



Avis relatif à l'enquête publique sur l'extension Ouest de la ligne F du tram à 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 quatre 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 deux kilomètres jusqu'à l'allée des Comtes.

La concertation publique réalisée en 2016 a porté sur le seul tronçon centre-ville de Strasbourg - allée des Comtes à Koenigshoffen.

ASTUS a pris connaissance du tracé, ainsi que des propositions d'insertion du projet dans le cadre de l'enquête publique sur l'extension Ouest de la ligne F du tram à Koenigshoffen qui se déroule du 20 mars au 28 avril 2017.

ASTUS rappelle qu'elle est une association de défense des usagers de l'ensemble de l'Eurométropole et qu'elle n'a pas à se substituer aux associations d'habitants des quartiers concernés par la présente enquête publique.

ASTUS approuve 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.

ASTUS rappelle que toute extension doit apporter un meilleur service à la majorité des usagers concernés.

C'est dans cette optique qu'elle émet certaines réserves par rapport à certains éléments du projet.

ASTUS estime que **la fréquence à 10 minutes proposée avec le dévoiement de la ligne F depuis le Faubourg National sera notoirement insuffisante**. L'Eurométropole l'admet implicitement en maintenant la desserte en parallèle par la ligne de bus 4 entre la rue des Comtes et la Porte Blanche, puisque le noeud Homme de Fer, saturé avec un tram toutes les 38 secondes en heures de pointes, ne permet pas l'ajout de rames supplémentaires, sinon au détriment des autres lignes du réseau.

Le maintien de la ligne 4 entre l'arrêt Comtes et l'arrêt Les Halles Pont de Paris générera des coûts d'exploitation inadmissibles.

ASTUS ne se satisfait pas de la diminution de l'offre qui s'ensuivrait sur le quartier de l'Elsau. Aujourd'hui, la ligne F représente 35% du trafic entre les stations Faubourg National et son actuel terminus avec un temps d'attente minimum de 4 minutes entre deux trams en heures de pointes.

C'est pourquoi, ASTUS propose :

La mise en service de l'extension de la ligne de bus G vers le Parc de l'Etoile en même temps que l'extension vers Koenigshoffen permettrait de minimiser les coûts de construction de l'infrastructure et un report de voyageurs des lignes A et D à partir de la gare centrale.

Nous proposons une **prolongation de la ligne de bus G au-delà du Parc de l'Etoile jusqu'au carrefour entre l'avenue du Rhin et l'avenue Aristide Briand**. Cela permettrait :

- une connexion avec les lignes C et E à Winston Churchill,
- une connexion avec la ligne D vers Kehl et les lignes de bus 30 et 31 à Aristide Briand, dans une zone en pleine mutation avec de nombreux logements en cours de construction vers le secteur Citadelle et sur un axe structurant, l'avenue du Rhin, supportant un trafic proche de 30 000 véhicules par jour et saturé aux heures de pointe. Ainsi, la plate-forme centrale existante, d'une largeur de 12 mètres, pourrait accueillir un site propre intégral sur une distance de 650 mètres depuis le carrefour avec la rue Edmond Michelet.

Par ailleurs, dans le cadre de l'abonnement unique CTS/TER en place depuis décembre 2016, ASTUS souhaite un **renforcement des liaisons TER**, notamment entre la gare centrale et Krimmeri-Meinau, avec un véritable cadencement permettant à de nombreux usagers d'éviter le centre-ville et offrant une correspondance optimale avec les lignes A et E vers Illkirch-Graffenstaden.

L'ensemble de ces propositions aurait pour effet :

- de désaturer le noeud Homme de Fer en allégeant la fréquentation des lignes A (saturées aux heures de pointes) et D entre Gare Centrale et Etoile Bourse,
- d'alléger les rames de la ligne C,

La capacité ainsi libérée sur ces trois lignes profiterait à la ligne F. La fréquence serait soutenue et attractive pour tous, avec un tram toutes les 7 minutes en journée, et ce dès la première phase, comme sur les autres lignes du réseau. En soirée et le dimanche, elle pourrait également être améliorée **pour rester en deçà de la limite des 15 minutes d'attente maximale en vigueur actuellement sur le réseau tram.**

Cela permettrait aussi le maintien d'une bonne desserte du quartier de l'Elsau, notamment aux heures de pointes.

ASTUS se réjouit que la **piétonisation de la petite rue de la Course** soit intégrée dans le projet, à condition qu'il s'agisse bien d'un aménagement du type de celui de la rue du Maire Kuss. Le temps de parcours entre la gare et la station Faubourg National est aujourd'hui de 5 minutes sur 350 mètres, comparable à celui entre la station Alt Winmärik et la gare.

ASTUS demande au surplus l'**aménagement d'un cheminement optimal et rectiligne depuis la gare et vers la gare**, avec une signalétique adaptée et lisible pour les piétons, ainsi qu'une bande de guidage pour les non-voyants de la station tram à la gare.

Le tracé sur le boulevard de Nancy offrira quant à lui, 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, ainsi que la création de pistes cyclables et de cheminements piétons sécurisés.

ASTUS s'interroge sur la **création d'un parking relais à l'endroit prévu**, Porte des Romains, très 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 aussi l'A35 et l'A351. Néanmoins, le parking relais prévu peut trouver une cohérence pour renforcer l'intermodalité à condition de trouver un fonctionnement permettant le report modal d'une partie des utilisateurs des parkings de l'hypercentre vers les transports en commun. Notamment tous ceux qui ne sont pas contraints à la voiture. Ces parkings doivent laisser plus de places aux résidents et permettre d'aller vers la fin de la tolérance du stationnement sauvage au quotidien.

Le président
François GIORDANI

