

REPUBLIQUE FRANCAISE



BAS-RHIN

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance du 23 mai 2019

sous la présidence du Maire, **M. Jean-Louis HOERLE**

Nombre des membres élus : 33 Conseillers en fonctions : 33

Conseillers présents : 24 Conseillers absents : 9

dont 9 excusés

8 membres ont voté par procuration.

5) POINT DE L'ORDRE DU JOUR :

**CONTRAT DE PROJET PARTENARIAL D'AMENAGEMENT (CPPA) – SCHEMA DIRECTEUR
AUTOUR DE L'A35 ET DE L'AXE RN4/A351 ET AU-DELA DE CES EMPRISES**

Rapporteur : Monsieur le Maire, Jean-Louis HOERLE.

ADOpte PAR 25 VOIX POUR – 7 ABSTENTIONS (Mmes FRAASS, ROMILLY,
MM. WEISS, PARISOT, GEIGER, SCHANN, SCHIMMER).

Certifié exécutoire par
le Maire compte tenu de
la réception en Sous-Préfecture
le 27.05.2019
et de la publication / notification
le 28.05.2019

Le Maire,



POUR EXTRAIT CONFORME
BISCHHEIM LE 24 MAI 2019
LE MAIRE
JEAN-LOUIS HOERLE
VICE-PRESIDENT DE L'EUROMETROPOLE

RAPPORT AU CONSEIL MUNICIPAL

Objet : Contrat de Projet Partenarial d'Aménagement (CPPA) – Schéma directeur autour de l'A35 et de l'axe RN4/A351 et au-delà de ces emprises

Dans une volonté d'encourager les projets d'aménagement sur des secteurs complexes qui nécessitent une programmation d'ensemble ambitieuse et diversifiée, la loi n°2018-772 du 23 novembre 2018, portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (ELAN), propose un outil partenarial pour mobiliser l'engagement de toutes les parties prenantes au bénéfice d'une concrétisation rapide des opérations : le Contrat Projet de Partenarial d'Aménagement (CPPA).

Créé par les nouveaux articles L.312-1 et L.312-2 du code de l'urbanisme, cet outil partenarial est un contrat qui associe l'État, et potentiellement toutes autres parties prenantes publiques. Il traduit la volonté d'une démarche partenariale pour porter un projet de territoire dans la durée.

En matière de gouvernance locale, l'Eurométropole de Strasbourg, le Conseil Départemental du Bas-Rhin -puis la future collectivité européenne Alsace qui sera créée en janvier 2021-, le Conseil de la région Grand-Est, la ville de Strasbourg et les communes concernées qui le souhaitent seront signataires du Projet de contrat Partenarial d'Aménagement et pleinement intégrées au projet, afin de développer les synergies et de faire fructifier les visions novatrices.

Le Contrat de Projet Partenarial d'Aménagement a pour objet d'étudier et proposer de nouveaux aménagements sur le territoire autour des axes actuels et couvrant la totalité des emprises de l'A35 et de la RN4/A351 et au-delà de ces emprises sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg.

Dans sa délibération du 3 mai 2019 le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg, a approuvé la stratégie du contrat de Projet Partenarial d'Aménagement et a autorisé le Président ou son-sa représentant-e, à signer le contrat entre l'Etat, la Région Grand-Est, le Conseil départemental, l'Eurométropole de Strasbourg et les communes concernées qui le souhaitent.

Objectifs poursuivis par le Contrat de Projet Partenarial d'Aménagement

Cette réflexion partenariale ouvre de nouvelles perspectives sur le rôle à jouer par la requalification des infrastructures de l'A35 et l'axe RN4/A351, et sur les enjeux d'aménagement et de politique de transport à traiter conjointement autour de ces voies.

Le présent contrat répond notamment à deux objectifs principaux :

- Pérenniser et démultiplier le partenariat actuel autour de la requalification de l'A35 et de l'axe RN4/A351, du « Grenelle des Mobilités », à travers une mobilisation des partenaires institutionnels et d'un élargissement à d'autres co-signataires dans un second temps, pour mettre en synergie toutes les parties prenantes des territoires concernés et des problématiques croisées d'aménagement et de transport.
- Assurer une bonne articulation entre les projets d'aménagement des territoires aux différentes échelles et les évolutions en matière de mobilité.

Les actions prévues dans le cadre du présent CPPA se déclinent en deux principaux temps, « l'atelier des territoires » et les « études pré-opérationnelles ».

- « L'Atelier des territoires »

Le Ministère en charge de l'aménagement du territoire, à l'initiative, explore depuis 2006, avec les collectivités locales, de nouvelles approches de projet et de partenariat sur des territoires à enjeux complexes ou en manque d'ingénierie. Dans le cadre du présent CPPA, cette démarche sera déployée, avec le concours financier du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, sur le sujet du devenir des espaces aux abords de l'A35 et de la RN4/A351. Elle sera mise en œuvre de manière adaptée et concertée pour prendre en compte les spécificités du contexte et les attentes des partenaires.

Une équipe rassemblant des compétences pluridisciplinaires, en termes d'analyse territoriale et de conception urbaine notamment, sera mobilisée. Elle aura vocation à capitaliser et à interroger les travaux et ressources d'ores et déjà mobilisables (expertises développées par l'ADEUS, scénarios d'évolution des infrastructures et mobilités développés dans les comités dédiés) pour structurer des débats et faire émerger des visions communes sur l'avenir du territoire et sur les chemins à suivre pour conduire ces transformations. Les communes sont invitées à participer à « l'Atelier des territoires » qui démarrera dès juillet 2019.

- « Les études pré opérationnelles ».

Les secteurs opérationnels retenus à l'issue de « l'Atelier des territoires », feront l'objet d'études pré opérationnelles, échelonnées dans le temps, permettant de concevoir des futures interventions sur l'aménagement ou le paysagement des espaces attenants, et d'articuler les projets déjà engagés sur des secteurs connexes avec les enjeux d'ensemble.

La mise en place de ce premier contrat de Projet Partenarial d'Aménagement devra :

- s'enrichir de la diversité des territoires,
- apporter des solutions aux attentes, visibles et crédibles, dans des délais rapprochés à titre d'exemple, des actions de pré-verdissement de certaines zones sans mettre en cause la cohérence du projet d'ensemble.

A travers l'ambition d'une métropole durable, il s'agira aussi, de maîtriser l'étalement urbain et la consommation foncière, en donnant toute leur place aux espaces naturels, en renforçant par exemple les îlots de verdure en cœur d'agglomération pour permettre le développement d'îlots de fraîcheur.

Du fait du rôle des voies rapides métropolitaines dans l'accessibilité au cœur d'agglomération, et des coupures qu'elles représentent aujourd'hui dans les territoires qu'elles traversent, ces ambitions devront être inscrites au fondement de tout projet de transformation des espaces. Elles impliquent de viser un développement équilibré des territoires tant à l'échelle de proximité des quartiers autour des infrastructures qu'à l'échelle de l'aire métropolitaine.

Le Comité Directeur a émis un avis favorable.

La Commission des Finances a émis un avis favorable.

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

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré

approuve

- la stratégie du contrat de Projet Partenarial d'Aménagement telle que plus amplement exposée au présent rapport et dans le projet de contrat,
- le contrat de Projet Partenarial d'Aménagement, joint en annexe,
- la participation de la commune aux réflexions qui seront menées dans le cadre de l'Atelier des territoires

autorise

Monsieur le Maire ou son-sa représentant-e, à signer le contrat de Projet Partenarial d'Aménagement joint en annexe, et ses éventuels avenants d'actualisation, entre l'Etat, la Région Grand-Est, le Conseil départemental, l'Eurométropole de Strasbourg et les communes concernées qui le souhaitent.

Certifié exécutoire par
le Maire compte tenu de
la réception en Sous-Préfecture
le 27/05/2019
et de la publication / notification
le 28/05/2019
Le Maire,



POUR EXTRAIT CONFORME
BISCHHEIM LE 24 MAI 2019
LE MAIRE
JEAN-LOUIS HOERLE
VICE-PRESIDENT DE L'EUROMETROPOLE

**Contrat de Projet Partenarial d'Aménagement
« Réinventer les paysages autour des voies rapides
métropolitaines strasbourgeoises »**

Préambule

Un nouvel outil partenarial

Dans une volonté d'encourager les projets d'aménagement sur des secteurs complexes qui nécessitent une programmation d'ensemble ambitieuse et diversifiée, la loi n°2018-772 portant sur l'évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (ELAN) propose un outil partenarial pour mobiliser toutes les parties prenantes au bénéfice d'une concrétisation rapide des opérations : le Contrat de projet partenarial d'aménagement (PPA).

Créé par les nouveaux articles L.312-1 et L.312-2 du code de l'urbanisme, cet outil partenarial est un contrat proposé à l'initiative du niveau intercommunal, qui associe l'État, et potentiellement tout autre acteur public tel que la commune, la région, le département, etc. ou des acteurs privés.

L'article L.312-2 du code de l'urbanisme, prévoit que les communes seront associées à l'élaboration du projet de PPA. Dans cette perspective, les communes seront consultées sur le projet. Leur participation au sein « de l'atelier des territoires », qui se tiendra sous maîtrise d'ouvrage de l'Eurométropole de Strasbourg, permettra de prendre en compte leurs observations et propositions.

Le contexte particulier de l'Eurométropole de Strasbourg

Pour faire face aux défis à concilier en termes de développement économique, d'attractivité des territoires, de qualité environnementale et de bien-vivre, l'Eurométropole de Strasbourg (EMS) développe depuis plusieurs années des stratégies et des opérations d'envergure.

Parmi celles-ci, le présent Contrat de projet partenarial d'aménagement a pour objectif de rassembler l'ensemble des partenaires autour de la définition et de la réalisation d'un projet d'aménagement et d'embellissement sur les espaces attenants aux Voies Rapides Urbaines (VRU) de Strasbourg – A35, RN4/A351. Le projet allie des objectifs partagés en matière de développement durable, et combine harmonieusement préservation et amélioration de l'environnement, cohésion sociale et développement économique. Il s'articule autour d'une grande ambition de mobilité, dont la finalité est bien de « remettre les usages et les services pour tous les publics au cœur des politiques de mobilité ». Il se propose d'appréhender l'aménagement des territoires au-delà de l'emprise proprement dite de l'A35.

Aujourd'hui, le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg et de certaines de ses communes dont Strasbourg est scindé en deux parties Ouest / Est par une autoroute urbaine associant les fonctions de transit, d'échanges et de desserte, l'A35. Il est également coupé dans le sens nord / sud par l'A351. L'accessibilité à l'agglomération strasbourgeoise est difficile compte tenu des niveaux de trafics relevés sur l'A35 avec pas moins de 100 000 véhicules par jour sur chacune des pénétrantes et plus de 160 000 véhicules par jour au droit de Strasbourg. Malgré une desserte TER et un réseau de transports urbains de très haute qualité, couplé à un réseau cyclable le plus développé de France, le territoire subit encore, en rive de ces infrastructures, des taux de pollution de l'air supérieurs aux valeurs seuils définies par l'Organisation Mondiale de la Santé et l'Union Européenne.

Le rayonnement de l'Eurométropole est important, bien au-delà de ses limites administratives et à différentes échelles géographiques : à l'échelle du Rhin Supérieur compte tenu de sa proximité immédiate avec l'Allemagne et des liens à développer avec les autres métropoles rhénanes ; à l'échelle du département dont une très large partie correspond à l'aire d'influence de la région urbaine strasbourgeoise, et à l'échelle régionale du fait du rôle majeur de l'Eurométropole dans l'armature urbaine. Les enjeux de renforcement des fonctions métropolitaines de l'EMS, identifiés notamment dans le SRADET du Grand Est, se combinent ainsi

1.1. Périmètre du projet

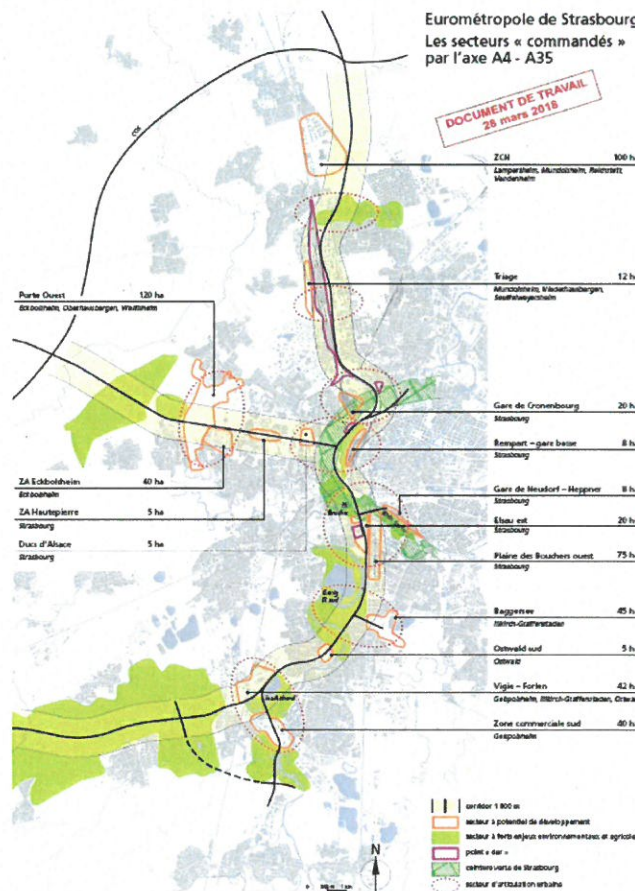
L'apaisement progressif de la circulation automobile sur l'A35 et l'axe RN4/A351 – rendu possible par la mise en service du Contournement Ouest de Strasbourg (COS), par des mesures permettant de favoriser le report de trafic, et par l'ensemble des actions prévues dans le « Grenelle des mobilités » – offre l'opportunité de reconsidérer le statut de ces infrastructures et de décliner un véritable projet d'embellissement sur les espaces riverains de ces itinéraires, mais aussi et surtout de « gommer » le statut autoroutier des voies et de leurs échangeurs. Les enjeux principaux sont le paysage, le verdissement de ces espaces et des interventions de reconnections, pour les insérer mieux dans leur environnement proche, en préservant et renforçant notamment la « ceinture verte » historique de Strasbourg.

Un périmètre de « cœur de projet » :

Le périmètre du présent PPA correspond ainsi à un ensemble très large et couvrant la totalité des emprises actuelles de l'A35 et de l'axe RN4/A351 sur l'Eurométropole de Strasbourg.

Ce premier périmètre d'études, identifié comme « cœur de projet », sera le support de « l'atelier des territoires ». Cette démarche précédera des études pré opérationnelles, portant sur des secteurs ciblés.

Le plan, sert de base de travail pour délimiter le périmètre.



Des secteurs de projets à identifier ou à cibler :

En effet, les deux itinéraires concernés, d'une trentaine de kilomètres cumulés, traversent des espaces en

Contrat de projet partenarial d'aménagement

politiques publiques et amener un maximum d'acteurs du territoire à bâtir ensemble des solutions à ce défi collectif. Le « plan climat-air-énergie territorial » comme son nom l'indique, vise principalement des objectifs de baisse des émissions de gaz à effet de serre et d'adaptation au changement climatique, de qualité de l'air et d'énergie (baisse de la consommation et développement des énergies renouvelables). Dans le cadre de cette démarche, l'Eurométropole a souhaité y intégrer également un volet économique ainsi qu'un volet de mise en œuvre (qui aborde la gouvernance, la place des partenaires et la question du financement) sans oublier un volet social pour vérifier que la transition ne laisse personne de côté, surtout les personnes les plus vulnérables.

Vers une métropole des proximités

Parmi les mesures envisagées dans l'amélioration de la desserte de l'agglomération, plusieurs sont déjà inscrites au PLUI Métropolitain et ont déjà été approuvées à l'unanimité des maires. Elles concernent la diminution progressive d'ici à 2030 de la part modale de la voiture individuelle dans les déplacements quotidiens qui devrait passer de 46 à 32 % soit une diminution de 14 % en 10 ans ce qui est considérable.

Si les objectifs sont clairement affichés, leur mise en œuvre nécessite de la volonté politique et de la persévérance dans l'action. Du fait du rôle des voies rapides métropolitaines dans l'accessibilité au cœur d'agglomération, et des coupures qu'elles représentent aujourd'hui dans les territoires qu'elles traversent, ces ambitions devront être inscrites au fondement de tout projet de transformation des espaces qui les bordent. Elles impliquent de viser un développement équilibré des territoires tant à l'échelle de proximité des quartiers autour des infrastructures qu'à l'échelle de la région métropolitaine.

Revoir le système global des mobilités

Le Contrat de projet partenarial d'aménagement a vocation à s'articuler avec les évolutions envisagées dans les domaines des mobilités.

Pour contribuer à la résolution à la fois des problèmes d'encombrement et de pollutions atmosphériques au droit des axes les plus circulés, l'État, en accord avec l'ensemble des collectivités locales, de la Région, du Département, de l'Eurométropole et de la Ville de Strasbourg, a choisi de porter une opération de contournement autoroutier – le Contournement Ouest de Strasbourg (COS) – qui constitue le premier maillon d'un programme global de transformation en profondeur des systèmes de mobilité de l'EMS et de son accessibilité à large échelle.

Ce projet est en parfaite adéquation avec les conclusions du rapport du CGEDD, « Expertise sur les déplacements dans la périphérie de l'agglomération strasbourgeoise » (septembre 2013 - n°008695-01) qui préconisait que l'action publique soit conduite de manière simultanée selon deux axes indissociables.

- D'une part, la réalisation du COS à 2x2 voies couplé à un déclassement de l'actuelle A35 entre les deux échangeurs du COS dont « la partie centrale en traversée de Strasbourg pourra être réaménagée en cohérence avec son environnement très urbain et la politique de mobilité durable portée par l'ensemble des collectivités locales ».
- D'autre part, « la poursuite de la politique ambitieuse de développement de l'usage des transports en commun en entrée dans l'EMS et en sortie de l'EMS. Les investissements devront porter sur des modes de transports adaptés à la densité de population et correctement articulés entre eux. Cet axe de travail implique une concertation étroite [...] » entre Autorités Organisatrices de la Mobilité et gestionnaires de voie.

Le rapport du CGEDD a invité les collectivités et l'Etat à repenser la mobilité. Cette nouvelle infrastructure, alliée à un bouquet d'autres projets – qu'ils soient routiers (requalification l'A35 et l'axe RN4/A351, TSPO

Ainsi, la volonté des partenaires est celle de s'engager dans une démarche pragmatique procédant par étapes progressives, qui permette de passer à l'action dans les meilleurs délais, tout en ciblant une transformation d'envergure sur le long terme. Ce projet partenarial d'aménagement, permettra également d'engager sans délai une série d'interventions opérationnelles ponctuelles et ciblées qui, sans mettre en cause la cohérence du projet d'ensemble, apportera des solutions d'attentes visibles et crédibles dans des délais courts (par exemple, des actions de pré-verdissement de certaines zones, de réutilisation des installations provisoires et nécessaires au chantier du COS à des fins plus pérennes, comme des pistes cyclables, des dispositifs d'aide au covoiturage, etc.)

Ce titre reflète la volonté d'une mobilisation conjointe des leviers de mobilité sur l'infrastructure et des leviers d'aménagement et d'embellissement des espaces attenants. Il exprime une vision ambitieuse pour une transformation en profondeur des rives des voies rapides urbaines.



Contrat de projet partenarial d'aménagement

Les modalités détaillées de travail de cet atelier des territoires sont précisées dans le CCTP établi par l'Eurométropole de Strasbourg et soumis à consultation au titre du Code des Marchés Publics en mai 2019.

3.2. Études pré-opérationnelles

Les secteurs opérationnels qui seront retenus à l'issue de l'atelier des territoires feront l'objet d'études pré-opérationnelles, échelonnées dans le temps, permettant de concevoir des futures interventions sur l'aménagement, l'embellissement et le paysagement des espaces attenants, ou d'articuler davantage les projets déjà engagés sur des secteurs connexes avec les enjeux d'ensemble.

Ce programme d'études comportera trois volets d'action principaux :

Volet 1 : les diagnostics fonciers et les études techniques

En détaillant la consistance foncière des secteurs de projet, le diagnostic foncier permettra d'apporter des éléments concrets pour le volet de conception urbaine. Il permettra d'élaborer une stratégie réaliste et phasée de mutations. Pour la mise en œuvre du ou des projets.

Le volet d'études techniques permettra de qualifier l'état des sols (pollution, géotechnique, réseaux) et du patrimoine bâti des secteurs de projet. Ces informations permettront d'apporter des éléments de connaissance importants pour la phase de conception urbaine.

Volet 2 : la conception urbaine et paysagère

Ce volet vise à la définition des projets urbains et paysagers conformément aux ambitions générales et aux objectifs programmatiques actés à l'issue de l'atelier des territoires,

Pour sa mise en œuvre, un groupement de maîtrise d'œuvre pluridisciplinaire (Paysage, urbanisme, aménagement, architecture, écologie urbaine, développement durable, Transport et déplacement, Voiries et Réseaux Divers, Programmation urbaine, etc) sera missionné afin de porter un regard transversal et complet sur les projets.

Volet 3 : le montage opérationnel

Ce volet vise à détailler le chiffrage des projets, les modalités opérationnelles de leur mise en œuvre (procédures réglementaires) et le ou les mode(s) de réalisation.

Le détail méthodologique prévisionnel de ces trois volets figure en annexe au contrat.

3.3. Articulation du PPA avec l'opération de requalification de l'infrastructure A35 (volet Mobilité du CPER)

L'opération de requalification de l'infrastructure de l'A35 vise à favoriser le report modal vers les transports en communs et les modes doux, réduire les nuisances environnementales, préserver le gain de capacité procuré par le COS en évitant un appel de trafic, améliorer l'insertion urbaine en cherchant à limiter l'effet de coupure et contribuer au report du trafic de transit vers le COS.

Différents outils sont en cours d'étude afin de répondre aux enjeux fixés. Certains devront être installés avant la mise en service du COS (prévue en septembre 2021).

Outil n°1 : baisse des vitesses. Il est programmé une baisse des vitesses sur l'A35 entre les deux échangeurs Nord et Sud avec le COS et l'A351. Des études de la mesure et de ses impacts (air, bruit, profils transversaux, etc.) seront réalisées courant 2019 – 2020.

Outil n°2 : interdiction de transit du trafic Poids Lourds. La notion de transit et le périmètre de cette interdiction sont en cours de définition. La question du contrôle de cette mesure, via un contrôle sanction automatisé (CSA), sera également traitée. Des études fines de caractérisation du trafic PL seront réalisées en 2019, tout comme des ébauches de solution technique permettant la mise en place du CSA.

Outil n°3 : mise à jour des Schémas Directeur de Signalisation Directionnelle d'Itinéraire (SDSDI). La métropole

3.5. Articulation du PPA avec le projet de Réseau Express Métropolitain

La région Grand Est, autorité organisatrice des transports, pilotera le projet de Réseau Express Métropolitain, dont l'organisation sera assurée conjointement avec l'Eurométropole de Strasbourg. Le Réseau Express Métropolitain s'appuie sur les principes suivants :

- un réseau de transport en commun structurant avec des niveaux de services très performants, basés sur un cadencement élevé (fréquence et régularité), une amplitude horaire large, et des vitesses de circulation élevées déjà actuellement existantes ;
- un réseau maillé bien au-delà de Strasbourg avec le développement de liaisons « diamétralisées » ferrées et routières, dont les terminus se trouvent dans les secteurs desservis et non en gare centrale ;
- un réseau multimodal et facile d'accès en tout point du territoire, avec des rabattements performants (voiture, vélo, marche à pied, etc.)

Le Réseau Express Métropolitain est envisagé dans sa première phase à Haguenau, à Sélestat et de Saverne à Offenburg. L'efficacité de l'articulation entre les réseaux urbains, le Réseau Express Métropolitain, les réseaux régionaux et nationaux est une condition du succès et suppose une gouvernance d'échelle adaptée.

L'évolution de la CTS et de la CTBR en sociétés publiques locales avec l'implication conjointe de l'EMS et de la région est une première réponse opérationnelle. L'ampleur des transformations impulsées dans les années à venir sur les réseaux de transport autour de Strasbourg rend en effet indispensable une coordination la plus étroite possible entre les deux autorités organisatrices et leurs exploitants, qui dépasse le simple cadre contractuel entre un donneur d'ordres et son prestataire.

Le projet de 4ème voie ferrée entre Strasbourg et Vendenheim, financé au CPER, permettra de dégager des marges de manœuvre à l'horizon 2022. Des études ont été menées avec SNCF Réseau, auxquelles les services de l'EMS ont été associés, ont permis d'identifier les axes sur lesquels des développements d'offre et de capacité seraient possibles dès 2022. Pour cela, en complément des investissements sur l'infrastructure, la Région envisage d'acquérir des nouveaux trains Regiolis produits par Alstom à Reichshoffen : environ 10 trains à 10 M€ l'unité, soit un investissement de 100 M€.

D'autres conditions au succès du Réseau Express Métropolitain ont émergé lors de la réflexion : des besoins d'homogénéisation de la billettique, la nécessité de labelliser et rendre visible ce nouveau service ; la capacité à proposer d'autres services associés, notamment sur les pôles intermodaux ; enfin, la nécessité de créer une véritable gare routière interconnectée, à proximité de la gare ferroviaire existante.

5. Gouvernance, pilotage et principes de conduite du projet

5.1. Gouvernance

La gouvernance de projet doit permettre :

- d'assurer la parfaite maîtrise et compréhension du Contrat de projet partenarial d'aménagement par l'ensemble des partenaires ;
- le bon suivi et le bon déroulement des études dans l'ensemble de ses phases et domaines, du point de vue stratégique comme technique ;
- une parfaite coordination et implication de l'ensemble des partenaires concernés, selon un mode intégré et constructif ;
- un phasage rythmé correspondant aux exigences politiques et économiques du projet ;
- une souplesse et réactivité du dispositif mis en place.

Cette gouvernance de projet se traduit par la mise en place de deux comités :

Un comité de pilotage rassemblant les signataires du PPA.

Dans un premier temps sur la base du présent contrat de PPA, le comité de pilotage sera constitué de l'ensemble des signataires du PPA.

Ce comité aura pour objectif de définir les orientations des projets, d'établir des arbitrages sur les différentes alternatives programmatiques et urbaines. Il veillera au respect du présent contrat, de son calendrier et des modalités de sa mise en œuvre.

Il se réunira 1 à 2 fois par an.

Ce comité de pilotage sera élargi à chaque nouveau signataire du présent PPA. Un appel à intérêt sera d'ailleurs lancé dans le cadre d'un premier avenant au PPA traitant de la partie programmatique des aménagements (à l'issue de l'Atelier des Territoires).

Un comité technique :

Le comité technique sera composé des services techniques des signataires du PPA.

Ce comité aura pour objectif de suivre et de coordonner les études et actions prévues au présent contrat. Il constitue un club technique des maîtres d'ouvrage engagés dans le projet. Il préparera les éléments nécessitant un arbitrage par le comité de pilotage. Il se réunira tous les deux mois et autant que de besoin, à l'initiative de l'Eurométropole ou de l'État.

5.2. Pilotage et conduite du projet

Le pilotage du projet de PPA sera assuré par l'Eurométropole de Strasbourg

Selon les éventuels besoins identifiés dans le cadre de l'atelier des territoires, des groupes thématiques pourront se mettre en place et se poursuivre pendant les phases des études pré opérationnelles en ciblant les sujets abordés plus particulièrement sur chacun des sites à enjeux.

Actualisation :

Le présent PPA, engageant le socle des partenaires institutionnels initiateurs du projet, sera actualisé à l'issue des études pré-opérationnelles, elles-mêmes faisant suite à l'Atelier des Territoires qui aura associé largement les élus et les signataires du contrat. Cette actualisation permettra la contractualisation, par avenant, du volet dit « programmatique et opérationnel » du PPA. Elle inclura également les actions à prévoir en matière de concertation. Cette actualisation comprendra également la mise à jour éventuelle du périmètre préalablement défini et permettra d'intégrer l'ensemble des parties prenantes qui seront apparues concernées par ce projet de territoire.

Cette actualisation et toutes autres modifications substantielles du présent contrat devront intervenir par voie d'avenant. Cet avenant devra être présenté et validé en comité de pilotage par l'ensemble des signataires. Sont considérés comme substantielles, notamment les modifications suivantes :

- L'ajout d'un nouveau partenaire,
- L'ajustement des engagements financiers présentés en partie IV du présent contrat,
- La prolongation du présent contrat au-delà d'un an,

7. Engagements des parties

L'État s'engage à :

- apporter son concours technique au présent PPA, et mettre à disposition les ressources et expertises du centre de ressource national du Ministère pour les PPA,
- à appuyer techniquement et financièrement, selon les modalités décrites au chapitre 5 du présent contrat, le montage et l'animation de l'atelier des territoires (appui à l'élaboration du cahier des charges et à sa mise en œuvre),
- à appuyer techniquement et financièrement, selon les modalités décrites au chapitre 5 du présent contrat, les études pré-opérationnelles ultérieures.

Concernant les actions en faveur de la mobilité, l'État s'engage à respecter les enjeux actuellement définis dans le Contrat de Plan État-Région 2015-2020.

Ainsi l'État s'engage notamment en matière de mobilité routière :

- à mettre en place de l'interdiction de transit des PL sur l'A35 conformément aux engagements pris dans le cadre du contrat de concession de la future A355.
- à poursuivre les études en cours concernant la requalification de l'infrastructure de l'A35,
- à poursuivre les travaux en cours sur le TSPO,
- à assurer le transfert de connaissance avec les équipes de la future CEA et de l'EMS qui seront en charge des dossiers actuellement traités par le Pôle Maîtrise d'Ouvrage de la DREAL Grand Est.

L'Eurométropole s'engage à :

- Assurer la maîtrise d'ouvrage de l'atelier des territoires et des études pré-opérationnelles et leur financement selon la répartition détaillée au chapitre 4 du présent contrat ;
- Proposer et assurer la communication commune ;
- Organiser les différents comités de pilotage, comités techniques, et ateliers thématiques.

Le conseil départemental s'engage à :

- Participer à l'Atelier des territoires et à apporter tous les éléments de ses compétences pour la

Contrat de projet partenarial d'aménagement

Les signataires

L'État
représenté par le préfet de région ou le préfet de
département

L'Eurométropole de Strasbourg,
représentée par le président

La Ville de Strasbourg
représentée par le maire

Le Conseil régional Grand Est
représenté par le président

Le Conseil départemental du bas Rhin
représenté par le président

Contrat de projet partenarial d'aménagement

les aménités urbaines et paysagères de chacun des deux sites, mais aussi d'obtenir un chiffrage préalable sur les coûts de remise en état des sols nécessaires à la réalisation de projet d'aménagement sur chacun des deux sites étudiés.

Volet 2 : études de conception urbaine

Le second volet concerne les études de conceptions pré-opérationnelles : elles visent à la définition des projets urbains conformément aux ambitions générales et aux principaux objectifs programmatiques actés à l'issue de l'atelier des territoires, comprenant les principes de composition urbaine et paysagère, et au positionnement du programme en termes de création de logement, d'activité, de commerce et d'équipements publics.

Ce volet comprendra :

- une étude paysagère et urbaine prenant en compte la pollution lumineuse (trame noire), la pollution sonore et la pollution de l'air,
- une étude de mobilité (sécurité routière, accessibilité...),
- une étude de programmation (portant sur le logement, les commerces, les activités et les équipements publics),
- une expertise sur le développement durable (notamment autour de l'énergie).

Sur la base du diagnostic effectué lors de l'atelier des territoires et porté notamment par le groupe thématique environnement, un projet de programme de développement durable, contenant les actions principales et les enjeux à respecter dans chaque projet d'aménagement, pourra être élaboré par l'amo DD. Véritable fil conducteur, il aura vocation à s'enrichir et à porter les ambitions globales de requalification. En fonction de la temporalité des projets et de la détermination précise des périmètres, des études dites faunes flores pourront également être diligentées.

Le programme d'étude portant sur les sites, insérés dans des contextes urbains différents, pourra s'organiser autour de plusieurs groupements d'équipes si nécessaire, afin de spécifier les attentes sur chacun des sites (notamment en termes d'orientation de programmation) tout en inscrivant ces études dans la même dynamique. Ces études pourront s'organiser en trois phases :

Phase 1 : Diagnostic, enjeux et schéma directeur

Cette phase consistera à élaborer un diagnostic et des orientations urbaines globales et partagées sur le périmètre de chacun des projets. Il s'appuiera notamment sur tous les éléments rassemblés à l'occasion de l'atelier des territoires.

Il s'agira dans un premier temps, de produire un diagnostic transversal des sites comportant :

- une analyse urbaine, environnementale, patrimoniale et paysagère,
- une analyse sur le transport et les déplacements,

Contrat de projet partenarial d'aménagement

- Les formes bâties (comprenant les nouvelles constructions, les démolitions, les réhabilitations et les bâtiments conservés)
- La constructibilité,
- La programmation générale (équipement, activité économique, commerces, habitats),
- Le schéma viaire, les espaces verts et réseaux à réaliser ou reprendre,
- Une estimation financière du projet

Ce niveau de définition permettra la mise au point du bilan d'aménagement et du phasage opérationnel du projet, ainsi que de son plan de trésorerie.

Volet 3 : montage opérationnel.

Le troisième volet d'étude portera sur le montage opérationnel des projets, il se formalisera par ;

- une feuille de route sur les outils opérationnels adaptés à la mise en œuvre du projet (procédures réglementaires, autorisation administratives, etc... et outil),
- les bilans d'aménagement,
- les plannings opérationnels.

Définition des modalités opérationnelles

Pour chacun des sites étudiés, ce travail sur les modalités opérationnelles du projet urbain questionnera, à la fois le planning de l'opération, mais aussi ses conditions de réalisation juridique et financières. Il s'agit d'étudier les conditions opérationnelles de mise en œuvre du projet à travers l'analyse notamment :

- des procédures d'aménagement : ZAC, permis d'aménager, division parcellaire, niveau de maîtrise foncière
- des procédures réglementaires : modifications nécessaires du PLU pour permettre la réalisation des opérations,

Une fois le montage arrêté, les conditions de mise en œuvre du projet seront définies. Pour cela, les procédures administratives et techniques seront recensées et articulées du point de vue :

- mise en œuvre ou pas d'un outil partenarial opérationnel, tel que la GOU,
- réglementaires et foncières (articulations avec les procédures foncières, enquêtes publiques, scissions..., modifications éventuelles du PLU pour permettre la réalisation des opérations, impacts éventuels en termes de prospect, gabarit, servitudes, etc),
- des échéances de réalisation (dépôt de PC, etc),
- des alertes techniques à prendre en compte ou à lever pour la mise en œuvre du projet (concessionnaires réseaux, etc.),
- des acteurs à mobiliser, qu'ils soient institutionnels ou privés pour la réalisation et le financement de l'opération.

Enfin, il conviendra d'arrêter le mode de réalisation des opérations :

- en régie par la collectivité
- par un opérateur après mise en concurrence ou non,
- par une SPL, SPLA ou SPLA IN.

Contrat de projet partenarial d'aménagement

En définitive, les différents partenaires du projet devront être en mesure d'identifier les marges de manœuvre du projet urbain et d'établir ainsi ces priorités d'intervention.

Accompagnement complémentaire

La phase d'étude pré-opérationnelle énoncée ci-avant n'est pas soumise à la mise en œuvre d'une concertation réglementaire, cependant des dispositifs d'information ou de concertation à destination des habitants pourront être mise en place à l'initiative de l'Eurométropole, en fonction également des choix opérés en la matière lors de l'atelier des territoires.

En effet, ces dispositifs pourront permettre de mieux faire connaître l'ensemble des sites à la population, et de développer une méthode de co-conception.

Ainsi, après la sélection d'un panel représentatif de la population, des ateliers thématiques pourront être organisés, à intervalle régulier, permettant de les associer aux orientations des projets (typologie d'habitat, services, accessibilité, commerces de proximité...).

Un prestataire spécialisé en concertation sera chargé d'organiser ces ateliers et plus globalement, l'ensemble de la communication relative aux projets, pendant toute la durée du programme d'études.

La gestion de l'attente

Comme initié en phase 2 des ateliers du territoire, la réflexion autour de la gestion transitoire des différents sites devra être poursuivie, détaillée et mise en œuvre à ce stade des études pré-opérationnelles.