

Délibération du Conseil de Communauté du vendredi 13 février 2009

Opération d'extension 'Est' de la ligne 'D' du réseau tramway strasbourgeois en direction du quartier Port du Rhin et au-delà vers Kehl.

La délibération présentée dans le rapport ci-après a pour objet :

- d'approuver le principe de réalisation du prolongement "Est" de la ligne "D" du tramway en direction du quartier strasbourgeois du Port du Rhin et de KEHL,
- d'engager la procédure de concertation préalable –telle que définie par l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme-, sur le prolongement "Est" de la ligne/tram "D" à partir de la station "*Aristide Briand*" vers le quartier du Port du Rhin et au-delà vers KEHL (Allemagne),
- de valider l'intégration de ce projet dans le dossier présenté par la CUS dans le cadre du premier *appel à projet* "Transports urbains" lancé par l'Etat en octobre 2008 suite au Grenelle-Environnement (s'agissant d'opérations dont les travaux pourront débuter d'ici fin 2011 et dont l'objectif est d'améliorer l'accessibilité de quartiers strasbourgeois classés en "*priorité 1*" dans le contrat urbain de cohésion "2007-2012" de la CUS, c'est-à-dire les quartiers de HautePierre et du Port du Rhin).

1. CARACTERISTIQUES FONCTIONNELLES ET TECHNIQUES DU PROLONGEMENT "EST" DE LA LIGNE "D"

1.1. Les objectifs fonctionnels

L'extension projetée de la ligne/tram "D" vers l'Est a été analysée au niveau "*étude de faisabilité*" en 2000/2001 dans le cadre du programme INTERREG. Elle fait l'objet d'une *étude de définition* réalisée par le bureau d'études TTK de KARLSRUHE dans le cadre du marché/CUS n° 2007-1018 notifié le 19 septembre 2007 (dont la mise en place a été approuvée par le Conseil de Communauté le 5 avril 2007).

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

- desservir le quartier strasbourgeois du *Port du Rhin*. A l'instar d'autres quartiers "sensibles" ce quartier est en effet confronté à de lourds problèmes d'isolement sur les plans spatial, social et économique et ses habitants doivent faire face, dans le domaine de la mobilité, à l'insuffisance de services de transports alternatifs à l'usage individuel de la voiture particulière,
- desservir, au fur et à mesure de l'émergence de la demande de transports, les nouvelles urbanisations projetées sur les sites "*Starlette*" et "*Porte de France*", dans la perspective d'intégrer efficacement le volet "transport durable" dans le développement urbain de ces sites, tant pour leur desserte interne que pour leur liaison à l'agglomération.
- offrir une alternative "transport collectif" à l'usage du véhicule particulier sur les liaisons transfrontalières en réalisant un premier tronçon d'une infrastructure de transport en site propre qui pourra constituer à terme l'épine dorsale "Est-Ouest" d'un système de déplacements durable à l'échelle de l'EURODISRICT. A cet effet l'infrastructure tramway (ligne "D") projetée sera implantée et dimensionnée de manière à pouvoir être également empruntée à plus long terme par les rames spécifiques d'un futur TRAM TRAIN transfrontalier assurant des liaisons "OFFENBURG-KEHL-STRASBOURG-ENTZHEIM-MOLSHEIM",
- contribuer à la desserte des installations portuaires et industrielles établies sur les plate-formes "Nord" et "Sud" du Port autonome de STRASBOURG, en offrant des chaînes de déplacement "TRAMWAY + AUTOBUS" efficaces (en rabattant vers les stations du tramway les lignes d'autobus circulant sur l'axe "Nord-Sud" de la zone portuaire).

1.2. Les caractéristiques techniques et financières

La nouvelle infrastructure qu'il est proposé de construire pourra être implantée, conformément au POS de STRASBOURG, en site latéral "Nord" de la route du *Rhin* (RN4) entre le débouché de l'avenue *Aristide Briand* et l'entrée "Ouest" du quartier du Port du Rhin. Le projet d'achèvement de la requalification de la RN4 (entre ponts "Vauban" et de "l'Europe") et de l'amélioration de la liaison entre Port/Nord et Port/Sud (projet de "liaison interport") a fait l'objet d'une DECLARATION DE PROJET approuvée par le Conseil de Communauté le 1^{er} février 2008-. Il a été conçu en y intégrant l'emprise nécessaire à l'implantation de la plate-forme/tram.

Sous réserve de la concertation à venir, la proposition de... tracé de cette ligne de tramway, au-delà de sa station terminus (provisoire) "*A. Briand*", consisterait à :

- longer la route du *Rhin* (RN4) du côté "Nord" –c'est-à-dire du côté "SPA" et "Site d'urbanisation *Starlette*"-, le bassin *Vauban* étant franchi sur une nouvelle passerelle dédiée "TRAM + VELO", parallèle au pont routier existant ;
- être également implanté du côté "Nord" de la route du *Rhin*, dans la nouvelle configuration qui résultera de la réalisation de la liaison "*interport*", jusqu'à l'entrée du quartier du Port du Rhin. Le pont "*Desaix*" en cours de reconstruction sous la maîtrise d'ouvrage de RFF offrira, dès 2009, une ouverture de 29 m dimensionnée

- en fonction des contraintes d'implantation du tramway ;
- desservir le quartier du Port du Rhin sur son artère principale "Ouest-Est", qui constitue l'extrémité/Est de la route du *Rhin*. Cette artère pourra ainsi être requalifiée avec un aménagement paysager de qualité ;
 - franchir le Rhin sur une nouvelle passerelle dédiée "TRAM + VELO " de 300 m de longueur, qui sera accolée au pont routier de *l'Europe* existant, sur son côté "Nord" ;
 - longer la Strassburger.Strasse (B28) à KEHL jusqu'à la place de la gare.

La longueur totale de cette nouvelle infrastructure est de l'ordre de 2,9 à 3 km dont :

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

Précision est faite que le tronçon "transfrontalier" proprement dit, qui devrait bénéficier de concours financiers spécifiques, correspondant à cette section de **1,1 km** entre la dernière station strasbourgeoise (mesurée à l'extrémité de sa voie d'arrière-gare) et la station "*Gare de Kehl*").

Sur le prolongement "Est", de la ligne "**D**" au-delà de la station "*A. Briand*", pourront être réalisées à moyen et à long terme, en fonction des besoins de desserte des nouvelles urbanisations, 5 nouvelles stations (*les dénominations dans le présent rapport étant provisoires*) :

- **la station "*Vauban*"** (à 550 m de la station "*A. Briand*") qui offrira une desserte attractive à la nouvelle zone d'urbanisation *Starlette* ainsi qu'au nouveau débarcadère des bateaux de croisière rhénans que le Port autonome de STRASBOURG prévoit de réaliser sur les quais du bassin *Vauban* (môle de la *Citadelle*). L'organisation du réseau cyclable permettra d'offrir les conditions d'un rabattement efficace à vélo sur cette station, à partir de la zone "*Starlette*" et de différents sites d'activités de la zone portuaire. Cette station sera aussi en correspondance avec la ligne/bus n° 7 desservant la route du *Petit Rhin* ;
- **la station "*Coopérative*"** (à 550m de la précédente) pourra être réalisée en même temps que l'urbanisation de la zone comprise entre la rues du *Port du Rhin* et de la *Coopérative*, à laquelle elle pourra être reliée par une passerelle "PIETONS + CYCLISTES" ;
- **la station "*Port du Rhin*"** (à 450m de la précédente) sera implantée sur la route du *Rhin*, au débouché de la rue *Coulaux* et en bordure de l'esplanade reliant le quartier du Port du Rhin et la nouvelle zone d'urbanisation "*Porte de France*". Dans un rayon de 250/280m elle recouvre l'ensemble du quartier du Port du Rhin existant, du côté Nord. Dans un rayon de 400m elle recouvrira aussi la nouvelle urbanisation planifiée du côté Sud. Elle desservira également le site de la Foire "*Saint-Jean*" ;
- **la station "*Douanes*"** (à 450m de la précédente) pourra être réalisée, le cas échéant, en fonction des besoins de desserte d'un futur projet d'aménagement des Fronts du

- Rhin. Elle pourrait être implantée sur le site des installations actuelles des Douanes Françaises. Elle serait également attractive pour les habitants installés dans la partie "Est" du futur quartier "Porte de France", desservie par la rue *Jean Monnet* ;
- **la station "Gare de KEHL"** (à 550m de la précédente) peut être implantée sur la place de la gare de KEHL, y compris un dispositif de retournement et de remisage d'arrière-gare. Elle sera associée à un parking-relais de 250-300 places situé du côté "Nord" de la gare, accessible par le passage souterrain de la gare (100 m de marche à pied). Cette station s'intégrera dans un pôle d'échanges intermodal également desservi par des trains et par des lignes d'autobus du réseau TGO de l'ORTENAU-KREIS.

Le coût (HT) d'infrastructure de la section strasbourgeoise de ce prolongement de la ligne/tram "D" est estimé à **20 M€** (hors matériel roulant, hors frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, hors dépenses de déplacement de réseaux).

Le coût (HT) d'infrastructure de la section "transfrontalière" est estimé à **22,5 M€**, y compris le coût de construction d'une nouvelle passerelle dédiée "TRAM + VELO" sur le Rhin (évalué à 14,5 M€/HT).

Dans la mesure où l'implantation de cette branche d'extension "Est" du réseau tramway sera faite sur domaine public, sans acquisition de propriétés privées, les travaux relatifs à cette opération pourront être engagés au 2^{ème} semestre "2011". La Communauté urbaine a donc intégré ce projet dans le dossier de proposition au 1^{er} appel à projets "TRANSPORTS URBAINS" lancé par l'Etat en octobre 2008 (dossier comprenant aussi les extensions "Ouest" de la ligne/tram "A", conformément à la délibération votée par le Conseil de Communauté le 21 novembre 2008).

Il convient de rappeler le caractère stratégique de la ligne/tram "D" qui, dans sa configuration d'ensemble prévue par le SCOTERS, constituera la seule liaison diamétrale d'orientation générale "Est-Nord Ouest", desservant en continuité l'ensemble des pôles urbains rattachés à l'axe "Est-Ouest" de l'agglomération. A savoir, à partir de la ville de KEHL :

- les quartiers "Est" du Port du Rhin et du Neudorf (sur l'axe *J. Jaurès*) ;
- le centre élargi de l'agglomération, selon un axe "Sud-Nord" reliant les stations "*Etoile*", "*Hôpital Civil*", "*Homme-de-Fer*" et "*Centre Halles*" ;
- la gare centrale de STRASBOURG, en offrant des correspondances efficaces avec les services ferroviaires (TER et TGV) ;
- les quartiers "Nord Ouest" de Cronembourg et de HautePierre (en desservant le CHU de ce quartier).

2. L'organisation de la concertation préalable relative à l'extension projetée de la ligne/tram "D" dans le secteur "Neudorf/Port du Rhin", en direction de KEHL

En application de l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme, le maître d'ouvrage des projets de développement du réseau TCSP a l'obligation d'engager une procédure de concertation préalable. Celle-ci doit se dérouler pendant toute la durée de l'élaboration du projet.

La Communauté urbaine prévoit d'organiser, en coordination avec la Ville de KEHL, cette concertation relative à l'extension de la ligne/tram "D" dans le secteur Est de la CUS (Neudorf, Port du Rhin) –extension dont les objectifs et les caractéristiques principales sont précisés ci-dessus au paragraphe 1-, pendant une durée de un mois, avec un démarrage fin mars 2009. Les modalités retenues à cet effet comportent :

- une information diffusée dans la presse locale et dans les bulletins municipaux,
- une lettre d'information présentant le projet, annonçant et expliquant la procédure de concertation, accompagnée d'un document d'expression,
- des réunions publiques par secteurs correspondant aux zones qui seront desservies par l'extension/tram envisagée, respectivement dans les quartiers strasbourgeois du Neudorf et du Port du Rhin et, le cas échéant, à KEHL pour ce qui concerne la section transfrontalière "*Port du Rhin – place de la gare de KEHL*",
- des réunions-ateliers avec les représentants des organismes et associations représentatifs des intérêts des quartiers strasbourgeois desservis et des usagers,
- des expositions accompagnées de registres d'expression du public,
- l'utilisation du site internet de la CUS.

La concertation fera l'objet d'un bilan présenté à l'approbation du Conseil de Communauté qui validera également le "programme" de l'opération qui pourra alors faire l'objet d'études *d'avant-projet*.

3. ASSISTANCE A MAITRISE D'OUVRAGE

La Communauté urbaine (service "Transports et Déplacements") est en charge des missions de maîtrise d'ouvrage des *études de définition* des projets ainsi que des études ultérieures *d'avant-projet*.

Des missions d'experts ponctuelles s'avèreront cependant nécessaires aux différentes étapes du déroulement des études (expertises techniques et juridiques ; expertises dans les domaines d'application des lois sur l'air, le bruit et l'eau...), pour un montant prévisionnel de
180 000 € (TTC).

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

*Le Conseil
sur proposition de la commission plénière
après en avoir délibéré
approuve*

Le principe de réalisation du prolongement "Est" de la ligne "D" du tramway, à partir de la station "A. Briand" en direction du quartier strasbourgeois du Port du Rhin et, le cas échéant, vers la place de la gare à KEHL (la section transfrontalière "Port du Rhin-KEHL" faisant l'objet d'un programme d'investissement et de procédures spécifiques).

Ce projet comporte la construction d'une infrastructure tramway de 1,8 km de longueur jusqu'au quartier Port du Rhin, qui pourra être prolongée le cas échéant vers la place de la gare de KEHL (cette section transfrontalière ayant une longueur de 1,1 km).

En l'état actuel d'approfondissement des études, et sous réserve des dispositions qui seront définitivement arrêtées à l'issue de la concertation à mener à partir de mi-mars 2009, le coût d'infrastructure "tramway" est estimé à 20 M€ (pour la section strasbourgeoise de ce prolongement/tram (1,8 km) et à 22,5 M€ pour la section transfrontalière (y compris la nouvelle passerelle dédiée "TRAM + VELO" sur le Rhin), hors frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, hors coûts de déviations de réseaux et hors dépenses d'acquisition de matériel roulant supplémentaire.

autorise

Le Président à solliciter toutes subventions relatives au projet et à signer tout acte ou convention permettant la mise en œuvre de l'opération et de son plan de financement.

approuve

L'intégration du projet d'extension/Est de la ligne "D" du tramway dans le dossier de proposition de la CUS au 1^{er} appel à projets "Transports urbains" lancé par l'Etat en octobre 2008 (étant rappelé que ce dossier comprend également l'opération d'extensions/Nord Ouest de la ligne/tram "A" vers Hautepierre/Ouest et le Zénith, ainsi que vers le Parc des Poteries, conformément aux dispositions arrêtées par la délibération du Conseil de Communauté du 21 novembre 2008).

décide

en application de l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme :

- (1) d'engager la procédure de concertation préalable sur le prolongement de la ligne/tram "D" qu'il est proposé de réaliser dans le cadre du 1^{er} appel à projets "Transports Urbain" lancé par l'Etat, en octobre 2008, suite au Grenelle*

Environnement les objectifs fonctionnels de ce projet étant plus amplement présentés au paragraphe 1.1. du rapport. A savoir :

- *desservir le quartier strasbourgeois du Port du Rhin dans la mesure où à l'instar d'autres quartiers "sensibles" ce quartier est confronté à de lourds problèmes d'isolement sur les plans spatial, social et économique et que ses habitants doivent faire face, dans le domaine de la mobilité, à l'insuffisance de services de transports alternatifs à l'usage individuel de la voiture particulière ;*
- *desservir, au fur et à mesure de l'émergence de la demande de transports, les nouvelles urbanisations projetées sur les sites "Starlette" et "Porte de France", dans la perspective d'intégrer efficacement le volet "transport durable" dans le développement urbain de ces sites, tant pour leur desserte interne que pour leur liaison à l'agglomération ;*
- *offrir une alternative "transport collectif" à l'usage du véhicule particulier sur les liaisons transfrontalières en réalisant un premier tronçon d'une infrastructure de transport en site propre qui pourra constituer à terme l'épine dorsale "Est-Ouest" d'un système de déplacements durable à l'échelle de l'EURODISRICT. A cet effet l'infrastructure tramway (ligne "D") projetée sera implantée et dimensionnée de manière à pouvoir être également empruntée par les rames spécifiques d'un future TRAM TRAIN transfrontalier assurant des liaisons "OFFENBURG-KEHL-STRASBOURG-ENTZHEIM-MOLSHEIM" ;*
- *contribuer à la desserte des installations portuaires et industrielles établies sur les plate-formes "Nord" et "Sud" du Port autonome de STRASBOURG, en offrant des chaînes de déplacement "TRAMWAY + AUTOBUS" efficaces (en rabattant vers les stations du tramway les lignes d'autobus circulant sur l'axe "Nord-Sud" de la zone portuaire).*

Cette concertation démarrera fin mars 2009, pour une durée de un mois.

Le bilan de cette concertation préalable sera présenté à l'approbation du Conseil de Communauté et pourra faire l'objet le cas échéant d'un avis formulé par le conseil municipal de KEHL.

(2) de mettre en œuvre les modalités énumérées ci-après :

- *diffusion d'informations dans la presse locale et dans les bulletins municipaux,*
- *diffusion d'une lettre d'information,*
- *réunions publiques par secteurs correspondant aux différents corridors de desserte de ces extensions,*
- *réunions-ateliers avec les représentants des organismes et associations représentatifs des intérêts des quartiers desservis et des usagers,*
- *expositions accompagnées de registres d'expressions du public,*
- *utilisation du site internet de la CUS.*

(3) de charger le Président ou son représentant de mettre en œuvre les modalités de cette concertation précédemment définies.

autorise

Le Président ou son représentant à lancer une consultation pour la sélection d'un prestataire de services chargé de formaliser la communication relative à cette opération et à passer un ou plusieurs marché(s), selon les dispositions du Code des marchés, en vue de la rémunération de missions d'experts ponctuelles qui s'avèreront nécessaires aux différentes étapes du déroulement des études et des procédures, pour un montant global estimé à 180 000 € (TTC).

décide

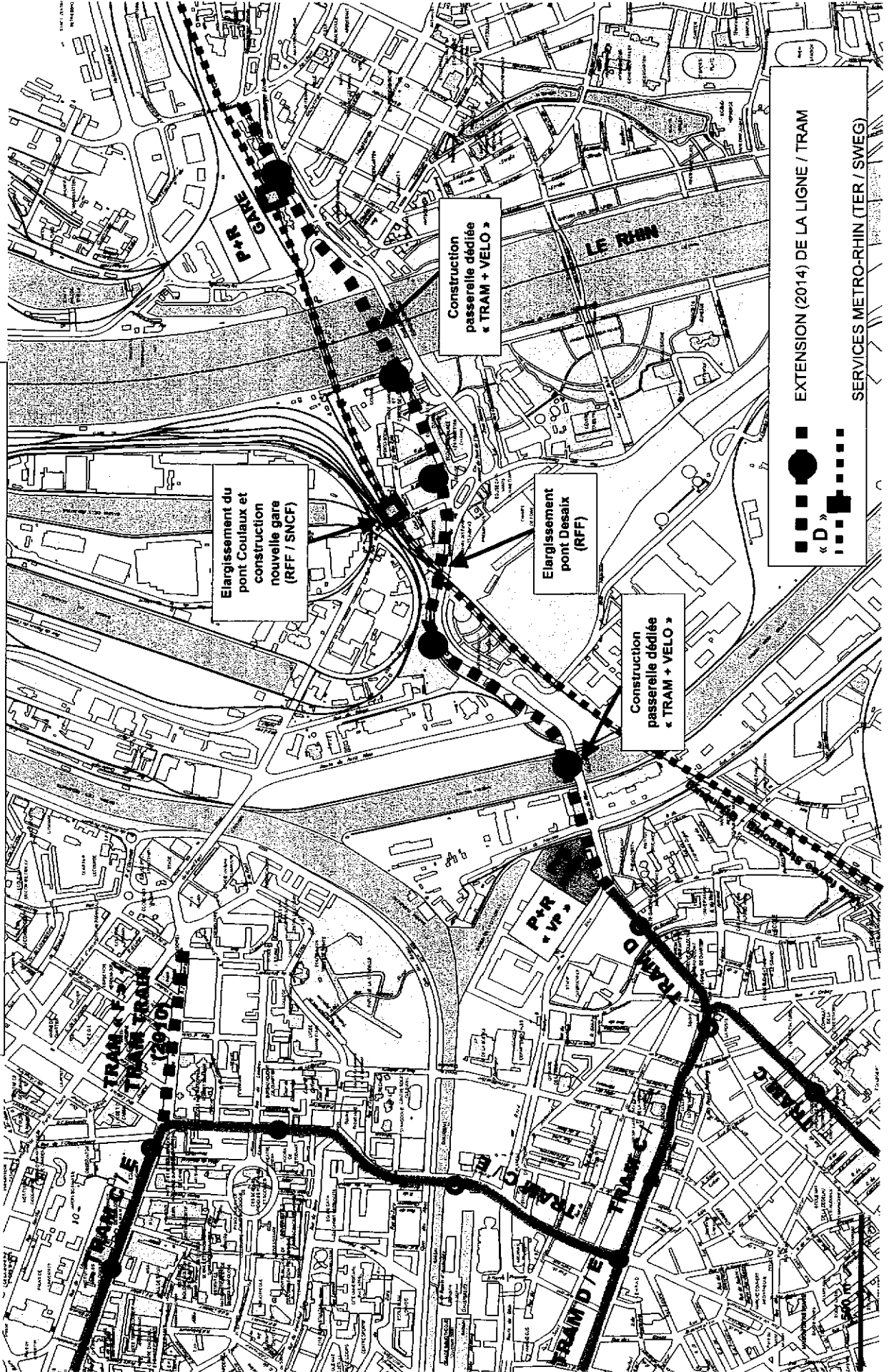
L'imputation des dépenses concernant les marchés relatifs aux missions d'experts précédemment définies, ainsi que les dépenses nécessaires à la conduite des procédures, à l'AP0129 des budgets/CUS "2009" et ultérieurs.

**Adopté le 13 février 2009
par le Conseil de Strasbourg**

**Rendu exécutoire après
transmission au Contrôle de Légalité préfectoral
et affichage au Centre Administratif
Le 19 février 2009**

PROJET DE PROLONGEMENT « EST » DE LA LIGNE / TRAM « D »

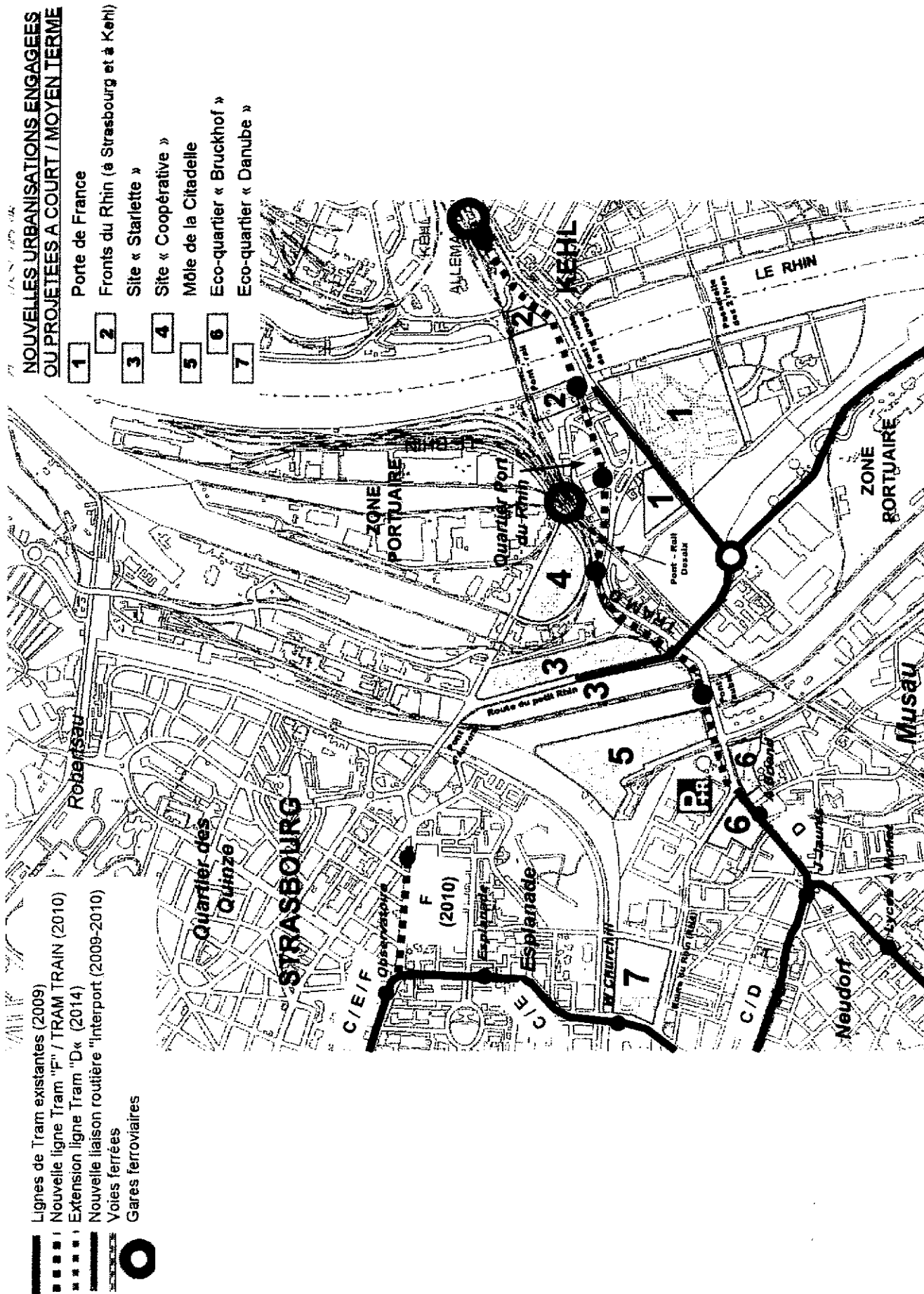
-- Les ouvrages d'art --



EXTENSION (2014) DE LA LIGNE / TRAM

SERVICES METRO-RHIN (TER / SWEG)

LES NOUVELLES URBANISATIONS PROJETÉES SUR LE SECTEUR « EST » DE STRASBOURG



- Lignes de Tram existantes (2009)
- Nouvelle ligne Tram "F" / TRAM TRAIN (2010)
- Extension ligne Tram "D" (2014)
- Nouvelle liaison routière "interport" (2009-2010)
- Voies ferrées
- Gares ferroviaires

NOUVELLES URBANISATIONS ENGAGÉES OU PROJETÉES A COURT / MOYEN TERME

- 1 Porte de France
- 2 Fronts du Rhin (à Strasbourg et à Kehl)
- 3 Site « Starlette »
- 4 Site « Coopérative »
- 5 Môle de la Citadelle
- 6 Eco-quartier « Bruckhof »
- 7 Eco-quartier « Danube »