



ASSOCIATION COL'SCHICK

LA NEUSTDAT APAISEE

Version 18-12-2023

NOTE D'OBSERVATIONS SUR LA DÉLIBÉRATION No 2 (RÉF. E-2023-1207) PRÉSENTÉE AU CONSEIL DE L'EUROMÉTROPOLE LE 20 DÉCEMBRE 2023 RELATIVE AU PROJET D'EXTENSION DU RÉSEAU TRAMWAY DANS LE SECTEUR CENTRE NORD DE STRASBOURG AINSI QU'À SCHILTIGHEIM ET À BISCHHEIM .

Vous êtes appelés à adopter ou refuser la délibération No 2 (Réf. E-2023-1207) que Madame la Présidente de l'Eurométropole de Strasbourg présentera aux délibérations du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg le 20 décembre 2023 . Cette délibération a pour objet le " Projet de développement du réseau tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim " en ce qui concerne :

- l'arrêt du bilan des 2 étapes de la concertation publique (cf. annexe 1 à ladite délibération) ,
- l'approbation des « études de conception » de niveau Avant-Projet (cf. annexe 2)
- l'approbation du coût de l'opération estimé, au stade de l' Avant-Projet, à 268,025 M€/HT ,
- l'approbation de la délimitation provisoire des emprises du projet (cf. annexe 3),
- l'approbation de conventions de transfert à l'Eurométropole de Strasbourg, de maîtrise d'ouvrage respectivement, des villes de Strasbourg, de Schiltigheim et de Bischheim (cf. annexes 4.1, 4.2 et 4.3) ,
- l'engagement d'une concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi , pour ce qui concerne l'OAP / Déplacements (qui est **OPPOSABLE**),
- la demande de mise en œuvre des enquêtes publiques,

- la décision de confier au concessionnaire CTS la maîtrise d'ouvrage des travaux neufs d'extension de l'infrastructure tramway (cf. annexe 5) et de lui déléguer , par convention de mandat, la maîtrise d'ouvrage d'opérations connexes de réaménagements de voiries et d'espaces publics, ainsi que de construction et de réaménagement de parkings (cf. annexe 6).

Le Conseil municipal de Bischheim a exprimé un **AVIS DÉFAVORABLE** dûment motivé à ladite délibération de l'EMS

Les divers types d'observations qu'appelle la délibération de l'Eurométropole du 20 décembre 2023, et par conséquent la conception même du projet Tram Nord qu'elle présente, sont explicitées ci-après .Il convient de souligner que malgré leurs demandes les conseillers municipaux n'ont pas pu avoir communication des différents rapports d'études constituant le Dossier d'Avant-Projet qui devrait être approuvé dans l'ensemble de ses composantes . Seule version incomplète du rapport de synthèse de cet Avant-Projet, sous forme de document de travail non communicable " (!) a été transmise à la mairie de Bischheim juste avant le Conseil municipal

Après une analyse approfondie de cette délibération et de ses annexes, voici les différents types d'observations explicitées en détail dans la **NOTE D'OBSERVATIONS** annexée à sa délibération, qui sont résumées ci-après .

1- CONCERNANT LA DÉLIBÉRATION ELLE MÊME

Cette délibération fait une large place à l'exposé de principes généraux bien connus mais n'évoque que de façon superficielle, ou omet, des aspects fondamentaux du projet Tram Nord . C'est ainsi que :

* l'affirmation (page 2) selon laquelle le Conseil de l'Eurométropole du 17 décembre 2021 aurait « choisi le tracé du tramway »(à savoir le scénario C1+N1) est inexacte . Le délibéré voté ne contenait aucune décision de ce type ; ceci contrairement par exemple, au délibéré voté le 07 mai 2021 (délibération No 6) pour arrêter le bilan de la concertation publique relative à l'extension Ouest du tramway vers Koenigshoffen par lequel « le Conseil**DÉCIDE** de retenir la variante V2 comme tracé ... ».

* le rapport de présentation de la délibération présente (en 3.2 / pages 18 à 20) un tableau de décomposition des coûts de l'opération, estimés au stade Avant-Projet .

À l'évidence le titre du paragraphe 3.2 est ambigu : « Première version de l'enveloppe financière prévisionnelle, niveau " Avant-Projet ", d'autant plus que dans le délibéré apparaît, sous « approuvé » le même énoncé, tout-à-fait inhabituel dans ce type de délibération engageant la phase opérationnelle du projet . Il laisse entendre que la collectivité pourrait être appelée à approuver ultérieurement un coût d'opération différent .

En outre, dans le tableau présenté il n'est pas possible d'imputer certains postes de dépenses à des prestations précises :

- que recouvre le poste A de dépenses " d'ingénierie sur infrastructures et équipements " (14, 839 M€), qui s'ajoute au coût de maîtrise d'œuvre (chiffré à 4,223 M€) ?

- quels sont les coûts des opérations dites " connexes " (parking Kablé ; réaménagement de la route de Bischwiller et des rues de l'Eglise Rouge, de la Patrie et Kablé ; réaménagement paysager de la place de Haguenau ; etc ..) ? Dans quels postes de dépenses sont ils inscrits ?

- les coûts qui sont indiscutablement imputables à l'opération Tram Nord évoqués dans la délibération No 15 du Conseil de l'Eurométropole du 10 novembre 2023, à savoir le coût de réhabilitation du tunnel des Halles (petite rue des Magasins ...) et d'aménagement de quais bus en gare basse / rue du Rempart, indispensables pendant la phase travaux du tram, sont ils pris en compte dans ce tableau ?

Dans cette " première estimation " le coût total de ce projet Tram Nord ressort - sous les réserves précédentes - à 268,025 M€ à l'issue des études d'Avant -Projet (dont 44 M€ de matériel roulant).

Il faut rappeler qu'au cours de la 1ere phase de concertation, à l'été 2021, le coût d'investissement était annoncé au public - c'est-à-dire aux contribuables -, pour un montant de 120M€ / HT (dont 70 M€ pour la branche Nord N1 et 50 M€ pour la branche C1 à Strasbourg), montant qui était confirmé par la délibération No 5 du Conseil de l'Eurométropole du 17 décembre 2023 . Par ailleurs dans son dossier de demande de subvention présenté à l'Etat le 22 avril 2021 (4e Appel à Projets TCSP), l'Eurométropole annonçait un coût total de 166,655 M€ / HT (dont 29, 7 M€ de matériel roulant) .

Dans l'acte d'engagement du marché de maîtrise d'œuvre signé en 2022, le coût prévisionnel des travaux de ce projet était pris en compte à hauteur de 146,35 M€ / HT (dont 26, 35 M€ d'opérations connexes) . Lors de la concertation complémentaire il était annoncé à 140 M€ (cf article DNA du 15 mars 2023). Quelle que soit la référence, il apparaît clairement que le coût de cette opération a connu une augmentation considérable, tout-à-fait

inhabituelle sur ce type de projet d'infrastructure, sans que la délibération ne donne la moindre explication sur cette véritable " dérive financière " qui ne pourrait que se répercuter très négativement sur le budget de l'Eurométropole . Cette constatation pourrait aussi traduire une totale perte de maîtrise de ce projet par les services de l'Eurométropole chargés de les piloter en tant que maître d'ouvrage .

* La délibération ne donne pas la moindre indication sur le résultat des évaluations financières et socio-économique qui sont réalisées dans le cadre des études d'Avant Projet et ne précise pas quel est au final le Taux de Rentabilité Interne (TRI) de ce projet qui constitue pourtant un indicateur incontournable permettant d'apprécier l'efficacité du projet et son impact à plus ou moins long terme sur les finances de la collectivité . Le TRI annoncé à l'Etat dans le dossier du 4e Appel à Projets TCSP était de 5,1 % pour un projet qui était alors estimé à 166,655 M€ . Avec un coût de 268 ,025 M€ il est à craindre une forte baisse de ce TRI déjà faible, qui pourrait amener à s'interroger sur l'opportunité de la réalisation du projet tel qu'il est actuellement conçu ...

NB : lors de la Commission Transport de l'Eurométropole du 30 octobre 2023, le chef du projet Tramway a indiqué qu'en fait les études d'Avant-Projet n'étaient pas finalisées, notamment l'étude d'évaluation socio-économique, et que le TRI de ce projet n'est pas connu .

* Dans la même délibération l'Eurométropole présente le bilan des 2 phases de concertation publique suivi des caractéristiques du projet Tram Nord définies au niveau Avant Projet . Comme l'indique la délibération du 20 décembre 2023, à propos de cette concertation complémentaire, « parallèlement aux études de niveau " Avant Projet " (menées en 2023), l'Eurométropole a poursuivi la démarche de participation citoyenne entre le 29 mars et le 06 juillet 2023 ... ».

Dans sa délibération No 5 du 17 décembre 2021, l'Eurométropole précisait pourtant (paragraphe 3) « qu'un bilan complet et définitif des deux phases de concertation sera tiré à l'issue de la phase complémentaire de concertation » . Et selon la réglementation en vigueur c'est à l'issue de ce bilan complet de concertation que l'Eurométropole devrait arrêter le **PROGRAMME** de l'opérationqui peut alors être mis à l'étude au niveau Avant-Projet . Faut il rappeler que la jurisprudence sanctionne régulièrement ce type de " superposition " de la procédure de concertation et du processus d'études opérationnelles !

2- CONCERNANT LE BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

Par sa délibération No 5 du 17 décembre 2021 le Conseil de l'Eurométropole a arrêté le bilan de la 1ere phase de la concertation publique réalisée pendant l'été 2021 . Les caractéristiques de projet qui étaient alors présentées au public étaient issues de l'étude de définition réalisée, à partir de fin 2020, par le cabinet international TTK de Karlsruhe (qui avait réalisé les études de définition, qui se sont avérées pertinentes, de toutes les extensions tram réalisées depuis 2000 dans l'agglomération strasbourgeoise).

Dans la mesure où cette étude de définition n'était pas achevée à l'époque de la 1ere concertation - elle ne sera rendue qu'en avril 2022 -, le Conseil de l'Eurométropole a également décidé le 17 décembre 2021 de lancer une concertation complémentaire, dont elle a défini les modalités, afin de débattre de 5 thèmes qui n'avaient pu être correctement renseignés en 1ere phase de concertation . À savoir le positionnement du terminus Nord à Bischheim ainsi que le réaménagement de la route de Bischwiller, de la place de Haguenau, du secteur de la place de la Gare et l'analyse des implications du tram sur l'accessibilité automobile du secteur Vosges .

L'objectif de cette concertation " complémentaire " était donc bien de compléter la concertation incomplète - sur certains points précis -, de 2021 et c'est à tort que la délibération du 20 décembre 2023 affirme que « l'Eurométropole a fait le choix de poursuivre le dialogue avec le public concomitamment à l'avancement des études (= d'Avant-Projet) de manière à enrichir ces dernières au fur et à mesure, en procédant de manière itérative ».

La mise en œuvre de cette 2e phase - dite " complémentaire " -, du processus de concertation appelle un certain nombre d'observations exprimées ci-après .

* Très étonnement, dans la délibération du 20 décembre 2023 et dans son annexe 1, l'Eurométropole présente un bilan d'une concertation complémentaire qui se serait déroulée du 29 mars au 06 juillet 2023 . Cette présentation occulte totalement le fait que cette concertation complémentaire a, en réalité, été engagée dès le jeudi 15 décembre 2022, sur le secteur de

Schiltigheim / Bischheim, comme cela a été annoncé le 05 décembre 2022 sur le site "participer.strasbourg.eu" ainsi que par un encart des DNA du 10 décembre, en traitant dans un premier temps les problématiques du réaménagement de la route de Bischwiller. Un article DNA du 13 décembre 2022 a rappelé le détail des événements prévus :

- présentation le matin du 15 décembre 2022 sur un stand au marché de Schiltigheim, suivie d'un atelier de travail l'après midi du même jour, en mairie ;

- modalités de concertation du même type à Bischheim, avec une présentation au marché le vendredi 13 janvier 2023 et un atelier le 18 janvier à la salle de réunion du Cheval Blanc (cf. DNA du 11 janvier 2023).

* Ces premiers temps de concertation complémentaire avaient été précédés d'une présentation "politique" au Conseil municipal de Schiltigheim - par le vice-président de l'Eurométropole chargé des mobilités -, d'une stratégie territoriale à l'horizon 2026 qualifiée de « révolution des mobilités ». Dans une perspective "d'apaisement" de la route de Bischwiller il était alors annoncé une réduction du trafic automobile de l'ordre de 40 %, en soulignant que « la voiture ne sera pas supprimée » ! (cf. article DNA du 15 décembre 2022). Et de fait, au cours des présentations et des ateliers organisés en décembre 2022 et en janvier 2023 ont été débattues plusieurs hypothèses de réaménagement de cette artère structurante du secteur Nord, dont aucune n'envisageait une piétonnisation et un report de la ligne bus L3 sur un axe parallèle dont un tronçon fonctionne en sens unique - rues de la Patrie et de l'Eglise Rouge -, en supprimant ainsi toute desserte en transport collectif de la section la plus densément peuplée de la route de Bischwiller.

Ce n'est que le 15 mars 2023 que Madame la Maire de Schiltigheim a annoncé la décision radicale, prise unilatéralement, hors de toute coopération avec la commune de Bischheim, de piétonniser le tronçon Sud de la route de Bischwiller qui serait ainsi exclusivement dédiée aux circulations douces (piétons - cyclistes), en supprimant toutes les places de stationnement.

En occultant de la sorte les moments de concertation complémentaire tenus de décembre 2022 à fin mars 2023, l'Eurométropole a donc produit un **BILAN INCOMPLET ET INSINCÈRE**.

* L'annexe 1 de la délibération expose un bilan pour le moins "inédit" dans sa forme. En effet 71 pages sont consacrées au rappel du bilan de la 1ère phase de concertation arrêté par la délibération du 17 décembre 2021 alors que le bilan de la concertation complémentaire est exposé en 20 pages, dont

7 pages proposent une “ analyse “- pour le moins hasardeuse ! -, des dessins intégrés dans ce bilan . Rappel est fait que ces dessins (de type dessins d'enfants plus ou moins gribouillés) ont été réalisés par des “ illustrateurs “ missionnés par l'Eurométropole, dans le cadre d'un « nouveau dispositif nommé “ Croque ta ville “ mis en œuvre dans une perspective de co-construction avec les participants ». Cette démarche, dont la rationalité et la pertinence restent à démontrer, n'était pas prévue au titre des modalités de la concertation complémentaire arrêtées par le Conseil de l'Eurométropole le 17 décembre 2021 .

* Dans la délibération du 20 décembre 2023 (page 7), l'Eurométropole confirme qu'elle a poursuivi la démarche de concertation complémentaire « parallèlement aux études d'Avant-Projet ...ce qui a permis d'impliquer les habitants et forces vives afin d'enrichir ces études ». En fait c'est plutôt un processus inverse qui a été constaté tout au long du 1er semestre 2023, dans la mesure où l'objet précis de cette concertation complémentaire et les caractéristiques de projet envisagées pour ce qui concerne les 5 thèmes à présenter et à débattre, n'ont pas été indiqués au public début 2023 .

Aucune plaquette de concertation n'était disponible pendant le 1er trimestre 2023 . Et de fait il est rapidement apparu que les conceptions ont évolué en fonction des “ visions “ évolutives du développement urbain du seul paysagiste du groupement de maîtrise d'œuvre, comme l'ont relevé divers articles de presse (cf. commentaire de France 3 Région du 24 mars 2023 annonçant que « le projet sera piloté par Alfred Peter , le célèbre urbaniste-paysagiste qui a transformé plusieurs lieux strasbourgeois » !).

Ce fut le cas, notamment, de la décision inattendue de pietonniser la route de Bischwiller (soufflée aux élus schillickois « par Alfred Peter, urbaniste-paysagiste » selon l'article DNA du 24 mars 2023), ou de l'exploitation en mixité “ tram + voitures “ de l'avenue des Vosges (cf. article DNA du 30 mars 2023 relatant l'intervention de Mr Alfred Peter au cours de la conférence de presse de l'exécutif de l'Eurométropole du 15 mars 2023 !).

Il est clair qu'à partir de mars 2023 le paysagiste du groupement de maîtrise d'œuvre a pris le pas sur l'orientation des débats de la concertation, au fur et à mesure qu'il avançait dans les études d'Avant-Projet, ce qui a fait perdre toute substance et toute crédibilité à cette concertation complémentaire dont les participants étaient simplement informés de ces évolutions du projet . De plus il leur a été rappelé à plusieurs reprises par le vice président chargé des mobilités que « ni le tracé, ni le principe “ d'apaisement “ de l'avenue des Vosges et de la route de Bischwiller n'étaient négociables » (cf. article DNA

du 15 mars 2023). L'annexe 1 de la délibération du 20 décembre 2023 confirme d'ailleurs (page 90) que ces questions « font partie des éléments impondérables du projet » qu'il n'était plus envisageable d'évoquer au cours de cette concertation complémentaire .

Les déclarations faites à la presse par ledit paysagiste Alfred PETER et par l'ingénieur Samuel MAILLOT, rapportées par l'article DNA du 15 juillet 2023, sont d'ailleurs assez édifiantes . Ces 2 membres du groupement de maîtrise d'œuvre y confirment en effet que, depuis janvier 2023, ils œuvrent à l'élaboration des études d'Avant-Projet et « proposent des solutions » dont ils soulignent le caractère « original » : piétonnisation de la route de Bischwiller, sens unique sur les routes de Brumath et du Général de Gaulle, déconstruction du viaduc d'accès à la M35,(ceci en ne souciant guère des études de définition dont les résultats étaient intégrés dans les documents de la 1ere phase de concertation 2021, ni du CCTP du marché de maîtrise d'œuvre qu'ils avaient signé en 2022).

IL EST CLAIR QUE CETTE CONCERTATION AVAIT UN CARACTÈRE DE FAUX SEMBLANT ET QU'ELLE N'A PAS ÉTÉ ORGANISÉE, COMME LE PRÉVOIT LA LÉGISLATION EN VIGUEUR, « AVANT QUE LE PROJET NE SOIT ARRÊTÉ DANS SES OPTIONS ESSENTIELLES ».

* La conséquence irréfutable de ces " **MANIPULATIONS** " de l'information publique et de ce détournement de la procédure de concertation complémentaire est que les caractéristiques du projet Tram Nord telles que présentées dans cette délibération du 20 décembre 2023 sont radicalement différentes de celles qui figurent dans le dossier présenté à l'Etat en avril 2021 (4e Appel à projets TCSP) ainsi que dans le rapport d'études de définition TTK (avril 2022) et dans la plaquette de la 1ere concertation réalisée au cours de l'été 2021 . Ainsi par exemple :

- l'aménagement de l'avenue des Vosges actuellement conçu avec une exploitation en mixité " Tram + voitures " était initialement prévu avec un site propre central réservé aux 2 lignes de tramway, encadré par une voie de circulation générale de part et d'autre (comme sur l'avenue de la Paix par exemple) ; une configuration qui était cohérente avec son statut de grande artère structurante de l'agglomération, selon l'OAP / Déplacements (2019) du PLUi en vigueur ;

- l'aménagement de l'axe routes du Général de Gaulle et de Brumath était initialement conçu comme un boulevard urbain comprenant un site propre central tram encadré de part et d'autre de voies de circulation, de stationnements et de pistes cyclables, et non pas avec une mise en sens unique Nord > Sud incompatible avec son statut d'artère structurante, intercommunale et inter-quartiers, et avec une suppression de tout stationnement ;
- l'aménagement de la route de Bischwiller était prévu dans l'objectif d'y réduire le trafic automobile de 40 % et non pas de piétonniser son tronçon Sud qui ne serait plus accessible qu'aux seuls cyclistes et piétons, en déportant la ligne bus L3 sur une étroite voie parallèle jusqu'à la rue Kablé ;
- dans sa nouvelle configuration, le plan de circulation associé au Tram Nord prévoit la déconstruction du viaduc d'accès à l'autoroute M35 à partir de la voirie Est de la place de Haguenau, avec reconstruction du même viaduc du côté Ouest de cette place c'est-à-dire parallèlement à l'existant à 60 m de distance . Pareille aberration technique et financière, qu'aucun besoin fonctionnel ne justifie, n'était pas prévue en 2021 . Au contraire, le CCTP du marché de maîtrise d'œuvre (2022) prévoit la mise en valeur de l'ouvrage existant au droit du cimetière Ste Hélène !
- une autre " nouveauté " apparue en 2023 est la volonté de supprimer le parking souterrain de dépose des voyageurs devant la Gare centrale, si utile à nos concitoyens de 1ere et 2e couronne de l'agglomération, pour en faire un parc à vélos . En compensation est annoncée la construction d'un parking-silo de 800 places en gare basse de Strasbourg (rue du Rempart) à partir duquel un cheminement de 1500 m serait imposé aux voyageurs, via la rue Wodli, pour rejoindre le hall de Gare . Ce nouveau parking de compensation n'est cependant pas inscrit dans la programmation technique et financière du projet Tram Nord .

Les nouvelles conceptions de ces espaces publics apparues en 2023 n'ont fait l'objet d'aucune analyse comparative - en termes d'avantages et d'inconvénients respectifs -, avec les conceptions présentées à l'Etat et au public en 2021 . Leur utilité n'est donc pas formellement justifiée .

Par ailleurs ce bilan de concertation ne fait pas état des nombreuses observations formulées par le public, par les associations et par les élus de Bischheim, pas plus qu'il ne fait état des articles de presse relatant les contestations enregistrées (cf. articles de presse DNA des 07 avril, 06 mai et 04 juin 2023 ainsi que de Rue 89 des 31 mars et 07 avril 2023).

* Ce bilan de la concertation publique ne fait pas davantage état de la demande formulée par plusieurs associations dès juillet 2021 et régulièrement rappelée au cours de la concertation complémentaire, de

l'étude d'un SCÉNARIO ALTERNATIF paraissant plus compétitif en termes d'exploitation du réseau de transport et plus équilibré en termes d'organisation globale de la circulation automobile .

(a) Au niveau des communes Nord, ce scénario correspond à une sous variante du tracé N1 qui emprunterait :

- la route de Bischwiller dans la zone de centralité de Schiltigheim, entre les rues Hélène Schweitzer et St. Charles ;

- puis la rue St. Charles - dans l'emprise de 18 m inscrite au PLUi -, dont est riverain la société Heinecken qui aura libéré son site avant 2 ans (une circonstance qui justifie également un réexamen du tracé du tram) ;

- et le tronçon Nord de la route du Général de Gaulle .

Il permet, par exemple, aux habitants de la cité des Écrivains de rejoindre en 3-4 minutes le centre de Schiltigheim et ses nombreux services au public . Il ne rallongerait que de 1 min.30 le temps de trajet vers Strasbourg .

Ce tracé serait intégralement en site propre sauf sur 200 m de la rue St Charles où il pourrait être exploité en mixité (en attendant la reconstruction progressive avec reculement de quelques bâtiments anciens sans qualité architecturale).

Ce tracé éviterait une exploitation du tram en voie unique sur plus de 600 m, sur l'étroit tronçon Sud de la route du Général de Gaulle . Lors de l'enquête publique sur l'extension Ouest de la ligne F, l'Eurometropole - dans son Mémoire en Réponse du 24 avril 2023 à la Commission d'Enquête (p. 65) -, n'a-t-elle pas expliqué que la section en voie unique réalisée en 2020 sur la route des Romains constitue un **POINT DUR MAJEUR** de la ligne F, mettant en question la robustesse de cette ligne en cas d'aléas et impactant ses temps de parcours, sa vitesse commerciale, sa régularité et ses fréquences ! Alors pourquoi s'obstiner à imposer à Schiltigheim un dispositif aussi pénalisant pour l'exploitation du tramway et par conséquent pour l'offre de transport qu'il sera en mesure de proposer aux habitants et pour son attractivité ?

Il est également apparu, dans le rapport de synthèse provisoire que l'insertion urbaine de la plate forme tram pose problème au niveau de la giration de la route de Bischwiller vers la rue H. Schweitzer (à l'angle Nord Est du cimetière Ste. Hélène) . De ce fait la plate forme tram serait exploitée en mixité avec la circulation automobile sur la partie Est de cette nouvelle rue, sur laquelle les pistes cyclables existantes seraient aussi supprimées . Cette difficulté

d'insertion n'a, à aucun moment, été évoquée au cours de la concertation publique et ne figure pas dans l'annexe 1 de la délibération EMS du 20 décembre 2023 . Celle-ci ne fait d'ailleurs pas davantage état de la nécessité de démolir le pont St. Charles, une problématique qui ne sera " apparue " que lors de la présentation faite aux élus de Schiltigheim ledécembre 2023

En plus de cette offre supplémentaire apportée par cette ligne de tramway, l'offre bus existante pourrait être maintenue et renforcée sur les 2 lignes fortes Nord <-> Sud desservant l'ensemble du secteur Nord . À savoir :

- la ligne L6 sur l'axe routes de Brumath et du Général De Gaulle, circulant en tronc commun avec le tramway sur la partie Nord de la route du Général de Gaulle, qui offrirait un accès direct à Strasbourg ,

- la ligne L3 sur la route de Bischwiller, en partageant l'infrastructure tram sur le tronçon Sud de cette artère . Ce n'est présenté, alors même qu'un tronçon de la rue de la Patrie fonctionne aujourd'hui en sens unique . Par ailleurs l'on ne conçoit pas bien comment ces deux rues pourraient être dédiées aux bus alors qu'elles donnent accès à une grande déchetterie intercommunale et aux jardins familiaux ainsi qu'à la maison de retraite accessible par la rue Haegelberg

Dans la mesure où n'est envisagée qu'une fréquence de 7-8 minutes sur cette unique ligne de tramway, un complément d'offre performante que pourraient apporter ces 2 lignes sur l'axe intercommunal Nord <-> Sud serait certainement des plus utiles pour concrétiser le **CHOC D'OFFRE** annoncé par l'Eurométropole .

(b) Au niveau du secteur Centre Nord de Strasbourg ce scénario alternatif correspond à un développement du réseau tramway déjà annoncé par la CUS en 2016 (dans le cadre de l'enquête publique sur l'urbanisation du secteur Wacken-Europe) et ayant fait l'objet d'études de faisabilité par le cabinet TTK et de modélisation par PTV . À savoir :

- implantation de la nouvelle ligne H venant de la Robertsau et du quartier Européen sur les quais extérieurs (Sturm, Kléber) en direction de la Gare centrale et de Cronembourg via le tunnel tram . C'était d'ailleurs ce tracé là qui avait été largement priorisé par le public lors de la concertation de l'été 2021 ;

- dévoiement de la ligne D à partir du pont de Paris en direction de la place de Haguenau et de Schiltigheim, via les rues de Sébastopol et du Travail ;

- maintien de la ligne E venant d'Illkirch et de l'Esplanade jusqu'au Lycée Kléber ;

- desserte des avenues des Vosges et de la Forêt Noire par des services BHNS, comme prévu sur le Plan Local des Déplacements (PLD) du secteur Centre de Strasbourg . La ceinture des boulevards serait ainsi desservie de façon homogène et efficace par un ring BHNS - dont les sections Ouest et Sud sont déjà en service, entre boulevard Wilson et place d'Islande -, selon des standards pratiquement équivalents à ceux d'un tramway comme l'ont confirmé les responsables de la CTS et de l'Eurométropole (cf. article DNA du 21 novembre 2023).

Une telle configuration du réseau de transport permettrait d'envisager un réaménagement plus raisonnable et plus raisonné de l'axe " Vosges-Forêt Noire " à haute valeur paysagère et écologique, sans volonté " punitive " vis à vis de la circulation automobile, comme l'ont récemment proposé plusieurs élus strasbourgeois (cf. présentation France 3 - région du 14 novembre 2023).

3- CONCERNANT LES ÉTUDES D'AVANT PROJET

L'annexe 2 de la délibération du 20 décembre 2023 présente « les études de conception de niveau " Avant- Projet " » .

* Il faut rappeler que le dossier complet de l'avant-projet, sur la base duquel serait élaboré, le cas échéant, le Dossier d'Enquête Publique est constitué très classiquement des rapports des études techniques, des études thématiques et des études environnementales réalisées par le maître d'œuvre (études dont le contenu est défini par le CCTP du marché de maîtrise d'œuvre / pages 89 à 126). Un rapport de synthèse de l'Avant-Projet résume de façon cohérente les caractéristiques principales du projet et des variantes étudiées .

LES ÉTUDES TECHNIQUES portent sur :

- le système tramway (infrastructure et stations tram, ligne électrique, signalisation, systèmes d'exploitation,) ;
- les réseaux techniques existants et les travaux de déplacement / modernisation de ces réseaux ;
- les principes généraux d'exploitation technique des lignes de tramway ;
- l'estimation détaillée, poste par poste, du coût prévisionnel des travaux de toutes catégories, y compris les diverses opérations connexes ;

- les mesures d'hygiène et de sécurité à mettre en œuvre ;
- le planning des travaux ;
- le Dossier de Définition de Sécurité (DDS) produit en début d'Avant-Projet et le Dossier Préliminaire de Sécurité (DPS) en fin d'Avant-Projet, qui sont à valider par l'Etat ;
- la détermination des contraintes fonctionnelles de chantier (CCFC) ;
- les techniques de maintenance des équipements .

LES ÉTUDES THÉMATIQUES comprennent :

- un diagnostic " Urbanisme / Déplacements " et des enjeux urbains du projet ;
- l'étude de réorganisation des circulations automobile, cyclistes et des cheminements piétons, ainsi que du stationnement ;
- l'étude " transports collectifs " portant sur les transports urbains tram et bus ainsi que sur l'intermodalité avec les transports inter-urbains par cars et les transports ferroviaires ;
- les études d'insertion urbaine de l'infrastructure tram et le projet d'aménagement urbain induit par le projet tram ;
- l'élaboration d'un diagnostic pour la gestion intégrée des eaux pluviales ;
- l'étude des ouvrages d'art concernés par le projet Tram Nord ou par ses impacts (pont St. Charles, réhabilitation du tunnel des Halles) ;
- les évaluations financières et socio-économiques (notamment le calcul du TRI) ;
- le bilan carbone du projet .

LES ÉTUDES ENVIRONNEMENTALES comprennent :

- un diagnostic faune / flore et zones humides ;
 - l'étude acoustique (avant / après) ;
 - l'étude de pollution de l'air (avant / après) ;
 - l'étude d'impact du projet Tram Nord, y compris des opérations connexes .
- * l'annexe 2 ne présente qu'une petite partie du dossier d'Avant Projet, à savoir :

(a) DES PLANS D'INSERTION URBAINE DU TRAM ET DES SCHÉMAS D'OPÉRATIONS CONNEXES :

- . les plans et coupes d'insertion urbaine de l'infrastructure tramway (pages 9 à 23) ;
- . le plan de réaménagement piétonnier du tronçon Sud de la route de Bischwiller (p 24 à 27) ;

. les schémas de reconfiguration de l'échangeur autoroutier de Hoenheim et de création d'un raccordement de l'avenue de la 2e Division Blindée à la M35 (p. 30) ;

. les principes de recomposition paysagère de la place de Haguenau (sans plan) ;

. le schéma sommaire de création d'une bretelle de liaison entre la M2350 et la M35, à Cronembourg, au droit de la CTS, pour compenser la suppression de l'accès direct à la M35 à partir de la M2350 (en venant du Nord) ;

. le plan modificatif de la bretelle de sortie de la M35 sur la rue Wodli (p. 32) ;

. un schéma de principe difficilement compréhensible du réaménagement de la bretelle de sortie de la M35 vers la place de Haguenau et du nouveau viaduc d'accès à la M35 (p. 33) ;

. un schéma de nouveau carrefour à créer sur la M2350 raccordé à la rue de l'Eglise Rouge, nécessitant la construction d'un nouveau pont sur le canal de dérivation (p. 34), un aménagement non présenté en concertation . Aucun plan de réaménagement de l'axe des rues de la Patrie et de l'Eglise Rouge sur lequel serait détournée la ligne bus L3, n'est présenté ;

. une esquisse fonctionnelle très succincte, du parking-silo Église Rouge / Kablé, qui n'est pas du tout de niveau Avant-Projet (p. 35).

NB : l'on constate que le dédoublement de la rue de La Fontaine, à Hoenheim, n'est pas inclus dans le programme de travaux . Son emprise est pourtant réservée au PLUi qui souligne sa grande utilité fonctionnelle dans la mesure où cette voirie permettra de capter du côté Nord de la voie ferrée les flux automobiles arrivant du Nord pour les diriger vers l'échangeur de Hoenheim . Ceci en réduisant les nuisances subies par les riverains de l'étroit tronçon urbanisé de la rue de La Fontaine débouchant sur la rue de la République pratiquement au cœur de Hoenheim .

(b) DES INFORMATIONS SUCCINCTES SUR LE SYSTÈME DE MOBILITÉ ASSOCIÉ AU PROJET TRAM NORD, DONT :

. Un schéma de principe des circulations des voitures, des transports collectifs et des cyclistes sur les artères principales du secteur Nord, entre M35 et avenue Mendès France . Sur ce schéma dit " multimodal "

n'apparaissent pas les lignes de transport ferroviaire, dont celle qui dessert la gare TER de Bischheim / Schiltigheim .

. Des données incomplètes sur l'exploitation commerciale des 3 lignes de tram et des lignes bus dans le cadre d'un réseau restructuré (pages 41 à 51) . Les données présentées sont essentiellement les tracés de ces lignes de transports . La seule précision fournie est celle d'une augmentation de 95.000 voyageurs supplémentaires sur l'ensemble du réseau urbain de transports collectifs, sans détailler la fréquentation de chacune de ces lignes et sans explication sur le type de modélisation utilisé .

NB : Cette donnée de fréquentation est surprenante, dans la mesure où, dans son dossier du 4e Appel à projets TCSP de l'Etat, l'Eurométropole estimait à 23 000 voyageurs / jour, l'augmentation de la fréquentation globale du réseau CTS .

La fréquence de passage des lignes tram est à présent annoncée à 7-8 min. sur les lignes tram, inférieure semble t il à certaines lignes fortes du réseau bus actuel .

La vitesse commerciale des lignes de transport collectif n'est pas indiquée, comparativement à la situation actuelle . Aucun serpent de charge des lignes tram, tronçon par tronçon, n'est présenté, ce qui ne permet pas d'apprécier l'adéquation de l'offre de transport à la demande

Aucune donnée n'est fournie sur les effets de ce projet en termes de report modal de la voiture vers les transports collectifs . La détermination du matériel roulant supplémentaire nécessaire à l'exploitation des lignes de tram et de bus n'est pas évoquée, pas plus que les variations des coûts et des recettes de leur exploitation .

L'organisation du réseau bus en phase travaux n'est pas davantage renseignée .

. La problématique du stationnement est présentée sommairement (pages 85 à 87) sur des petits schémas difficilement compréhensibles . L'on peut en retenir que la reconstitution des places de stationnement supprimées n'est envisagée que de façon partielle. La question de l'organisation du stationnement pour les besoins de desserte des riverains et de livraison des commerces n'est guère traitée . Aucune analyse de ces besoins réels n'a d'ailleurs été faite .

NB : L'objectif de renforcement de l'intermodalité au niveau de la gare SNCF de Bischheim-Schiltigheim n'est pas respecté puisqu'il n'est prévu aucune

desserte de cette gare en bus, ni de rabattement par piste cyclable, ni de parking-relais .

NB : les différentes lignes du réseau d'autocars express du réseau inter-urbain de la Région Grand Est qui convergeront vers le secteur des Halles ne sont absolument pas évoquées dans ce document, tant en termes de tracés, que de fréquences de passage ou de correspondances avec les lignes urbaines de tram et de bus . Cette omission est d'autant plus surprenante que la délibération du 10 novembre 2023 relative au Hub multimodal Halles / Gare traitait, notamment, de l'aménagement des arrêts de ces cars .

. Les principes d'élaboration du plan de circulation générale sont exposés (pages 52 à 67) . Il apparaît qu'ils sont fondés sur une hiérarchisation qui n'est pas conforme aux prescriptions de l'OAP / Déplacements du PLUi, qui est **OPPOSABLE** . Dans la mesure où aucune précision n'est donnée sur les **CHARGES DE TRAFIC JOURNALIER** actuellement et à l'horizon du projet Tram Nord il n'est pas possible d'apprécier les impacts concrets du nouveau plan de circulation, que ce soit dans les communes Nord ou dans le secteur Centre Nord de Strasbourg .

Pratiquement illisibles sur des fonds de plans flous et trop petits, les charges de trafic horaires qui ne servent qu'au calcul des feux de gestion des carrefours, sont sans grand intérêt pour l'information des élus et du public

. L'annexe 2 présente sommairement les résultats des calculs des capacités utilisées sur les carrefours à feux jalonnant les itinéraires des lignes de tram, aux heures de pointe du matin et du soir (pages 68 à 79). Les " points noirs " de congestion du trafic - avec des capacités utilisées de 100 % ou plus -, sont identifiés d'une part sur le tronçon Nord de la route du Général de Gaulle (pourtant en sens unique) et d'autre part sur le boulevard Wilson, « dont la capacité d'écoulement est **LARGEMENT IMPACTÉE** par le passage de trois lignes de tramway ».

C'est d'ailleurs la raison pour laquelle l'Eurométropole a (subitement) jugé utile de réhabiliter le tunnel des Halles permettant aux véhicules arrivant de l'Ouest de l'autoroute M35 via la rue Wodli de franchir en souterrain le carrefour « Wilson / petite rue des Magasins » identifié comme congestionné .

Les travaux sur cet ouvrage ne sont pourtant pas, au demeurant, intégrés dans la programmation technique et financière de cette opération Tram Nord,

alors qu'ils étaient évoqués dans la délibération du Conseil de l'Eurométropole du 10 novembre 2023 relative au Hub multimodal Halles / Gare . Un autre " point noir " apparaît de circulation apparaît à l'intersection du boulevard Poincaré avec la rue de Bischwiller laquelle constituerait l'unique voie de sortie de tout le secteur Centre Nord vers la place de Haguenau . Le nouveau carrefour projeté sur la M2350, au droit du futur parking Kablé, constituera également un point noir .

L'on constate que les carrefours régulant les intersections respectives de la M35 et de l'avenue Mendès France avec les voiries transversales de Schiltigheim et de Bischheim qui recevront d'importantes charges de trafic supplémentaires - du fait des réductions drastiques de capacités sur les 2 axes Nord <-> Sud -, n'ont pas été étudiés . Un " fâcheux " oubli !

. Le développement envisageable du réseau cyclable est représenté (pages 80 et 81) de façon schématique avec les aménagements cyclables prévus dans le cadre du projet Tram Nord et avec des tracés pointillés " d'autres projets " qui ne sont ni étudiés ni financés (sans aucune précision sur les longueurs des pistes cyclables à réaliser ni sur les investissements correspondants) .

La réaffectation du parking souterrain courte durée de la place de la Gare au stationnement de quelques 2400 vélos est évoquée . Cette réaffectation n'est cependant pas envisageable avant la construction d'un parking-silo en gare basse correctement raccordé à la Gare centrale de Strasbourg (le cas échéant par la création d'une station supplémentaire sur la ligne A du tramway qui émergerait du tunnel tram qui avait été renforcé à cet effet près de la rue du Rempart ; une solution qui a d'ailleurs été évoquée lors des débats sur la délibération du Conseil de l'Eurométropole du 10 novembre 2023 relative à l'ouverture de la Gare centrale de Strasbourg à 360 degrés). Aucun financement n'est mobilisé à l'heure actuelle pour réaliser un tel investissement .

DIFFÉRENTES REMARQUES D'ORDRE GÉNÉRAL peuvent être formulées à propos du contenu de cette annexe 2 présentant les " études de conception de niveau Avant-Projet " . À savoir :

(1) les caractéristiques de projet présentées dans cette annexe se limitent aux plans d'insertion de l'infrastructure tramway et au système de mobilités associé . Elles n'intègrent pas même les plans des ouvrages d'art relevant de

ce projet (pont St Charles, tunnel des Halles, nouveau viaduc d'accès à la M35, nouveau pont sur le canal de dérivation entre la M2350 et la rue Kablé). En tout état de cause cette présentation partielle des études thématiques aurait dû être introduite par des éléments du Diagnostic Urbanisme / Déplacements permettant de bien cerner l'état initial du système urbain et d'apprécier correctement les évolutions de ses différentes composantes .

Par ailleurs cette présentation ne comporte aucun élément d'évaluation financière et socio-économique ni de bilan carbone qui constituent pourtant des paramètres essentiels d'appréciation de la faisabilité financière du projet, de sa soutenabilité à long terme par l'Eurométropole et de son utilité collective .

(2) Le maître d'œuvre ne s'est manifestement pas conformé à certaines dispositions fondamentales d'ordre méthodologique édictées par le CCTP de son contrat de maîtrise d'œuvre . Ainsi, par exemple, n'a-t-il pas respecté pour l'élaboration des plans de circulation - élément hautement " sensible " de l'environnement et du cadre de vie urbains -, l'obligation de réaliser (page 105 du CCTP) :

. au moins 3 variantes locales des plans de circulation dans le secteur Nord ,

. au moins 2 variantes locales du plan de circulation, d'une part dans le secteur Vosges de Strasbourg et d'autre part dans le secteur Halles / Gare . Ces variantes devaient ensuite être évaluées comparativement avec des analyses multicritères afin d'aider à la décision .

(3) Le caractère très limitatif des caractéristiques de projet ainsi présentées - dont sont aussi absentes les études techniques et les études environnementales -, ne concorde absolument pas avec l'énoncé du délibéré de la délibération selon lequel le Conseil devrait « approuver les options essentielles du projet de Tramway Nord entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, telles que ces options ressortent des études de conception de niveau Avant-Projet présentées en annexe 2 ».

Il faut rappeler que lors de tous les projets d'extension du réseau tramway réalisés depuis 30 ans, le Conseil CUS puis celui de l'Eurométropole ont toujours été amenés, en toute logique, à prendre en considération le **DOSSIER D'AVANT PROJET DANS L'ENSEMBLE DE SES COMPOSANTES** .

DES ÉLUS RESPONSABLES NE SAURAIENT VOTER UNE TELLE DÉCISION SUR LA BASE D'UN CORPUS D'INFORMATIONS AUSSI LIMITÉ . En référence au CGCT en son article L2121-13 garantissant le Droit à l'information des élus préalablement à toute délibération, ce n'est qu'au regard des rapports du dossier d'Avant-Projet complet que les élus pourraient, le cas échéant, approuver en **TOUTE CONNAISSANCE DE CAUSE** un projet d'une telle complexité qui engagerait sur le long terme les finances de l'Eurométropole et qui modifierait aussi radicalement le fonctionnement urbain des communes concernées, avant d'envisager sa mise à l'Enquête Publique .

4- CONCERNANT LA PROPOSITION DE CONFIER À LA CTS LA MAÎTRISE D'OUVRAGE DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION DE L'INFRASTRUCTURE TRAMWAY ET DES AMÉNAGEMENTS CONNEXES

(a) Par sa délibération du 20 décembre 2023 le Conseil de l'Eurométropole déciderait de confier à la CTS - dans les conditions prévues par l'annexe 5 -, la maîtrise d'ouvrage des études postérieures à l'Avant-Projet ainsi que le financement, la réalisation, l'entretien et l'exploitation de cette extension Tram Nord, y compris l'acquisition du matériel roulant .

Ceci ne pose aucun problème particulier dans la mesure où cette disposition est prévue par le contrat de concession attribué à la CTS par l'Eurométropole, avec effet depuis le 1er janvier 2021 . Le montant total HT des prestations ainsi concédées à la CTS serait de 223,530 M€ (dont 146, 796 M€ de travaux, 44 M€ d'achat de matériel roulant), les frais de maîtrise d'ouvrage versés à la CTS s'élevant à 5,684 M€.

(b) Par cette délibération l'Eurométropole propose également de confier à la CTS la maîtrise d'ouvrage des **OPÉRATIONS CONNEXES** d'aménagements de voiries (dont la piétonnisation de la route de Bischwiller), de parking et d'aménagements paysagers (dont la place de Haguenau). Ceci au moyen d'une convention de mandat de maîtrise d'ouvrage présentée dans l'annexe 6, dont l'enveloppe financière " travaux et aménagements " est « provisoirement évaluée » à 36,9 M€ / HT, hors rémunération du mandataire dont le montant n'est même pas précisé. Il apparaît que la définition des aménagements à réaliser est plus que sommaire, sur la base de simples schémas d'intention, ce qui pourrait poser problème dans l'exécution effective de ces travaux .

En outre ce type de procédure correspond ni plus ni moins à un mandat confié de gré à gré à la CTS, sans aucun motif crédible de recourir à un tel procédé . D'autres opérateurs disposent de toute l'expertise nécessaire pour réaliser de tels aménagements urbains, notamment la SERS . Il paraîtrait donc plus approprié de mettre en œuvre une procédure réglementaire de consultation d'opérateurs qualifiés pour prendre en charge une telle mission.

5- CONCERNANT LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLUi

Dans ladite délibération du 20 décembre 2023 l'Eurométropole propose de modifier la hiérarchisation du réseau viaire de l'agglomération qui est définie par l'OAP / Déplacements (laquelle est **OPPOSABLE** aux projets publics ou privés). Ceci concerne en particulier les réaménagements, tels qu'ils sont actuellement conçus, de l'avenue des Vosges, des routes du Général de Gaulle et de Brumath ainsi que de la route de Bischwiller, qui relèvent de la catégorie des " grosses artères structurantes d'agglomération ". Les caractéristiques de ces réaménagements, excessivement contraignantes pour la circulation et le stationnement urbains, ainsi que pour le fonctionnement urbain en regard des besoins des riverains, ne sont absolument pas compatibles avec les prescriptions de l'OAP / Déplacements du PLUi en vigueur .

Consciente du problème, l'Eurométropole n'entend pas modifier ses conceptions de réaménagement pour les rendre conformes et compatibles aux dispositions en vigueur .

Elle entend, au contraire, **INVERSER LES LOGIQUES** et modifier les règles afin d'imposer ses choix d'aménagement de l'espace public pourtant largement contestés .

Pareille approche de l'exécutif de l'Eurométropole n'est pas concevable . L'élaboration du PLUi entre 2012 et 2016 a donné lieu à de nombreux débats publics et travaux en commissions, dans les communes et dans les quartiers, afin d'aboutir à des compromis notamment pour la mise au point d'OAP aussi " sensibles " que celles concernant les déplacements et l'habitat . Il ne paraîtrait donc pas opportun de modifier ces prescriptions qui sont d'intérêt général, pour des raisons essentiellement idéologiques .

Cette hiérarchisation du réseau viaire sur l'ensemble du territoire de l'agglomération est fondée sur une vision globale et à long terme de l'organisation de ce réseau et du fonctionnement du tissu urbain . Elle a été

instaurée comme outil d'aide à la décision pour les projets de réaménagement des infrastructures, en s'assurant de la nécessaire mise en cohérence de la forme des rues à leurs diverses fonctions .

Il faut rappeler que dans cette hiérarchisation :

- les voies autoroutières écoulant les trafics d'échanges de l'agglomération avec les territoires extérieurs relèvent de la catégorie 1 (= réseau hyperstructurant) . C'est le cas des M35, M2350 et M351 ainsi que du viaduc d'accès à la M35 à partir de la place de Haguenau ;

- les artères de la ceinture des boulevards strasbourgeois (dont l'avenue des Vosges et les voies entourant la place de Haguenau, ainsi que la route de Brumath et l'avenue de Périgueux, etc ...) font partie de la catégorie 2 (= artères structurantes d'agglomération) . Elles devraient conserver ce statut dans la mesure où elles assurent les « trafics de liaison entre quartiers et communes éloignés ».

L'organisation d'une concertation publique suivie d'une enquête publique pour ce type de mise en compatibilité du PLUi ne paraît donc pas envisageable, d'autant plus que dans son chapitre 2 la délibération du 20 décembre 2023 l'Eurométropole ne définit pas clairement les voiries qui seraient concernées par la modification de la hiérarchisation du réseau viaire qu'elle propose, ni la nature de cette modification .

Dans le même ordre d'idées, l'Eurométropole affirme, notamment dans son dossier du 4e Appel à Projets TCSP de l'Etat, que ce projet Tram Nord est conforme à tous les documents de planification territoriale et urbaine en vigueur .

Or ni le SCOTERS, ni le PDU, ni le PLUi, ni le schéma directeur des transports collectifs " 2025 " ne prévoient un maillage Centre Nord du tramway par l'avenue des Vosges . Ils prévoient tous un maillage par les boulevards de seconde ceinture (Dordogne, Preiss, Clémenceau) . Et la l'implantation du tramway sur l'avenue des Vosges, telle que prévue par l'EMS, empêcherait la réalisation de ce maillage structurant dans la mesure où cela impliquerait d'exploiter une 4e ligne de tram sur le boulevard Wilson .

CE QUI EST TECHNIQUEMENT IMPOSSIBLE !

Ce projet n'est pas davantage conforme au Plan Local des Déplacements (PLD) du secteur Centre de Strasbourg, qui prévoit une desserte de la

ceinture des boulevards par un ring BHNS, tout comme il ne peut pas être conforme au PLD du secteur Nord de l'agglomération dans la mesure où son étude a été suspendue en 2020 à l'issue de la phase Diagnostic .