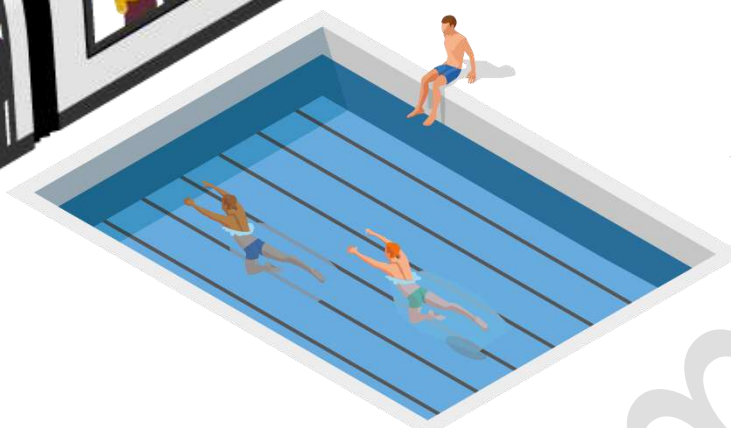


# Tram Nord

Strasbourg – Schiltigheim – Bischheim

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



## Document de présentation

**Concertation préalable à la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme intercommunal de l'Eurométropole de Strasbourg**

**Du 2 au 15 janvier 2024**



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



## 1. PRESENTATION DU PROJET

### 1.1. Contexte du projet

L'Eurométropole de Strasbourg (EMS) exerce la compétence d'autorité organisatrice de la Mobilité des voyageurs sur son territoire de ressort territorial). L'exploitation est confiée à la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS), Société Publique Locale, concessionnaire et exploitant des réseaux de tramway, de bus urbains et des parkings relais par le biais d'un contrat de concession.

Depuis les années 1990, l'EMS mène une politique qui favorise l'organisation multimodale des déplacements, en développant les transports publics, les circulations des cyclistes et des piétons, afin de rationaliser l'utilisation de la voiture. Cette politique vise également à optimiser les conditions du transfert entre les différents modes de déplacement au niveau des espaces péri-urbains.

En décembre 2020, le conseil de l'Eurométropole s'est engagé à réaliser plusieurs projets de transport avec une ambition inédite en matière de mobilité. Parmi ceux-ci figurent le projet de création d'une nouvelle liaison tramway pour la desserte des communes Nord et la réalisation d'une liaison tramway gare centrale-institutions européennes via un nouveau maillage.

Le développement du réseau de tramway sur le Nord de l'agglomération s'inscrit dans le cadre d'une nouvelle étape de développement des transports collectifs, en lien avec la mise en place progressive d'une Zone à Faible Émissions, le déploiement d'un Réseau Express Métropolitain.

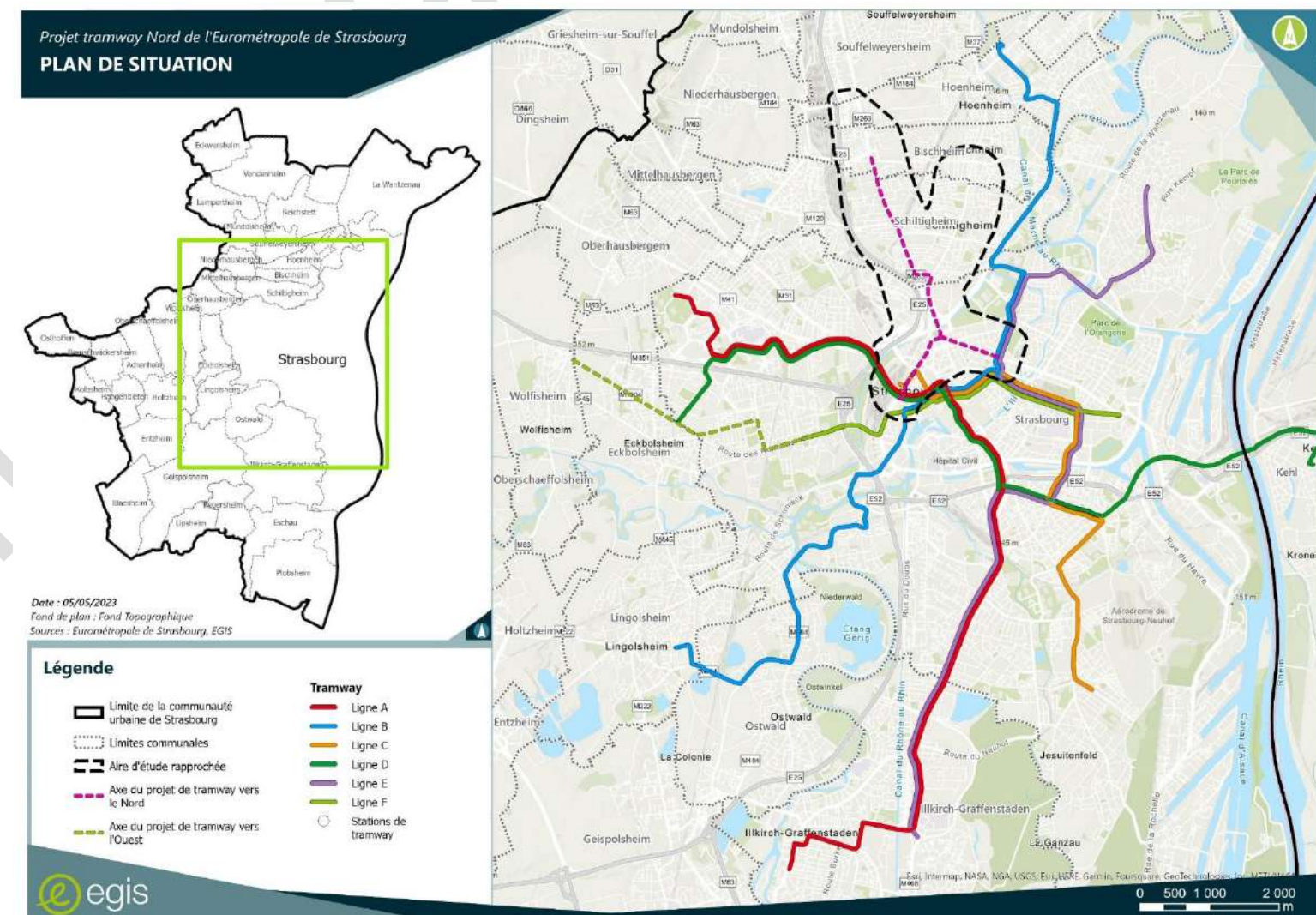
Parallèlement, la transformation de la route métropolitaine M35 permettra d'accueillir des offres de transport public renforcées, mais aussi de reconfigurer dans une logique d'apaisement la place de Haguenau et l'avenue des Vosges aujourd'hui encore très routières et très circulées.

Le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du 18 décembre 2020 a adopté la délibération N° E-2020-846 « Une ambition inédite en matière de mobilités : vers un pacte durable et équilibré pour l'Eurométropole de Strasbourg et ses habitants ». Ce projet reprend deux actions majeures prévues dans cette feuille de route :

- le prolongement du réseau de tramway vers le Nord jusqu'à Bischheim afin de relier le projet Fischer et la Cité des Écrivains à la Gare centrale via la Place de Haguenau ;

- la liaison Gare centrale - Institutions Européennes en tramway, inscrite au contrat triennal dans le cadre du rayonnement de Strasbourg en tant que Capitale Européenne.

Ce nouveau maillage est par ailleurs nécessaire pour desserrer le nœud d'Homme de Fer et préparer le réseau à supporter une fréquentation accrue, en organisant la liaison Gare-Université sans passer par le nœud de l'Homme de Fer.



Document



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



## 1.2. Description du projet

Le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim a fait l'objet d'une première phase de concertation organisée du 15 juin au 30 septembre 2021 dont l'Eurométropole de Strasbourg a tiré le bilan de la concertation par délibération du 17 décembre 2021.

La délibération ayant pour objets d'arrêter le bilan de cette première phase de concertation publique a également approuvée la poursuite de l'étude du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim sur les variantes de tracé N1 et C1.

Deux ateliers de concertation et deux permanences ont été organisés entre décembre 2022 et janvier 2023, au sujet de l'apaisement de la route de Bischwiller.

L'Eurométropole de Strasbourg a choisi de mener également, du 29 mars au 6 juillet 2023 une nouvelle étape de concertation sur le projet permettant l'approfondissement des thématiques suivantes :

- le positionnement et le fonctionnement du futur terminus Nord du projet,
- l'aménagement de la route de Bischwiller au profit de l'extension des espaces publics apaisés et du renforcement de la centralité historique de Schiltigheim,
- l'aménagement de la place de Haguenau,
- l'aménagement de l'avenue des Vosges et ses implications sur l'accessibilité automobile,
- l'aménagement du secteur de la Place de la Gare.

Ainsi, le projet de développement du réseau de tramway vers le Nord de l'agglomération comprend :

- La création de l'infrastructure tramway comprenant 2 branches sur une distance de 5 km avec 9 nouvelles stations :
  - le prolongement du réseau de tramway vers le Nord jusqu'à Bischheim afin de relier en tramway le quartier Fischer et la Cité des Écrivains au centre de Strasbourg et à la Gare centrale via la Place de Haguenau ;
  - La liaison Gare centrale – Avenue des Vosges permettant d'accéder aux institutions européennes,
  - La création d'une liaison Gare-Universités permettant d'éviter la traversée du nœud de l'Homme de Fer.
- Les aménagements connexes à la plateforme tramway : pistes cyclables, voies de circulations, stationnements, voies piétonnes, ouvrages d'art ;
- L'aménagement du parc de la Place de Haguenau vers le Nord et l'extension du parc existant vers les façades des immeubles ;
- L'aménagement de la route de Bischwiller en vue de son apaisement favorable aux mobilités douces ;
- La création et le réaménagement des échangeurs de la M35
  - L'aménagement d'une bretelle d'entrée à Schiltigheim « nord » depuis la M35 au niveau de l'avenue de la 2eme Division Blindée,
  - L'aménagement d'une bretelle au niveau de l'échangeur de Hœnheim (dit 49.1) pour rejoindre la M35 plus en amont en direction du Sud et permettre d'aménager une zone d'échange bus/tram performante au terminus,
  - Le réaménagement de l'échangeur de Cronembourg,
  - L'adaptation de la bretelle de sortie M35 « Place des Halles ».

- La création du parking Eglise Rouge de 290 places, afin de compenser en partie la suppression de stationnement sur voirie liée au projet.
- La transformation du parking Gare courte durée en parking vélo, afin d'offrir environ 3000 places de stationnement vélo sécurisé souterrain.

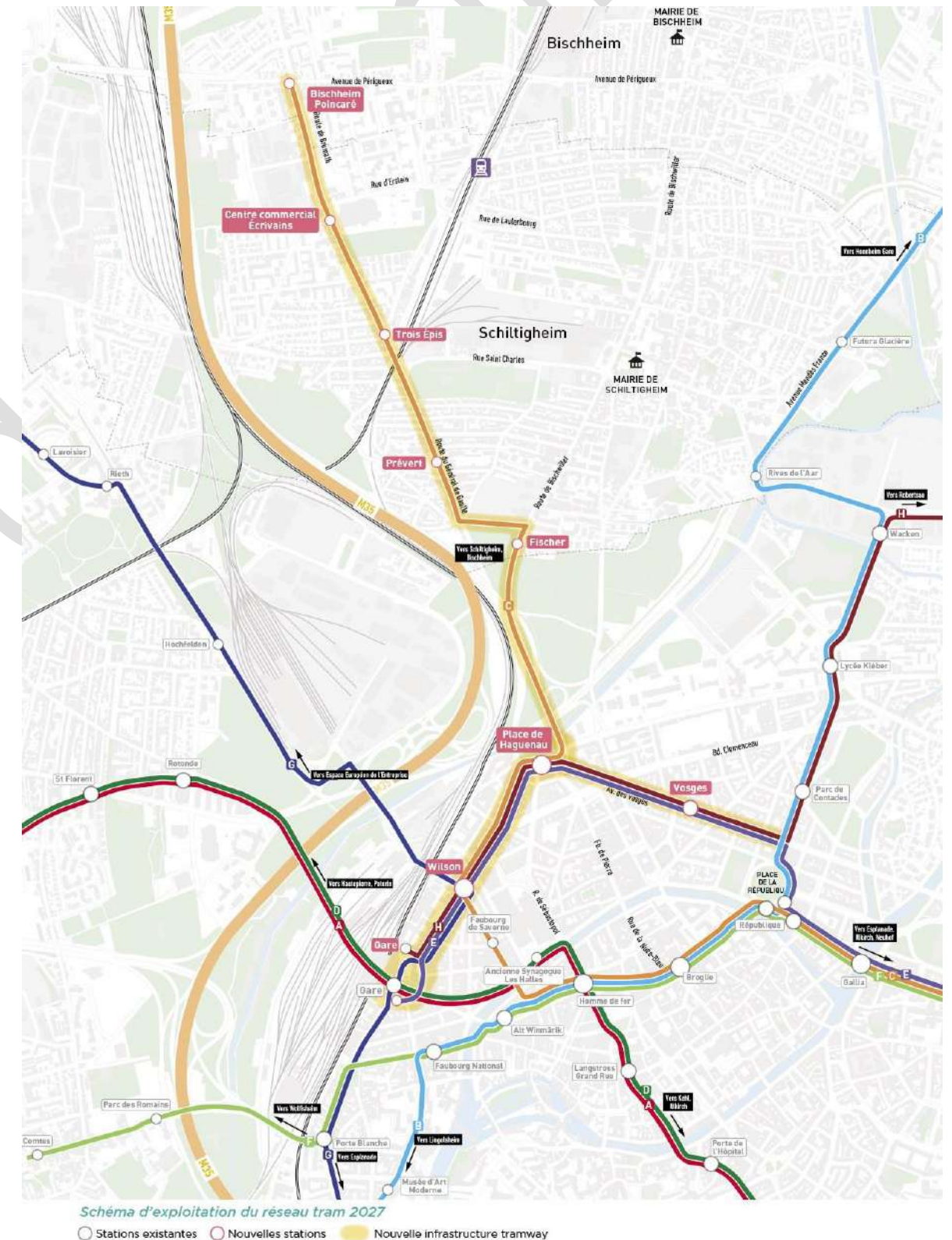


Schéma d'exploitation du réseau tram 2027  
○ Stations existantes ○ Nouvelles stations ■ Nouvelle infrastructure tramway



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



## 1.3. Les objectifs du projet

En réponse aux impératifs climatiques, de santé publique et d'équité territoriale, l'Eurométropole porte une ambitieuse feuille de route en matière de développement des mobilités décarbonées.

Celle-ci repose notamment sur le développement d'un réseau de transports publics performant aux différentes échelles territoriales ainsi que sur l'accompagnement massif des modes de mobilités actives que constituent la marche et le vélo.

Dans cette perspective, et conformément aux objectifs énoncés depuis la délibération du 17 décembre 2021, le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim doit permettre de :

- **desservir Schiltigheim et Bischheim** en tramway tout en réorganisant les lignes de bus qui desservent les communes du Nord de l'agglomération ;
- **améliorer l'accessibilité des Institutions Européennes et du quartier d'affaires du Wacken**, en créant une liaison directe depuis la gare centrale de Strasbourg ;
- **renforcer la liaison Gare-Université**, en proposant une nouvelle ligne rapide et directe qui ne charge pas inutilement le réseau dans l'hypercentre ;
- **Accompagner le développement du réseau express métropolitain européen** en assurant la continuité des déplacements de voyageurs ;
- **Accompagner les transformations urbaines et les projets de renouvellement urbain**, en requalifiant les espaces publics, en donnant plus de place de la nature et aux usages locaux et en participant à la mise en valeur du patrimoine ;

Le projet doit également permettre de :

- **favoriser et renforcer le dispositif de transfert modal** ;
- **améliorer l'environnement et la qualité de vie** et agir plus particulièrement sur la qualité de l'air et les nuisances sonores en favorisant le recours aux transports en commun et aux circulations par des modes actifs (cyclistes, piétons) plutôt qu'à la voiture particulière.

Le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du 20 décembre 2023 a approuvé les options essentielles du projet, engagé une phase de concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi et approuvé diverses dispositions permettant la poursuite du projet.

## 1.4. Les objectifs de la concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi

Pour permettre la réalisation du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, tel que ses options essentielles ressortent de la concertation menée entre 2021 et 2023 et des études de conception de niveau « avant-projet », il sera nécessaire de faire évoluer le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi).

L'aménagement de la route de Bischwiller, celui de la Place de Haguenau et de l'avenue des Vosges notamment nécessiteront une modification de la hiérarchisation du réseau viaire dans l'OAP Déplacements (Orientations d'Aménagement et de Programmation) du PLUi et la modification d'emplacements réservés.

Les objectifs poursuivis par la mise en compatibilité du PLUi, rejoignant parfaitement ceux du projet tramway, sont :

- de **revoir la hiérarchisation du réseau viaire inscrite dans l'OAP Déplacements du PLUi** pour permettre l'insertion du tramway ainsi que la réalisation des opérations connexes, en assurant l'équilibre du plan de circulation projeté ;
- **d'adapter le règlement graphique et le règlement écrit du PLUi** pour modifier certaines trames graphiques ne permettant pas de recevoir les aménagements projetés dans le cadre du développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

## 1.5. Les modalités de la concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi

La concertation préalable portant sur la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole pour le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim sera organisée du 2 au 15 janvier 2024 et selon les modalités suivantes :

- une information dans la presse locale ;
- la mise à disposition d'un dossier d'information présentant le projet de mise en compatibilité du PLUi envisagée et les objectifs poursuivis consultable aux jours et heures d'ouverture au public avec un registre permettant de recueillir les éventuelles observations :
  - au centre administratif de l'Eurométropole,
  - en mairie de Schiltigheim,
  - en mairie de Bischheim,
  - en mairie de Hoenheim.
- la mise en ligne d'un dossier d'information présentant la mise en compatibilité du PLUi envisagée et les objectifs poursuivis sur le site internet de la participation citoyenne de la Ville et de l'Eurométropole de Strasbourg avec la mise à disposition d'une adresse de messagerie électronique permettant le recueil d'expressions dématérialisées,
- la mise à disposition d'une adresse postale.

**Un bilan sera dressé à l'issue de la concertation. Ce bilan sera joint au dossier soumis à l'enquête publique relative au projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, qui portera également sur la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg avec le projet.**

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



## 2. RAPPEL DU PLUi DE L'EUROMETROPOLE DE STRASBOURG

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

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

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

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

Sa dernière révision date du 27 septembre 2019.

Sa dernière modification (modification n°3) date du 25 juin 2021, et 2 DUP (secteur Vendenheim et secteur Ouest de l'EMS).

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

Le projet de modification n°4 du PLU de l'Eurométropole est actuellement en cours : l'enquête publique s'est déroulée du 4 septembre au 6 octobre 2023 et le projet de modification devrait être approuvé en mars-avril 2024.

### 2.2. Principes généraux

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

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

Les autres pièces du PLUi (PADD, règlement écrit) ont été analysées et sont compatibles avec le projet.

Document de travail



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



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

Le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim nécessite une mise en compatibilité du PLUi de l'EMS :

- modifications de la rédaction de l'OAP déplacements sur le volet hiérarchisation du réseau viaire.
- modifications de plusieurs ER dans la liste des ER et le règlement graphique
- modifications des emprises de certaines zones classées en « espace planté à conserver ou à créer » sur le règlement graphique.

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

Le projet n'entraînera aucune modification du règlement écrit.

### 3.1. Orientation d'aménagement et de Programmation (OAP) Déplacements du PLUi

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

Dans la mesure où l'Eurométropole de Strasbourg est autorité organisatrice des transports urbains et que le PLUi est élaboré sur l'ensemble du territoire de l'Eurométropole, les OAP sont aussi le vecteur de la politique de l'habitat et des déplacements.

Pour rappel, le PLUi est développé sur le volet déplacements à travers le Programme d'Orientations et d'Actions (POA) Mobilités et une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) Déplacements correspondant à l'ex PDU (Plan de Déplacements Urbains).

L'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) Déplacements comprend les actions suivantes :

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

Seul le sujet de la hiérarchisation du réseau viaire est concerné par le projet de mise en compatibilité du PLUi.

Pour rappel, la hiérarchisation viaire est définie selon 4 niveaux dans l'OAP Déplacements :

- **Hyperstructurant** pour les autoroutes (trafic d'échange avec l'extérieur de l'agglomération, vitesse max 90, 110 km/h et gabarit 2x2 voies ou plus) ;
- **Structurant d'agglomération** pour les communes éloignées et grosses artères strasbourgeoises (trafic avec quartiers ou communes éloignées, vitesse max 50 km/h, gabarit 2x1 voie ou 2x2 voies, axe prioritaire);
- **Distribution** entre communes proches ou quartiers (trafic entre quartiers ou communes contigus, vitesse max 50 km/h, 2x1 voie ou sens unique) ;
- **Desserte** : axe ayant un rôle de desserte locale à l'échelle du quartier.

À l'horizon du projet, le rôle de plusieurs axes de circulation est amené à évoluer et il convient de proposer une nouvelle hiérarchisation en cohérence avec le nouveau plan d'accessibilité multimodal.

Une adaptation de la hiérarchisation du réseau viaire est proposée en accompagnement du projet.

Le niveau hiérarchique des principaux axes suivants doit être redéfini. L'ensemble des axes concernés par une modification de sa hiérarchisation dans le réseau viaire est indiqué dans le tableau ci-après.

Les principales voiries sur le ban de Strasbourg :

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

Les principales voiries sur les bans de Schiltigheim et Bischheim :

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

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



Le tableau suivant récapitule le statut actuel des axes concernés par le projet et indique les modifications de la hiérarchisation du réseau viaire proposées (axes dont la hiérarchisation est modifiée en orange).

Les cartes suivantes présentent l'actuelle hiérarchisation du réseau viaire, ainsi que la proposition de la nouvelle hiérarchisation à l'issue du projet.

Nom	Type dans la hiérarchisation du réseau viaire – avant MEC	Type dans la hiérarchisation du réseau viaire – après MEC
M35	Hyperstructurant	Hyperstructurant
M2350	Hyperstructurant	Hyperstructurant et Structurant d'agglomération
Place de Haguenau	Structurant d'agglomération	Structurant d'agglomération
Avenue des Vosges	Structurant d'agglomération	Voie de desserte jusqu'à l'avenue de la Paix
Rue de Wissembourg	Structurant d'agglomération	Structurant d'agglomération
Rue de Bischwiller	Axe de distribution	Structurant d'agglomération
Bd Poincaré	Structurant d'agglomération	Axe de distribution
Bd Clemenceau	Axe de distribution	Axe de distribution
Rue Fritz Kieffer	Desserte	Axe de distribution
Rue Alice Mosnier	Desserte	Axe de distribution
Rue de l'Église Rouge	Structurant d'agglomération	Axe de distribution
Bd Wilson	Structurant d'agglomération	Axe de distribution jusqu'à la rue Georges Wodli
Rue du Rempart	Structurant d'agglomération	Axe de distribution
Début de la rue Jacques Kablé et carrefour Église Rouge	Structurant d'agglomération	Desserte
Rue Jacques Kablé depuis Eglise Rouge jusqu'à Avenue de la Paix	Axe de distribution	Axe de distribution
Route de Bischwiller Sud	Axe de distribution	voie de desserte
Avenue de Périgueux	Structurant d'agglomération	Structurant d'agglomération
Route de Bischwiller depuis le cimetière jusqu'à la rue Périgueux	Axe de distribution	Desserte entre la rue Helene Schweitzer et la rue Saint Charles puis Axe de distribution
Route du général de Gaulle jusqu'à l'avenue de Périgueux	Axe de distribution	Axe de distribution
Rue Saint Charles	Axe de distribution	Axe de distribution
Avenue de la 2eme Division Blindée	Desserte	Axe de distribution
Rue de Niederhausbergen	Structurant d'agglomération	Voie de desserte
Nouvelle bretelle de sortie depuis la M35 vers l'avenue de la 2eme Division Blindée	/	Axe de distribution
Nouvelle bretelle d'entrée sur la M35 au niveau de l'échangeur de Hoenheim	/	Structurant d'agglomération



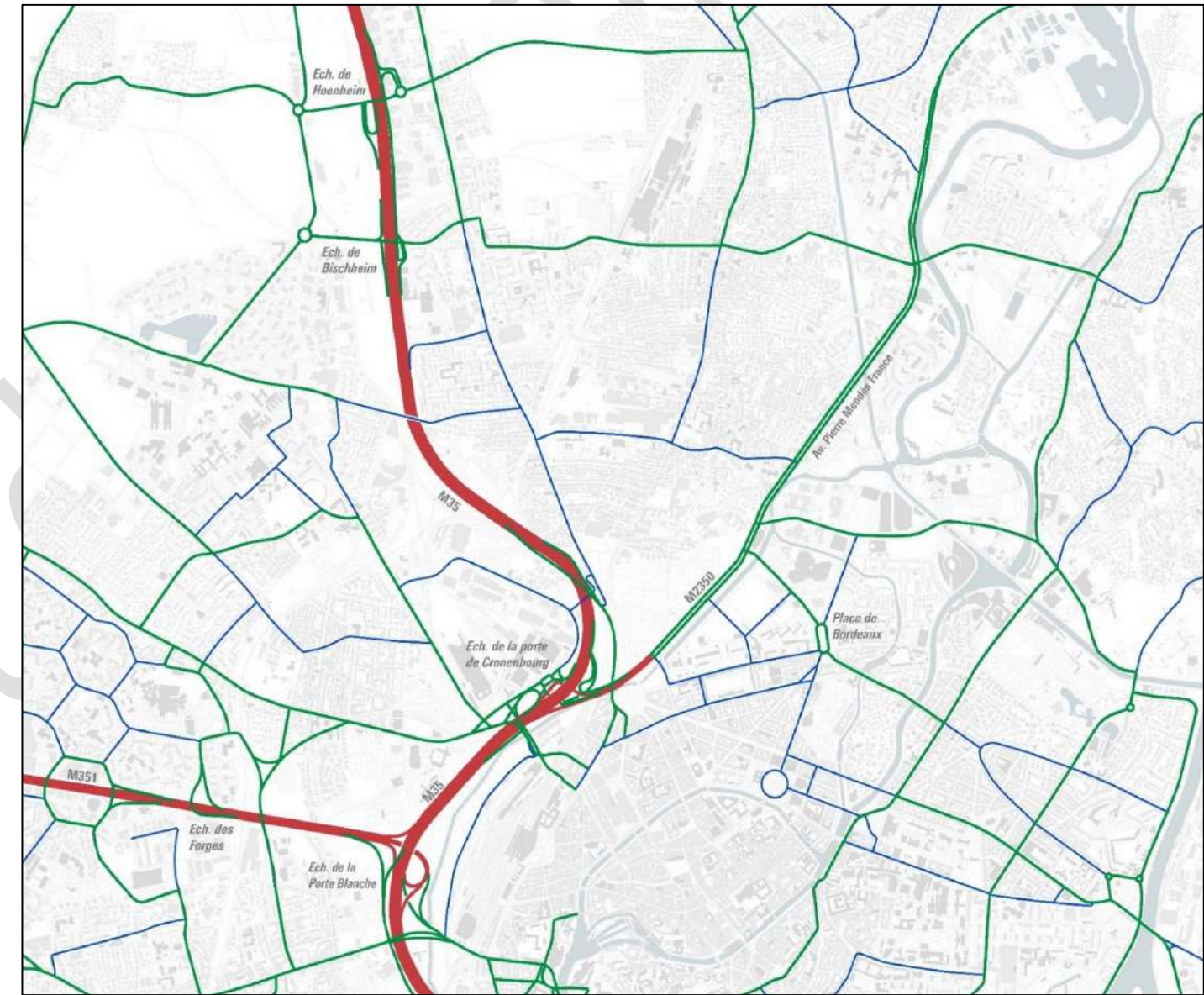
# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



Plan de hiérarchisation du réseau viaire – avant mise en compatibilité



Plan de hiérarchisation du réseau viaire – après mise en compatibilité



Hiérarchisation du réseau viaire

- Hyperstructurant
- Structurant d'agglomération
- Distribution



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



## 3.2. Règlement graphique - Plan de zonage

La modification du plan de zonage porte sur :

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

### 3.2.1. Modification/ suppression / Ajout des Emplacements Réservés (ER)

Certains emplacements réservés nécessitent des modifications afin de permettre l'implantation du projet.

#### Échangeur de Hœnheim

La modification de l'échangeur de Hœnheim est concernée par la zone UXf et l'emplacement réservé n°11 (HOE 11 : Élargissement d'une voirie de part et d'autre de l'autoroute A4).

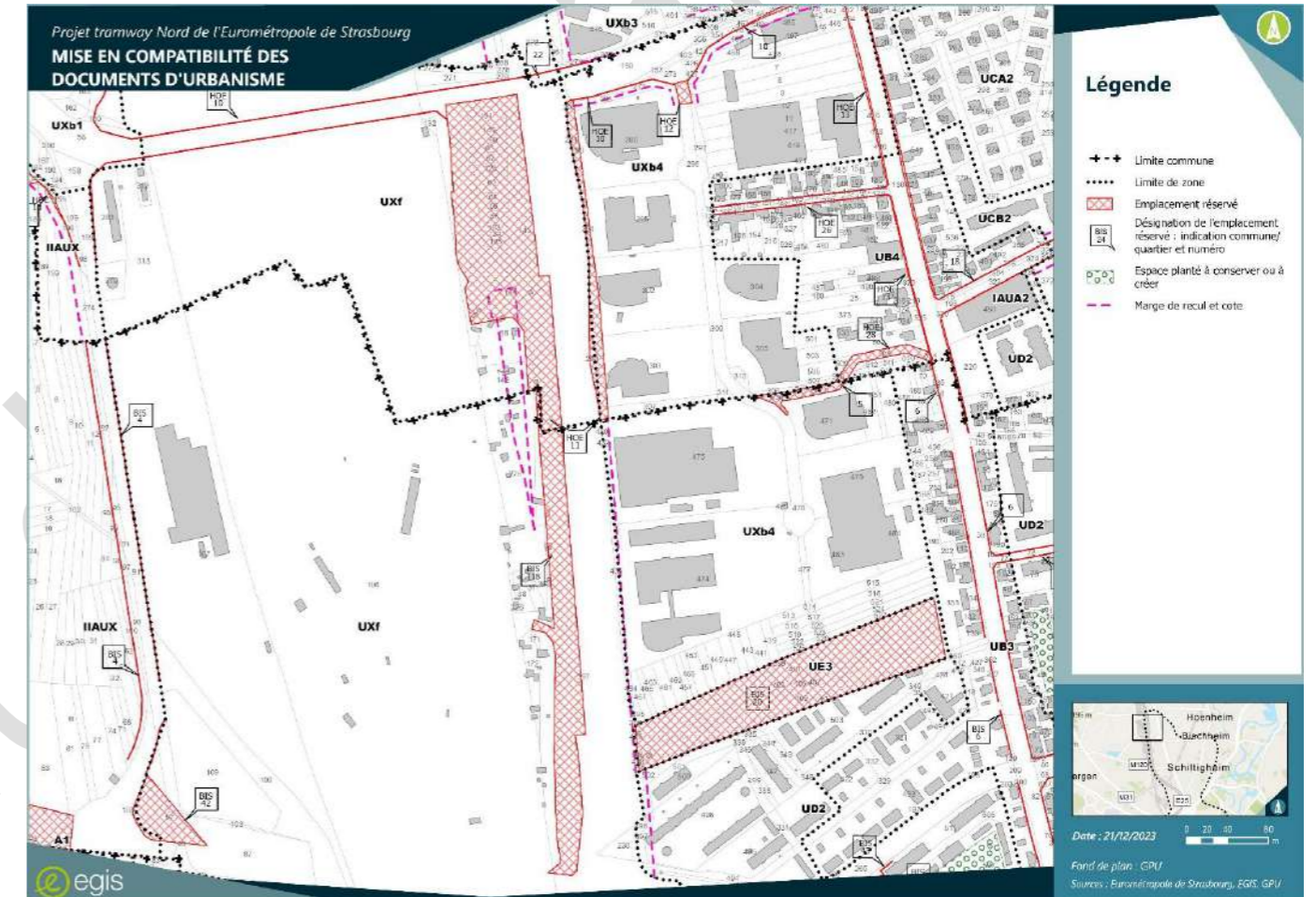
L'aménagement de la bretelle autoroutière est possible dans l'ER n°11, mais nécessite une emprise plus large au Sud que celle de l'ER actuel. De plus, le bénéficiaire identifié de cet ER est actuellement l'État.



Extrait du règlement graphique du PLU où va s'insérer la modification de l'échangeur de Hœnheim (emprise projet en rose) – à droite Extrait du plan projet de l'échangeur

Il conviendra donc de modifier l'emprise et le bénéficiaire de cet ER (au profit de l'Eurométropole de Strasbourg).

L'ER en question est modifié dans le cadre de cette mise en compatibilité :



Numéro ER	Désignation	Bénéficiaire	Superficie en ares
HOE 11	Élargissement d'une voirie de part et d'autre de l'autoroute A4 Élargissement ou modification de l'échangeur 49.1 sur la M35	État EMS	180,71 216,97

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

BIS 118	Élargissement ou modification de l'échangeur 49.1 sur la M35	EMS	105,50
---------	--	-----	--------



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

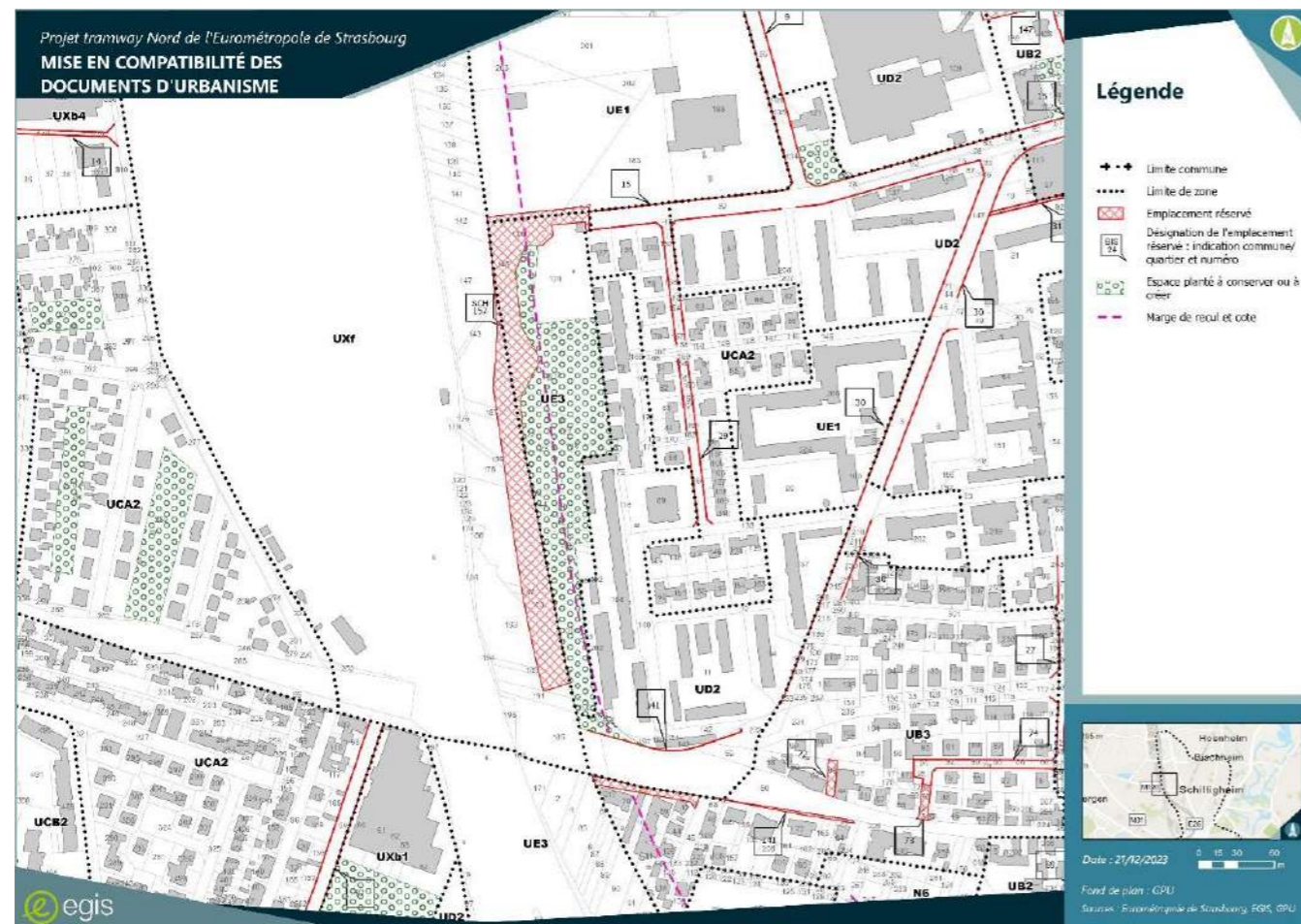


## Bretelle 2<sup>e</sup> Division Blindée

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

Numéro ER	Désignation	Bénéficiaire	Superficie en ares
SCH 157	Création d'une bretelle sur la M35 vers Schiltigheim	EMS	94.60

La planche ci-dessous présente le règlement graphique de cet ER après mise en compatibilité.



## Carrefour Église Rouge/ M2350

L'implantation du carrefour à niveau de la rue de l'Église rouge vers l'avenue Pierre Mendès France prévu dans le projet nécessitera l'inscription d'un nouvel ER :

Numéro ER	Désignation	Bénéficiaire	Superficie en ares
CEN 25	Création d'un carrefour depuis la rue de l'Église Rouge vers la M2350	EMS	36.80

La planche ci-dessous présente le règlement graphique de cet ER après mise en compatibilité.



DOCUMENT



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



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

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

« Article 1 : Occupations et utilisations du sol interdites

Sont interdits :

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

[...]

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

Sont admis sous conditions :

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

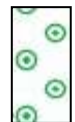
- les espaces d'agrément et circulations réservés aux piétons ;
- les accès aux constructions ;
- les gloriettes de jardin à condition de ne pas excéder une emprise au sol de 10 m<sup>2</sup> et une hauteur hors tout de 3 mètres ;
- les bassins des piscines non couvertes, dont les plages et aménagements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

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

[...]

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

Les zones « d'espace planté à conserver ou à créer » sont représentés par la trame graphique suivante :



Deux secteurs sont concernés par une modification du périmètre de la trame graphique, par l'inscription de deux emplacements réservés.

## Bretelle 2<sup>e</sup> Division Blindée

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



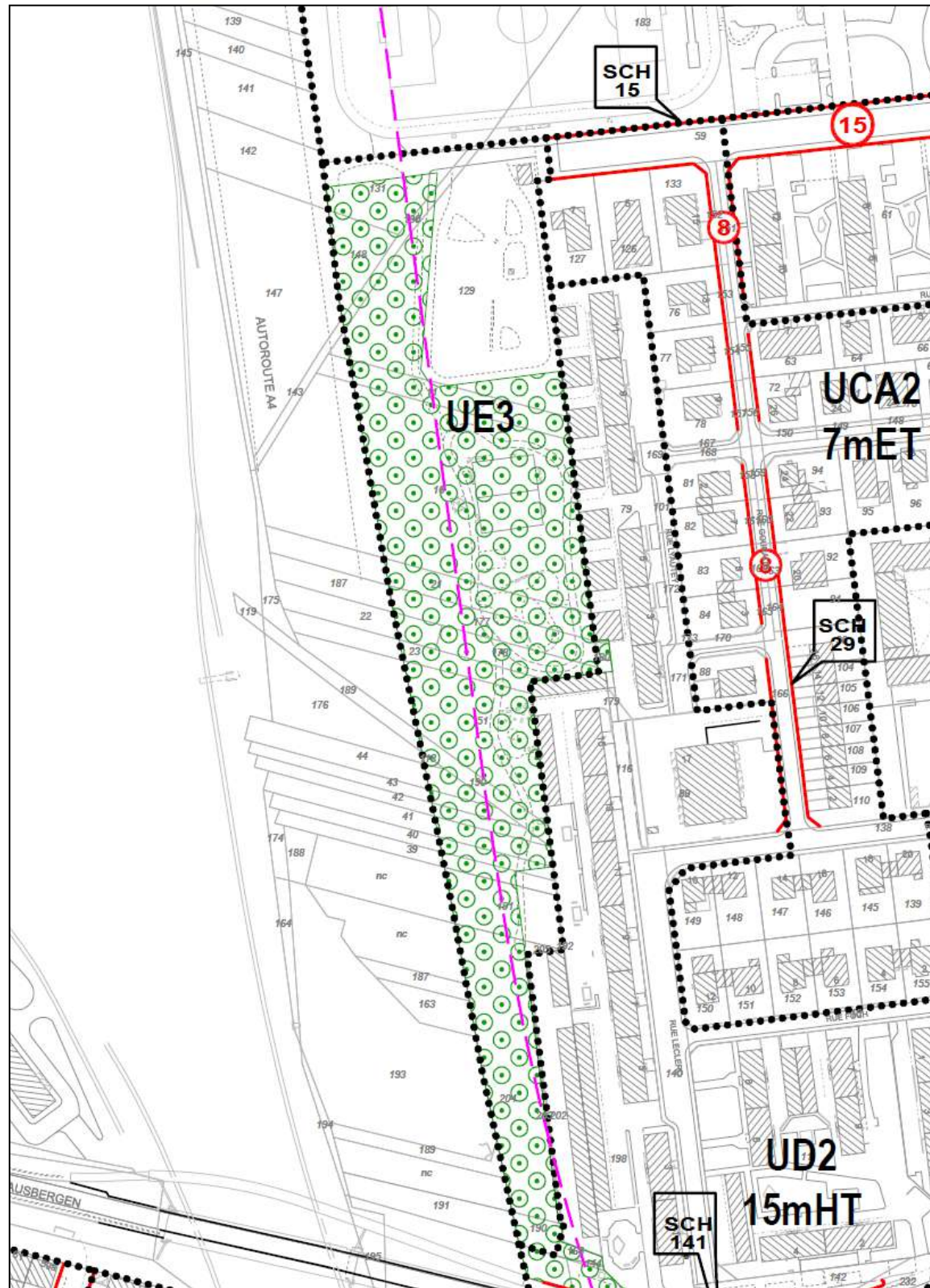
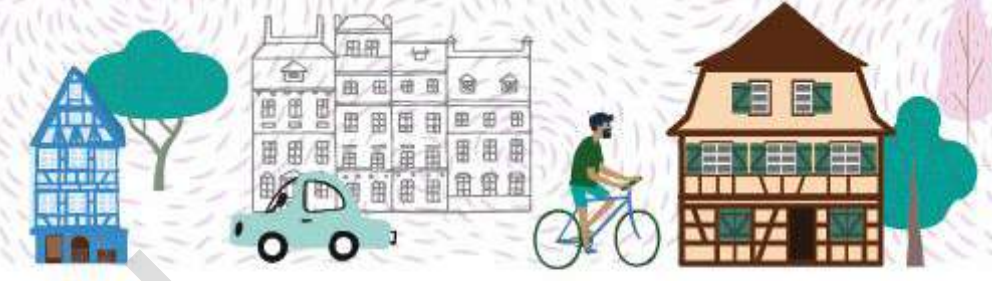
Extrait du règlement graphique du PLUi de la zone où va s'insérer la construction de la bretelle de sortie de la M35 vers l'avenue de la 2<sup>e</sup> Division Blindée – à droite emprise du projet (encadré rouge)

L'emprise du projet pour la création de la bretelle de sortie de la M35 vers la rue de la 2<sup>e</sup> Division Blindée sur « l'espace plantés à conserver ou à créer » représente environ 2670 m<sup>2</sup>.

**Il sera donc nécessaire d'inscrire un emplacement réservé pour la construction de la bretelle M35.**



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



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



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

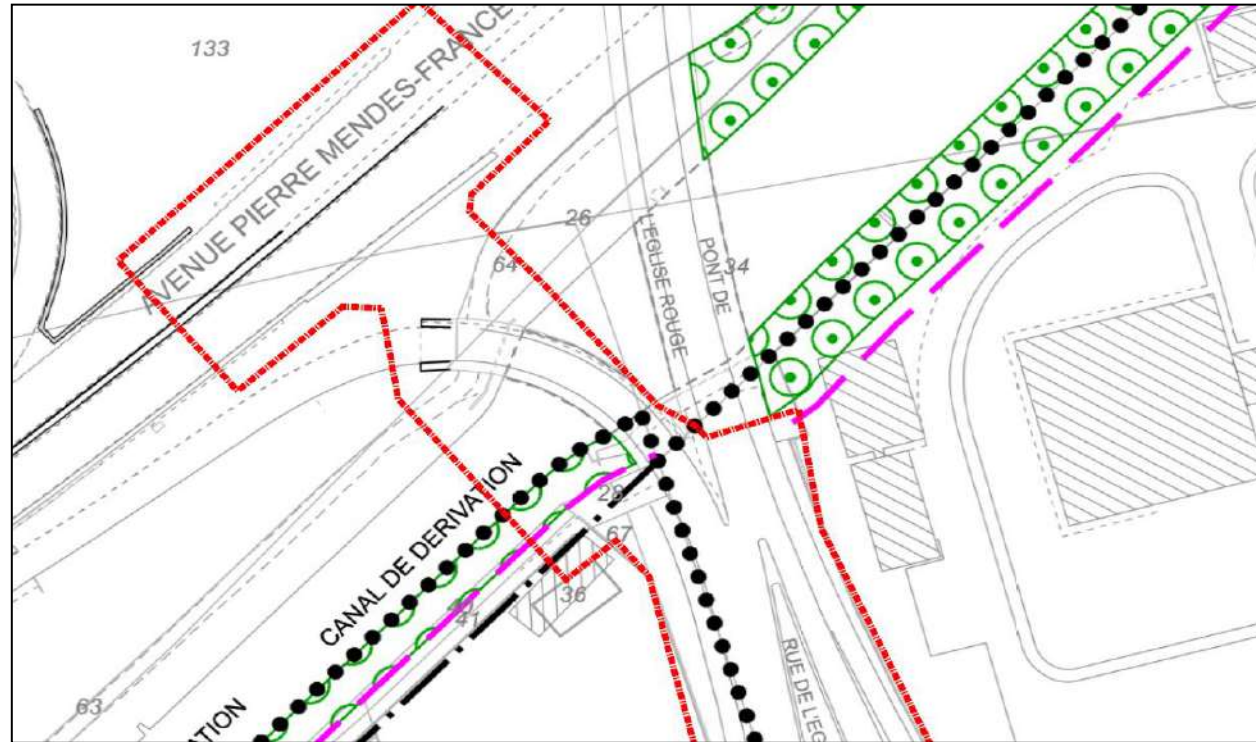


# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## Carrefour Église Rouge/ M2350

L'implantation du carrefour à niveau de la rue de l'Église rouge vers l'avenue Pierre Mendès France nécessitera la création d'un ouvrage de traversée du canal. Cet ouvrage viendra se positionner sur une faible portion de « l'espace planté à conserver ou à créer » en rive droite du canal.



*Extrait du règlement graphique du PLUi de la zone où va s'insérer la construction du nouveau carrefour Église Rouge –emprise du projet encadré rouge*

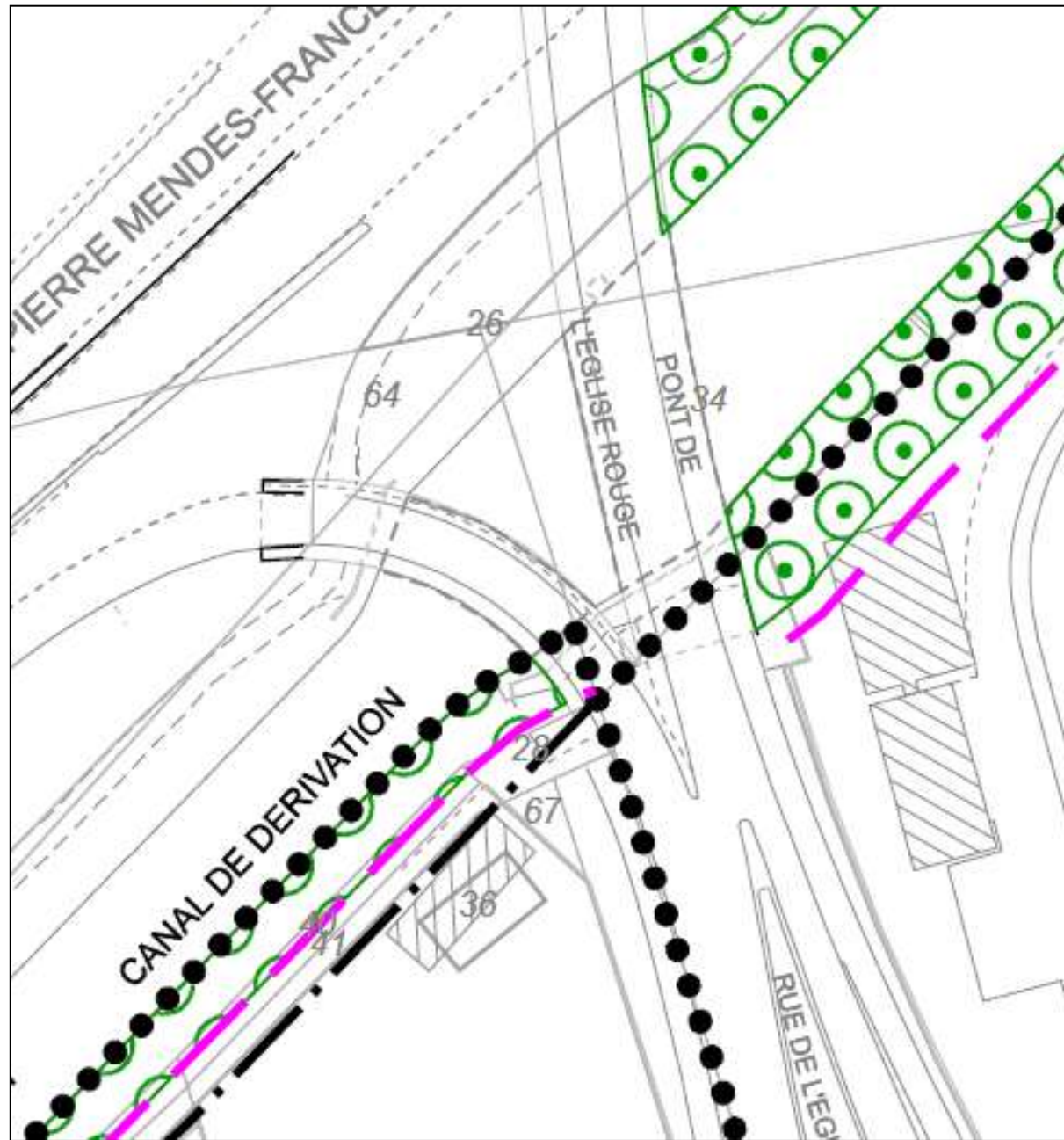
L'emprise du projet sur « l'espace plantés à conserver ou à créer » représente environ 115 m<sup>2</sup>.

**Il conviendra donc d'inscrire un emplacement réservé pour la réalisation de ce carrefour.**

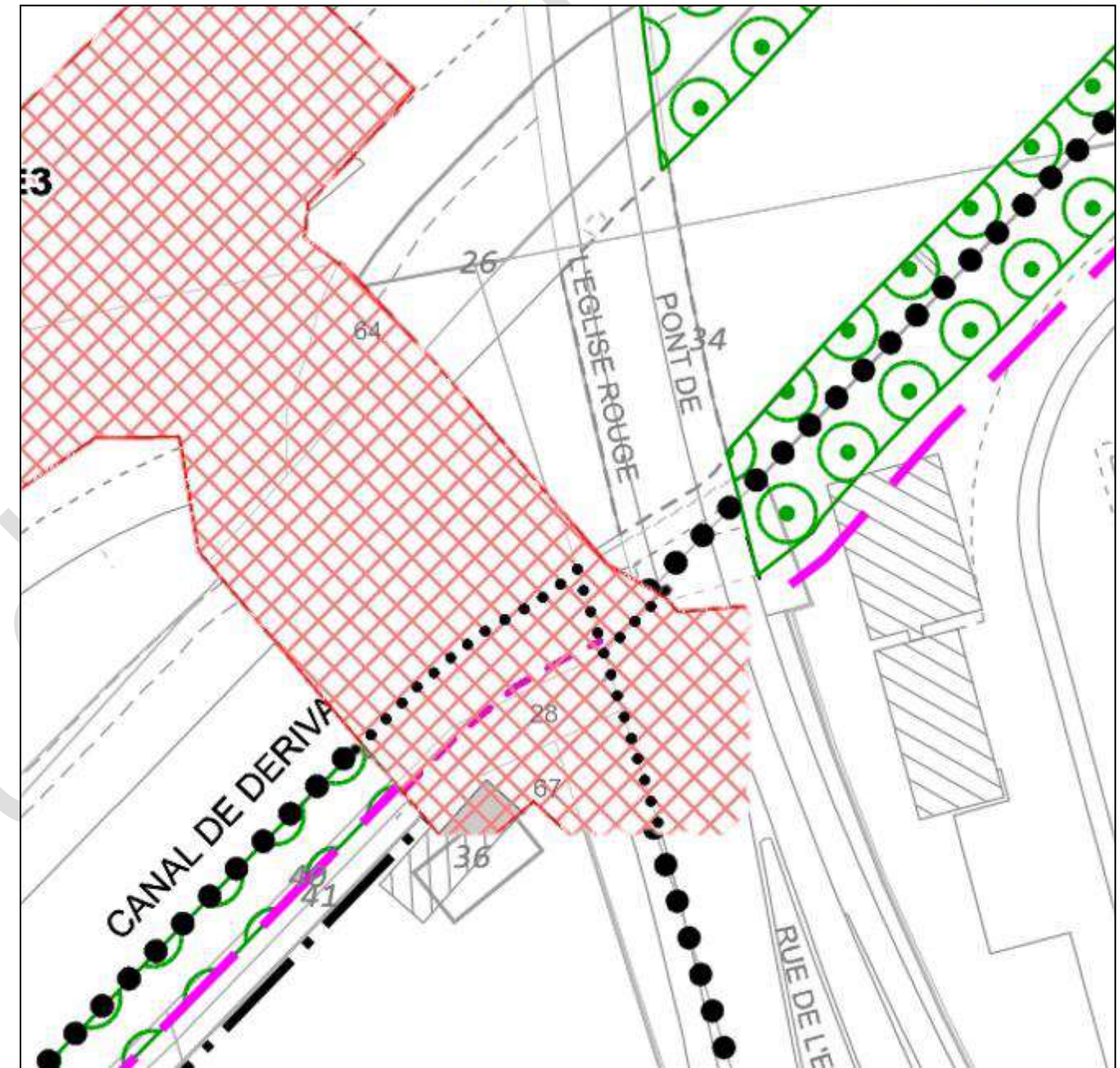
Document de travail



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



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



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

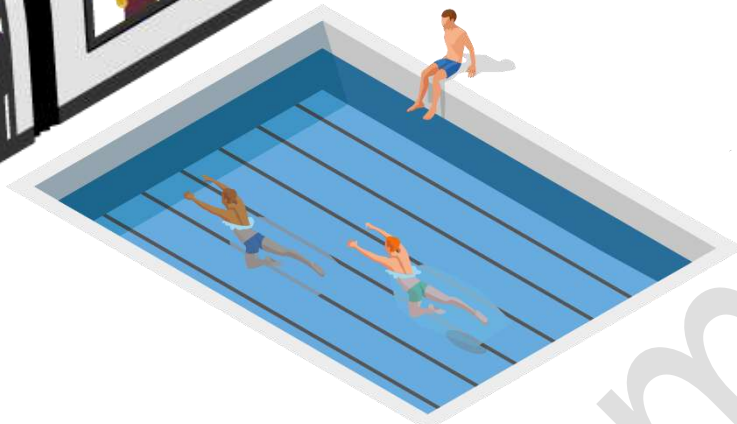
Document



# Tram Nord

Strasbourg – Schiltigheim – Bischheim

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



## Donnez votre avis

- Dans les registres disponibles sur les lieux de consultation du dossier
- Sur le site internet: **[participer.strasbourg.eu](https://participer.strasbourg.eu)**
- Par courriel à l'adresse messagerie électronique: **[projettramnord@strasbourg.eu](mailto:projettramnord@strasbourg.eu)**
- Par courrier: Direction des Mobilités, Service Aménagements Tramway, Eurométropole de Strasbourg,

1 Parc de l'Etoile 67076 Strasbourg



Document de travail