

Contribution à la concertation publique **sur le projet de ligne de tramway entre le centre-ville de Strasbourg** **et le quartier de Koenigshoffen**

Le 12 juillet 2013, le Conseil de la Communauté urbaine de Strasbourg a voté la réalisation en une seule étape d'une nouvelle ligne de tram d'une longueur de 4 kilomètres entre la Gare et le quartier des Poteries, via le quartier de Koenigshoffen.

Le 18 décembre 2015, le Conseil de l'Eurométropole a malheureusement réduit le projet et a validé un nouveau programme de réalisation d'une infrastructure tramway sur l'ouest de l'agglomération avec pour objectif une mise en service à l'horizon 2019 d'une première phase de 2 kilomètres jusqu'à l'allée des Comtes.

La concertation publique lancée depuis le 7 mars 2016 porte donc sur le seul tronçon centre-ville de Strasbourg - allée des Comtes à Koenigshoffen.

ASTUS approuve totalement dans son principe ce projet d'extension, dans la mesure où il s'agit d'une première étape pour aller à terme vers le quartier des Poteries, puis vers la commune de Wolfisheim. ASTUS rappelle que cette desserte ouest n'a que trop tardé. Après les péripéties avortées des projets de tram-train et de tram sur pneu, il aurait été urgent de mener une extension ambitieuse dès à présent jusqu'à Wolfisheim qui aurait permis :

- de faire l'économie du maintien de la ligne de bus 4 ;
- d'éviter la construction d'un P+R trop près du centre-ville en captant les usagers plus en amont.

Après bien des tergiversations, l'Eurométropole a consenti à mettre au débat 5 variantes d'itinéraires, contre 2 initialement. Nous ne pouvons que l'en remercier.

Malheureusement les termes de comparaison restent biaisés et incomplets :

- ainsi la variante qui a les faveurs ostensibles de la collectivité (déviation du tram F par le Faubourg national) ne prend pas en compte dans son coût (29 millions d'euros) les nouvelles propositions tout à fait judicieuses de ramener les voies dédiées à la voiture de 5 (y compris le stationnement) à 2 et de piétonniser - type Magistrale rue du Maire Kuss - la petite rue de la Course. Cela fausse la comparaison sincère des variantes ;

- ainsi les 3 variantes « déviation de la ligne F » ne prennent pas en compte, dans le surcoût d'exploitation, qualifié de « faible », celui généré par le maintien de la ligne de bus 4 entre la rue des Comtes et la station les Halles Pont de Paris ;
 - ainsi il est affirmé que la ligne C est actuellement saturée aux heures de pointe, sans que ne soit produite une quelconque étude prospective des évolutions probables de comportement des usagers et des reports de charge consécutifs :
- à la prolongation de la ligne de bus G vers le parc de l'Etoile, puis vers le quartier Danube (où elle croiserait la ligne de tram C et offrirait une alternative) ;
 - à la mise en place de l'abonnement unique permettant avec un bonnement CTS de fréquenter les lignes de TER dans l'Eurométropole, et particulièrement les arrêts Krimmeri Meinau et Graffenstaden.

ASTUS estime que la fréquence à 10 minutes proposée dans la variante Faubourg National sera notoirement insuffisante, ce que l'Eurométropole admet implicitement en maintenant la desserte en parallèle par la ligne de bus 4, puisque le nœud Homme de Fer, saturé avec un tram toutes les 30 secondes en heures de pointe, ne permet pas l'ajout de rames supplémentaires, sinon au détriment des autres lignes du réseau.

ASTUS ne se satisfait pas de la diminution de l'offre qui s'ensuivrait sur le quartier de l'Elsau.

Quelle que soit la variante retenue, ASTUS demande que la fréquence reste soutenue et attractive pour tous :

- dans le cas de passage par le Faubourg National, le marché soit maintenu et les voies dédiées à la voiture ramenées de 5 (y compris stationnement) à 2 et que la petite rue de la Course devienne une aire piétonne - type Magistrale rue du Maire Kuss - avec une priorité accrue aux piétons au droit de la traversée vers la place de la gare ;
- dans le cas d'un passage devant la gare, une intermodalité attractive et incitative soit assurée vers les trains TER, les cars interurbains, les cars TER, les bus CTS, la ligne G et qu'une priorité soit assurée au carrefour Wodli / Wilson pour les lignes C, G et F, le cas échéant.

Les variantes proposées sur les boulevards de Nancy et de Metz offrirait une réelle opportunité de rénover ces axes majeurs en profondeur avec une mutualisation de la plateforme tram avec les bus urbains et les cars interurbains et la création de pistes cyclables et de cheminements piétons sécurisés. La mise en service de l'extension du bus G vers le Parc de l'Etoile en parallèle permettrait de minimiser les coûts de construction de l'infrastructure.

De plus, ces variantes, avec dévoiement de la ligne F, offrirait une réelle alternative au passage par le nœud Homme de Fer, avec en perspective un renforcement de la desserte du Wacken, son nouveau quartier d'affaires en cours de construction, l'agrandissement projeté du Rhénus et à plus long terme le nouveau parc des expositions.

ASTUS refuse la perspective de création d'un parking relais à l'endroit prévu, beaucoup trop proche du centre-ville. Elle rappelle qu'il est préférable de dissuader beaucoup plus en amont les automobilistes d'entrer en ville afin de désengorger l'A35 et l'A351. Ce refus s'inscrit dans la cohérence du refus des parkings (souterrains ou en silos) projetés ou évoqués au Wacken, place de Bordeaux, place de Haguenau ou parc de l'Etoile, alors que tout n'est pas fait pour valoriser les parkings-relais existants à l'Espace Européen de l'Entreprise, à l'Elsau ou à Rives de l'Aar.

Le président
François GIORDANI