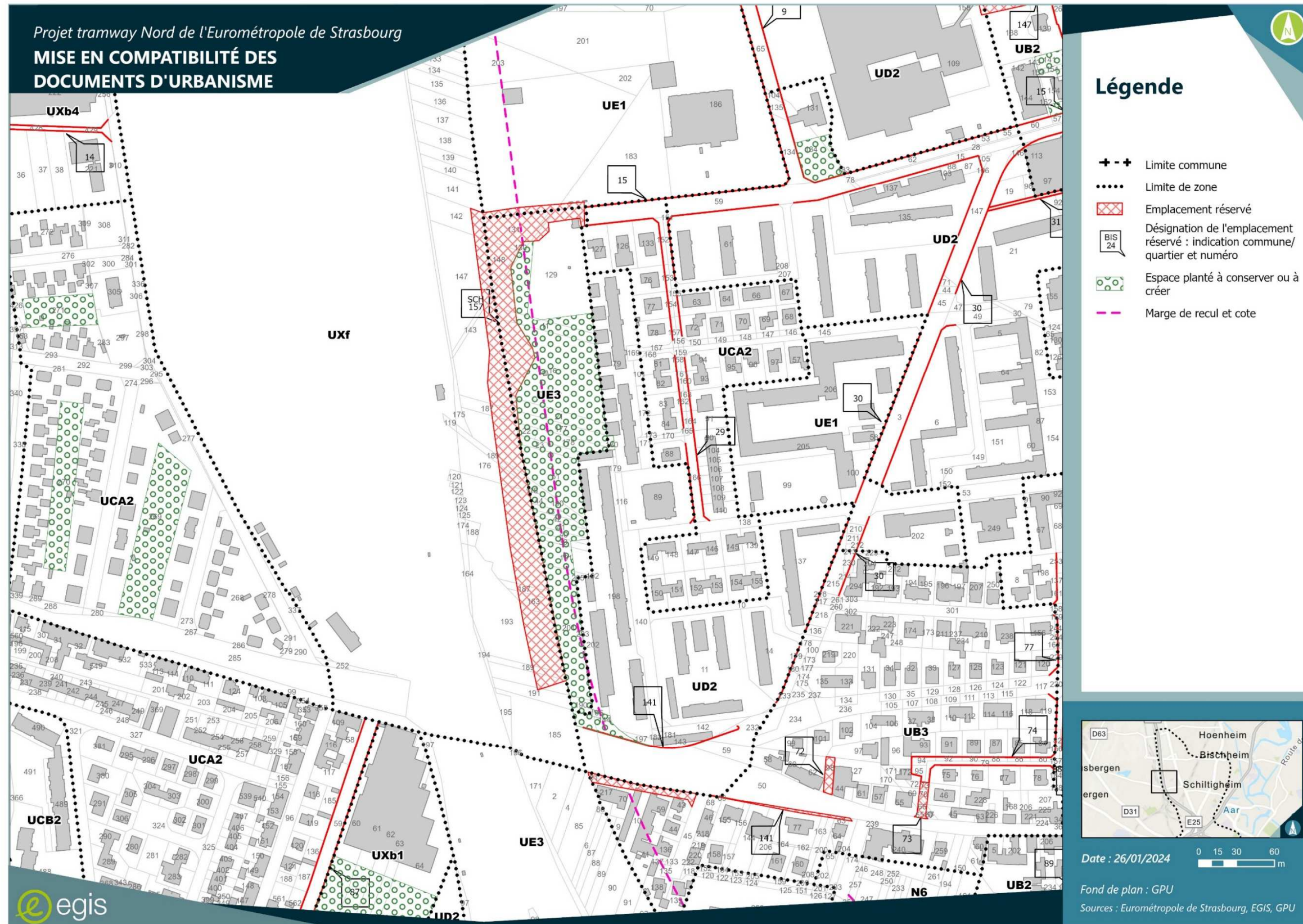


Figure 55 : Mise en compatibilité du règlement graphique du PLUi de l'EMS (planche 2/3)



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

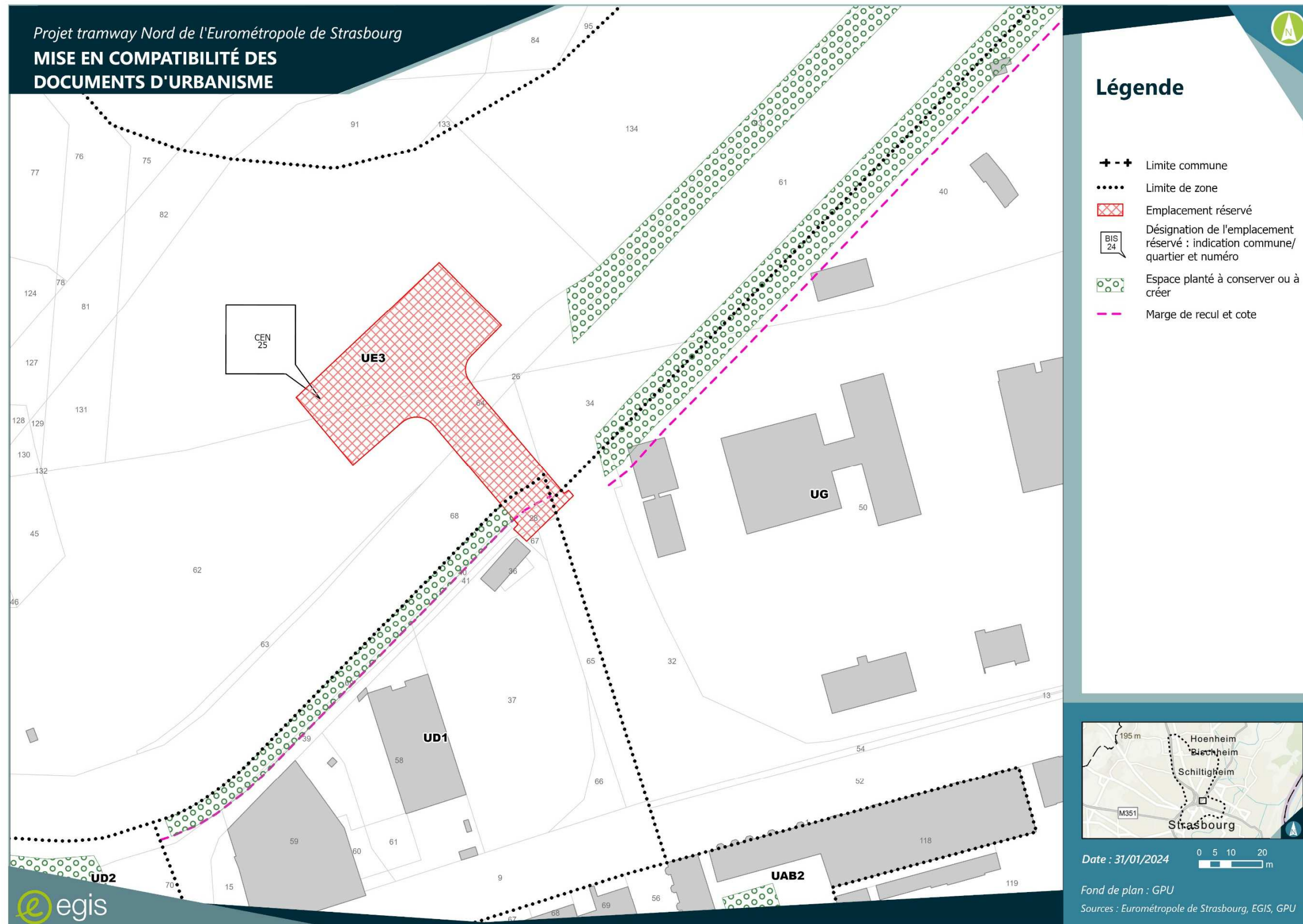


Figure 56 : Mise en compatibilité du règlement graphique du PLUi de l'EMS (planche 3/3)



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 4.2.2. Modification des emprises des espaces plantés à conserver ou à créer

Une zone « espaces plantés à conserver ou à créer » est concernée par la création de la bretelle de sortie de la M35 vers l'avenue de la 2ème division blindée.

L'emprise nécessaire au projet de construction de la bretelle M35 sera retirée de l'espace planté à conserver ou à créer sur le règlement graphique, elle concerne une superficie de 2 670m<sup>2</sup>.

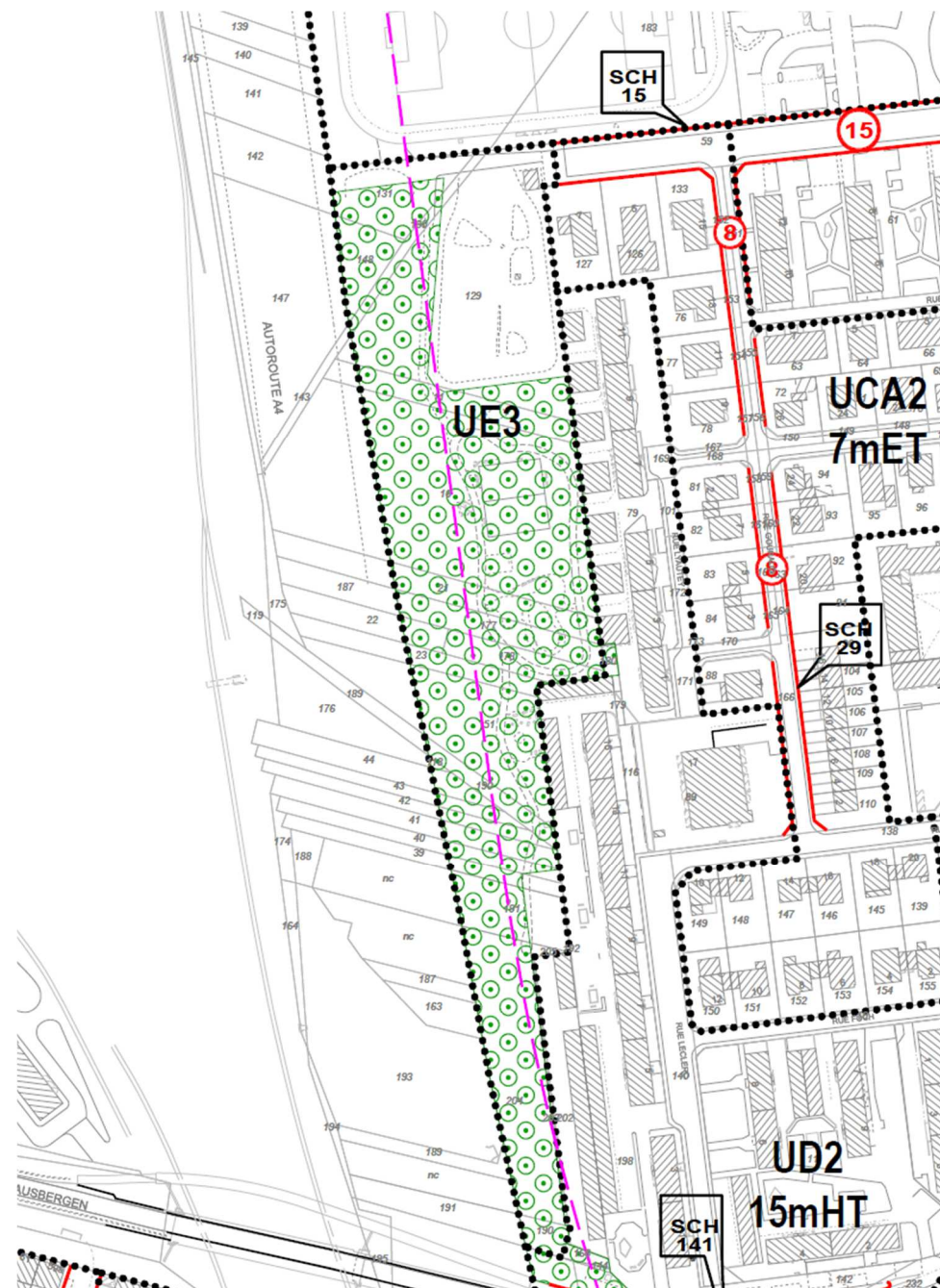


Figure 57 : Extrait du règlement graphique du PLUi de l'EMS avant mise en compatibilité



Figure 58 : Extrait du règlement graphique du PLUi de l'EMS après mise en compatibilité



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



L'implantation du carrefour à niveau de la rue de l'Église Rouge et la M2350 nécessitera la suppression d'une surface de « l'espace planté à conserver ou à créer » en rive droite du canal (emprise verte) égale à 107 m<sup>2</sup>.

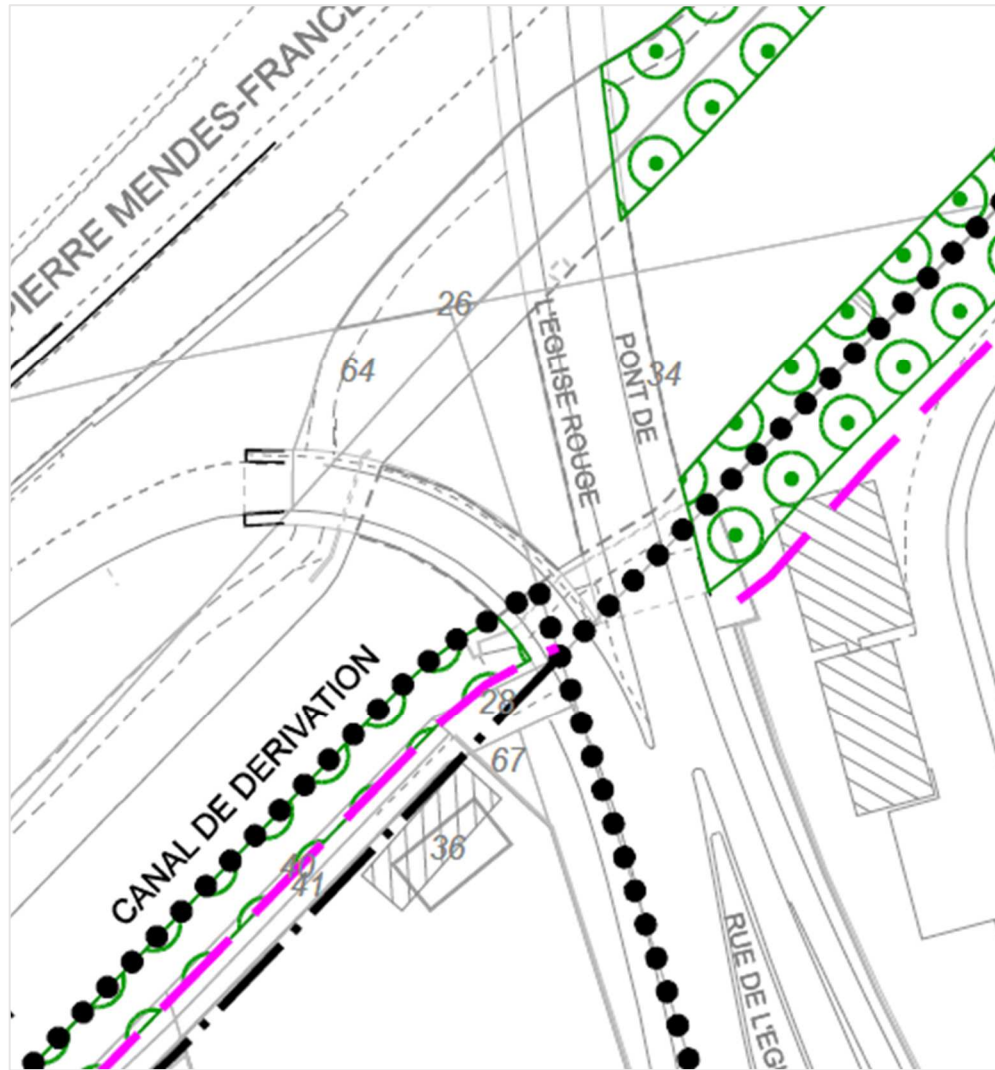


Figure 59 : Extrait du règlement graphique du PLUi de l'EMS avant mise en compatibilité

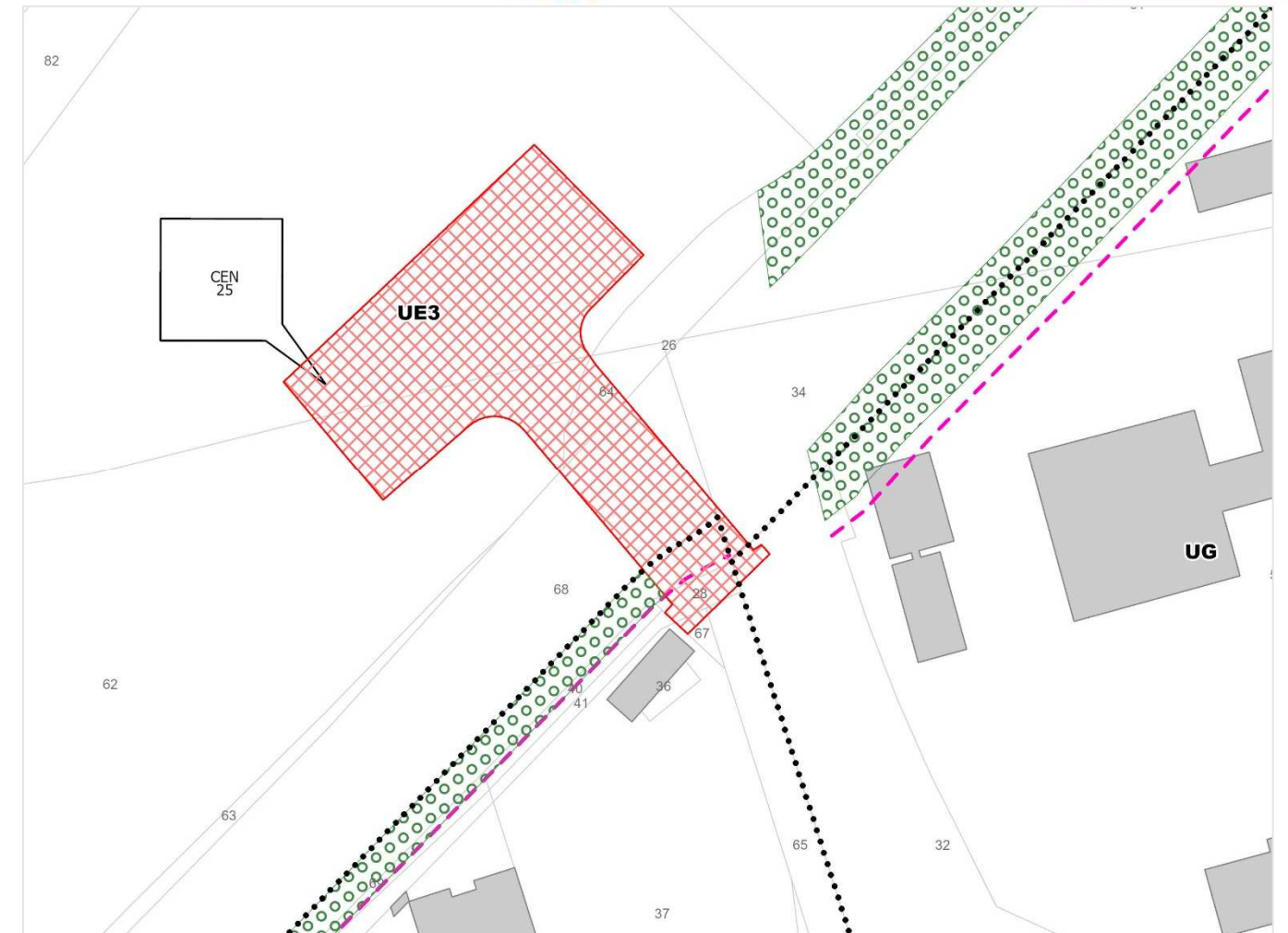


Figure 60 : Extrait du règlement graphique du PLUi de l'EMS après mise en compatibilité



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 4.2.3. Mise à jour des plans de vigilance

Le plan vigilance, de même portée que le plan de zonage, fait figurer sur l'ensemble du territoire de l'Eurométropole différents types de risque dont la collectivité a connaissance et qui ne se trouvent pas dans les annexes du PLU, notamment dans les Servitudes d'Utilités Publiques (SUP). Il s'agit des

- sites et sols pollués,
- zones de vigilance du Plan de protection de l'air,
- risques technologiques.

Un zonage lié à la qualité de l'air a été introduit dans le règlement du PLUi à l'occasion de la modification n°3 approuvée le 25 juin 2021. Ce zonage se décompose de la manière suivante :

- Une première catégorie correspondant aux secteurs de dépassement, potentiel ou avéré, de valeur limite réglementaire pour le dioxyde d'azote ou les particules fines (PM10 et PM2,5). Ces secteurs sont identifiés à partir de la carte stratégique air produite par ATMO Grand Est.
- Une seconde catégorie correspondant à une zone de surveillance aux abords des axes routiers. Ces derniers sont catégorisés, selon la typologie issue de la hiérarchisation des infrastructures routières du volet « Déplacement » du Programme d'orientations et d'actions (POA) du PLUi de la manière suivante : réseau de distribution, réseau structurant et réseau hyper structurant. Selon cette classification, les différents axes routiers du territoire se voient appliquer une zone de surveillance d'une largeur variable :
  - Réseau de distribution : 25m de chaque côté
  - Réseau structurant : 50m de chaque côté
  - Réseau hyperstructurant : 150m de chaque côté

A noter que les axes de desserte ne sont pas assortis d'une zone de surveillance.

Le projet de tramway vers le Nord prévoit l'évolution de la hiérarchisation du réseau viaire, avec :

- Pour une part majoritaire, un déclassement de voies de circulation se faisant vers le niveau hiérarchique inférieur.  
Pour ces axes déclassés, il est proposé d'attendre la mise en service de l'infrastructure et le résultat des campagnes de mesures après mise en service avant d'entériner la modification du statut de zone de surveillance de la qualité de l'air.  
L'objectif poursuivi étant l'amélioration de la qualité de l'air et la mise en place de dispositions en faveur de la santé le long des axes les plus circulés, l'Eurométropole de Strasbourg souhaite maintenir le dispositif tant que la réduction de la circulation n'est pas effective. Il s'agit là d'un principe de précaution pris au regard d'un enjeu de santé publique. L'Eurométropole de Strasbourg pourra procéder à une évolution des zones de surveillance, une fois les aménagements réalisés et l'amélioration de la qualité de l'air effective.
- Pour une part plus minoritaire, un reclassement de certains axes vers le niveau supérieur, tels que l'avenue de la 2e division blindée à Schiltigheim ou encore la rue Alice Mosnier à Strasbourg.  
Pour ces axes reclassés vers un niveau supérieur et en cohérence avec l'évolution de la hiérarchisation du réseau viaire, il est proposé de faire évoluer les zones de surveillance

correspondantes dans le cadre de la mise en compatibilité du PLUi liée au projet de tramway vers le Nord.

Pour rappel, elle implique pour les futurs projets d'intégrer ces enjeux dès la conception du projet dans le respect des orientations de l'OAP Air Climat Energie et des dispositions du règlement écrit.

Le tableau ci-contre reprend la liste des axes concernés par l'évolution de la hiérarchisation du réseau viaire et précise les axes concernés par l'ajout d'un secteur de surveillance de la qualité de l'air selon les principes précités et intégrés alors dans le cadre de la mise en compatibilité du PLUi liée au projet de tramway vers le Nord.

NOM	Communes	Type dans la hiérarchisation du réseau viaire - avant MEC	Distance du secteur de surveillance de la qualité de l'air aux abords des axes routiers - avant MEC	Type dans la hiérarchisation du réseau viaire - après MEC	Distance du secteur de surveillance de la qualité de l'air aux abords des axes routiers - après MEC
M35	Strasbourg, Schiltigheim, Hoenheim, Bischheim	Hyperstructurant	150 m	Hyperstructurant	150 m
M2350 entre carrefour de l'Eglise rouge et l'avenue Herrenscheidt	Strasbourg	Hyperstructurant	150 m	Structurant d'agglomération	150 m
Place de Haguenau, barreau Ouest	Strasbourg	Structurant d'agglomération	50 m	Structurant d'agglomération	50 m
Place de Haguenau, barreau Est	Strasbourg	Structurant d'agglomération	50 m	Voie de desserte	50 m
Avenue des Vosges entre la place de Haguenau et l'avenue de la Paix	Strasbourg	Structurant d'agglomération	50 m	Voie de desserte	50 m
Avenue des Vosges entre avenue de la Paix et Allée de la Robertsau	Strasbourg	Structurant d'agglomération	50 m	Axe de distribution	50 m
Rue de Bischwiller	Strasbourg	Axe de distribution	25 m	Structurant d'agglomération	50 m
Rue de Haguenau	Strasbourg	Axe de distribution	25 m	Voie de desserte	25 m
Bd Poincaré	Strasbourg	Structurant d'agglomération	50 m	Axe de distribution	50 m
Bd Clémenceau	Strasbourg	Axe de distribution	25 m	Axe de distribution	25 m
Rue Fritz Kieffer	Strasbourg	Voie de desserte	/	Axe de distribution	25 m
Rue Alice Mosnier	Strasbourg	Voie de desserte	/	Axe de distribution	25 m
Rue de l'Eglise Rouge	Strasbourg	Structurant d'agglomération	50 m	Axe de distribution	50 m



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



Boulevard Président Wilson entre la rue de Wissembourg et la rue Georges Wodli	Strasbourg	Structurant d'agglomération	50 m	Axe de distribution	50 m
Boulevard Président Wilson entre la rue Georges Wodli et place de la gare	Strasbourg	Structurant d'agglomération	50 m	Voie de desserte	50 m
Place de la gare	Strasbourg	Structurant d'agglomération	50 m	Voie de desserte	50 m
Boulevard de Metz	Strasbourg	Structurant d'agglomération	50 m	Voie de desserte	50 m
Boulevard de Nancy	Strasbourg	Structurant d'agglomération	50 m	Voie de desserte	50 m
Rue du Rempart	Strasbourg	Structurant d'agglomération	50 m	Axe de distribution	50 m
Rue Jacques Kablé entre place de Haguenau et la rue de l'Eglise rouge	Strasbourg	Structurant d'agglomération	50 m	Voie de desserte	50 m
Rue Jacques Kablé entre la rue de l'Eglise rouge jusqu'à l'avenue de la Paix	Strasbourg	Axe de distribution	25 m	Axe de distribution	25 m
Route de Bischwiller Sud entre le cimetière Sainte-Hélène et la place de Haguenau	Strasbourg et Schiltigheim	Axe de distribution	25 m	Voie de desserte	25 m
Route de Bischwiller entre la rue Hélène Schweitzer et la rue Saint-Charles	Schiltigheim	Axe de distribution	25 m	Voie de desserte	25 m
Route de Bischwiller entre la rue Saint-Charles et la rue des Vosges	Schiltigheim	Axe de distribution	25 m	Axe de distribution	25 m
Route du Général de Gaulle	Schiltigheim	Axe de distribution	25 m	Axe de distribution	25 m
Rue Saint Charles	Schiltigheim	Axe de distribution	25 m	Axe de distribution	25 m
Avenue de la 2ème Division Blindée	Schiltigheim	Voie de desserte	/	Axe de distribution	25 m
Nouvelle bretelle de sortie depuis la M35 vers l'avenue de la 2ème Division Blindée	Schiltigheim	/	/	Axe de distribution	25 m
Avenue de Périgueux	Bischheim	Structurant d'agglomération	50 m	Structurant d'agglomération	50 m
Avenue de Périgueux entre la route de Brumath et la rue de Vendenheim	Bischheim	Structurant d'agglomération	50 m	Voie de desserte	50 m

Route de Brumath entre la route du Général de Gaulle et l'avenue de Périgueux	Bischheim	Axe de distribution	25 m	Axe de distribution	25 m
Route de Brumath entre la rue de Niederhausbergen et la rue Georges Burger	Bischheim	Structurant d'agglomération	50 m	Axe de distribution	50 m
Rue de Niederhausbergen	Bischheim	Structurant d'agglomération	50 m	Voie de desserte	50 m
Nouvelle bretelle d'entrée depuis la M35 dans l'échangeur d'Hoenheim	Hoenheim	/	/	Structurant d'agglomération	50 m

	ajout d'un secteur de surveillance de la qualité de l'air
	secteur de surveillance non modifié

Tableau 1 : Tableau relatif à l'évolution des secteurs de surveillance de la qualité de l'air

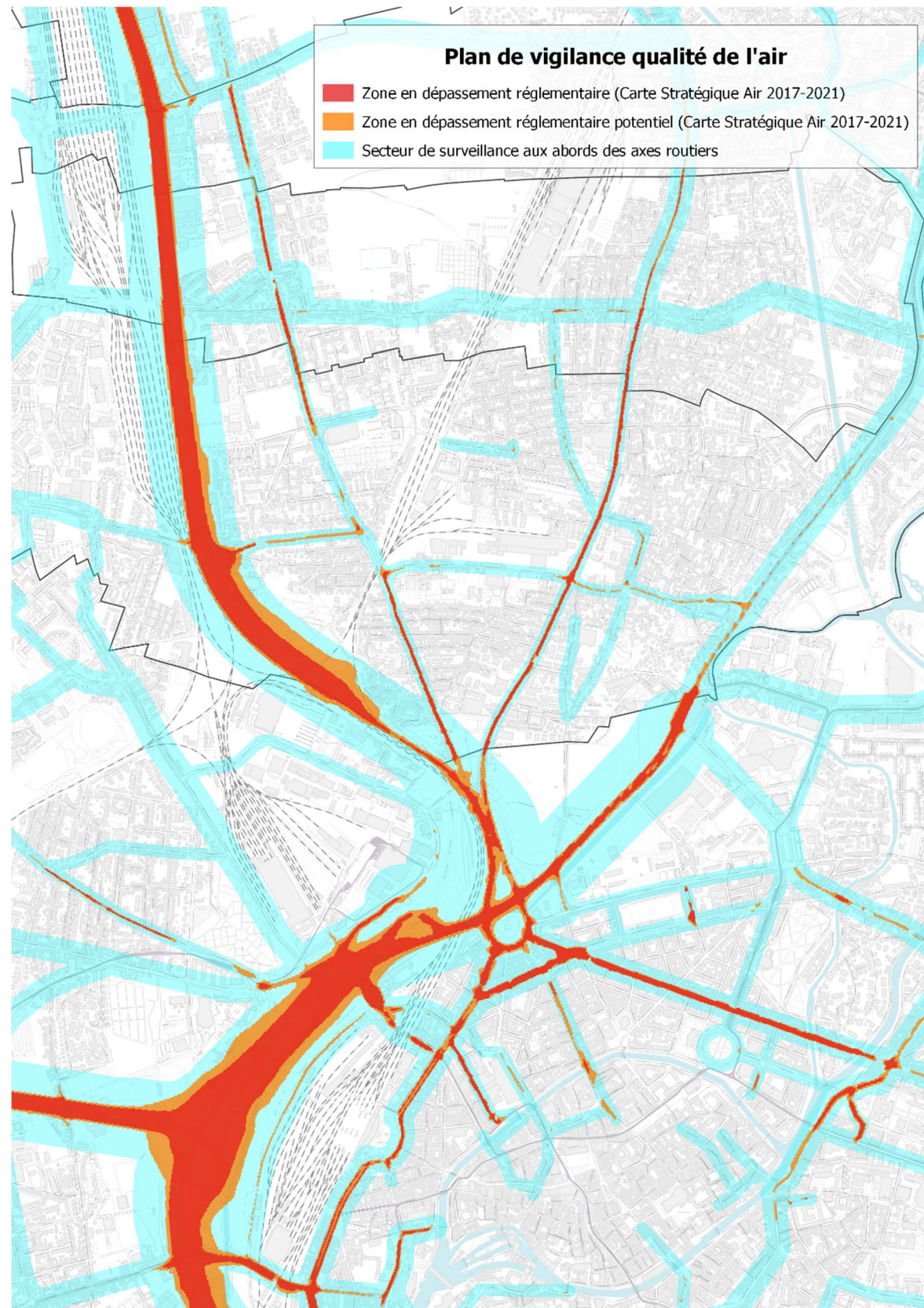
Les 2 cartes suivantes montrent l'évolution de la cartographie du PLUi relative aux zones de surveillance de la qualité de l'air avant et après mise en compatibilité du PLUi liée au projet de tramway vers le Nord.



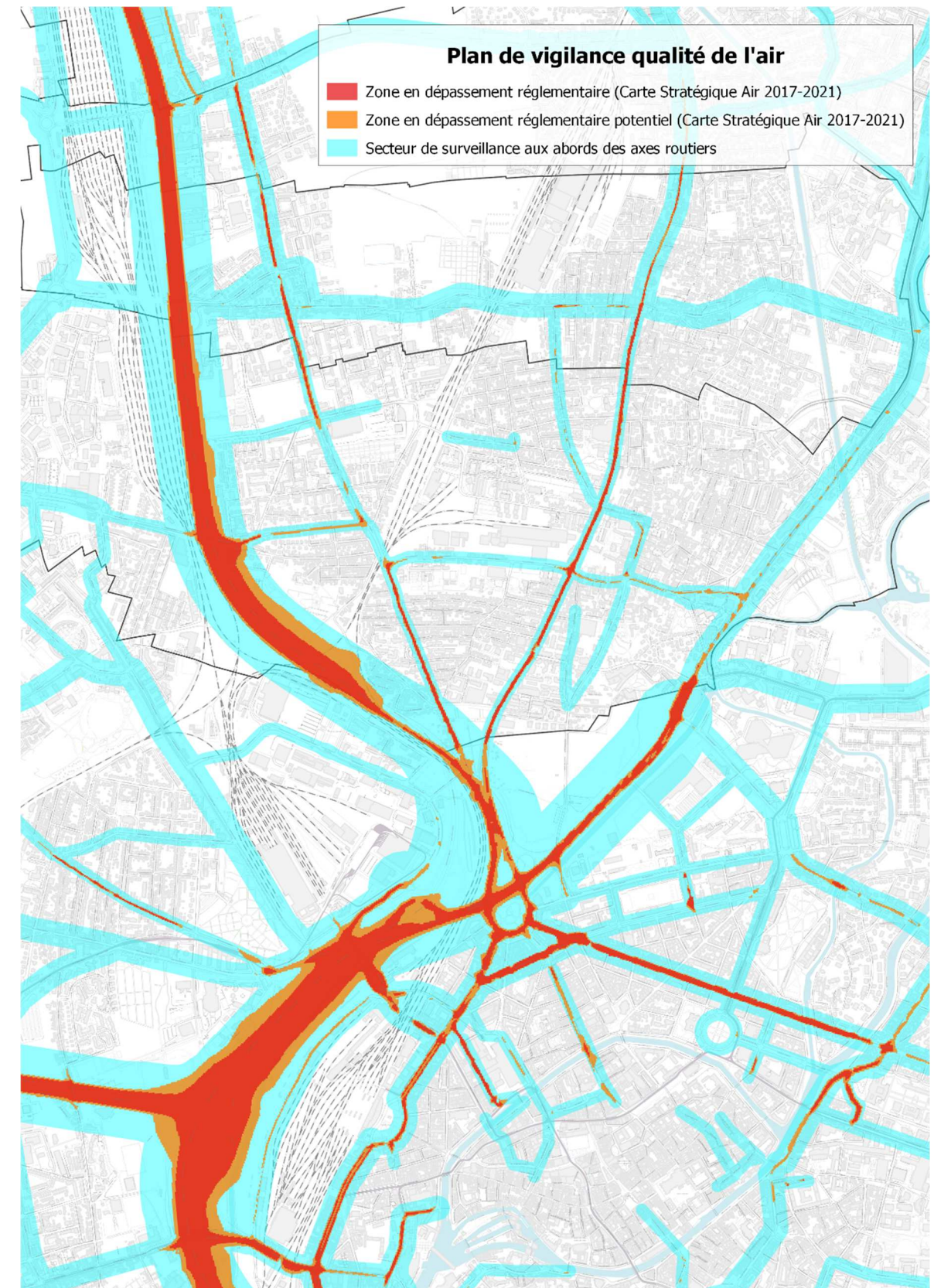
# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



Zones de surveillance de la qualité de l'air - avant mise en compatibilité



Zones de surveillance de la qualité de l'air - après mise en compatibilité





# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 5. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILIE DU PLUi

### 5.1. Contexte réglementaire

L'évaluation environnementale du projet a également porté sur la mise en compatibilité du PLUi dans le cadre d'une évaluation dite « commune ».

Cette procédure « commune » est codifiée aux articles L. 122-14 et à l'article R. 122-27 du Code de l'environnement (dans leur version en vigueur à la date de saisine de l'Ae).

Il est à noter que d'après l'article R. 104-19 du Code de l'urbanisme, le rapport est proportionné à l'importance du document d'urbanisme, aux effets de sa mise en œuvre et aux enjeux environnementaux du secteur considéré. Par ailleurs, ce même article indique aussi que le rapport peut se référer aux informations relatives à l'environnement contenues dans d'autres documents, études, et plans.

Le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim n'intercepte aucun site Natura 2000. La mise en compatibilité du PLUi n'est donc pas susceptible de porter atteinte aux sites Natura 2000.

De plus, la mise en compatibilité du PLUi de l'EMS a pour objet de permettre la réalisation du projet de tramway et ses opérations connexes associées et n'a pas d'impacts supplémentaires sur les thématiques de l'état initial de l'environnement que ceux du projet en lui-même.

La présente évaluation environnementale porte sur les évolutions engendrées par la mise en compatibilité.



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 5.2. ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT DES ZONES CONCERNÉES PAR LES ÉVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES NÉCESSAIRES AU PROJET

Le tableau ci-dessous synthétise les enjeux relatifs aux thématiques environnementales concernées par la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg. Ces derniers ont été analysés à l'échelle de l'aire d'étude rapprochée du projet de tramway, présentée dans l'étude d'impact (Pièce H), en se focalisant plus précisément sur les zones concernées par les modifications prévues au PLUi. Sont étudiées ici les thématiques sur lesquelles la mise en compatibilité est susceptible d'avoir des incidences. L'analyse des sites alternatifs au projet est également présentée dans l'étude d'impact.

THEMATIQUE ENVIRONNEMENTALE		ENJEU	NIVEAU D'ENJEU
POPULATION ET SANTE HUMAINE	Contexte démographique et emplois	Parmi les zones urbaines traversées par le projet de développement du réseau de tramway vers le Nord, la partie centre de Strasbourg est densément peuplée, les communes de Schiltigheim (3 <sup>e</sup> place) et Bischheim (7 <sup>e</sup> place) sont dans les 10 premières villes les plus peuplées du Bas-Rhin. Au niveau du secteur de projet Strasbourg représente un pôle d'attractivité important en termes d'emplois, ce qui induit de forts déplacements quotidiens pendulaires le long de l'axe du projet. Le Schéma Directeur des transports collectifs 2010 -2025 identifie le pôle de Schiltigheim/Bischheim/Hœnheim comme l'une de ces polarités de première couronne justifiant un développement de la desserte de ce secteur par un transport en commun efficace, qui est donc une priorité.	Moyen
	Environnement sonore et Qualité de l'air	À l'échelle du secteur concerné par les modifications du PLUi pour la mise en compatibilité, des infrastructures de transport routier sont présentes (M35, M2350, échangeurs routiers, ...) ce qui implique une dégradation locale de la qualité de l'air et de l'environnement sonore. En effet, les études AIR ont démontré l'influence forte des autoroutes sur la qualité de l'air à proximité. Globalement, l'ambiance sonore du secteur urbanisé est également très influencée par les routes à forts trafics.	Faible
	Risques naturels et technologiques	Le secteur de projet n'est pas concerné par les zones inondables du PPRi de l'Eurométropole de Strasbourg. Les niveaux de risque concernant les mouvements de terrain sont faibles. La présence de cavités est indiquée dans le Plan de vigilance du PLUi. Le projet est également concerné par le PAC Heineken à Schiltigheim. Le projet de tramway vers le Nord a pris en compte tous ces risques dès sa conception.	Faible
BIODIVERSITE	Zonages d'inventaire et de protection réglementaire	Aucun zonage d'inventaire ou de protection réglementaire (ZNIEFF, sites Natura 2000, sites RAMSAR, PNR, APPB, ...) ne concerne directement le secteur de projet. Le zonage le plus proche est une ZNIEFF, située à environ 2,5 km à l'Est.	Faible
	Habitats, faune, flore, zones humides	Concernant la flore, aucune espèce patrimoniale n'a été inventoriée au droit de l'aire d'étude rapprochée du projet. Globalement, le secteur d'étude présente une flore banale, avec des espèces exotiques envahissantes fortement représentées. La faune recensée sur ces habitats peu favorables à la biodiversité est constituée de populations réduites, d'espèces communes. Aucune zone humide n'a été inventoriée au droit de l'aire d'étude rapprochée du projet. À l'échelle des zones concernées par les modifications du PLUi pour la mise en compatibilité nécessaire au projet de développement du réseau de tramway vers le Nord, les habitats potentiellement intéressants pour la biodiversité sont les parcs, les alignements d'arbres, qui peuvent accueillir des espèces avifaunistiques ou des chiroptères, au moins en transit. Toutefois, il est à noter que l'enjeu écologique est faible sur l'ensemble des secteurs concernés par le projet. Par ailleurs, les délaissés routiers présents et associés aux échangeurs ne présentent pas d'intérêt pour la biodiversité, du fait de leur faible surface.	Faible
	Fonctionnalités écologiques	L'aire d'étude rapprochée recoupe un corridor écologique terrestre, au Sud, C104. Elle ne traverse aucun réservoir de biodiversité. Le corridor C104 s'articule autour du canal de dérivation Fossé des Remparts, le principal élément fragmentant de ce corridor est l'autoroute A35. La zone urbaine est récente et dense ne laissant que très peu de place aux habitats naturels ou semi-naturels.	Faible
TERRES, SOLS, EAUX, CLIMAT	Relief et topographie	La topographie à l'échelle du projet est relativement plane, avec une dépression localement au passage de la voie ferrée et des axes routiers M35 et M2350.	Faible
	Géologie, pédologie	Les formations géologiques en place sont des loess et alluvions. En milieu urbain, les sols en place sont fortement remaniés et de faible qualité. Aucune zone agricole n'est traversée.	Faible
	Eaux souterraines, hydrogéologie	La masse d'eau du Pliocène de Haguenau et de la Nappe d'Alsace, qui représente une réserve d'eau considérable est fortement sollicitée, est plutôt vulnérables à la pollution des eaux souterraines. Il est cependant à noter qu'aucun captage d'Alimentation en Eau Potable (AEP) ni aucun périmètre de protection associé à un captage AEP n'a été recensé sur le secteur de projet ou à proximité.	Faible



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



THEMATIQUE ENVIRONNEMENTALE		ENJEU	NIVEAU D'ENJEU
	Eaux superficielle, hydrologie, hydraulique	L'aire d'étude rapprochée du projet se place sur les bassins versants de l'Ill aval et de la Bruche. Seul le canal de dérivation Fossé des Remparts est traversé par le projet.	Faible
BIENS MATERIELS, PAYSAGE ET PATRIMOINE	Équipements, commerces et services, activités économiques	Des parcs d'activités, zones industrielles et divers commerces de proximité sont répartis dans le secteur du projet, essentiellement au niveau des quartiers centre de Strasbourg mais également sur la route de Bischwiller à Schiltigheim.	Faible
	Paysage	Le secteur urbain traversé par le projet présente une diversité de typologies urbaines et de paysages. La partie « centre » du projet concerne une partie du Plan de Sauvegarde et de mise en valeur de Strasbourg qui concerne la place de Haguenau et l'avenue des Vosges. Le projet traverse de nombreux lieux charismatiques de Strasbourg (place de la gare, avenue des Vosges, place de Haguenau) et de la commune de Schiltigheim (route de Bischwiller, pont Saint-Charles, Brasserie Fischer).	Fort
	Patrimoine historique et archéologique	Le secteur de projet est concerné par des périmètres de prescriptions archéologiques. La partie « centre » du projet concerne une partie du Plan de Sauvegarde et de mise en valeur de Strasbourg qui concerne la place de Haguenau et l'avenue des Vosges. De plus, le projet est concerné par des monuments historiques et leur périmètre de protection.	Fort
TRANSPORT ET DEPLACEMENT	Le réseau TC et mobilités actives	<p>Le secteur de l'extension est desservi par plusieurs lignes de TCU :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Les lignes de bus à haute fréquence radiales de la CTS C3 et C6 qui permettent d'assurer actuellement une connexion au centre de Strasbourg (place des Halles) ;</li> <li>•La ligne de rocade 50 permet de relier le tram B à la station Le Marais, et rejoint la station Montagne verte du tram B au Sud de Strasbourg, via la station Dante des lignes A et D ;</li> <li>•La ligne de rocade 60 traverse le périmètre du Sud-Est vers le Nord-Ouest et relie le Wacken à Mundolsheim via Schiltigheim et l'Espace Européen de l'Entreprise ;</li> <li>•La ligne de rocade 70 relie les tram E / B (Robertsau et Pont Phario) et A / D (Parc des Sports et Poteries) ;</li> <li>•La navette locale de Schiltigheim permet une desserte très fine de l'ensemble des quartiers de la commune ;</li> <li>•Plusieurs lignes express vers les communes Nord ;</li> <li>•La ligne TER Strasbourg &lt;&gt; Lauterbourg par la gare de Bischheim.</li> </ul> <p>Il est donc à noter l'absence de transport en commun en site propre dans la partie Nord / Nord-Ouest de l'agglomération. La fréquentation sur l'aire d'étude rapprochée se concentre principalement le long des tracés des deux lignes fortes C3 et C6.</p>	Moyen
	Les infrastructures routières	Le projet est concerné par de nombreux axes et notamment les axes hyperstructurants comme la M35 et M2350, mais également des axes structurants de l'agglomération à savoir la ceinture des Boulevards entre la gare et l'avenue de la Paix, ainsi que la place de Haguenau, mais également la route du Général de Gaulle.	Fort



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 5.3. INCIDENCES DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL (PLUI) SUR L'ENVIRONNEMENT, ET MESURES ASSOCIÉES

Les modifications apportées au PLUi de l'EMS se limitent à permettre la réalisation et le fonctionnement de la ligne de tramway et l'amélioration de la circulation modifiée par ce projet.

Pour mémoire, la mise en compatibilité du PLUi porte sur la modification de certains emplacements réservés et deux « zones d'espaces plantés à conserver » sur le règlement graphique ainsi que la mise à jour de la hiérarchisation du réseau viaire engendrée par le projet.

Il est à noter que le PLUi de l'EMS en vigueur a déjà fait l'objet d'une évaluation environnementale.

Les effets du projet en lui-même font l'objet d'une analyse spécifique au titre de l'étude d'impact, avec présentation de l'ensemble des mesures envisagées pour les éviter, les réduire ou les compenser (cf. pièce H du dossier d'enquête publique préalable à la DUP).

Du point de vue de la mise en compatibilité du PLUi, les effets sont examinés :

- Selon la hiérarchisation du réseau viaire engendrée par le projet.
- Du fait des modifications apportées au règlement graphique.

THEMATIQUE ENVIRONNEMENTALE		INCIDENCES DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ	NIVEAU D'IMPACT
POPULATION ET SANTE HUMAINE	Contexte démographique et emplois	<p>La modification des emprises du zonage réglementaire, correspondant à la diminution de deux « espaces plantés à conserver » et la création de deux ER implique de rendre possible la réalisation du projet notamment la création et modification des échangeurs à la M35 et à la M2350, ce qui n'induit aucune incidence directe en termes de démographie ou d'emploi. Les incidences liées à cette modification sont donc indirectes, en effet la réalisation du projet d'extension du réseau de tramway vers le Nord engage une meilleure accessibilité et un désenclavement des zones concernées, avec les opportunités économiques et d'habitat qui vont avec.</p> <p>Le plan de circulation automobile est donc une couche stratégique du système de mobilité associé au projet, qui doit concilier cette baisse de capacité avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•le maintien de l'accessibilité automobile pour l'ensemble des riverains (a minima accès aux garages) des axes empruntés ;</li> <li>•un minimum de lisibilité d'accès aux quartiers dans l'environnement élargi du projet ;</li> <li>•la maîtrise des risques de reports de trafic vers les rues et des zones sensibles aux nuisances dans l'environnement élargi.</li> </ul> <p>Pour ce faire, le plan de circulation automobile reposera sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•une nouvelle hiérarchisation du réseau viaire, qui sollicitera davantage le réseau hyperstructurant (M35, M2350) dans une fonction urbaine ;</li> <li>•la création de boucles de circulation pour l'accès aux différents quartiers desservis par le projet, et la limitation des possibilités de transits interquartier / intercommunaux dans ces secteurs.</li> </ul>	Positif
	Environnement sonore et Qualité de l'air	<p>La modification des emprises du zonage réglementaire rendant possible la réalisation du projet implique potentiellement une augmentation des émissions polluantes produites par les véhicules circulant au droit de ces zones, avec le changement d'usage. Les modifications du PLUi sont liées aux emplacements réservés et aux « espaces plantés » engendrés par la redistribution des trafics routiers permettant l'insertion du tramway. Le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim ne sera pas à l'origine de dépassements des normes de la qualité de l'air et provoquera une réduction des concentrations maximales pour le dioxyde d'azote, PM10 et PM2,5.</p> <p>Le projet du tramway va améliorer la qualité de l'air le long des axes empruntés, qui sont identifiés comme faisant partie des zones urbaines les plus polluées en termes de qualité de l'air, notamment en ce qui concerne la concentration en dioxyde d'azote (NO2).</p> <p>En termes d'environnement sonore, le projet est tenu de respecter les prescriptions réglementaires permettant de conserver un niveau sonore acceptable.</p> <p>Les études de bruit font état d'une amélioration notable de la majorité des axes impactés par le projet, notamment sur l'avenue des Vosges ou encore la route de Bischwiller. Des mesures compensatoires de protection sonores sont prévues dans le projet.</p>	Faible



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



THEMATIQUE ENVIRONNEMENTALE	INCIDENCES DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ	NIVEAU D'IMPACT	
Risques naturels et technologiques	La modification des emprises du zonage réglementaire n'engendre pas de nouvelle imperméabilisation des sols. Au contraire, la mise en place du projet va permettre de diminuer l'imperméabilisation des sols à l'échelle de l'emprise du projet par la mise en œuvre d'une plateforme végétalisée de tramway et de nombreux aménagements d'espaces verts et de plantations, l'impact est non significatif. Les modifications liées aux emplacements réservés et aux « espaces plantés » n'auront pas d'incidences sur le plan des risques naturels et technologiques.	Nul	
BIODIVERSITE	Zonages d'inventaire et de protection réglementaire	En raison de l'absence de zonages d'inventaire ou de protection réglementaire au droit des emprises du projet, les modifications du PLUi pour la mise en compatibilité n'auront aucune incidence sur ces derniers.	Nul
	Habitats, faune, flore, zones humides	La modification du zonage réglementaire concerne très majoritairement des zones actuellement occupées par des infrastructures routières (voies d'accès à l'échangeur avec la M35), qui ne présentent aucun intérêt. Des habitats potentiellement intéressants sont présents le long de la bretelle de sortie de la M35. À l'échelle locale, l'impact est très faible en surface (2 000 m <sup>2</sup> ) et concerne des milieux de peu d'intérêt pour la biodiversité.	Faible
	Fonctionnalités écologiques	Au regard de la faible qualité des habitats, la modification des emprises du zonage réglementaire ne générera pas d'impact sur les fonctionnalités écologiques du milieu.	Nul
TERRES, SOLS, EAUX CLIMAT	Relief et topographie	Les modifications du PLUi pour la mise en compatibilité n'auront aucun impact direct ou indirect sur le relief et la topographie. Seules des adaptations à l'échelle micro seront faites pour insérer la bretelle M35.	Nul
	Géologie, pédologie	Les modifications du PLUi pour la mise en compatibilité n'auront aucun impact direct ou indirect sur la géologie.	Nul
	Eaux souterraines, hydrogéologie	La modification des emprises du zonage réglementaire aura pour conséquence indirecte un changement d'occupation des sols, et donc une modification des flux d'infiltration des eaux pluviales vers la nappe souterraine. Toutefois, au vu de la faible surface de la zone concernée (0,2 ha) comparée à la surface d'alimentation de la nappe (3 200 km <sup>2</sup> ), cet impact est très limité. De plus des mesures de réduction ont été mises en place (cf. eaux superficielles)	Nul
	Eaux superficielle, hydrologie, hydraulique	La modification des emprises du zonage réglementaire rend possible un changement d'usage des sols. Le terrain étant plat, et le secteur à distance des cours d'eau, la modification aux niveaux des échangeurs n'aura pas d'incidence sur les eaux superficielles. Le projet de tramway a été conçu en y intégrant une gestion des eaux pluviales répondant aux préconisations de la Doctrine de gestion des eaux pluviales du Bas-Rhin. En effet, sur tout le projet les eaux pluviales ont été déconnecté du réseau collectif et un dispositif d'infiltration des eaux est créé.	Faible
BIENS MATERIELS, PAYSAGE ET PATRIMOINE	Équipements, commerces et services, activités économiques	La modification du zonage réglementaire ne générera aucune incidence directe. Les incidences indirectes sont positives, en effet l'accès aux équipements, commerces et activités économiques sera facilité par la ligne de tramway vers le Nord et les connexions entre les autres lignes	Positif
	Paysage	Le ressenti vis-à-vis du paysage dans le secteur sera modifié par l'insertion de la ligne de tramway et ses aménagements. Il est à noter que le projet va faire évoluer le paysage du secteur de manière qualitative et positive par l'intégration de nombreux espaces verts, arbres plantés et par un traitement architectural de l'espace public en cohérence avec les aménagements urbains prévus sur le secteur.	Positif
	Patrimoine historique et archéologique	La réalisation des aménagements des échangeurs impliquera potentiellement des travaux de terrassements et de remaniement des sols. À cette occasion, des vestiges archéologiques pourraient être rencontrés. Toutes les procédures liées au patrimoine archéologique seront respectées.	Nul
TRANSPORT ET DEPLACEMENT	Le réseau TC et mobilités actives	La modification du zonage réglementaire permettant la création et la modification des échangeurs avec la M35 et la M2350 permettra la fluidité de la circulation sur la partie de Schiltigheim concernée par le projet. Le projet améliorera l'usage des transports en commun et des mobilités actives pour accéder à Strasbourg et à ses communes au Nord : tramway, bus, vélo, marche, ... mais également améliorera l'accessibilité du quartier d'affaires et des Institutions Européennes, en créant une nouvelle liaison directe en tramway entre la gare de Strasbourg et le quartier du Wacken.	Positif
	Les infrastructures routières	Il apparaît que la modification de l'OAP Déplacements permet de gagner en cohérence en y intégrant une nouvelle hiérarchisation du réseau viaire engendrée par la modification du plan de circulation dans le secteur du projet. En termes de déplacements, les incidences de la réalisation de la ligne de tramway seront positives et participeront à une réduction du flux de déplacements pendulaires par la route, en augmentant la part modale des déplacements en transports en commun et à vélo, et en permettant de décongestionner une partie des voies routières aux heures de pointe.	Positif



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 6. CONCLUSION

Lors de l'élaboration du PLUi de l'EMS, le projet de développement du réseau de tramway vers le Nord de l'agglomération a été intégré au document d'urbanisme en tant qu'objectifs au titre du PADD, POA et OAP. Les modifications apportées au PLUi restent limitées et n'ont pas d'impact notable en termes d'urbanisme.

Le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim s'inscrit en cohérence avec les orientations définies dans le PLUi de l'EMS, qui vise notamment à limiter l'usage de l'automobile dans le centre, au travers de l'extension et de l'optimisation des interconnexions du réseau de transports collectifs, ainsi que pour les déplacements en lien avec les communes limitrophes Schiltigheim et Bischheim.

Les mesures d'évitement, de réduction, de compensation, proposées lors de l'évaluation environnementale du projet (pièce H du dossier d'enquête), s'appliqueront afin de remédier aux effets sur l'environnement de la modification du plan d'urbanisme intercommunal de l'EMS.