



**PRÉFET  
DU BAS-RHIN**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Direction de la Coordination des Politiques  
Publiques et l'Appui territorial  
Bureau de l'environnement et de l'utilité publique**

**Document accompagnant l'arrêté déclarant l'utilité publique  
en application de l'article L.122-1 du code de l'expropriation  
pour cause d'utilité publique.**

**EXPOSÉ DES MOTIFS ET CONSIDÉRATIONS JUSTIFIANT  
LE CARACTÈRE D'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET D'EXTENSION DU RESEAU DE  
TRAMWAY VERS L'OUEST DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG**

Le présent document expose les motifs et considérations justifiant l'utilité publique des acquisitions foncières et travaux nécessaires au projet de prolongement ouest de la ligne F du tramway, de l'allée des comtes dans le quartier strasbourgeois de Koenigshoffen jusqu'à l'entrée de ville de la commune de Wolfisheim,

En tant que de besoin, il conviendra de se reporter aux documents composant le dossier soumis à enquête publique auxquels le présent document ne saurait se substituer, afin de qualifier plus complètement le caractère d'utilité publique du projet. L'ensemble des études menées avant et après la déclaration d'utilité publique sera mis à disposition du public dans les conditions fixées par la réglementation relative à l'utilité publique et à l'accès aux documents administratifs.

## **1- Présentation du projet**

Le réseau de transport urbain de l'Eurométropole de Strasbourg (EMS), et notamment le tramway, continue de se développer. Il est l'un des plus développés de France, avec une couverture quasi-totale du centre-ville et de la moitié de la première couronne, et est composé de 47 kilomètres d'infrastructure, 86 stations, 6 lignes de tramway, 2 bus à haut niveau de service, et plus largement, viennent en complément 39 lignes de bus (autobus, taxibus, bus de nuit, transport à la demande).

Le réseau constitue une alternative à la voiture individuelle pour de nombreux habitants.

L'Eurométropole de Strasbourg, autorité organisatrice de la mobilité sur son territoire, projette d'étendre et d'accroître le maillage pour en améliorer les performances notamment par le projet d'extension de la ligne F du tramway vers l'ouest de la métropole.

Ce développement de l'axe « ouest » de l'agglomération de Strasbourg a été envisagé dès les années 2000, conformément aux orientations du plan de déplacements urbains, et réaffirmé par le SCOTERS en 2006. Une délibération du conseil de l'Eurométropole de Strasbourg en date du 18 décembre 2015 a acté le programme d'aménagement en deux phases, dont la première a été mise en service le 29 août 2020.

La seconde phase du programme, qui permet d'étendre le réseau de la station « comtes » jusqu'à Wolfisheim, figure aux orientations du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de l'Eurométropole, et est identifié comme prioritaire au regard des enjeux de maillage des infrastructures de transports urbains et périurbains dans le secteur ouest.

Préfecture du Bas-Rhin

Tél : 03 88 21 67 68

[www.bas-rhin.gouv.fr](http://www.bas-rhin.gouv.fr)

5, place de la République – 67 073 Strasbourg Cedex

Le coût d'investissement du projet est estimé à 122,065 millions d'euros (valeur janvier 2022). Les coûts d'exploitation sont d'1,81 million d'euros par an. Le projet est soutenu financièrement par l'État dans le cadre du 4<sup>ème</sup> appel à projets "transports en commun en site propre et pôles d'échanges multimodaux" (subvention de 15,12 millions d'euros, convention signée en septembre 2022).

Les travaux sont prévus sur environ 36 mois et la mise en service de l'extension est prévue fin 2025.

Le projet comporte entre autres : l'extension de l'infrastructure du tramway vers les secteurs Hohberg / Poteries / Eckbolsheim jusqu'à Wolfisheim (4 km avec 8 stations, une sous-station électrique, locaux techniques), les aménagements connexes (pistes cyclables, voies de circulation, stationnements, parking relais de 100 places), la création d'une passerelle pour modes actifs franchissant la voie ferrée (entre rue du rail et rue du chemin de fer), le réaménagement de la route des romains.

De nombreux aménagements connexes sont également prévus, tel que le réaménagement de la place Virgile, pour mieux connecter la rue Virgile à la rue Marc Aurèle, et ainsi offrir un espace piéton au centre du projet, ou bien la restructuration et le réaménagement de la route des romains, correspondant au tronçon depuis la rue Engelbreit, à l'est, jusqu'au carrefour avec la rue Virgile, à l'ouest.

Concernant l'extension de l'infrastructure tramway de la ligne F vers les communes d'Eckbolsheim et de Wolfisheim, le parti pris est de mettre en œuvre ce projet de réseau de transport en l'intégrant de manière optimale aux infrastructures existantes, tout en utilisant ce levier pour améliorer le cadre de vie et son insertion dans le paysage urbain.

## **2- Caractéristiques d'utilité publique**

Le secteur ouest de l'agglomération comprend des zones urbaines densément peuplées et des grands pôles économiques, ces derniers étant principalement situés dans les zones d'activités des forges et d'Eckbolsheim, mais également dans les zones commerciales de Wolfisheim et le long de la route des romains dans Koenigshoffen. La densité de population dans le secteur du projet est de l'ordre de 5 600 habitants par km<sup>2</sup>, la densité étant plus élevée dans le secteur de Koenigshoffen, quartier plutôt résidentiel.

L'ouest de Strasbourg traversé par ce projet présente un enjeu de développement urbain fort du territoire de l'Eurométropole, au regard du potentiel des sites inclus dans le périmètre, en termes de dynamique urbaine, de prévisions de croissance de la population ou d'amélioration de la qualité paysagère des aménagements.

Le projet d'extension du réseau de tramway présente plusieurs avantages majeurs :

### **a) En termes de déplacements :**

Le projet facilitera les déplacements des habitants des communes situées à l'ouest du territoire de l'Eurométropole de Strasbourg en améliorant et diversifiant les systèmes de déplacement, ce qui assure l'accessibilité des zones d'habitat et d'activité du quartier de Koenigshoffen et des communes riveraines, en compatibilité avec les orientations du SCOTERS.

Le projet prévoit également une amélioration du plan de circulation dans le secteur traversé, avec une diminution du trafic sur une majorité de grands axes et circulation concernés, avec une amélioration de l'entrée dans Strasbourg par l'ouest, secteur jusque-là congestionné par le trafic de transit. Le centre-ville sera relié rapidement et efficacement, avec des réponses aux attentes quant aux coupures dans le réseau cyclable et piéton, en vue de sécuriser ce type de déplacements.

Les quartiers en mutation, notamment au regard des projets de rénovation urbaine dans le secteur de Hautepierre, seront également indirectement desservis.

Enfin, ces nouvelles connexions augmenteront l'attractivité des déplacements alternatifs à la voiture par une amélioration du confort et des temps de déplacements vers les principaux pôles et équipements de l'agglomération strasbourgeoise.

**b) En termes d'intermodalités :**

Le projet offrira aux usagers de l'autoroute M351 et de la RN4 une alternative à la voiture en réalisant un pôle d'échange multimodal au droit de la station tram « Wolfisheim » en créant une réelle porte d'entrée à l'ouest de l'agglomération, pour des gains de temps et une connexion plus efficace avec l'ensemble des systèmes de transports collectifs, ainsi qu'une garantie de meilleure régularité et fiabilité.

Par ailleurs, le franchissement des voies ferrées entre la rue du rail et la rue du vieux chemin à Strasbourg permettra de densifier le maillage du réseau cyclable sur l'ensemble du secteur et de renforcer les liaisons interquartiers.

Le dispositif de transfert modal sera également favorisé par la réorganisation des lignes de bus pour les déplacements entre les quartiers et les communes à l'ouest de l'agglomération afin de renforcer l'accessibilité aux zones d'habitat et d'emploi.

**c) En termes d'enjeux environnementaux :**

L'encouragement du recours aux transports en commun et aux circulations par des modes actifs (cyclistes, piétons) plutôt qu'à la voiture particulière permet d'agir sur la qualité de l'air et les nuisances sonores, pour apporter des améliorations à l'environnement et à la qualité de vie, et ainsi poursuivre les objectifs de lutte contre la pollution atmosphérique locale en multipliant une offre de transports collectifs non émetteurs.

Le projet prévoit des objectifs de qualité paysagère et urbanistiques quant au traitement des espaces publics, en vue de requalifier et valoriser les sites qui sont traversés par le tramway. Cette contribution à la réhabilitation du cadre de vie dans les espaces desservis, par une requalification paysagère de qualité du corridor et des espaces publics, permet d'améliorer certains facteurs de l'environnement urbain (qualité de l'air et îlot de fraîcheur).

De même, des dispositifs permettent de limiter la surface imperméabilisée des espaces urbains (parking avec des dalles perméables, une gestion intégrée des eaux pluviales...) et des aménagements spécifiques destinés à augmenter les surfaces végétales en ville (engazonnements, espaces verts).

La réalisation d'aménagements paysagers et de mesures d'accompagnement aux milieux naturels (strates arbustives, arbres d'alignements) permet de maintenir une certaine diversité biologique, composée d'une faune inféodée aux espaces urbaines (avifaune et chiroptères notamment).

### **3- Rappels de procédure et enquête publique**

Le projet relève de la maîtrise d'ouvrage de l'Eurométropole de Strasbourg, l'exploitation du réseau urbain de tramway et bus étant confiée par l'Eurométropole à la compagnie des transports strasbourgeois (CTS) via un contrat de concession de service public de transport de voyageurs.

Une concertation publique préalable s'est déroulée du 18 janvier au 19 février 2021 inclus. Celle-ci avait pour objet :

- de présenter au public les principaux enjeux et les objectifs du projet et les principes d'aménagement envisageables,
- de recueillir son point de vue sur les différents scénario de tracés.

Au total, 263 contributions ont été recueillies : 114 sur le site internet, 92 par courriel, 53 sur le registre papier et 4 par courrier. Ce temps de concertation proposé au public a permis de faire évoluer la première version du projet sur plusieurs aspects, notamment :

- l'ajustement du positionnement de plusieurs stations le long des tracés pour les variantes 1 et 2,
- la nécessaire requalification de la route des romains dans ses fonctions de centralité, quel que soit le tracé retenu pour la desserte tramway;
- la qualité des conditions d'insertion d'un nouveau point de franchissement de l'axe ferroviaire au droit de la rue du rail en tenant compte du contexte urbain de proximité.

Par délibération en date du 7 mai 2021, le conseil de l'Eurométropole a approuvé le bilan de cette concertation retenant :

- la variante de tracé V2 (route des romains, rue de l'Engelbreit, rue Virgile, route des romains, route de Wasselonne),
- le réaménagement complet de la route des romains, y compris de son tronçon non circulé par le tramway,
- la réalisation d'un nouvel ouvrage de franchissement des voies ferrées entre la rue du rail et la rue du chemin de fer dans le quartier de Koenigshoffen.

Une phase de concertation complémentaire, organisée de septembre 2021 à juillet 2022, a permis de préciser les aménagements prévus et le coût total de l'opération au stade avant-projet.

Conformément aux articles L.122-1 et R.122-1- du code de l'environnement, le projet a été soumis à l'avis de l'autorité environnementale, qui porte sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement dans la conception du projet. L'autorité environnementale compétente est l'autorité environnementale de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable. Son avis a été joint au dossier d'enquête publique.

Une enquête publique unique a été diligentée du 20 février 2023 au 27 mars 2023 inclus, sous le contrôle d'une commission d'enquête composée de trois membres désignés par le tribunal administratif de Strasbourg.

Elle porte sur l'utilité publique du projet, ses effets sur l'environnement, et, en application de l'article R. 122-27 du code de l'environnement, sur la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg menée dans le cadre d'une procédure commune au titre de l'article L.122-14 du code de l'environnement. Une enquête parcellaire est menée concomitamment en vue de l'acquisition des terrains nécessaires à la réalisation du projet.

L'enquête a fait l'objet de toutes les mesures publicitaires prescrites (annonces par voie de presse, affichage sur site, notifications individuelles aux propriétaires concernés par l'enquête parcellaire) et les propriétaires fonciers ont été avertis de la tenue de l'enquête.

Le dossier de l'enquête a été déposé pendant toute la durée de celle-ci dans plusieurs sites de l'Eurométropole, et a pu, en outre, être consulté et téléchargé sur les sites internet de l'Eurométropole, mais aussi de la préfecture du Bas-Rhin. Le public a été en mesure de consigner ses observations sur les registres déposés dans les points prévus à cet effet, ainsi que sur les adresses informatiques dédiées mises en place par l'Eurométropole et par la préfecture du Bas-Rhin, mais également de rencontrer la commission d'enquête au cours de ses permanences ou de lui adresser un courrier postal ou électronique.

Dans son rapport, rendu le 4 mai 2023, la commission d'enquête a rendu un avis favorable avec 9 recommandations, dont l'Eurométropole a pris acte, ainsi que 3 réserves. Des ajustements ont, ainsi, permis de faire évoluer le projet.

Par délibération en date du 28 juin 2023 valant déclaration de projet au titre de l'article L.126-1 du code de l'environnement, le conseil de l'Eurométropole de Strasbourg prend acte des conclusions de la commission d'enquête, réaffirme sa volonté de poursuivre le projet et confirme l'intérêt général du projet d'extension du réseau de tramway vers l'ouest de Strasbourg, et des acquisitions foncières y afférentes.

Ainsi, dans cette délibération, l'Eurométropole de Strasbourg décide :

- de lever la réserve n°1 portant « sur la mise en sens unique de la route des romains sur le

- tronçon non circulé par le futur tram dès la mise en service de l'extension du tram »;
- de ne pas donner une suite favorable à la réserve n°2 portant sur « l'emplacement de la station Térence et son déplacement vers l'est » tout en y apportant des réponses précises ;
  - de lever la réserve n ° 3 portant sur « l'aménagement du cheminement depuis la route de Wasselonne, à hauteur de la station ZA Eckbolsheim vers le Zénith » dont la commission d'enquête a désapprouvé le tracé ;

#### **4- Prescriptions environnementales que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites.**

Les mesures dont la mise en œuvre est prévue pour compenser les effets négatifs du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits sont décrites dans l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête publique. Elles portent sur les thématiques suivantes :

- Foncier et environnement humain : le tracé de l'extension du réseau de tramway vers l'ouest de l'agglomération strasbourgeoise a été défini de façon à limiter au maximum les acquisitions foncières. Il nécessitera néanmoins certaines d'entre elles : les propriétaires exploitants seront indemnisés du préjudice subi conformément aux dispositions prévues par le Code de l'expropriation. Des mesures de protections acoustiques et anti-vibratiles seront mises en œuvre, ainsi que des indemnisations pour préjudice économique des commerçants/artisans et exploitant agricole ;
- Déplacements, infrastructures et transports : le projet prévoit la reprise des pistes cyclables existantes et la réalisation de raccordements de pistes cyclables de part et d'autre du nouvel aménagement. Le maillage du réseau cyclable est conçu au regard des orientations du Plan vélo. L'Eurométropole poursuit la prise en considération des impacts sur la circulation routière et le plan de circulation du projet dont les enjeux sont fortement liés à celui de l'arrivée du tram sur le secteur ouest strasbourgeois ;
- Faune : le projet prévoit la réduction d'impact par la stricte limitation des emprises. Les mesures édictées pour les éléments végétaux et arbres d'alignement favoriseront le maintien de l'accueil d'une certaine diversité biologique, support d'une petite faune inféodée aux espaces urbains. Mise en place de mesures en faveur de la biodiversité : suivi de chantier et post aménagement (suivi biologique), sécurisation des arbres et vérification de la présence de chiroptères et insectes dans les arbres, clôture provisoire du chantier ;
- Éléments végétaux et arbres d'alignement : le projet prévoit le recours à la transplantation (si l'état phytosanitaire le permet) systématiquement recherchée pour les sujets remarquables, la replantation d'arbres d'alignement et la plantation d'espaces verts. Au total 837 arbres seront ainsi plantés et diverses mesures de compensation liées à la protection du milieu naturel en phase travaux seront mises en œuvre. Le projet prévoit aussi la limitation des risques de dissémination des espèces végétales envahissantes ;
- Eaux souterraines et superficielles : le projet prévoit la mise en place d'un dispositif de gestion intégrée des eaux pluviales (GIEP) et d'entretien des espaces verts selon des techniques non polluantes (démarche Zéro Phyto) ;
- Pollution des sols : dans le cadre du projet d'extension du réseau de tramway vers l'ouest de l'agglomération strasbourgeoise, les contaminations identifiées présentent principalement des risques d'exposition par contamination des eaux souterraines et par contact direct (contact

cutané, ingestion, inhalation de poussières et/ ou de vapeurs) durant la phase de travaux, notamment pour les ouvriers de chantier mais aussi les riverains. Des précautions seront mises en œuvre notamment dans gestion des matériaux identifiés comme contaminés lors des travaux d'aménagement, en respectant les contraintes réglementaires et sanitaires. Un protocole de traçabilité des terres sera mis en place. Ainsi les opérations de chantier comprendront la mise en place des aires de stockage des matériaux excavés, le tri des terres polluées jusqu'aux objectifs fixés par les études de projet ; le chargement, puis le transport des terres polluées vers un centre agréé et finalement la réception des fouilles au moyen de prélèvements d'échantillons justificatifs accompagnés d'analyses en laboratoire.

L'ensemble des mesures en faveur de l'environnement ont été chiffrées à un montant prévisionnel de l'ordre de 2,7 M€. Cette estimation prévisionnelle est intégrée au projet et sa décomposition est détaillée dans le dossier d'enquête publique du projet.

Le suivi des mesures d'insertion et des effets du projet est intégré au projet lui-même. Une attention particulière est portée sur :

- La prise en compte de la sécurité. Mise en œuvre en amont des chantiers, elle concerne l'ensemble des intervenants et services concernés par les travaux de réalisation de l'opération et permet d'analyser les risques engendrés, de définir les mesures à prendre pour assurer la co-activité entre les intervenants et la population, ainsi que les mesures à mettre en œuvre pour assurer la sécurité de chacun ;
- Le dispositif de coordination des différents intervenants et entreprises qui interviennent simultanément en plusieurs sites par la mise en place d'un comité de coordination de chantier (CCC), des réunions maîtrise et coordination des chantiers (MCC) et des réunions d'organisation temporaire du plan de circulation générale ;
- Le suivi des mesures sur le milieu physique : en phase exploitation, et en complément du dispositif de gestion intégrée des eaux pluviales (GIEP) les eaux de ruissellement sont rejetées dans le réseau existant, le service assainissement de l'Eurométropole de Strasbourg se chargera d'assurer la maintenance de ces conduites pour garantir leur bon fonctionnement ;
- Le suivi des mesures concernant le milieu naturel : les abattages d'arbres seront réalisés sous le contrôle du service gestionnaire afin d'éviter toute incidence sur les espaces et les éléments les plus remarquables tout en veillant à respecter la période favorable (éviter le dérangement de l'avifaune et chiroptères) En phase exploitation, les arbres plantés et tous les espaces verts seront entretenus par le service chargé des espaces verts ;
- Le suivi des mesures sur le cadre de vie et la santé : les sources d'émissions sonores sont essentiellement constituées par des voiries routières de profils divers. Afin de vérifier les niveaux de bruit après la réalisation du projet, des mesures pourront être réalisées aux mêmes endroits que lors de la campagne de 2021 sur le secteur concerné par le projet ;
- Le suivi des mesures sur le milieu humain et le contexte socio-économique, qui repose essentiellement sur les mesures prises en phase chantier pour contrôler l'efficacité des moyens mis en œuvre pour assurer la continuité des accès.

Le suivi des mesures s'opérera dans les deux ans après la mise en service des extensions tramway et sera le cas échéant renouvelé au vu des résultats. En ce qui concerne la qualité de l'air et les émissions de particules, la collectivité s'inscrit dans le programme de mesures d'Atmo Grand est.

## **CONCLUSION**

Au vu de ce qui précède et du déroulement de l'ensemble des étapes légales et réglementaires de la procédure, ce projet apparaît opportun et légitime et le rapport de proportionnalité entre les moyens employés et le but visé, raisonnable.

Ainsi, les atteintes à la propriété privée ainsi que les atteintes résiduelles à d'autres intérêts n'apparaissent pas excessives eu égard aux nombreux avantages attendus du projet qui :

- développera la desserte maillée du territoire ouest de Strasbourg,
- augmentera l'attractivité des déplacements décarbonés alternatifs à la voiture. L'opération assure un libre choix du mode de déplacement, en développant l'offre alternative à la voiture ; par son efficacité, elle améliorera les déplacements directement réalisés sur son tracé,
- multipliera des potentialités de desserte du territoire,
- créera des connexions avec d'autres secteurs aujourd'hui en mutation. Le projet favorise les déplacements entre les quartiers et les communes de l'agglomération ainsi que l'accessibilité aux zones d'habitat et d'emplois
- densifiera le maillage du réseau cyclable sur l'ensemble du secteur desservi et le renforcement des liaisons inter quartiers et intercommunales,
- contribuera à la réhabilitation du cadre de vie dans les espaces,
- inscrira le tramway comme vecteur de dynamisation et de développement urbain respectueux de l'environnement. L'opération assurera un développement raisonné des modes de déplacement durable et solidaire, par la prise en compte des enjeux environnementaux et de qualité de l'air, de santé et de développement durable.

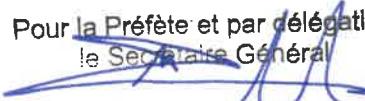
Les acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet sont donc reconnus d'utilité publique et déclarés comme tels par l'arrêté auquel est annexé le présent document

Vu pour être annexé à l'arrêté préfectoral de ce jour,

Strasbourg, le **10 JUIL. 2023**

La préfète

Pour la Préfète et par délégation  
le Secrétaire Général



**Mathieu DUHAMEL**