

Eurométropole

MUNDOLSHEIM

Des trains plus silencieux dans le secteur nord

Valérie Bapt



*La gare de Mundolsheim, un site appelé à être modernisé et à devenir un pôle d'échanges multimodal. Le quai central reste inadapté à une circulation de trains accrue avec le REME (Réseau express métropolitain européen).
Photo archives Laurent Réa*

Depuis le 24 novembre, les trains desservant la ligne Strasbourg/Haguenau et le Nord-Alsace roulent en mode électrique. Un progrès, en attendant le gros chantier de modernisation qui doit transformer la vieille gare de Mundolsheim en pôle d'échanges multimodal (PEM).

Exit le thermique, en avant l'électrique aux abords des villes. La SNCF TER Grand Est a lancé le 24 novembre la circulation en mode électrique de l'ensemble des trains desservant les lignes Strasbourg-Haguenau et le Nord-Alsace dans le cadre de l'engagement sociétal et environnemental. « Les trains en provenance de Haguenau coupent leur moteur à partir de Vendenheim », explique-t-on du côté de la SNCF TER Grand Est. « Ils entrent dans l'Eurométropole en mode électrique : ils sont plus silencieux et moins polluants », complète la SNCF. Les trains à destination de Haguenau partent en traction électrique. Les moteurs thermiques fonctionnent au ralenti, afin de pouvoir monter en température et délivrer leur pleine puissance dès Vendenheim. « La pollution est donc réduite », indique encore la SNCF. « À raison de plus de 700 trains par semaine sur la ligne, ce nouveau dispositif permettra d'économiser plus de 2 000 tonnes de CO₂ et des centaines de litres de carburant. »

« C'est un combat que nous portons depuis plus de dix ans, c'est une amélioration notable », s'est réjoui Hervé Diebold, président d'EntrainMundo, qui a observé ce changement perceptible dès cet été. Une signalisation a été mise en place pour indiquer aux conducteurs de changer du

mode thermique au mode électrique. « Les conducteurs ont l'obligation de le faire, et la majorité le font », commente le président d'EntrainMundo.

Laurent Guillo, membre d'un collectif de riverains qui avait lancé une pétition en janvier dernier et initié des démarches pour lutter contre les nuisances sonores, reste plus prudent sur les effets de cette modification. « Effectivement, pour les trains en provenance de Haguenau, les conducteurs déploient le pantographe à Vendenheim. Dans le sens Strasbourg - Haguenau, le changement en mode thermique se fait à l'arrêt à Mundolsheim, et cela génère encore des nuisances », estime-t-il. Le collectif demande toujours la création d'un mur antibruit côté est. Un seul avait été aménagé côté ouest, lors de la réalisation de la quatrième voie.

Par ailleurs, le chantier qui va transformer la vieille gare en PEM (pôle d'échanges multimodal) va démarrer en 2024 : une des phases consiste à aménager un vaste parking de 143 places dans la zone des Mercuriales (secteur Lampertheim). Objectif : améliorer la desserte et les connexions avec les autres modes de transports (bus) et les sites alentour (notamment la zone commerciale nord). L'ASTUS et d'autres partenaires sont en discussion avec l'association de commerçants Strasbourg nord pour étudier des pistes pour favoriser le déplacement des usagers qui veulent se rendre au Shopping Promenade.

L'Astus favorable au tram avenue des Vosges pour améliorer le cadre de vie à la Neustadt

L'Association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise (Astus) soutient le tracé du tram nord par l'avenue des Vosges. L'association estime que ce choix permettra de réduire la pollution dans le secteur, mais que la Ville de Strasbourg n'a pas suffisamment communiqué sur les alternatives proposées aux riverains.

Cet article est en accès libre. Pour soutenir Rue89 Strasbourg, [abonnez-vous](#).

Thibault Vetter

Publié le 1 février 2024 · Imprimé le 1 février 2024 à 09h36 · Modifié le 1 février 2024 ·

🕒 7 minutes



Le tram nord cristallise de fortes contestations, notamment parce qu'il doit passer sur une partie de l'avenue des Vosges. Les élus de l'opposition municipale prédisent la fuite des commerçants et des professionnels médicaux de cet axe, de peur que les clients et les patients ne puissent plus se garer.

Mais pour l'Association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise (Astus), ce tracé est plutôt un bon choix. Son président, François Giordani, y voit un aménagement « *dans la continuité de ce qui se fait depuis 30 ans à Strasbourg* ». Selon lui, le tram par l'avenue des Vosges répondra non seulement à un besoin de la population mais il permettra également de réduire l'utilisation de la voiture en ville, une condition nécessaire pour lutter contre la pollution de l'air.

Rue89 Strasbourg : En quoi la réalisation du tram nord est-elle nécessaire selon vous ?

François Giordani : C'est la principale ligne de tram qui doit encore être construite dans l'Eurométropole de Strasbourg pour que tous les secteurs soient desservis. Après cela, il n'y aura plus que des extensions à réaliser dans les périphéries. Le nord de l'agglomération représente un grand bassin de population. Le potentiel est de 40 à 45 000 usagers quotidiens de cette ligne d'après les données de la Ville. À Schiltigheim, Hœnheim et Bischheim, il y a un public qui a particulièrement besoin d'un transport en commun pour aller en ville ou à la gare. Dans la cité des Écrivains, à Schiltigheim, 40% des personnes n'ont pas de voiture.

« *Dans la Grande Île, les commerçants ne demandent pas qu'on fasse revenir les voitures.* »

François Giordani



Pensez-vous que l'itinéraire passant par l'avenue des Vosges est adapté ?

Il nous convient parfaitement, car il s'agit d'une réduction de la place de la voiture, au bénéfice des transports en commun. On construit des lignes de tram sur des axes

routiers depuis 1989 à Strasbourg, surtout dans l'ellipse insulaire. Mais il n'y a pas que l'hypercentre, il faut aussi améliorer le cadre de vie autour, en diminuant la circulation et la pollution, notamment dans la Neustadt. Le tram nord et ses aménagements connexes vont dans ce sens. La place de Haguenau est l'un des endroits les plus pollués de Strasbourg : le projet améliorera considérablement la situation, avec en plus l'agrandissement du parc et la création de zones piétonnes.

L'opposition et le collectif Neustadt Apaisée estime que ce tracé impliquera des embouteillages et des problèmes d'accès à certaines zones du centre-ville.

Qu'en pensez vous ?

Quand des grands axes du centre-ville, comme la rue du Vieux-Marché-aux-Vins, ont été fermés à la circulation automobile, on nous disait la même chose. Mais aujourd'hui, dans la Grande Île, les commerçants ne demandent pas qu'on fasse revenir les voitures ! L'exemple le plus récent est celui du quai des Bateliers, où les opposants annonçaient aussi que sa piétonisation allait créer un report catastrophique de la circulation automobile dans les petites rues environnantes. Ce n'est pas du tout ce qu'il s'est passé. Finalement, les gens utilisent des alternatives comme les parking relais, les transports en commun, le vélo ou la rocade M35. C'est l'effet recherché.

« Il faut aussi inciter les gens à prendre les transports en commun. »

François Giordani



Pour le cas de l'avenue des Vosges, il est faux de dire qu'il n'y aura pas de solution alternative pour les automobilistes. Des plans de circulation ont été établis et ils sont accessibles au public. L'accès en voiture au quartier des XV et des Contades se fera par le boulevard Clémenceau. La place de Bordeaux sera connectée à l'autoroute grâce à un nouveau carrefour près de la déchèterie du Wacken. La zone du tribunal sera toujours accessible via la rue du Faubourg-de-Pierre. Les personnes qui veulent aller à la gare pourront y aller directement en passant par de nouvelles bretelles de la M35.

Comment expliquer les oppositions à ce tracé alors ?

Les gens qui ont l'habitude de se garer devant chez eux avenue des Vosges devront s'adapter, c'est sûr. Il y aura un parking en silo au niveau de l'ancienne Maison du bâtiment, rue Jacques-Kablé. Il faut assumer la volonté de changer les pratiques et c'est une bonne chose que la municipalité prenne cette direction.

C'est un autre secteur, mais nous avons réalisé des comptages le matin sur le pont des Trois-Épis à Schiltigheim. Il y avait 90% d'autosolistes (personnes seules en voiture, NDLR) en direction de l'Espace européen de l'entreprise. Pourtant, ils pourraient prendre le bus G, à haut niveau de service (BHNS, NDLR), qui va dans la même direction. Cela illustre bien qu'il faut aussi inciter les gens à prendre les transports en commun. Ils peuvent s'y retrouver avec le prix de l'essence : les abonnements CTS peuvent être remboursés à 50% par l'employeur.

L'opposition municipale a plébiscité un tracé alternatif passant par les quais Jacques-Sturm, Finkmatt et Kléber, avant de tourner aux Halles vers la rue du Travail, et la place de Haguenau. Est-ce également une bonne solution pour l'Astus ?

L'emprise des quais n'est pas assez grande pour insérer le tram et surtout, il y a un risque d'effondrement. La solution de l'avenue des Vosges nous paraît meilleure puisqu'elle permet d'installer des pistes cyclables, des trottoirs, des terrasses, des arbres, les places pour les livraisons des commerces et les rails du tram. En outre, le bénéfice sur le cadre de vie dans toute la Neustadt sera plus important avec le tracé par l'avenue des Vosges.



L'avenue des Vosges pourra à la fois accueillir des pistes cyclables et le tram, séparées par des arbres.
Photo : Modélisation / Alfred Peter

Avez-vous tout de même des critiques à émettre concernant ce projet de tram nord ?

Sur le tracé et les aménagements, nous sommes d'accord avec la Ville et l'Eurométropole. Mais il aurait fallu davantage communiquer avec les personnes qui devront modifier leur quotidien. L'idéal pour nous, serait de créer une Maison du tram, où les riverains et les commerçants peuvent poser leurs questions sur les solutions qu'elles auront, avec un contact humain, une fois que les rails seront posés. L'opposition vient en grande partie d'un manque d'informations.

« Dire que les personnes à mobilité réduite ou aveugles sont plus en difficulté quand on enlève les voitures, c'est faux. Souvent, elles ne peuvent pas conduire de toutes façons. »

François Giordani

Dans le même ordre d'idée, on pourrait imaginer du porte-à-porte chez les habitants concernés, avec des plans pour leur montrer comment accéder et où stationner. Par exemple, les personnes âgées pourront être cherchées devant chez elles grâce à des niches de stationnement temporaire dédiées. Et elles bénéficieront de la proximité des arrêts de tram. Pour les autres, il y aura des solutions de stationnement. Ils devront surement marcher un peu plus, mais est-ce que c'est vraiment grave vu les enjeux ? Il faut expliquer aux habitants de l'avenue des Vosges que diminuer la circulation devant leurs fenêtres, c'est lutter contre de potentiels cancers. On ne peut pas ne rien faire juste parce que certains veulent stationner en bas de chez eux...

Le dernier point négatif, c'est que la municipalité a mal géré le dialogue concernant les coûts (avec un prix de départ annoncé à 140 millions d'euros en mars 2023, les réaménagements liés au tram nord sont passés à 268 millions d'euros en décembre 2023, NDLR). Si dès le début, ils avaient décortiqué les différents investissements, le budget global aurait été mieux accepté. Il aurait fallu tout chiffrer point par point dès le départ.



François Giordani est président de l'Astus depuis 2009. Photo : TV / Rue89 Strasbourg

Les personnes à mobilité réduite, ou celles touchées par d'autres formes de handicap, auront-elles des solutions alternatives ?

Nous travaillons avec des associations de malvoyants (comme C'Cité ou apiDV) et d'autres luttant pour les droits des personnes handicapées physiquement (GIHP). Il est faux de dire que les personnes à mobilité réduite ou aveugles sont plus en difficulté quand on enlève les voitures. Souvent, elles ne peuvent pas conduire de toutes façons. Au contraire, beaucoup se déplacent de manière autonome grâce aux transports en commun et sont plus à l'aise sur les zones piétonnes. Si nécessaire, le service Mobistras (pour les personnes dans l'incapacité de prendre les transports en commun, NDLR) couvrira l'avenue des Vosges.

D'une manière générale, le tram nord est une pièce du puzzle, avec les pistes cyclables, les trains régionaux, les bus, les cars interurbains... Il faut continuer de développer le réseau, la fréquence et l'amplitude de toutes ces alternatives à la voiture, qui offrent des solutions souvent moins chères et plus accessibles aux personnes à mobilité réduite.



**Retrouvez cet article sur
Rue89 Strasbourg !**

<https://www.rue89strasbourg.com/astus-favorable-tram-nord-cadre-vie-neustadt-290949>

4 commentaires postés en ligne

À propos de l'auteur de l'article :



Thibault Vetter

enquête sur la grande précarité, la protection de l'enfance, l'environnement, les pollutions...

Les transports en mode défensif

De l'ouverture de la première ligne de tram au développement du Reme, l'Astus est de tous les combats pour défendre les utilisateurs et faciliter leurs déplacements.

C'est en 1994, avec la mise en service de la première ligne de tram, que l'Association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise, (Astus, qui assume volontiers le jeu de mots) a vu le jour. « L'idée, explique François Giordani, l'actuel président de la structure, était de représenter les usagers auprès des autorités compétentes en matière de mobilité et de les défendre auprès des opérateurs tels que la CTS, la CTBR (cars interurbains), la SNCF... »

Le chemin a été long et, en même temps que le réseau de transports strasbourgeois, a permis à l'association de se développer. « En 30 ans, nous avons acquis de l'expérience, de l'expertise et de la reconnaissance. Et nous avons développé un réseau de partenariats, sans lequel le travail ne saurait se faire, comme avec des associations de quartier, Piétons 67, Cadr67, le Groupement pour l'insertion des personnes handicapées physiques Alsace... »

Sous la houlette de son quatrième président, l'Astus compte près de 200 membres et défend les habitants d'un large territoire qui rayonne sur

quasiment toute la zone desservie par le Réseau express métropolitain (Reme). C'est « le gros dossier qui nous occupe actuellement, poursuit François Giordani. Concrètement, nous intervenons de manière régulière et appuyée dans les réunions et les concertations, que ce soit avec l'Eurométropole, la Région, la SNCF ou la CTBR quand ce sera le cas (volet routier du Reme). »

Outre les réunions et la participation à toutes les concertations, l'Astus est aussi sur le terrain, pointant les problèmes à régler, suggérant des pistes d'amélioration et rédigeant notes, courriers et projets. « Pour notre prochain point avec l'Eurométropole et la CTS, nous avons un dossier de quelque 40 pages de questions : soucis d'éclairage, bornes d'information voyageurs dysfonctionnelles, endroits où il n'y a pas d'abri de bus, problèmes de fréquence, d'amplitude horaire ou encore de connexion pour poursuivre les trajets... »

Et si François Giordani reconnaît qu'il reste beaucoup à faire, il aime aussi revenir sur ces petites victoires qui font du bien, comme l'abonnement unique CTS-SNCF-CTBR, la tarification solidaire ou encore le maintien de la station Arago sur la ligne 19 à Cronenbourg. « On insiste beaucoup, on ne cesse de faire entendre la voix de l'utilisateur dans la conduite des projets afin que ceux-ci intègrent la notion essentielle : leur côté pratique. » ➤ Véronique Kolb



© L. Piccarreta

Eurométropole

TRANSPORTS PUBLICS

L'ASTUS a 30 ans, comme le tram A

MSK



De gauche à droite, Michel Berlault, Jean-Luc Marchal, le président François Giordani et le salarié de l'association David Wendling. Photo Cédric Joubert

L'association d'usagers des transports (ASTUS) fête en 2024 ses 30 ans d'existence. Un anniversaire qu'elle va commencer à célébrer ce jeudi 8 février par une soirée débat sur les transports publics.

« Nous soufflerons nos 30 bougies en novembre prochain », précise le président François Giordani, « ce qui correspond à la mise en service de la ligne A du tram en 1994 ». Le collectif pro-tram se constitue à l'époque en Association des usagers des transports urbains de l'agglomération de Strasbourg, « même si, aujourd'hui, nos centres d'intérêt vont au-delà, d'un point de vue géographique, notamment avec le transport en train ».

S'il doit y avoir un ou deux rendez-vous festifs en 2024, dont les dates et programmes sont à venir, l'association veut profiter de l'occasion « pour réfléchir un peu sur l'avenir, avec des élus et des opérateurs en charge des mobilités ».

Le cinéma municipal Cosmos accueillera cette soirée le 8 février à partir de 19 h. Jean-Luc Marchal, membre d'ASTUS, fera le monsieur Loyal de cet événement « que nous souhaitons pacifique, sans cris ni vociférations », prévient-il.

En effet, les élus invités sont de deux bords différents, et les citoyens qui viendront à cette soirée doivent se souvenir que les organisateurs ne sont pas l'exécutif de l'Eurométropole ou

celui de la Région. Dans le contexte de bronca que l'on connaît contre le projet du tram Nord.

Ceci étant précisé, le débat avec la salle sera possible, bien sûr, et organisé notamment via des questions que les participants pourront poser sur des post-it distribués à l'entrée de la salle. Chaque thématique sera présentée par les intervenants en 15 minutes, puis donnera lieu à un débat de même longueur.

Tout d'abord, sera abordée la question du « Tram, aujourd'hui et demain. Ses forces, ses faiblesses, son futur ». Le vice-président de l'Eurométropole en charge des transports Alain Jund échangera avec le secrétaire d'ASTUS André Roth.

Deuxième thème : « Comment augmenter l'attractivité des bus urbains et cars interurbains, souvent perçus comme le parent pauvre des transports publics ? ». Se colleront à cette question Xavier Descamps, directeur marketing et innovation à la CTS, ainsi que Loÿ Durrenberger, membre du bureau d'ASTUS.

Le troisième thème concernera les TER et le Réseau express métropolitain européen (REME) sous l'angle d'une grande ambition qui doit encore faire ses preuves. Les intervenants seront Thibaud Philipps, vice-président de la Région Grand Est délégué aux transports, et André Lott, vice-président de la FNAUT (Fédération nationale des associations des usagers des transports) Grand Est.

Soirée consacrée aux transports publics, ce jeudi 8 février de 19 h à 22 h 15 dans la grande salle du cinéma Le Cosmos, 3, rue des Francs-Bourgeois à Strasbourg.

PÉRENNISATION DE L'ACCÈS DES CHIENS AU TRAMWAY DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Environnement, Transport, déplacement

La Ville et l'Eurométropole de Strasbourg ainsi que la CTS ont décidé de pérenniser cette expérimentation lancée le 1er juillet 2023.



Engagées en faveur de la cohésion sociale et du bien-être animal, la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg ainsi que la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS) officialisent la pérennisation d'une initiative permettant aux habitant·es du territoire de voyager en tramway accompagnés de leur fidèle compagnon à quatre pattes.

Lancée le 1er juillet 2023, l'expérimentation permet aux propriétaires de faire monter leur chien à bord du tramway et ce, sans coût supplémentaire, sous réserve du respect de règles spécifiques. Cette démarche a été initiée suite à une demande formulée par l'association Terre des chiens, laquelle a joué un rôle déterminant dans la mise en œuvre de l'expérimentation.

Le bilan de l'opération, réalisée en étroite collaboration avec

l'association Terre de chiens et l'Association des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise (ASTUS), démontre des résultats satisfaisants qui conduisent à pérenniser le dispositif pour tous les chiens, à l'exception de ceux classés "dangereux" conformément à l'article L. 211-16 du Code rural et de la pêche maritime.

Les chiens sont désormais les bienvenus à bord des tramways. Pour garantir une expérience de voyage agréable et sécurisée tant pour les usager·ères que pour les chiens eux-mêmes, il est essentiel de tenir les chiens en laisse et de leur faire porter une muselière. Ne sont pas concernés par le port d'une muselière les chiens d'aveugles et d'assistance en vertu de l'article L. 211-30 du Code rural et de la pêche maritime.

"Cette pérennisation incarne notre engagement envers le bien-être animal et notre volonté de créer un environnement urbain plus inclusif. Les animaux jouent un rôle essentiel dans la vie de nos concitoyens, et cette mesure contribuera à une meilleure insertion de nos compagnons canins dans notre ville" déclare Marie-Françoise Hamard, conseillère municipale déléguée à la cause animale.

"L'inclusion des chiens dans le tramway est une étape significative dans notre vision de la mobilité durable et accessible et confirme notre engagement envers des solutions de transport diversifiées" complète Alain Jund, vice-président de l'Eurométropole de Strasbourg en charge des mobilités.

"Terre des Chiens salue la décision de pérenniser l'accès des chiens au tramway. Nous sommes conscients que l'adoption de la muselière peut être un défi, c'est pourquoi nous proposons des ateliers gratuits pour aider les propriétaires à faciliter cette transition et contribuer à une coexistence sereine dans les transports en commun" souligne Laure Souchard-Lespinas, présidente de l'association Terre des Chiens.

Strasbourg

EUROMÉTROPOLE

Tram Nord : 1 188 contributions à la concertation sur le plan d'urbanisme

MSK



La route de Bischwiller, qui accueille aujourd'hui 10 000 véhicules par jour, doit être rendue piétonne dans sa partie sud. Photo Thomas Toussaint

Organisée du 2 au 19 janvier, la concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi (Plan local d'urbanisme intercommunal) a connu un succès fou.

Il s'agissait, en amont de l'enquête publique sur le projet de tram Nord, de valider le principe de [modifications dans la hiérarchisation du réseau viaire](#). Certaines voies passant de structurantes à voies de desserte ou vice versa dans le sillage du tracé du tram.

[La mobilisation d'élus et d'associations](#) a porté ses fruits : à savoir 1 188 contributions inscrites dans les registres en mairies, envoyées par courriel ou en ligne sur la plateforme participer.strasbourg.eu.

Dans le bilan de la concertation – qui sera présenté ce vendredi au conseil de l'EMS – une liste d'associations, collectifs ou partis politiques s'étant exprimés est donnée. Six (dont [ASTUS](#) et le Cadr67) sont cloqués dans la colonne « favorables » au projet.

[Sept autres cochent la case « défavorables », dont Col'schik ou l'APAESA](#). Il semble que le bilan confond par ailleurs deux associations de la Neustadt, Quartier Vosges-Neustadt n'étant pas opposée au projet de tram Nord, à moins d'un revirement qui nous aurait échappé.

Le bilan relève encore deux pétitions, contre la piétonnisation de la route de Bischwiller et celle de l'avenue des Vosges. Il n'est pas fait mention de la contribution de [14 maires](#) de l'EMS alertant sur un risque « de dégradation de l'accessibilité à la métropole ».

Sur le fond, le document du bilan apporte un certain nombre de réponses aux inquiétudes. Plutôt de manière générale. « Les études circulatoires conduites dans le cadre de l'avant-projet montrent que les effets de report (de circulation, NDLR) sont modérés », est-il expliqué. Sans chiffres.

L'exécutif de l'EMS tempère les déclassements de voirie envisagés. Ces voiries ne seraient, en substance, pas porteuses aujourd'hui de tant de véhicules que cela (10 000/jour pour la route de Bischwiller et 20 000/jour pour l'avenue des Vosges) « en comparaison du trafic hyper structurant de la M35 (160 000 véhicules par jour) »...

On trouve néanmoins quelques éléments prospectifs. « Le projet permettra [un rééquilibrage modal](#) des flux internes à l'Eurométropole et des flux d'échange avec l'extérieur : - 8 % de déplacements en voiture particulière et + 15 % de déplacements en transports en commun ».

Au chapitre soulevé des craintes de « difficultés d'accès vers ou depuis Strasbourg, en lien avec la M35 », la réponse apportée est dans « la reconfiguration ou la création de nouvelles bretelles au niveau de la place de Haguenau ainsi que la création d'un nouveau carrefour avec la M2350 au niveau de la rue Jacques-Kablé ».

Enfin, l'exécutif de l'EMS réaffirme sa pleine confiance dans « la création de deux nouvelles bretelles sur la M35 qui permettra la desserte efficace et mieux répartie des communes du nord [...] et évitera des reports de trafic sur des axes transversaux à Bischheim et Hoenheim ».

Le bilan renvoie également à l'enquête publique sur le tram Nord (à venir en juin prochain) qui « permettra de préciser » les réponses en les agrémentant « des plans de circulation future du projet et d'une étude d'impact sur le trafic actuel et projeté ». Toutes choses réclamées par [les associations et élus mobilisés depuis des semaines contre le projet de tram Nord](#).





■ 4 - Un collectif d'associations pour le tram nord



La nouvelle ligne du tramway en direction de Bischheim est plébiscitée par le collectif (Photo : Adobe Stock).

24 associations se constituent aujourd'hui en un collectif, **Cap tram nord**, pour soutenir le projet du tramway qui passe par Schiltigheim et Bischheim. François Giordani, président de l'association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise (Astus) pense que ce serait un atout.

■ Pourquoi avoir créé ce collectif ? 🙄

- « Il est évident que le tram suscite des questions dans les débats publics, mais **nous souhaitons qu'il se réalise enfin.** »
- « Cela fait des années qu'on l'attend dans le nord, vers Schiltigheim. Nous sommes **22 associations à ce jour.** »
- « Il y en a encore **deux qui nous rejoignent pour la conférence de presse d'aujourd'hui.** Nous étions une dizaine d'associations au départ. »

■ Que redoutez-vous ? 🚨

- « Nous avons déjà vécu à Schiltigheim un retard dans l'amélioration des transports en commun... **40% des habitants des Écrivains n'ont pas de voiture et les bus ne suffisent plus à la demande.** Nous ne voulons pas passer à côté de cette opportunité d'améliorer la qualité des transports en commun. »
- « La ville de Schiltigheim pourrait changer comme Strasbourg avec l'arrivée du tram : plus personne, même les commerçants, ne souhaite remettre des

voitures au centre-ville. »

Quelles sont les actions que vous comptez réaliser ?

- « *Nous allons faire un circuit piétonnier pour valoriser le patrimoine de la Neustadt, une action contre la pollution sur la place de Haguenau, qui pourrait être plus agréable.* »
- « *On va recueillir les propositions de tout le monde à partir du 4 mars.* »

Les premières associations à s'être associées en collectif sont : Alsace Nature, ASTUS, CADR 67, la Confédération Syndicale des Familles (CSF), le Collectif Erbse buckel Bischheim, le Collectif GCO non merci, le Collectif Montrainj'ytien Bischheim / Schiltigheim, le Collectif Montramjtiens Bischheim / Schiltigheim, la FNAUT Grand Est, Garten //Jardin, Ph.a.r.e Ouest Schiltigheim, Piétons 67, Schilyclette Schiltigheim et Vélo Station.

24 associations créent un collectif pour soutenir le projet du tram nord

Le collectif « Cap tram nord », regroupant 24 associations, a officialisé sa création mercredi 21 février. Il se donne pour objectif de défendre le projet de tram au nord de l'Eurométropole. Et espère peser dans le débat public, face à une opposition très mobilisée.

Cet article est en accès libre. Pour soutenir Rue89 Strasbourg, [abonnez-vous](#).

Roni Gocer

Publié le 21 février 2024 · Imprimé le 22 février 2024 à 09h38 · ⌚ 3 minutes



Réunis dans le sous-sol d'un bistrot strasbourgeois aux allures de bunker, une vingtaine de militants associatifs se pressent pour tenir dans une étroite salle de réunion. Autour d'une table carrée, se retrouvent des représentants d'horizons aussi divers qu'Alternatiba, Strasbourg à vélo, la Fédération des aveugles ou l'Association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise (Astus). Ils annoncent, ce mercredi 21 février, la création du collectif inter associatif « Cap Tram nord », conçu pour défendre l'extension du réseau de tram vers le nord de l'agglomération strasbourgeoise dans son tracé actuel.

Si cette convergence des luttes s'opère, avec 24 associations au total (liste en fin d'article), c'est que les représentants de chaque structure estiment que le tram nord fait écho aux combats de leurs structures, en répondant à des impératifs environnementaux, urbains et sociaux. Surtout, le nouveau collectif souhaite peser dans le débat public et contrer les efforts des opposants au tracé prévu.

« *Les associations restent indépendantes* », précise François Giordani, président de l'Astus :

« *Elles pourront se manifester et demander des améliorations, sur le réseau piéton par exemple pour Piétons 67 ou sur les aménagements cyclables pour Strasbourg à vélo, selon leurs compétences.* »

Collectif contre collectif

Deux choses semblent faire consensus parmi les membres de cette alliance hétéroclite : la pertinence du projet de la municipalité écologiste et la mauvaise foi des opposants. Plusieurs collectifs de riverains, comme La Neustadt apaisée, et des élus d'opposition, comme Pierre Jakubowicz (Horizons) et Catherine Trautmann (PS), luttent avec énergie contre le projet, en organisant des réunions publiques, en interpellant la presse, voire en déposant des recours devant le tribunal administratif.

« *On voit une telle opposition, on se dit que notre mobilisation est nécessaire* », commente Colin Riegger, secrétaire général de la Confédération syndicale des familles (CSF) :
« *On attend ce projet depuis des décennies, il y a une forte angoisse de voir des projets enterrés à cause de l'opposition.* »



24 associations composent le collectif Cap tram nord.

Les contre-propositions des opposants, notamment celle de Catherine Trautmann qui souhaite que soit étudié un tracé passant par le site Heineken de Schiltigheim, sont perçus comme des manœuvres visant à gagner du temps. « *Est-ce qu'elle espère revenir au pouvoir en 2027 et reprendre les choses à ce moment là ? Nous, habitants, serons à nouveau sur le carreau, c'est à dire qu'on aura encore perdu des années avant d'avoir le tram* », soupire le président du collectif Montramjtiens, Jacques Bresson.

Cap sur l'enquête publique

Les membres de Cap tram nord l'assurent, ils ne sont aucunement affiliés aux exécutifs de Strasbourg ou de l'Eurométropole. Ils estiment qu'ils représentent « *la majorité silencieuse* », selon les termes de François Giordani, et se donnent pour mission de contrer le discours des opposants, « *déjà très présents dans les médias* ».



François Giordani, président de l'Astus.

Pour cela, le collectif ne dévoile qu'à demi-mots ses futures actions, évoquant une « déambulation » sur l'avenue des Vosges et d'autres mobilisations extérieures. Les membres de « Cap tram nord » promettent de dévoiler davantage d'informations au début du mois de mars. « *Notre perspective, c'est de peser sur l'enquête publique qui aura lieu du 1^{er} juin au 15 juillet* », résume François Giordani.

Liste des associations du collectif Cap tram nord

- Alsace nature
- Alternatiba Strasbourg
- Association de défense des intérêts de la Robertsau (Adir)
- Association des habitants Bourse Austerlitz Krutenau (AHBAK)
- Association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise (ASTUS)
- Comité d'action deux roues du Bas-Rhin (CADR 67)
- CARDEK – Strasbourg
- C'cité – Fédération des aveugles d'Alsace Lorraine Grand Est
- Collectif Erbse buckel – Bischheim
- Collectif GCO non merci
- Collectif Montrainj'ytien – Bischheim / Schiltigheim

- Collectif Montramj'ytien – Bischheim / Schiltigheim
- Collectif optimisation des transports Eurométropole Nord (collectif OTL)
- Consommation, logement et cadre de vie (CLCV)
- Confédération syndicale des familles (CSF)
- Fédération nationale des associations d'usagers des transports du Grand Est (FNAUT Grand Est)
- Garten//Jardin
- Groupement d'insertion des handicapés physiques Alsace (GIHP Alsace)
- Koenigs au vert
- Piétons 67
- Schilick Ph.a.r.e Ouest
- Strasbourg à vélo (SAV)
- Schilyclette – Schiltigheim
- Vélo Station



**Retrouvez cet article sur
Rue89 Strasbourg !**

<https://www.rue89strasbourg.com/collectif-soutien-cap-tram-nord-294612>

7 commentaires postés en ligne

À propos de l'auteur de l'article :



Roni Gocer

Nouvelle tête à Rue89 Strasbourg. Notamment en charge de la politique locale.

Projet du tram nord : soutiens et opposants fourbissent leurs armes en vue de l'enquête publique

Courant du deuxième semestre de 2024, aura lieu l'enquête publique au sujet du projet du tram nord à Strasbourg. D'ici-là, soutiens et opposants se structurent.



Pour le projet de tram nord, l'Eurométropole de Strasbourg vise une mise en service en 2027. (©Ivan Capecchi / Actu Strasbourg)

Par **Ivan CAPECCHI**

Publié le 22 Fév 24 à 15:09

[Voir mon actu](#)

Suivre Actu Strasbourg

À Strasbourg, soutiens et opposants au **projet de tram nord** fourbissent leurs armes en vue de **l'enquête publique**, qui doit démarrer courant du deuxième semestre de 2024.

[À lire aussi](#)

Extension du tram Nord à Strasbourg : on vous résume les arguments des soutiens et des opposants

CAP Tram Nord : 24 associations disent « oui » au projet de l'Eurométropole

Mercredi, lors d'une conférence de presse, 24 associations* ont officiellement uni leurs forces pour constituer un collectif, **CAP Tram Nord**, pour dire leur soutien au projet de l'Eurométropole de Strasbourg.

L'idée : faire entendre la voix de ce qu'ils estiment être la majorité silencieuse, à savoir les soutiens au projet, afin de peser dans les débats et contrebalancer les arguments

des opposants qui bénéficieraient, toujours selon les membres du collectif, d'un écho médiatique surdimensionné par rapport à ce qu'ils représentent réellement.

Stop aux tergiversations, place à l'action

Dans leur esprit, certes tout projet peut toujours être amélioré, mais celui retenu par l'Eurométropole est **globalement positif**. « Le projet tram présenté par l'Eurométropole [...] est assurément, par son itinéraire et les opérations annexes nécessaires, **un projet ambitieux, engageant pour l'avenir de notre cité** », écrivent les membres du collectif dans un communiqué commun.

Pour le collectif CAP Tram Nord donc, **le temps des tergiversations est révolu** et il faut se mettre en ordre de marche pour **viser une mise en service en 2027**, ce qui est prévu pour le moment.

Un contre-projet présenté par Pierre Jakubowicz...

L'opposant le plus virulent au projet de l'Eurométropole – et non pas au projet de tram en soi – est sans nul doute **Pierre Jakubowicz**, conseiller municipal (Horizons) qui, dès novembre 2023, a présenté un **contre-**

projet visant, selon lui, à « **réparer une erreur originelle** ». Il évoque la concertation à l'issue de laquelle la population avait **plébiscité un autre tracé que celui finalement retenu**. Dans son contre-projet, M. Jakubowicz propose donc notamment **d'emprunter ce tracé délaissé**, à savoir celui passant par les quais.



Le tracé proposé par Pierre Jakubowicz ainsi que Anne Reymann et Anne Tenenbaum, conseillères d'Alsace. (©DR)

[À lire aussi](#)

Strasbourg. Retour du tram sur l'avenue des Vosges : ce contre-projet veut rebattre les cartes

...et Catherine Trautmann

En ce mois de février, **Catherine Trautmann**, conseillère municipale de Strasbourg et conseillère de l'Eurométropole de Strasbourg, est elle aussi entrée dans la bataille en présentant, à son tour, **un tracé alternatif**.

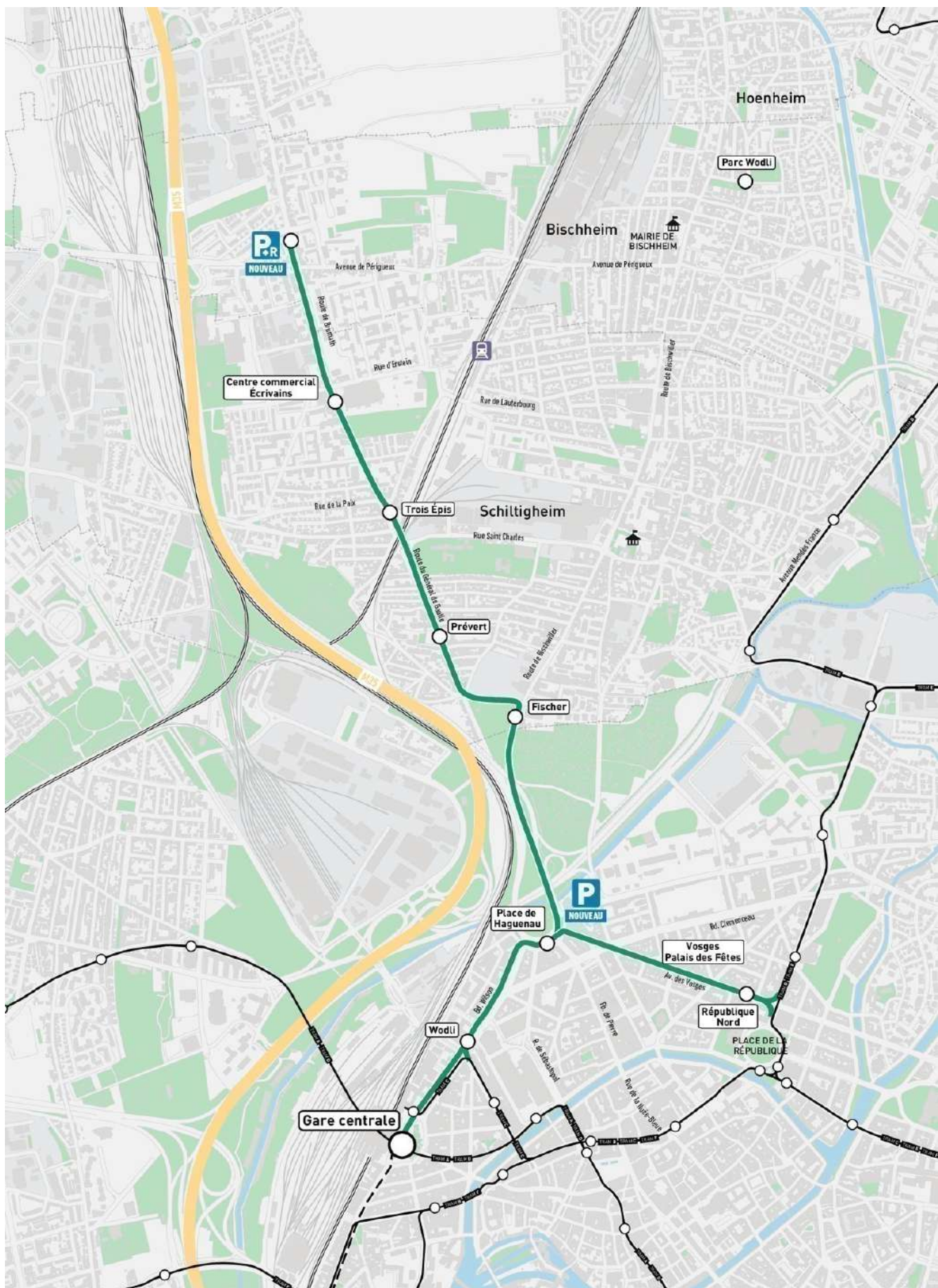
Vidéos : en ce moment sur Actu



Le tracé proposé par Mme Trautmann. (©DR)

L'ancienne maire de Strasbourg reprend à son compte le tracé par les quais, mais propose aussi, sur la partie schilikoise, de le faire passer par le site de **Heineken**, lequel a annoncé son [départ](#) d'ici 2026.

Pour rappel, voici le tracé défendu par l'Eurométropole :



Plan de l'extension du tram au nord et au sein de Strasbourg. (©EMS)

Le tram, pas qu'une histoire de tracés

De son côté, le collectif CAP Tram Nord aime à rappeler que l'extension d'un réseau de tram, ça n'est pas qu'une histoire de tracés, loin de là. En l'occurrence, le projet de tram nord va littéralement transformer les endroits par lesquels il va passer. En effet, l'[avenue des Vosges](#) sera **végétalisée**, bénéficiera de **trottoirs élargis** ainsi que d'une **piste cyclable de part et d'autre**. La **place de Haguenau**, aujourd'hui sous-exploitée, deviendra elle un **véritable parc**. Quant à la partie sud de la **route de Bischwiller à Schiltigheim**, elle sera **piétonnisée**.

Par ailleurs, développer les transports en commun, c'est une urgence face aux enjeux du réchauffement climatique, plaident les membres du collectif.

[À lire aussi](#)

Strasbourg : cette place moche va être métamorphosée, et vous n'êtes pas prêts

Une mise en comptabilité du PLUi qui ne passe pas

Récemment, tant Pierre Jakubowicz, Catherine Trautmann, Nicolas Matt, Jean-Philippe Vetter – tous conseillers municipaux – que Catherine Graef-Eckert,

conseillère eurométropolitaine et maire de la commune de Lingolsheim, ainsi que Thibaud Philipps, vice-président de la Région Grand Est et maire d'Illkirch-Graffenstaden, ont dénoncé la volonté de la métropole de « **modifier en catimini le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi)** » pour le mettre en compatibilité avec le projet tram nord.

Argument de mauvaise foi, rétorque la métropole, selon qui les mises en compatibilité du PLU exigées par le projet tram **relèvent de détails administratifs sans incidence.**

Toujours est-il que pour Pierre Jakubowicz, on a mis la charrue devant les bœufs : « Dans un monde normal, il aurait d'abord fallu faire une concertation et un vote pour savoir si une modification du PLUi était possible et, si seulement ce vote était positif, adopter le projet de tram correspondant ».

Les opposants dénoncent un dérapage budgétaire

À noter enfin que les opposants au projet de l'Eurométropole dénoncent le dérapage budgétaire de celui-ci, la facture étant passée [de 140 à 268 millions d'euros.](#)

Sollicitée sur ce point, l'Eurométropole de Strasbourg nous avait envoyé les éléments suivants : « Après la première phase de concertation publique de juin à septembre 2021, un montant prévisionnel de travaux de 140 millions d'euros HT a été annoncé. Ce mois de décembre 2023, le coût stabilisé des travaux s'élève à 161,2 millions d'euros HT. Entre 2021 et 2023, l'inflation sur les matières premières a entraîné une augmentation de 13 % de la facture ».

À cela s'ajoutent le montant des travaux pour les réseaux (à hauteur de 22,5 millions d'euros HT), pour l'ingénierie et les études (à hauteur de 26,2 millions d'euros HT), pour les mesures d'accompagnement (14,1 millions d'euros HT), amenant le projet global à 268 millions d'euros HT (224 millions d'euros HT + 44 millions d'euros HT pour l'achat du matériel roulant qui circulera sur l'extension).

Eurométropole de Strasbourg

L'enquête publique, une étape primordiale

Pour le collectif CAP Tram Nord, il s'agit de ne pas être dupe : tant les propositions de Mme Trautmann que de M. Jakubowicz relèvent de **calculs politiques** d'ici la prochaine élection municipale, à savoir 2026. Une accusation à laquelle n'adhéreraient pas, évidemment, les premiers concernés.

Dans tous les cas, comme dit plus haut, le collectif vise une échéance plus proche de nous : celle de l'enquête publique. Mais c'est quoi, exactement, une enquête publique ? « Lorsqu'une collectivité ou une entreprise a un projet susceptible d'avoir des conséquences sur la propriété privée, la population et son environnement, **tout citoyen doit pouvoir en prendre connaissance et donner son avis : l'enquête publique le permet** », explique le [site de la Compagnie nationale des commissaires enquêteurs \(CNCE\)](#).

« L'enquête publique est la seule procédure de participation qui permette au public de s'informer sur le projet et de formuler des observations auprès d'un tiers indépendant : le commissaire enquêteur, préalablement à la décision. Elle se distingue donc de la « concertation »

ou la « mise à disposition », qui sont à l'initiative et organisées par le porteur de projet », ajoute ce dernier.

Une « aide à la décision »

L'enquête publique est **juridiquement encadrée**. À son issue, le commissaire enquêteur « rédige d'une part un rapport relatant le déroulement de l'enquête et analysant les observations et contre-propositions du public, et d'autre part, des conclusions, dans lesquelles il **donne son avis personnel et motivé sur le projet, qu'il soit favorable ou défavorable ou avec des réserves** ».

« L'avis du commissaire enquêteur constitue une aide à la décision : ses recommandations ont pour objectif de **réduire ou gommer les effets indésirables d'un projet, afin qu'il soit mieux accepté par la population** », explique enfin la CNCE.

*Alsace nature, Alternatiba Strasbourg, Association de défense des intérêts de la Robertsau (Adir), Association des habitants Bourse Austerlitz Krutenau (AHBAK), Association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise (ASTUS), Comité d'action deux roues du Bas-Rhin (CADR 67), CARDEK – Strasbourg, C'cité – Fédération des aveugles d'Alsace

Lorraine Grand Est, Collectif Erbse buckel – Bischheim, Collectif GCO non merci, Collectif Montrainj’ytiens – Bischheim / Schiltigheim, Collectif Montramj’ytiens – Bischheim / Schiltigheim, Collectif optimisation des transports Eurométropole Nord (collectif OTL), Consommation, logement et cadre de vie (CLCV), Confédération syndicale des familles (CSF), Fédération nationale des associations d’usagers des transports du Grand Est (FNAUT Grand Est), Garten//Jardin, Groupement d’insertion des handicapés physiques Alsace (GIHP Alsace), Koenigs au vert, Piétons 67, Schilick Ph.a.r.e Ouest, Strasbourg à vélo (SAV), Schilyclette – Schiltigheim, Vélo Station.

#Transport

Suivez toute l’actualité de vos villes et médias favoris en vous inscrivant à [Mon Actu](#).

Partagez

Découvrez les newsletters

Eurométropole

STRASBOURG

Tram Nord : un collectif inter-associatif se crée en faveur du projet

Alizée Chebboub-Courtin



Vue du projet de tram Nord au niveau de la place de Haguenau. Document Alfred Peter Pays

Mercredi après-midi, une vingtaine d'associations d'usagers, d'habitants ou d'écologistes se sont réunis pour acter la création d'un nouveau collectif en faveur du projet porté par la municipalité. Pour des raisons sociales et environnementales, ils soutiennent une mise en place rapide.

« On a l'impression d'entendre uniquement des gens contre ce tram. Ça suffit, nous sortons de la majorité silencieuse pour affirmer notre soutien », assène Jacques Bresson, membre du collectif Mon tram j'y tiens. Il fait partie des 23 associations qui, à ce jour, ont répondu à l'appel de l'Astus (Association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise). Ensemble, ils ont créé le collectif CAP tram Nord avec comme slogan : « Nous sommes pour le tram ! »

Que ce soit pour des raisons sociales, écologiques, pratiques ou sécuritaires, les signataires (Alsace Nature, Schilik Ph.a.r.e Ouest, C'cité, Strasbourg à vélo...) souhaitent réaffirmer [leur soutien au projet de tram Nord porté par la Ville et l'Eurométropole](#) avant l'enquête publique. Lancée prochainement par la préfecture, elle devra décider de l'utilité publique de ce projet d'extension vers Schiltigheim, juste avant le vote définitif de l'EMS à l'automne prochain.

« [Ce tracé a été voté en 2021](#) et [confirmé par le conseil de l'Eurométropole il y a quelques mois](#). Maintenant, il faut avancer ! Les habitants, notamment ceux de Schiltigheim, en ont assez de voir repousser ce service dont ils ont réellement besoin », confirme François Giordani, président de l'Astus. Le collectif reproche aux opposants, dont [Catherine Trautmann, qui a récemment pris position pour un autre tracé](#), de vouloir décaler le projet jusqu'aux prochaines

élections. « Le tracé actuel a été sélectionné notamment parce qu'il n'entraînait aucune démolition de bâtiment ni expropriation de jardin, contrairement à celui proposé par Catherine Trautmann, rejeté à l'époque », répond François Giordani.

« Avec l'urgence climatique, nous n'avons pas le temps de perdre encore des années en discussion », ajoute Cécile Scherer d'Alternatiba. Pour les participants, ce tram sert l'intérêt général : en incluant davantage le quartier prioritaire des Écrivains, en proposant des axes plus sûrs pour les vélos et, bien sûr, en proposant une alternative à la voiture. « Qui dit apaisement automobile, dit aussi moins de pollution, moins de bruit et une végétalisation accrue », confirme le collectif dans son communiqué.

Les associations prévoient déjà d'organiser rapidement des manifestations et des actions pédagogiques, comme des promenades à vélo sur le tracé. Le but : exposer leur point de vue aux habitants et ainsi les inciter à s'exprimer en faveur du projet lors de l'enquête publique.



Pour le moment, 24 associations ont répondu à l'appel lancé par l'Astus. Photo Franck Kobi



Des rames Regiolis circulent déjà sur le REME, le RER strasbourgeois en cours de déploiement. Nelso Silva / Flickr, CC BY-NC-ND

Quel avenir pour les projets de « RER métropolitains » ?

Publié : 3 mars 2024, 17:00 CET

Marie-Léa Rousseau

Docteure en aménagement-urbanisme, CY Cergy Paris Université

« Doubler la part du mode ferroviaire dans les déplacements du quotidien autour des grands pôles urbains », telle est l'ambition que se donnait la France au moment de voter la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), promulguée le 26 juin 2019. Idée y avait notamment été lancée de « favoriser la réalisation de projets de RER métropolitains », un type de réseau qui, dans l'Hexagone, n'existe aujourd'hui qu'en Île-de-France alors que l'on en retrouve dans nombreuses grandes villes européennes. Le 27 novembre 2022, le président de la République Emmanuel Macron répétait l'ambition de « développer un réseau de RER dans les dix principales villes françaises ».

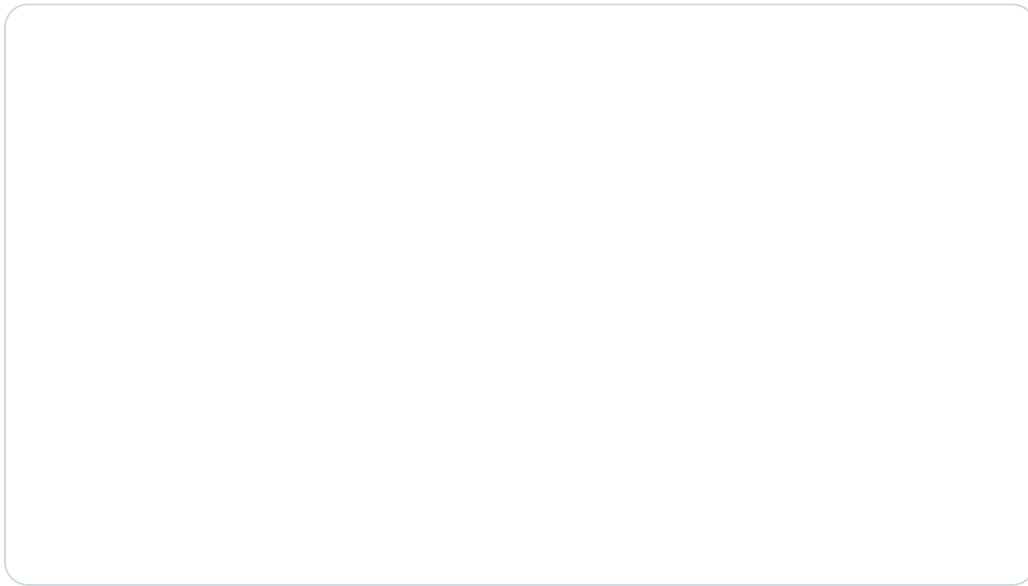
Plus récemment, la loi relative aux Services express régionaux métropolitains (SERM) a été promulguée en décembre 2023 afin d'établir un cadre législatif. La proposition de loi SERM déposée au Parlement en avril 2023 a concordé avec le lancement du réseau Objectif RER métropolitain, qui vise à fédérer autour de la mise en œuvre des projets dans les territoires candidats. Frédéric Aguilera, vice-président en charge des Transports de la région Auvergne-Rhône-Alpes, a, par exemple, annoncé il y a quelques jours sur X (anciennement Twitter) le dépôt imminent d'une candidature pour un « RER Clermont-Auvergne » et pour quatre autres métropoles de la région.

AGUILERA Frédéric 
@Aguilera_Fred · [Follow](#)



Pour un « RER Clermont-Auvergne ».

Depuis des années nous portons l'idée d'un pôle métropolitain Auvergnat fort. Ce pôle est avant tout la création d'un réseau des agglomérations et des territoires de l'Auvergne pour dynamiser un espace regroupant plus de 700 000 habitants.... [Show more](#)



11:57 AM · Feb 20, 2024



 55  [Reply](#)  [Share](#)

[Read more on X](#)

Il n'empêche que la mise en œuvre des futurs projets candidats demeure tributaire de multiples incertitudes. Elles font l'objet de plusieurs contributions, dont les nôtres.

Strasbourg, un lancement en demi-teinte

La première agglomération à avoir engagé un projet de ce type est celle de Strasbourg. L'idée était portée depuis 2017 par l'ASTUS, une association alsacienne d'usagers des transports, et les autorités ont officiellement lancé le 11 décembre 2022 le REME, le réseau express métropolitain européen. Le premier bilan un an plus tard s'avère mitigé : des trains supplémentaires oui (700 de plus par semaine), mais moins que prévu (1072 promis initialement) et au prix d'un taux de régularité dégradé (86,3 % des trains) au cours du premier semestre 2023 (objectif : 95 %), notamment car les infrastructures n'étaient pas prêtes à fonctionner à une telle cadence.



La gare de Strasbourg n'était sans doute pas prête à accueillir des trains à une telle cadence. Marie-Léa Rousseau, Fourni par l'auteur

Les raisons de ces difficultés sont multiples, au premier rang desquelles une exploitation mise à mal par une montée en charge trop rapide au regard des moyens disponibles, en personnel comme en matériel roulant. Ces préoccupations avaient d'ailleurs été exprimées par les représentants de la Fédération nationale des usagers de transport et de la CGT à la veille du lancement du REME. On pourrait imputer à la communication autour du projet de ne pas avoir annoncé un calendrier de montée en charge plus progressif, quitte à prendre de l'avance si cela avait été possible : aurait-on pu d'emblée annoncer un objectif de 1000 rames supplémentaires mais à un horizon plus lointain ? 2025 ? 2027 ? 2030 ? Depuis, le lancement on observe ainsi une inflexion du discours politique, qui privilégie désormais la stabilisation du système. L'augmentation de l'offre ainsi que son extension au-delà de la frontière franco-allemande n'est plus envisagée avant 2026.

Au niveau des infrastructures, l'aménagement de la gare de Strasbourg paraît également inadapté pour le fonctionnement d'un volume aussi important de trains qui impose un mouvement technique toutes les 30 secondes. Cela génère des situations d'encombrement à la moindre avarie matériel ou autre aléa. Aussi, Thibaud Philipps, vice-président en charge des transports dans la région Grand Est, reconnaissait en décembre dernier un défaut d'anticipation des aléas dans les modélisations envisagées avant le lancement du REME.

STRASBOURG : DANS LES MÉDIAS : INVITE DIMANCHE EN POL...



Certes, le taux de régularité s'est stabilisé autour de 94 % à la fin de l'année 2023, avec une moyenne de 830 rames supplémentaires circulant par semaine sur les quatre lignes concernées. Une restructuration de la gare de Strasbourg semble néanmoins nécessaire, l'Eurométropole de Strasbourg plaidant pour son agrandissement (projet de gare à 360 degrés) tandis que la région Grand Est privilégierait la création d'une gare supplémentaire. Le projet devra en outre favoriser la création d'un réseau de lignes traversantes afin de limiter les correspondances pour les voyageurs qu'impose un schéma en étoile.

Pas qu'une affaire de trains plus fréquents

Il ne faudrait cependant pas apprécier ces futurs réseaux à partir du seul nombre de trains et de leur ponctualité : les SERM ne se limitent en effet pas à un projet d'infrastructure visant à renforcer la fréquence des trains pour atteindre un cadencement élevé (15 minutes en heure de pointe).



« RER métropolitains : une loi, et maintenant ? », thème des Journées des mobilités du quotidien, organisées à Strasbourg les 8 et 9 février 2024. Marie-Léa Rousseau, Fourni par l'auteur

Les Journées des mobilités du quotidien, organisées à Strasbourg les 8 et 9 février derniers ont été l'occasion de rappeler que le déploiement des SERM ne constitue pas une fin en soi. Il s'inscrit dans l'objectif de décarboner les mobilités, de relier les métropoles et leurs périphéries et enfin de pallier les difficultés croissantes d'accès à la voiture individuelle. Les SERM ne sauraient d'ailleurs, selon Nicolas Bordillat, directeur des programmes de SERM du Grand Est pour SNCF Réseau, être des répliques provinciales du RER parisien. L'appellation « RER métropolitain » a même été abandonnée dans la loi du 27 décembre 2023.

[Plus de 85 000 lecteurs font confiance aux newsletters de The Conversation pour mieux comprendre les grands enjeux du monde. Abonnez-vous aujourd'hui]

L'enjeu, selon un rapport de SNCF Réseau est de constituer un service intégré d'une part et un service attractif d'autre part. Pour être intégrée, l'offre ferroviaire doit être coordonnée avec une offre de cars express, de trams, de covoiturages ou de réseaux cyclables selon les besoins locaux pour accéder au réseau. Cela vaut en termes d'horaires, d'infrastructures multimodales mais aussi de tarifs avec par exemple des abonnements uniques, quel que soit le mode utilisé. L'attractivité passera elle par des horaires réguliers, sur une amplitude horaire importante (jusque minuit en week-end), une fréquence renforcée en heures de pointe et en zone dense.

Le REME est encore loin de répondre aux critères d'un service à la fois intégré et attractif. En premier lieu, il n'est pas clairement identifiable pour les voyageurs, ne serait-ce qu'en raison de l'absence d'un logo comme pour les S-Bahn allemand ou encore d'un plan de transport dédié. Il n'existe en outre pas encore de pass multimodal valable sur les quatre lignes du REME, enjeu clé en termes de tarification et de billettique.

Quelle gouvernance ? Quel financement ?

Ces critères seront-ils repris par le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des Territoires au moment de sélectionner les projets qui seront labellisés ? Des incertitudes demeurent quant aux motifs de sélection des projets, qui devraient être précisés par décret au cours des prochains mois. Selon le député Jean-Marc Zulesi, rapporteur de la loi SERM, la sélection devrait reposer davantage la capacité des collectivités territoriales à créer un consensus autour d'un projet fédérateur plutôt que sur le rang dans la hiérarchie territoriale.

Ainsi, le statut de métropole ne saurait garantir la labellisation, ouvrant la voie aux villes moyennes, La Rochelle par exemple, voire de territoires d'outre-mer ayant manifesté leur intérêt pour le déploiement d'un SERM sur leur territoire. Malgré les dispositions de la loi, la mise en œuvre des projets s'inscrit ainsi dans une gouvernance complexe, dont le cadre demeure nébuleux. À cet égard, l'échange de bonnes pratiques entre les territoires apparaît nécessaire, dans un contexte où les porteurs de projet seront pourtant inmanquablement en compétition.

Se posent également des questions d'ordre financier. Le Conseil d'Orientation des Infrastructures a présenté en février 2023 un Plan d'avenir pour les transports prévoyant des investissements à hauteur de 100 milliards d'euros d'ici 2040 pour la régénération puis le développement du réseau ferroviaire français. Le montant des projets SERM est estimé à hauteur de 15 à 20 milliards d'euros. Mais quelles seraient les modalités de financement ? Utiliser les capacités contributives de l'État ? Des collectivités territoriales ? Faire évoluer les versements-mobilité ? Mettre en place de nouveaux moyens de financement comme des taxes locales ? L'organisation, à l'initiative du Sénat et d'ici juin 2024, d'une conférence nationale sur le sujet est particulièrement attendue. La loi SERM prévoit, elle, que la Société du Grand Paris, rebaptisée Société des grands projets, pourra contracter des emprunts pour financer les projets dont elle aurait la maîtrise d'ouvrage.

Tous ces questionnements rendent d'autant plus nécessaires la circulation des connaissances et l'échange de bonnes pratiques entre les territoires pour améliorer la mise en œuvre des futurs projets SERM. Au-delà de l'expérience du REME en tant que projet pilote, il serait bon aussi de s'inspirer de nos voisins européens où les réseaux de type SERM sont en service depuis plusieurs décennies.

Eurométropole

DE ROESCHWOOG À STRASBOURG

Transports De Roeschwoog à Strasbourg, Astus se mobilise



Un train Fluo TER Alsace. Photo archives F. Kobi

Astus (Association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise) et le collectif Montrainjytiens vont intervenir les matins, pendant cette deuxième quinzaine de mai, dans les haltes de la ligne TER Fluo Grand Est entre Strasbourg et Lauterbourg.

« Il s'agit d'informer et de demander l'amélioration de l'offre, c'est-à-dire l'augmentation du cadencement », explique François Giordani, président d'Astus. L'association créée au moment de la mise en service de la ligne A du tram s'occupe aujourd'hui aussi du transport en trains, au-delà de l'Eurométropole. Les membres distribueront des flyers et viendront à la rencontre des usagers, entre 6 et 9 h, le lundi 13 mai à Roeschwoog, le mardi 14 mai à Rountzenheim, le jeudi 15 mai à Sessenheim, le vendredi 16 mai à Drusenheim, le mardi 21 mai à Herrlisheim, le mercredi 22 mai à Gambsheim, le jeudi 23 mai à Kilstett, le vendredi 24 mai à La Wantzenau, le lundi 27 mai à Hoenheim Gare, le mardi 28 mai à Bischheim et le jeudi 30 mai à Strasbourg.

Eurométropole

STRASBOURG

« C'est maintenant » : le collectif CAP tram Nord à l'abordage de l'enquête publique

Félicien Rondel



Des passagers attendent le tram, à Strasbourg. Photo archives Jean-Marc Loos

Vingt-sept associations, quelque 4 000 membres : le collectif interassociatif CAP tram Nord, en faveur de l'arrivée de la ligne « le plus rapidement possible », entend mobiliser sa force de frappe en vue de l'enquête publique, qui se profile après l'été. Première étape : une balade le long du futur tram à Schiltigheim, vendredi prochain.

Il y a du beau monde autour de la table : Nicole Penot, la présidente du [comité d'action deux roues \(Cadr\) du Bas-Rhin](#) , François Giordani, celui de [l'association des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise](#) (Astus), Jacques Besson, porte-parole de [Montramjytiens](#) , ainsi que Dominique Leblanc, à la tête de la confédération syndicale des familles 67. Tous sont unanimes : le tram Nord, « c'est maintenant ». « On a assez patienté », renchérit François Giordani.

Tous sont membres du collectif CAP tram Nord, qui tenait une conférence de presse, ce mardi. [Lancé en février](#) , il rassemble 27 associations, d'Alsace Nature au collectif GCO non merci, en passant par les habitants du quartier Vosges-Neustadt (AQVN) ou le groupement d'insertion des handicapés physiques (GIHP Alsace), en faveur de l'avènement du tram au nord de l'Eurométropole. Il ratisse large, jusqu'à Koenigs au Vert ou l'association de défense des intérêts de la Robertsau.

Pourquoi un panel si vaste ? Car ce tram « n'est pas qu'un projet vers Strasbourg, mais aussi de Strasbourg vers Schiltigheim », interpelle François Giordani, convaincu qu'un « habitant d'Ostwald » pourra plus facilement accéder aux infrastructures schilikoises, Briqueterie et centre nautique en tête.

Au rang des autres motivations : « l'élargissement de la Grande Île vers la Neustadt », « le désengorgement de la place de l'Homme-de-Fer », la végétalisation », la création de parkings, [la « mise en valeur des commerces »](#) , la « suppression des points noirs pour les cyclistes » ou encore l' « équité territoriale », permise par la desserte du quartier des Écrivains.

Mais avant de voir les rails se poser sur le nord de l'Eurométropole (début 2025 dans le calendrier officiel), l'enquête publique se profile à la fin de l'été. Pour le collectif, il importe pendant cette période de consultation « que les gens se positionnent de manière pragmatique, en fonction des difficultés qu'ils souhaitent voir résoudre », confie Jacques Besson. Et que le tram ne soit pas « l'otage » du jeu politique, poursuit-il, [alors que les oppositions se densifient](#) et se mettent à proposer [leur propre tracé](#).

Alors, les associations ont mis en place une série d'événements. Les rendez-vous démarrent vendredi 17 mai à 17 h avec une balade le long du tracé du futur tram Nord, « pour présenter les apports du projet », notamment pour les deux-roues. Départ place de la République pour finir avenue de la Deuxième-Division-Blindée, à Schiltigheim, avec un moment de convivialité.

Ensuite, vendredi 24 mai à 17 h, le collectif organise une visite de l'avenue des Vosges par l'historien Jean-Claude Richez. Une autre, de la cité brassicole, est sur les rails pour le mois de juin, avec l'association Mémoire et patrimoine de Schiltigheim, aussi membre du collectif. S'ensuivra une distribution de flyers, présentant les « dix bonnes raisons » de réaliser le tram, « maintenant », dans les transports en commun.

Ces actions ressemblent à s'y méprendre à celles que pourrait mettre en place la collectivité. D'ailleurs, le collectif, s'il est un interlocuteur privilégié des services techniques de l'EMS sur le sujet, admet une « communication tardive » à l'égard des riverains.

La municipalité schilikoise, de son côté, avait prévu une réunion publique ce mercredi, soit deux jours avant la balade du collectif. Pas de quoi changer de cap en tout cas.

Kilstett

DNA Mobilisés pour un meilleur cadencement sur la ligne Strasbourg-Lauterbourg

Depuis le 13 mai et jusqu'au 31 mai, les membres de l'association ASTUS et du collectif Montrainjytiens sont présents sur les quais de gare entre Roeschwoog et Strasbourg. La raison : la demande pour plus de trains, aussi le samedi et le dimanche.

Eva Knieriemen - 24 mai 2024 à 20:00 | mis à jour le 26 mai 2024 à 20:25 - Temps de lecture : 3 min



En discussion avec les usagers à la gare de Kilstett, ce vendredi 24 mai. Photo Eva Knieriemen

Ce vendredi, Timéa prend le train à 8 h 52 pour se rendre au lycée à Strasbourg. « Pour les cours, ça peut aller, mais si je veux organiser quelque chose avec mes amis, c'est toujours compliqué. Eux, ils ont le tram. Le samedi par exemple, il y a un train à 12 h 50, à 16 h 50 et le dernier à 19 h 50 pour revenir ».

« Les habitants de la bande rhénane ne sont pas des citoyens de seconde zone »

Alexandra, bibliothécaire à Kilstett, vient en train de Bischheim. « Le samedi, il ne s'arrête pas à Kilstett, alors je marche depuis la gare de La Wantzenau, cela me prend 30 minutes ». Et de souligner qu'elle se déplace depuis 20 ans en train pour aller travailler, « mais avant tous les trains s'arrêtaient ». Elle félicite les militants : « C'est bien ce que vous faites ». « Nous aimerions surtout que la population attire l'attention des élus », estime François Giordani, présent depuis 6 h.

Selon un petit comptage, 204 personnes montent ce matin-là à Kilstett dans les six trains en direction de Strasbourg, entre 6 et 9 h. Seulement 26 empruntent la liaison dans l'autre sens, ce qui n'est pas étonnant. Autre constat, le mercredi et le vendredi, jours de plus en plus télétravaillés, la fréquentation est moindre.



À la gare de Kilstett, le train de 8 h 52 vers Strasbourg. Photo Eva Knieriemen

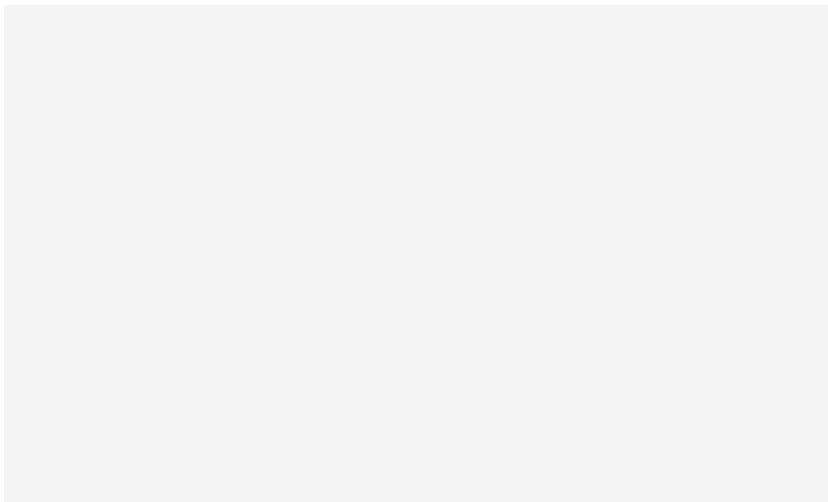
« Sur les autres lignes, il y a déjà un mieux. Depuis la mise en place du REME (réseau express métropolitain européen) en décembre 2022, il y a 500 trains de plus », poursuit le président d'Astus (association des usagers des transports de l'agglomération strasbourgeoise). Il est vrai que [plus de 1 000 trains supplémentaires avaient été annoncés](#) (DNA du 6/12/2022), le manque de matériel roulant ou de personnel étant invoqués. Des prétextes trop faciles, selon les militants. « Malheureusement la ligne Strasbourg – Lauterbourg est exclue de cette amélioration du service », peut-on lire dans leur tract. Un cadencement à la demi-heure et au quart d'heure aux heures de pointe est demandé. Mais le projet de service annuel 2025 annonce un seul train supplémentaire en direction de Strasbourg à partir de Herrlisheim. L'objectif priorisé de la Région est la réalisation des dessertes transfrontalières dans le cadre de l'ouverture à la concurrence de la liaison Strasbourg-Karlsruhe à l'horizon 2027 (semi-directe, avec arrêts à quelques gares seulement). « [La première attribution de la ligne Contrexéville-Nancy](#) à Transdev a été actée ce même vendredi par la commission permanente de la Région. Sur la ligne Epinal-Strasbourg, seule la SNCF a candidaté, il y aura un nouvel appel d'offres. « Concernant la ligne Strasbourg-Lauterbourg, SNCF réseau veut savoir quel sera l'opérateur avant d'engager des travaux. Pour l'instant il n'y a que des travaux de maintenance mais pour la ligne après Roeschwoog, il faudra tout refaire ». La fabrication de rames commandées par la Région Grand Est est en cours. « Elles sont entreposées au port de Lauterbourg mais leur mise en service a été reportée », se désole notre interlocuteur. « Les rames transfrontalières, commandées par la Région Grand-Est, sont actuellement en cours de fabrication et seront livrées progressivement à partir de fin 2024 et jusque fin 2025 », nous assure par contre la responsable du pôle communication externe Ter Grand Est, contacté ce vendredi par nos soins.

Toujours est-il que « les habitants de la bande rhénane ne sont pas des citoyens de seconde zone. Nous payons nos impôts comme les autres et avons droit à un traitement égal », conclut le flyer. Les militants invitent les usagers à se manifester auprès de leur collectif mais aussi d'écrire aux maires et prévoient des mobilisations collectives pour obtenir une desserte ferroviaire augmentée dès décembre 2024.

La mobilisation se poursuit, entre 6 h et 9 h, le lundi 27 à la gare de La Wantzenau, le mardi 28 à Hoenheim, le jeudi 30 à Bischheim et le vendredi 31 mai à Strasbourg. Contact : montrainjytiens@gmail.com ou astus67000@gmail.com

Transport

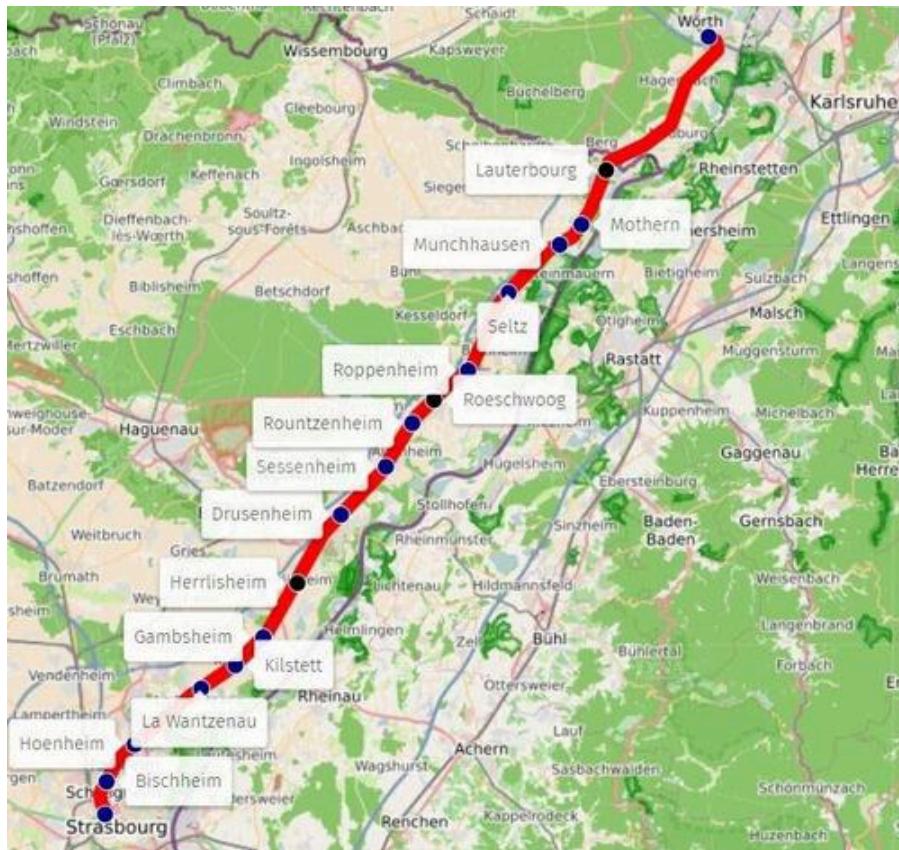
Société



Région

TRANSPORT FERROVIAIRE

Ligne Strasbourg-Lauterbourg : des trains de fret qui agacent



En accord avec DB InfraGo, son homologue allemand, qui réalise actuellement des travaux d'élargissement de l'axe Karlsruhe-Bâle, SNCF Réseau a programmé du 9 août au 9 septembre la circulation quotidienne de plusieurs trains de fret supplémentaires sur la ligne Strasbourg-Lauterbourg. Ce report momentané de trafic suscite incompréhension et colère du côté des associations FNAUT Grand Est, ASTUS, Transpamina et du collectif Montrainjtiens.

Ces derniers militent tous pour une augmentation des dessertes de TER sur [cette ligne qui n'a pas bénéficié du nouveau cadencement](#) amélioré mis en place dans le cadre du [réseau express métropolitain européen de l'agglomération de Strasbourg \(Reme\)](#). [Jusqu'à la fin de ce mois de mai, elles organisent notamment des actions dans ce sens dans les gares situées entre Roeschwoog et Strasbourg.](#)

« Quel crédit accorder aux informations communiquées aux usagers par les autorités ? », interrogent les trois associations et le collectif dans un communiqué commun publié ce jeudi.

• Risque de détérioration

« Tout le monde a été surpris que cette ligne ne fasse pas partie du Reme. La région Grand Est avait argumenté en soulignant la vétusté de la ligne et les travaux à réaliser [...] Et voilà que nous apprenons que des trains de fret supplémentaires vont circuler sans délai sur cette ligne, risquant de la détériorer forcément un peu plus », s'insurgent les signataires qui rappellent que la Région Grand Est, autorité organisatrice des TER, leur a refusé les cinq trains quotidiens supplémentaires qu'elles demandaient au prochain changement de service de décembre 2024.

Les maires des communes desservies par la ligne ont par ailleurs sollicité un rendez-vous à ce sujet auprès de SNCF Réseau.

Strasbourg

SCHILTIGHEIM - BISCHHEIM

Le pôle de maintenance TER ne se fera pas à Schiltigheim

Félicien Rondel



La gare de Schiltigheim-Bischheim ne sera pas utilisée pour le nettoyage, le stockage et la maintenance technique de rames TER. Photo Antonin Utz

C'était dans l'air, c'est désormais officiel : le pôle de maintenance prévu initialement à proximité de la gare de Schiltigheim-Bischheim ne se fera finalement pas dans la commune, a annoncé le vice-président de la région Grand Est, Thibaud Philipps. Une implantation dans la gare de triage de Hausbergen est désormais privilégiée.

« Il n'y aura ni pôle de maintenance, ni technicentre à Schiltigheim », a annoncé le vice-président de la région Grand Est chargé des mobilités, [Thibaud Philipps](#), à un parterre d'habitants réunis ce samedi 29 juin pour la Fête de la gare de Schiltigheim-Bischheim. Il met ainsi fin à un feuilleton de trois ans, durant lequel [plusieurs associations se sont farouchement mobilisées](#) contre cette implantation dans le quartier de la gare, à cheval sur Schiltigheim et Bischheim.

« Nous avons réussi quelque chose de pas ordinaire du tout », s'émeut Raymond Ruck, ancien secrétaire régional de la CGT et meneur du collectif des riverains du quartier, rassemblé autour d'une charte. Créé en 2021, ce groupe a mené, en parallèle de ses compères de Col'Schick, l'opposition associative au centre de maintenance.

• La « pugnacité » des habitants

Pour rappel, ce site, piloté par SNCF Réseau et la région Grand Est, devait être [dédié au nettoyage, au stockage et à la maintenance technique](#) de rames TER, notamment de nuit. Avec

la présence de voies de remisage, d'une « machine à laver » les trains, des équipements pour vidanger les toilettes ou encore un atelier de maintenance de rames transfrontalières. Les reproches des riverains étaient multiples : nuisances sonores, olfactives, lumineuses et de vibrations, le tout à proximité d'une zone résidentielle très dense.

• Vers plus de trains en gare de Bischheim ?

À l'initiative de ce collectif de riverains, une lettre avec près de 900 signatures avait également été remise aux élus schilikois, demandant un soutien de l'équipe municipale dans l'opposition au projet. La maire Danielle Dambach « n'a pas montré autre chose que de la neutralité bienveillante », explique Raymond Ruck. Présente à la fête de ce samedi, l'édile salue toutefois « la reconnaissance de la tranquillité des gens comme prioritaire ». Christèle Laforêt, conseillère d'opposition au maire de Bischheim, rend, elle, hommage à la « pugnacité » de ces habitants, pour la plupart engagés dans des associations de défense des transports en commun (montrainjytiens, montramjytiens, Astus).

D'ailleurs, malgré cette annonce, pour Raymond Ruck, Thérèse Sonntag, Gilles Montavon et les autres, « un autre combat s'ouvre » : [augmenter le cadencement de la ligne TER Strasbourg-Lauterbourg](#) , qui traverse la gare schiliko-bischheimoise.

« Vous pouvez compter sur mon investissement pour développer la ligne et la valoriser », répond Thibaud Philipps, rappelant le transfert de propriété de la ligne à la région Grand Est à l'horizon 2027 : 240 millions d'euros seront alors alloués par la collectivité à la « rénovation complète » de la voie, sur la portion entre Bischheim et Lauterbourg. En attendant, l' élu ouvre la porte à plus de trains sur le trajet pour décembre 2024.

Pour remplacer le projet initial, la gare de triage d'Hausbergen est le site « qui tient la corde », poursuit le maire d'Illkirch. Des discussions avec le maire de Souffelweyersheim auront notamment lieu dans les prochains mois.

Après un an et demi, le Reme fonctionne mieux mais délaisse des lignes

Les trains du Réseau express métropolitain européen circulent plus régulièrement et leur fréquentation augmente, mais des lignes comme Strasbourg – Lauterbourg ou Strasbourg -Wissembourg sont délaissées.

Cet article est en accès libre. Pour soutenir Rue89 Strasbourg, [abonnez-vous](#).

Camille Margerit

Publié le 18 juillet 2024 · Imprimé le 21 août 2024 à 09h44 · Modifié le 19 juillet 2024 ·

🕒 5 minutes



Le nombre d'arrêts quotidiens a augmenté dans 80% des gares autour de Strasbourg, mais certaines lignes du nord de l'Alsace sont délaissées.

Poignées de main, bises amicales et sourires aux lèvres. Réunis sur le quai ensoleillé de la gare de Vendenheim, les concepteurs du Réseau express métropolitain européen (Reme) se félicitent les uns les autres ce 17 juillet. *« C'est une vraie réussite, se réjouit Pia Imbs, présidente de l'Eurométropole. Les résultats sont très satisfaisants, nous répondons bien aux besoins des habitants de la deuxième et troisième couronne. »* Pour la SNCF, la Région et l'Eurométropole, le Reme est enfin fonctionnel.

« On a connu des moments chaotiques », reconnaît Franck Leroy, président de la Région Grand Est. En janvier, un an après son lancement, le service ferroviaire faisait encore face à de nombreux retards et suppressions de trains. Ses concepteurs étaient revenus sur certains de leurs objectifs, dont la mise en place de 1 000 trajets supplémentaires par semaine. *« On a encore des marges de progression, mais on a 650 trains hebdomadaires qui circulent en plus par rapport à 2022 et près de 15% d'usagers supplémentaires »,* assure Franck Leroy.



Pour Thibaud Philipps (à gauche), vice-président de la Région, Pia Imbs (au milieu), présidente de l'Eurométropole, et Franck Leroy (à droite), président de la Région, le Reme est une réussite.

Photo : Camille Margerit / Rue89 Strasbourg

Pour les associations d'usagers, absentes de cette conférence de presse, la situation est moins glorieuse. « *On est toujours à 50 % de ce qui avait été annoncé pour août 2023, il n'y a pas eu de nouveaux trains mis en circulation depuis janvier* », tranche François Giordani, président de la branche Grand Est de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut). « *Ils ont délaissé certaines lignes* », déplore de son côté Raymond Ruck, du collectif Montrainjytiens.

L'Alsace du nord délaissée

Effectivement, une note de l'Agence d'urbanisme de Strasbourg (Adeus) d'avril 2024 précise que la grande majorité des gares a bénéficié d'une amélioration de l'offre. Ainsi, autour de Strasbourg, 17 gares sont desservies par plus de 20 trains supplémentaires quotidiens par rapport à 2022. Mais certaines lignes, comme Mommenheim – Sarreguemines, Strasbourg – Lauterbourg et Haguenau – Wissembourg, n'ont connu qu'une évolution marginale, voire une légère dégradation.

Entre Haguenau et Wissembourg, des trains ont été supprimés depuis la mise en place du Reme. « *Leur remise en place est dans les tuyaux, mais pas avant 2027 ou 2028* », déplore François Giordani. Et sur la ligne Strasbourg – Lauterbourg, les associations dénoncent un « trou » dans le service. « *C'est une des seules lignes où le nombre de passages n'a pas augmenté*, explique le président de la Fnaut Grand Est : « *On nous avait promis des trains supplémentaires à partir de décembre 2024, mais le planning pour l'année prochaine n'a pas évolué pour l'instant.* »



La fréquentation des trains a augmenté de 15% en moyenne depuis 2022. Pour les associations, il n'est pas encore une alternative suffisamment solide à la voiture. Photo : Camille Margerit / Rue89 Strasbourg

« À Gambenheim, les trains sont déjà bondés et les gens sont serrés comme des harengs », relate Raymond Ruck. « On ne peut pas tout faire d'un coup, répond Stéphanie Dommange, directrice de TER Grand Est et coordinatrice régionale chez SNCF. Je comprends l'attente et l'impatience, nous sommes mobilisés pour y répondre. »

Du 9 août au 9 septembre, une quarantaine de trains de fret allemands vont pourtant circuler tous les jours entre Strasbourg et Lauterbourg. Pour Raymond Ruck, du collectif Montrainjytiens, *« c'est le coup de trop. La ligne est jugée vétuste, c'est pour ça qu'ils ne veulent pas mettre plus de trains pour les usagers mais des marchandises vont y circuler tout l'été ? C'est incompréhensible. » « Les lignes allemandes sont en travaux et si on veut sauver la planète, il faut faire circuler les marchandises sur des rails plutôt que par camion »*, justifie Stéphanie Dommange.



Stéphanie Dommange (à gauche), directrice de TER Grand Est, et Franck Leroy (à droite), président de la Région Grand Est. Photo : Camille Margerit / cc

Les associations veulent participer

Globalement, le passage des trains dans les gares est de plus en plus régulier. Les TER s'arrêtent toutes les demi-heures, entre 5h et 22h, dans certaines villes périurbaines comme Saverne, Haguenau ou Molsheim. André Lott, président de l'association Bruche-Piémont-Rail et vice-président de la Fnaut, rappelle qu'une augmentation du cadencement est efficace seulement si on prend en compte les besoins réels des usagers :

« On a repris les horaires avec la SNCF sur la ligne de la vallée de la Bruche car cela ne correspondait pas aux plannings des travailleurs ou des lycéens. Mais il y a encore plus de frustrations aujourd'hui car ils ont mis en place 14 lignes omnibus entre Sélestat et Strasbourg, qui s'arrêtent à tous les arrêts. On en avait demandé seulement entre trois et cinq. Ça allonge nettement le temps de trajet et dissuade les gens de prendre le train. Il faut absolument que les associations participent à la mise en place de ce projet, sinon il ne sera pas efficace. »

Dans son rapport, l'Adeus souligne que, passé une certaine heure, les bus ne circulent plus et les gares du Reme demeurent inaccessibles pour les usagers ne vivant pas à proximité des gares ou ne possédant pas de voiture. Et l'horizon n'est pas clair. « On travaille à la mise en place d'un réseau de cars, ça sera prêt dans les années à venir, explique Thibaud Pillipps, vice-président de la Région Grand Est. On doit rediscuter des financements avec l'Eurométropole car ça coûte de faire tout ça. »



Dans l'Eurométropole, il existe un abonnement unique pour les différents modes de transports. Les associations aimeraient le généraliser à l'ensemble du Reme. Photo : Camille Margerit / Rue89 Strasbourg

Du côté des retards et annulations, « *on ne reçoit plus aucun courrier* », se félicite Pia Imbs. Sur la page Facebook « TER Grand Est le ras le bol des usagers », des messages d'insatisfaits sont pourtant publiés tous les jours. Pour André Lott, vice-président de la Fnaut, le service mériterait encore d'être amélioré : « *Sur tout le Grand Est, je compte entre 3 et 4% de suppressions partielles et totales de trains par jour.* »

Horizon incertain pour le ticket unique

Les associations d'usagers réclament également la mise en place d'un tarif et d'un ticket unique sur tout le réseau du Reme. Dans l'Eurométropole, il existe déjà un

abonnement unique. Il sera possible de prendre le TER cet été avec un ticket CTS. Mais pas au-delà de l'agglomération strasbourgeoise. « *C'est aux établissements publics de coopération intercommunale de prendre leurs responsabilités pour arriver à cela* », explique Pia Imbs.

La Région, l'État et l'Eurométropole avaient investi 700 millions d'euros dans ce projet. Ils prévoient d'y consacrer un budget supplémentaire de 110 millions d'euros, pour la suite de sa mise en place. En comparaison, 36,1 milliards d'euros ont été investis dans le projet de Grand Paris express. « *On espère des financements en plus de l'État, nous interpellons souvent le gouvernement à ce sujet* », expose Pia Imbs : « *Mais on ne sait pas avec qui on va discuter, on attend la nomination du nouveau ministre des transports qu'on devrait rencontrer en septembre.* »



**Retrouvez cet article sur
Rue89 Strasbourg !**

<https://www.rue89strasbourg.com/reseau-express-metropolitain-mieux-en-mieux-pas-partout-308443>

6 commentaires postés en ligne

À propos de l'auteur de l'article :



Camille Margerit

Eurométropole

COURRIER DES LECTEURS

Reme de Strasbourg : lettre ouverte aux décideurs



La Fédération nationale des usagers des transports Grand Est (Fnaut) et Astus, l'association des usagers des transports urbains de Strasbourg et sa région, interpellent les élus régionaux et eurométropolitains suite à l'événement qu'ils organisaient à Hoerdts et Vendenheim. Photo Laurent Réa

– André Lott, président de la Fnaut Grand Est, et François Giordani, président d'Astus, ont adressé une lettre ouverte à Pia Imbs, Franck Leroy, Thibaud Philipps et Alain Jund suite à l'événement organisé mercredi 17 juillet au sujet du Reme de Strasbourg (DNA du 18 juillet) :

« Une délégation significative d'élus de la Région Grand Est et de l'Eurométropole de Strasbourg s'est rendue sur le terrain du Reme. [Vous avez visité mercredi 17 juillet en après-midi les gares de Hoerdts, celle de Vendenheim et le grand pôle multimodal en devenir de la gare de Strasbourg.](#)

C'est dommage qu'il ait fallu qu'un de nos adhérents s'immisce dans votre expédition à Vendenheim pour marquer notre engagement. Nous aurions préféré une méthode plus participative.

Cette intéressante démarche sur le terrain aurait pu, aurait dû être l'occasion d'échanges constructifs avec nous, échanges auxquels nous aspirons depuis toujours pour ajuster ces développements des offres de transports collectifs, et tout particulièrement du ferroviaire dans le sens d'un meilleur service à tous les usagers, actuels et potentiels.

Lors des réunions qui ont eu lieu sur le projet de Serm de Strasbourg, vos représentants n'ont pas manqué, suite à nos sollicitations régulières, de s'engager à mieux associer les

représentants des usagers à la construction des projets. Nous vous avons par ailleurs adressé nos propositions écrites résultant de nos travaux collectifs tant sur le Serm (Service express régional métropolitain) que sur les pôles multimodaux auxquels les usagers que nous représentons sont très attachés.

Ce nouvel exemple d'engagements non tenus vient malheureusement confirmer que la Fnaut Grand Est et Astus ne peuvent décidément pas vous faire une totale confiance.

Nous ne manquerons pas d'en tirer toutes les conclusions utiles et d'en rendre compte à nos adhérents et aux usagers légitimement insatisfaits des services rendus.

La Fnaut Grand Est et Astus restent malgré tout à leur seule place de représentants des usagers, dans la perspective positive de relations enfin confiantes et constructives. »

• Orangerie du château Klinglin : rendons à César...

– Jean-Marie Zugmeyer,

Illkirch-Graffenstaden :

« Merci à M. Oberlé d'avoir agi en octobre 1970 pour sauvegarder l'Orangerie du château Klinglin à Illkirch-Graffenstaden.

Toutefois, ce n'est pas André Durr qui voulait sa destruction mais le conseil municipal présidé par le maire de l'époque, le D^r Reichenshammer, car le bâtiment était en fort mauvais état.

André Durr n'est devenu maire qu'après les élections du 21 mars 1971 et il a toujours été sensible à la conservation de biens historiques.

Il a cédé à l'écomusée plusieurs bâtiments que des promoteurs voulaient détruire.

L'Orangerie a été aménagée ensuite pour accueillir l'administration et le CDI du collège du Parc qui avait été inauguré en septembre 1967.

Rendons à César... »

Strasbourg

EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Gratuité des trams et bus : qualité de service contre pouvoir d'achat ?

MSK



L'Astragrat fait circuler une pétition pour la gratuité dans l'Eurométropole. Photo archives Franck Kobi

Le sujet est revenu sur le tapis lors de la campagne pour les européennes. Des associations pour la gratuité des transports en commun ont redit le besoin de redonner du pouvoir d'achat aux citoyens. La facture se payerait sous une autre forme, prévient l'exécutif métropolitain.

« Ce thème de la gratuité des transports en commun traverse le débat public avec son corollaire, qui est le questionnement sur l'impôt local », démarre [Alain Jund, vice-président de l'Eurométropole en charge des mobilités](#). « Mais les marges de manœuvre des collectivités se réduisent, notamment avec [l'abandon de la taxe d'habitation](#). »

Dans une agglomération dont la ville centre compte 26 % de citoyens vivant sous le seuil de pauvreté, la solidarité pourrait amener à prioriser ce chantier. Surtout après l'appel d'air créé par [la gratuité pour les moins de 18 ans en 2021](#).

« Notre tarif solidaire permet à chacun de contribuer en fonction de ses moyens », répond Alain Jund. « Avec la gratuité, on offrirait 3,40 € par mois aux plus pauvres et 56 € aux plus aisés »...

« C'est une question de justice sociale », estime, de son côté, François Singer, président de l'Astragrat (Association strasbourgeoise pour la gratuité des transports). « Le peu à payer, c'est parfois encore trop pour les usagers les plus précaires. » L'association, dont le secrétaire est l'élu PCF [Antoine Splet](#), est composée de citoyens qui se font l'aiguillon de la majorité

écologiste en place sur ses promesses de campagne. « Il faut au moins instaurer, avant la fin du mandat, la gratuité pour les moins de 25 ans sans revenus. »

« Qu'est-ce qui va permettre le transfert modal de la voiture vers le tram ou le bus ? », réplique Alain Jund. « La bonne couverture du territoire, les amplitudes horaires et le cadencement. » Autrement dit un niveau d'investissement soutenu. « Or, le seul fonctionnement du réseau réclame 60 millions d'euros annuellement. »

« Pour dégager cette somme, il faudrait doubler la taxe foncière », martèle le vice-président de l'EMS.

Au-delà des usagers, le financement des transports en commun revient aussi à l'État et aux entreprises du territoire, via le versement transport (VT). « Un sérieux coup de pouce pourrait consister à ramener la TVA sur les transports à 5,5 % au lieu des 10 % actuels », démarre Alain Jund. Mais surtout « nous demandons le déplaçonnement du VT ». « Il est aujourd'hui à 2 % : nous pourrions aller à 2,5 », imagine notre interlocuteur.

L'Astragrat est plus radicale. [Dans une tribune](#) de décembre dernier, l'association réclame le taux parisien de 3 % pour le versement transport. « On pourrait même faire de cette contribution une cotisation sociale. » Qui serait donc partagée entre salariés et patrons.

Par ailleurs, l'Astragrat a obtenu, le 20 décembre dernier en conseil de l'EMS, le vote d'une motion pour « la création d'un fonds national finançant la gratuité pour les collectivités volontaires ».

« Nous souhaitons que les élus qui ont voté cette motion la défendent », souligne François Singer. « La gratuité, c'est faisable, puisque Montpellier l'a fait [en décembre 2023, ndlr]. » « C'est juste une question d'arbitrages. »

D'autres associations, comme l'Astus (Association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise), privilégient la tarification différenciée. Mais François Singer pointe les effets de non-recours à ce droit, que ce soit par peur d'une stigmatisation ou du fait de la complexité des démarches.

L'Astus regrette, elle, que « les quatre seuils établis en 2010 pour la tarification solidaire n'aient été réévalués que deux fois depuis », alors que les augmentations de tarif les touchent. « Des gens au RSA se retrouvent au deuxième niveau de contribution », pointe le président François Giordani. L'association a des propositions de rattrapage : « Ça pourrait, par exemple, être une revalorisation tous les cinq ans, en tenant compte de l'inflation sur la période considérée. »



Strasbourg

STRASBOURG

Tallinn, Dunkerque, Montpellier : des exemples scrutés à la loupe

MSK



Une manifestation de l'Astragrat et du réseau national pour la gratuité des transports, le 24 avril dernier devant le Parlement européen. Photo archives Laurent Réa

« Lorsque l'utilisateur achète un billet, les deux tiers de son coût réel sont déjà financés. Nous nous battons pour que le dernier tiers soit pris en charge aussi », énonce François Singer, président d'Astragrat.

Alain Jund précise. « Le budget global de fonctionnement 2024 pour les mobilités (comprenant la CTS mais aussi la subvention de l'Eurométropole [au Réseau express métropolitain](#)) est à presque 200 M€. Dans les recettes, le versement mobilité sera de 129 M€ et la part des usagers de 64 M€ ».

« En matière d'investissement, on peut remarquer que l'Eurométropole est à 500 M€ sur le mandat en cours », relève François Singer. « Montpellier, qui a introduit la gratuité dans ses transports en commun en décembre dernier, investira un milliard. » François Giordani, de l'Astus, tempère. « L'agglomération de Montpellier compte de nombreuses entreprises de haute technologie : le versement transport est en conséquence. Tout comme celui de Dunkerque, dont la communauté urbaine englobe la centrale nucléaire de Gravelines. »

• Payer un billet, c'est développer le réseau

Au-delà du fait que l'Eurométropole n'est pas un eldorado, le vice-président de l'EMS Alain Jund voit d'autres limites. « Montpellier a peu ou prou le même nombre d'habitants que nous

mais compte seulement 340 000 voyages par jour contre 500 000 dans l'Eurométropole ». « Avec un nombre croissant d'abonnés, on ne peut pas prendre le risque de saturer le réseau par la gratuité totale ».

À Dunkerque, en 2018, on partait d'un réseau de bus peu efficace, qui avait été renforcé. La fréquentation des transports en commun a fait un bond formidable, mais le développement ultérieur du réseau dunkerquois n'a pu se réaliser que par des bus à haut niveau de service, un réseau de tram s'avérant trop coûteux.

La Fnaut (Fédération nationale des usagers des transports) dont l'Astus fait partie, a livré en 2018 une étude circonstanciée sur diverses expériences, qui soulève deux écueils majeurs. Tout d'abord, « la gratuité seule, sans amélioration de l'offre, attire peu d'automobilistes », affirme cette étude sur la base de comptages à Châteauroux ou Hasselt (Belgique).

Ensuite, « se priver du prix du billet, c'est renoncer à développer le réseau ». En Estonie, les onze comtés sur quinze où les bus régionaux étaient gratuits font marche arrière. « Quant au réseau urbain de Tallinn, gratuit depuis 2018, il est financé par les recettes de l'impôt sur le revenu des résidents », précise François Giordani pour l'Astus. Une sacrée manne, sachant que la population de la ville a progressé de 8 % en une décennie.

Jeux Olympiques de Paris 2024 →

3 grand est

[changer de localité](#)

Accueil > Grand Est > Alsace

"De qui se moque-t-on ?" : l'augmentation des trains de fret sur la ligne Strasbourg-Lauterbourg suscite la colère des usagers



Un TER Fluo à l'arrêt en gare de Gambenheim (Bas-Rhin). • © Maxime Clady/ France Télévisions

partager cet article :



copier le lien

Du 9 au 30 août 2024, une quarantaine de trains de fret supplémentaire devrait circuler sur la ligne ferroviaire Strasbourg-Lauterbourg. Une augmentation temporaire contre laquelle les usagers du rail s'insurgent, tout comme certains élus locaux. Explications.

Elle fait partie des points noirs du réseau ferroviaire en Alsace. La ligne Strasbourg-Lauterbourg, régulièrement décriée pour ses retards et annulations ainsi que pour son manque de cadencement va accueillir le passage d'une quarantaine de trains de fret supplémentaires quotidien dès le 9 août 2024 et jusqu'au 30 août.

Une augmentation de circulation temporaire, décidée par SNCF Réseau en accord avec DB InfraGo, son homologue allemand, qui réalise actuellement des travaux d'élargissement de l'axe Karlsruhe-Bâle. *"Ces travaux vont entraîner une interruption des circulations ferroviaires sur le réseau allemand. 50% des trains de marchandises seront supprimés, 25% emprunteront un itinéraire via Stuttgart et 25% l'itinéraire Worth/Lauterbourg/STrasbourg/Kehl/Offenbourg, précise la SNCF dans un communiqué en date du 7 août. Les circulations TER ne seront pas modifiées et - pour rappel - cela n'engage pas la ligne Strasbourg/Lauterbourg à devenir un axe de circulation pour le fret ferroviaire international au-delà de cette période."*

Dès l'annonce de ce report de trafic, plusieurs associations d'usagers dont la [FNAUT Grand Est](#), [Astus](#) ou encore [Transpamina](#), sont montées au créneau. *"De qui se moque-t-on ?"*, peut-on lire sur un communiqué commun daté du 30 mai 2024.

Une ligne en mauvais état

"C'est quand même un comble que, d'une part, il soit argumenté qu'il est inconcevable de faire circuler des trains de voyageurs supplémentaires sur cet axe et que, d'autre part, cette infrastructure puisse supporter, sans délai, un nombre important de trains de fret supplémentaires", s'insurgent les signataires.

Dans leur viseur, la vétusté de la ligne, centenaire par endroits, qui doit justement faire l'objet de rénovations dans les prochaines années à travers [un investissement massif de la part de la région Grand Est](#). Un état jugé "mauvais" qui a d'ailleurs empêché le tronçon de rentrer dans les objectifs du REME, réseau express métropolitain européen mis en service en décembre 2022.

"Ça fait deux ans qu'on nous dit qu'on ne peut pas mettre plus de trains de voyageurs alors qu'on demandait 5 dessertes en plus et là, on nous dit qu'il va y avoir plus de trains de fret sur cette même ligne. Durant l'année, les trains sont bondés, certains voyageurs ne peuvent pas voyager, et là on fait circuler des engins lourds qui risquent de porter atteinte à la voie, de la dégrader encore plus", constate François Giordani, président de l'Association des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise. Et d'ajouter, "si ça se passe bien, si les marchandises passent, il n'y aura plus d'excuse pour ne pas rajouter des trains de voyageurs."

" Si les marchandises passent, il n'y aura plus d'excuse pour ne pas rajouter des trains de voyageurs "

François Giordani, président de l'association Astus

Dans le détail, 18 trains supplémentaires circuleront jour et nuit dans le sens Nord-Sud et 19 dans le sens Sud-Nord. Une cadence qui rajoute encore un peu plus de friture sur une ligne également pointée du doigt par les élus locaux. Une majorité des maires des communes desservies, déjà soucieux de la faiblesse du service, auraient exprimé leurs inquiétudes quant à l'arrivée de ce fret *"dont on ne sait rien"* souffle Michèle Kannengieser, maire de La Wantzenau. *"Ces trains vont traverser un tissu dense, avec pas mal d'habitations.*

Et quand on ne connaît pas la nature des produits transportés, ça inquiète", développe-t-elle.

En juillet dernier, l'édile est allée jusqu'à déposer une requête devant le tribunal judiciaire en charge des référés à l'encontre de SNCF Réseau pour *"faire obstacle au passage des trains de la D-Bahn visant à délester les voies d'outre Rhin."* Déboutée, cette dernière continue de s'interroger. *"Quelles seront les mesures de compensation concernant la vétusté qui risque de s'accroître ? Comment l'impact va-t-il être contrôlé ?"*

Perte de confiance

Pour l'heure, aucune réponse concrète ne lui aurait été formulée par la société ferroviaire, également sollicitée par nos soins. Même son de cloche réprobateur du côté du maire de Roeschwoog, Michel Lorentz. *"Les trains de fret de 630 m de long vont créer encore plus de bouchons, explique-t-il. Nous avons été écoeurés d'apprendre la nouvelle de ce passage de 40 trains en plus sur notre ligne dont 16 trains, deux fois par heure, durant la nuit car jusqu'à présent la SNCF expliquait que la ligne ne pouvait accueillir plus de trains vu son état. Seules deux lignes n'ont pas eu de trains supplémentaires avec le REMe: bizarrement les lignes transfrontalières vers Lauterbourg et Offenbourg. Ce mensonge de la SNCF qui double maintenant le nombre de passage de trains (il y a 34 trains de voyageurs par jours de semaine) ne nous permet plus d'avoir confiance dans cette entreprise ..."*

La SNCF quant à elle précise, sans plus de détails, que *"le 19 janvier, SNCF Réseau avait invité les maires des communes concernés à participer à une*

réunion à Drusenheim pour les informer de cette situation exceptionnelle et limitée dans le temps."

 partager cet article

Pour aller plus loin

SNCF

transports

économie

Alsace

Grand Est

Bas-Rhin

Haut-Rhin

changer de localité

À lire également

Accident de personne vers Seurre, incident technique dans la Nièvre... des perturbations sur deux lignes TER en Bourgogne



SNCF. Trafic des trains très perturbé entre Montpellier et Nîmes-Centre à cause d'un incendie près des voies



Orages : "c'est la course pour trouver une solution ", des voyageurs en galère à Marseille à cause de la circulation des trains interrompue vers Nice



Autour de vous

Grand Est

Vos dernières actualités

Méfiez-vous des véritables origines de nos expressions : choper le melon

#Grand Est

Le 19/08/2024



Une station de ski mise sur la saison d'été pour compenser l'hiver et le manque de neige

#Grand Est

Le 19/08/2024



Malgré les révélations d'agressions sexuelles commises par l'Abbé Pierre, les clients d'Emmaüs sont au rendez-vous

#Grand Est

Le 18/08/2024



Toute l'information autour de chez vous

[Accueil](#) > [Grand Est](#) > [Alsace](#)

Tous les jours, recevez l'actualité régionale par newsletter :
choisir une région ▼

votre adresse e-mail

s'inscrire

France Télévisions utilise votre adresse e-mail pour vous envoyer la newsletter régionale. Vous pouvez vous en désinscrire à tout moment via le lien en bas de ces newsletters. [Notre politique de confidentialité](#)

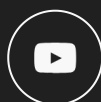
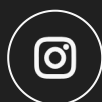
[voir nos archives](#)

[plan du site](#)

[mentions légales](#)

[gérer mes traceurs](#)

Droits de reproduction et de diffusion réservés ©2024 France TV



franceinfo:

 le live

 direct tv

 direct radio

Retrouvez aussi



La météo



Les jeux

[Politique de confidentialité](#)

[CGU et mentions légales](#)

[Index](#)

[Qui sommes-nous ?](#)

[Nous contacter](#)

[Charte déontologique](#)

[Assistant vocal](#)

[Devenir annonceur](#)

[Recrutement](#)

Pour aller à La Wantzenau en train cet été, mieux vaut être une marchandise qu'un passager

Les usagers de la ligne TER Strasbourg-Lauterbourg demandent depuis janvier 2023 que le nombre de trains quotidiens soit augmenté. La SNCF s'y oppose mais y fait circuler 40 trains de marchandises par jour au mois d'août.

Cet article est en accès libre. Pour soutenir Rue89 Strasbourg, [abonnez-vous](#).

Camille Margerit

Publié le 17 août 2024 · Imprimé le 20 août 2024 à 08h16 · Modifié le 17 août 2024 ·

🕒 3 minutes



40 trains de fret allemands circulent par jour sur une ligne jugée vétuste par la SNCF et la Région

Depuis le 9 août et jusqu'au 30 août, quarante trains de marchandises de la Deutsche Bahn (DB) IngraGo circulent chaque jour sur la ligne Strasbourg-Lauterbourg, en plus de son trafic habituel. Une augmentation jugée dangereuse par la maire de La Wantzenau, Michèle Kannengieser (divers droite), sur des rails « *ayant plus de 80 ans et souffrant d'un déficit d'entretien chronique* ». L'édile a déposé fin juillet une requête devant le tribunal judiciaire en charge des référés à l'encontre de SNCF Réseau, qui a accordé à l'entreprise allemande cette dérogation, le temps qu'elle réalise des travaux d'élargissement de l'axe Karlsruhe-Bâle.

Cette décision est d'autant plus difficile à comprendre par la maire et par les usagers, qui réclament depuis janvier 2023 que cinq trains de passagers supplémentaires circulent quotidiennement entre Strasbourg et Lauterbourg, mais n'ont rien obtenu. La ligne est exclue du Réseau express métropolitain européen (Reme), lancé en janvier 2023 par la Région, l'Eurométropole et la SNCF et grâce auxquels certaines gares bénéficient de leur côté de plus de vingt trains supplémentaires par jour.



Comme sur les lignes Mommenheim – Sarreguemines et Haguenau – Wissembourg, l'offre ferroviaire s'est dégradée sur la ligne Strasbourg – Lauterbourg. Photo : Camille Balzinger / Rue89 Strasbourg

Rails trop abimés ?

Raymond Ruck, du collectif d'usagers Montrainjytiens, s'interroge :

« La Région nous explique qu'elle ne peut pas mettre de trains supplémentaires sur cette ligne car les rails sont trop abîmés. Mais si une quarantaine de lourds trains de marchandises circulent en plus chaque jour, pourquoi ne pas augmenter de trois ou quatre le nombre de rames pour les voyageurs ? »

La décision de faire circuler des trains de fret a été prise par SNCF réseau, propriétaire des voies. Elle n'a pas eu à consulter la Région Grand Est, qui ne finance que des trains de voyageurs. En juillet, surpris par cette décision, Thibaud Phillipps, vice-président (Les Républicains) de la Région Grand Est, expliquait à Rue89 Strasbourg qu'il insistait auprès de la SNCF pour augmenter en contre partie les cadences sur la ligne Lauterbourg-Strasbourg. Sans succès pour le moment.

La SNCF trop frileuse ?

« La SNCF est frileuse et la Région les suit », estime François Giordani, président de la branche Grand Est de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) :

« Le Reme a mal commencé, la SNCF avait annoncé une augmentation du nombre de trains trop élevée par rapport aux capacités d'accueil de la gare de Strasbourg. Augmenter le cadencement de la ligne qui va à Lauterbourg signifierait mettre plusieurs trains sur une même voie, ce qui peut engendrer des retards en cas de problèmes techniques. Aux heures creuses cela fonctionnerait très bien car les voies sont vides, mais ils n'ont pas envie de prendre de risques. »

« C'est aussi parce que la SNCF ne sera peut-être bientôt plus propriétaire de la ligne qu'elle ne veut pas trop investir », explique Raymond Ruck, du collectif Montrainjytiens. Depuis une directive européenne adoptée en décembre 2019, les Régions (en ce qui concerne les TER) et l'État (pour les Intercités) doivent lancer des appels d'offres pour l'exploitation des lignes ferroviaires. Ainsi, comme d'autres lignes transfrontalières du Grand Est, la ligne Strasbourg-Lauterbourg pourrait bientôt être ouverte à la concurrence internationale. « Si elle la rénove et qu'elle ne lui appartient plus, elle ne bénéficiera pas des avantages de l'investissement, siffle Raymond Ruck. Mais en attendant, ce sont les usagers qui trinquent. »



17 trains quotidiens relient Strasbourg à La Wantzenau en période normale

Photo : Camille Balzinger / Rue89 Strasbourg

La mobilisation continue

Pour obtenir gain de cause, les collectifs comptent sur leur mobilisation plus que sur le tribunal judiciaire, qui a rejeté le référé de la maire de La Wantzenau, s'estimant incompétent. *« On espère que le dialogue politique avec la Région va reprendre dès le mois de septembre, comme nous l'avait annoncé Thibaud Philipps »,* annonce Raymond Ruck :

« On veut être associés au processus de décision et pas seulement qu'ils nous expliquent des décisions qu'ils ont déjà prises en amont, comme ça se passe depuis le début. »



**Retrouvez cet article sur
Rue89 Strasbourg !**

<https://www.rue89strasbourg.com/trains-la-wantzenau-lauterbourg-310595>

22 commentaires postés en ligne

À propos de l'auteur de l'article :



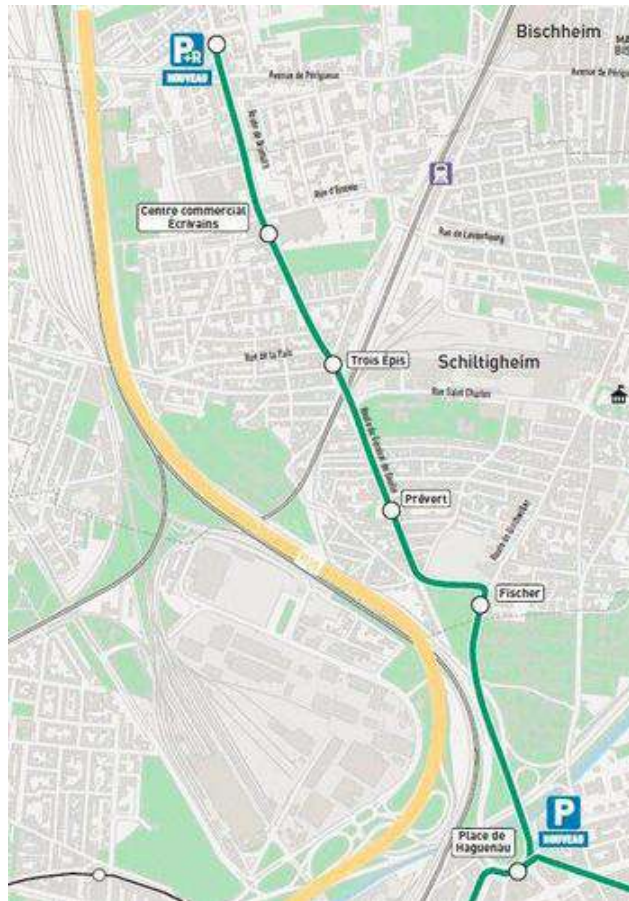
Camille Margerit

Strasbourg

EUROMÉTROPOLE

Tram Nord : l'enquête publique est enfin sur les rails

Félicien Rondel



Le tracé du tram Nord retenu, voté et dorénavant soumis à l'enquête publique. Document cabinet d'urbanisme Alfred Peter

L'enquête publique nécessaire à la poursuite du projet du tram Nord dans l'Eurométropole, aura lieu du 9 septembre au 18 octobre prochain. Tout ce qu'il faut savoir sur cette consultation.

Le projet de l' [extension du tram vers le nord](#) de l'agglomération repart. Prochaine station : l'enquête publique, qui aura lieu du lundi 9 septembre à 9 h au vendredi 18 octobre à 17 h 30, selon une annonce de la préfecture du Bas-Rhin, publiée dans notre journal, lundi 20 août.

Attendue d'abord au début de l'été, l'enquête publique a finalement été organisée après les vacances scolaires. Un changement de calendrier qui a fait grincer les dents [des partisans du serpent de fer](#) et réjouit les opposants à ce projet d'ampleur.

• C'est quoi, une enquête publique ?

C'est une étape administrative obligatoire en vue d'un projet d'aménagement mené par une collectivité. Celle-ci vise à recueillir l'avis de la population et de toutes les parties intéressées (associations, responsables politiques, entreprises) par ce projet, en vue de la déclarer d'utilité publique et conforme aux attentes environnementales. Cela permet notamment à la collectivité de procéder à d'éventuelles expropriations.

• Comment va-t-elle se dérouler ?

Pour sonder les habitants, plusieurs réunions publiques sont mises en place par la collectivité durant ce laps de temps : jeudi 12 septembre de 19 h à 21 h au palais des fêtes à Strasbourg, mardi 24 septembre de 19 h à 21 h à la salle des fêtes du Cheval blanc à Bischheim et mercredi 9 octobre de 19 h à 21 h au Brassin à Schiltigheim.

Les avis peuvent également être formulés par courriel (*), voie postale (**), sur les registres situés dans les mairies des communes concernées (Strasbourg, Schiltigheim, Bischheim et Hoenheim) ou via le registre dématérialisé (***).

• Comment se faire une opinion sur le projet ?

En lisant les *Dernières nouvelles d'Alsace* ! Et sinon, pendant l'enquête, un dossier complet avec les différents éléments du projet sera mis à disposition de la population : virtuellement, sur le site de la préfecture et sur la plateforme de participation citoyenne de l'Eurométropole et physiquement, dans les quatre mairies des communes concernées, aux heures d'ouverture habituelles.

• Qui va recueillir ces avis ?

Une commission d'enquête a été nommée par la préfecture pour rassembler les opinions, commentaires et analyses de la population et des acteurs du projet. Celle-ci sera présidée par [Jean Annaheim](#). Cet ancien officier supérieur de l'armée de l'air mène des enquêtes publiques depuis 2006.

Sur son CV, on retrouve notamment celles de l'extension du tram vers Kehl ou Koenigshoffen. Durant les quarante jours de l'enquête, cette commission, composée de cinq membres, tiendra également plusieurs permanences dans les mairies des communes concernées.

• Et ensuite ?

À l'issue de l'enquête, la commission rend le dossier au préfet, dans un délai d'un mois, en y ajoutant sa synthèse des différentes contributions glanées. Elle tire également ses conclusions et émet un avis, favorable – avec ou sans réserves – ou défavorable à l'autorisation environnementale et à la déclaration d'utilité publique (DUP). Cet avis est uniquement

consultatif. En cas de réserves ou d'avis défavorable, le maître d'ouvrage doit toutefois les lever. Sinon, il s'expose à des éventuels recours auprès du tribunal administratif.

*enquete-publique-tram-nord@registre-dematerialise.fr **Centre administratif de la ville et de l'Eurométropole de Strasbourg - direction des mobilités - à l'attention de la commission d'enquête tram Nord - 1, parc de l'Étoile - 67076 Strasbourg cedex ***www.registre-dematerialise.fr/enquete-publique-tram-nord

Strasbourg

STRASBOURG

Depuis 2019, chronique d'une guerre annoncée

MSK



Catherine Trautmann, conseillère municipale (PS) de Strasbourg. Photo F. Kobi Catherine Trautmann est opposée, notamment au tracé du projet. Photo Franck Kobi

Le tram Nord, une de ces sagas que parfois l'urbanisation génère. Mise en perspective des premiers épisodes avec ses rebondissements les plus fameux.

En janvier 2019, une enquête est lancée auprès des citoyens de la collectivité sur les mobilités futures dans le secteur de Schiltigheim. La maire Danielle Dambach pousse déjà pour un tram Nord.

L'association Col'schick se positionne pour un bus à haut niveau de service (BHNS), plus rapide et moins coûteux à mettre en place.

La question d'un urbanisme contraint avenue du Général-de-Gaulle s'invite dans [les débats](#). Cette hypothèse d'itinéraire par l'avenue du Général-de-Gaulle fait partie, en janvier 2020, des trois variantes mises à l'étude dans [l'appel d'offres de l'Eurométropole de Strasbourg \(EMS\)](#). [Entretemps, l'association Col'Schick a planché sur son propre tracé.](#)

Dans le cahier des charges pour cette étude, apparaît la notion de desserrement du nœud de l'Homme-de-Fer pour cette extension du réseau. L'idée se précise de faire passer le tram Nord, dans sa partie strasbourgeoise, par l'avenue des Vosges. Sourd à la pétition de Col'schick demandant début 2021 un référendum local, l'exécutif de l'EMS lance sa concertation publique en juin.

Dans cette concertation, le passage du tram Nord à Strasbourg est doté, lui aussi, de [trois variantes](#). Alors qu'un collectif tout juste créé, « La Neustadt apaisée » vient de recueillir un millier de signatures contre le passage du tram sur l'avenue des Vosges, c'est précisément ce choix que fait l'exécutif de l'EMS, ainsi que le tracé par la route du Général-de-Gaulle à Schiltigheim. Tracés inscrits dans le marbre en conseil de l'Eurométropole le 17 décembre 2021.

L'association Col'schick et le collectif de [la Neustadt apaisée](#) s'allient en février 2022 pour un recours gracieux.

Au fur et à mesure de l'avancement du projet, des surprises émergent. Le marché public ouvert en juillet 2022 s'arrête longuement sur la place de Haguenau. De carrefour immonde, cette dernière doit être transformée en un immense parc urbain de 16 hectares.

Avenue des Vosges, c'est la révolution : pour éviter le trafic de transit et donner un maximum d'espace aux modes de déplacement doux, on fera circuler tous les véhicules sur la plateforme du tram : rames, voitures individuelles et véhicules de livraison... Fin mars 2023, une réunion publique au palais des Fêtes tourne à la foire d'empoigne.

En novembre 2023, [un projet citoyen alternatif](#) est présenté par Pierre Jakubowicz (conseiller municipal du parti Horizons). Son tracé reprend partiellement une variante étudiée dans la concertation de départ.

Du côté du projet de l'exécutif de l'Eurométropole, s'ajoute dans les surprises la création d'une zone piétonne au sud de la route de Bischwiller à Schiltigheim, sept kilomètres de pistes cyclables... Soudain le budget prévisionnel est passé de 140 à 268 millions d'euros ! Lorsqu'il s'agit de valider l'avant-projet au conseil de l'EMS de décembre 2023, l'opposition dénonce la douloureuse mais également les modifications à venir du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi).

Cette modification du PLUi, mise en concertation durant une période de congés de fin d'année 2023, termine d'énervier les opposants : Pierre Jakubowicz, Catherine Trautmann, la Neustadt apaisée représentée par son président Arie Adida, Jean-Philippe Vetter, Louisa Krause pour l'association Col'schick organisent une réunion publique le 11 janvier pour inciter les citoyens à participer largement à la concertation. Le front uni d'opposition à l'équipe de Pia Imbs et Jeanne Barseghian s'étale désormais du PS aux Républicains en passant par Horizon...

La thématique des reports de circulation sera également au cœur des avis défavorables des villes de Bischheim, Hoenheim et Reichstett. Des élus schillickois déposent un recours devant le tribunal administratif en février 2024, le maire de Bischheim Jean-Louis Hoerlé fait de même en mars.

Face à tant de vent contraire, 27 associations de l'agglomération constituent le collectif Cap tram Nord. Et se fendent, en mai dernier, d'un courrier à la préfète pour que le processus suive son cours : notamment par la fixation d'une date pour l'enquête publique.



Arieh Adida, président de l'association Neustadt apaisée. Photo Cédric Joubert



Pierre Jakubowicz, conseiller municipal (Horizons) de Strasbourg. Photo Laurent Réa



Louisa Krause, présidente de l'association Col'Schick. Photo Laurent Réa

Le projet de tram nord à Strasbourg va entrer dans une étape importante : pourquoi ça vous concerne

Le projet de tram nord à Strasbourg s'apprête à entrer dans une phase importante : celle de l'enquête publique, qui permettra de recueillir l'avis de la population.



La mise en service du tram nord à Strasbourg est prévue pour 2027. (©ILLUSTRATION / Ivan Capecchi / Actu Strasbourg)

Par [Ivan CAPECCHI](#)

Publié le 3 sept. 2024 à 15h22

[Voir mon actu](#)

Suivre Actu Strasbourg

L'enquête publique portant sur **l'extension du tram vers le nord de Strasbourg** démarrera le **9 septembre 2024** pour s'achever le **18 octobre** de la même année.

Qu'est-ce qu'une enquête publique et en quoi est-ce important ? On fait le point.

À lire aussi



Projet du tram nord : soutiens et opposants fourbissent leurs armes en vue de l'enquête publique

Une enquête publique pour solliciter l'avis de la population

D'abord, c'est quoi une enquête publique ? Pour vulgariser, il s'agit d'une période pendant laquelle un **commissaire enquêteur** indépendant et impartial sollicite, par exemple dans le cadre de réunions publiques, **l'avis des habitants** concernant un projet important, dans le cas présent le tram nord.

À l'issue de celle-ci, ce même commissaire enquêteur transmet au maître d'ouvrage, ici l'Eurométropole de Strasbourg, des observations ou questions sur le projet, la collectivité y répond et le commissaire enquêteur finit par donner un **avis**.

Il peut être défavorable (auquel cas ça sent le roussi pour le projet en question), favorable ou favorable avec des réserves. Charge à l'Eurométropole ensuite de lever ces réserves ou de passer outre, tout en motivant son choix.

Vidéos : en ce moment sur Actu

Une enquête publique qui démarre plus tard que prévu

Initialement prévue pour début juin, l'enquête publique avait été reportée à la rentrée, la préfecture n'ayant pas saisi le tribunal administratif à temps pour la lancer. De ce fait, la mise en service est elle aussi repoussée. D'abord envisagée pour 2026, elle doit maintenant se faire pour 2027.

Réduire

À lire aussi



Extension du tram vers le Nord à Strasbourg :
la livraison du chantier repoussée

« Le tram répond à une attente forte des habitants et des entreprises », selon Pia Imbs

Durant cette période donc, libre aux défenseurs et détracteurs du projet de donner leur avis.

Pour Pia Imbs, présidente de l'Eurométropole de Strasbourg, le tram nord répond à « une **attente forte des habitants et des entreprises** qui veulent des solutions de mobilité efficaces, écologiques et économiques ».

De son côté, [Jeanne Barseghian](#), maire EELV de Strasbourg, parle d'un « magnifique projet », « **au service du rayonnement de notre capitale européenne** », le projet de tram nord ayant notamment pour ambition de relier la gare aux institutions européennes.

Mais pour Mme Barseghian, cette extension va aussi permettre une « transformation écologique et urbaine ».

Elle évoque entre autres choses la transformation de la [place de Haguenau](#), qui doit devenir un parc à part entière ou encore l'[avenue des Vosges](#), où circulera le futur tram, aujourd'hui accaparée par les voitures.

Le tram nord en chiffres

Le projet de tram nord à Strasbourg prévoit la création de 9 nouvelles stations. Le tram circulera de 4h30 à 00h30 et, d'après Pia Imbs, présidente de l'Eurométropole, il permettra de relier Bischheim à la gare centrale en quinze minutes. Mais le tram, ce sont aussi des aménagements connexes. En l'occurrence, 6,5 kilomètres de pistes cyclables doivent par exemple être créées à la faveur du projet tram nord. Enfin, le tram nord, c'est aussi un coût, 268 millions d'euros, bien plus que les 140 millions d'euros estimés en 2021, faisant dire à une partie de l'opposition municipale qu'il s'agit là d'un dérapage financier.

[À lire aussi](#)



Strasbourg. Extension du tram Nord :
pourquoi la facture a explosé (de 140 à 268
millions d'euros)

« Ce projet n'est pas d'utilité publique »

Côté détracteurs – non pas du tram mais du projet retenu par la métropole – on compte notamment Pierre Jakubowicz, conseiller municipal d'opposition (Horizons), qui, en novembre 2023, avait d'ailleurs présenté un [contre-projet](#).

Nous considérons aujourd'hui qu'un certain nombre d'éléments et de faits graves contenus dans ce projet fait qu'il n'est pas d'utilité publique. Nous souhaitons utiliser ce temps de l'enquête publique pour inscrire noir sur blanc les faiblesses et défauts structurels de ce projet, avec l'ambition que l'enquête publique détermine qu'il n'est pas

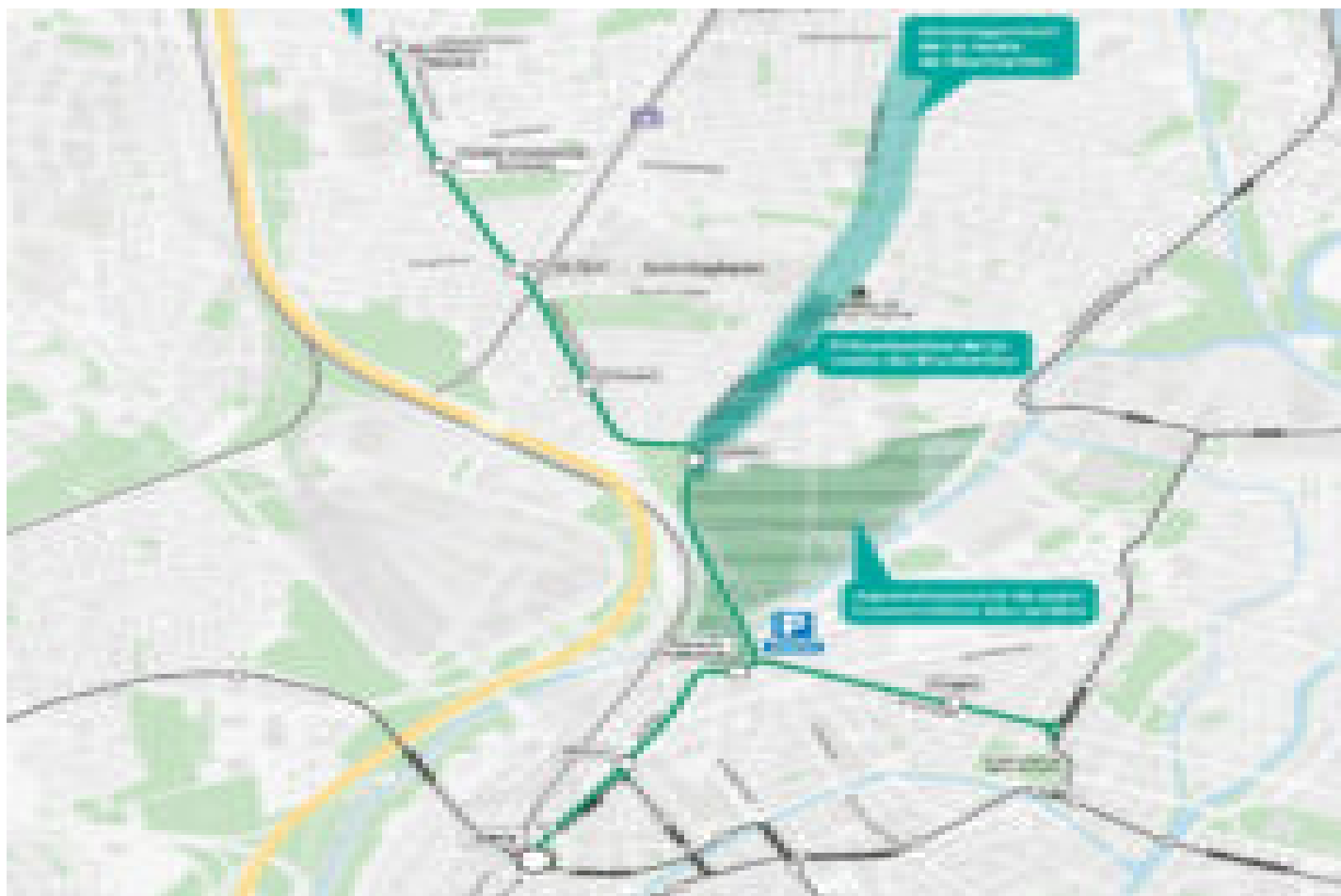
d'utilité publique et qu'elle contraigne, au travers de ses recommandations, la collectivité à le retravailler.

Pierre Jakubowicz

Conseiller municipal d'opposition

M. Jakubowicz défend notamment **un autre tracé, passant par les quais.**

Sur ce point, Alain Jund, vice-président de l'Eurométropole en charge des mobilités, ferme le ban : « Dans le cadre de cette enquête publique, [il n'y a qu'un seul tracé](#). C'est sur ce tracé là que le débat public aura lieu ». Il est rejoint par François Giordani du collectif CAP Tram Nord, qui réunit désormais 27 associations en faveur de ce projet : « L'itinéraire final a été choisi en 2021, **on ne peut pas revenir là-dessus** » .



La carte du tracé retenu. (©EMS)

« C'est un peu malhonnête de faire croire que [ça ne servirait à rien de s'opposer sous prétexte que] tout serait figé. [En l'occurrence], si le commissaire enquêteur estime que le tracé retenu n'est pas le meilleur ou d'utilité publique, il peut être remis en cause », rétorque M. Jakubowicz.

À lire aussi

Extension du tram Nord à Strasbourg : on vous résume les arguments des soutiens et



des opposants

Un « moment démocratique » attendu par tous

En tout cas, défenseurs comme détracteurs, tous attendent ce « moment démocratique » avec impatience et comptent bien défendre leur point de vue durant celui-ci.

Par exemple, Pierre Jakubowicz organisera une **réunion publique** le **10 septembre** prochain au Foyer de l'Etudiant Catholique, tandis que le collectif CAP Tram Nord proposera, vendredi, une **balade à vélo commentée** le long du tracé du tram.

« Il faut que chacun puisse s'exprimer dans le cadre de l'enquête publique », estime M. Giordani. « S'il y a des moments dans l'enquête publique qui ne correspondent pas à ce qu'on estime être la réalité, alors on interviendra. On souhaite le contradictoire mais un contradictoire correct », ajoute-t-il.

Suivez toute l'actualité de vos villes et médias favoris en vous inscrivant à [Mon Actu](#).

#Transport

Avec l'ouverture de l'enquête publique, les débats autour du tram nord se ravivent

L'extension du réseau de tram vers le nord de l'Eurométropole entre dans sa phase d'enquête publique. Du 9 septembre au 18 octobre, l'utilité, la faisabilité et les répercussions du tram reliant Strasbourg au nord de l'agglomération, seront auscultées alors que le tracé fait toujours l'objet de vifs débats.

Cet article est en accès libre. Pour soutenir Rue89 Strasbourg, [abonnez-vous](#).

Roni Gocer

Publié le 4 septembre 2024 · Imprimé le 4 septembre 2024 à 09h05 ·

Modifié le 4 septembre 2024 ·

🕒 5 minutes



Le vice-président en charge des mobilités, Alain Jund

Combien pèsent 2 000 pages ? Trônant au milieu de la salle de réunion, le tas de paperasse attire l'œil et attise les questions. Derrière cette muraille de documents, la présidente de l'Eurométropole, Pia Imbs, balaie la pièce du regard. Autour d'elle, toute la presse s'est massée au centre administratif, mardi 3 septembre, pour écouter les annonces de l'exécutif métropolitain sur le lancement de l'enquête publique, concernant l'extension du tram reliant les communes de Schiltigheim et Bischheim à Strasbourg.

Objet de débats vifs et d'une forte mobilisation d'opposants, notamment contre son passage par l'avenue des Vosges, le tram nord sera à discuter du 9 septembre au 18 octobre, soit pendant 40 jours. À l'issue, une commission d'enquête publique, indépendante, va examiner l'ensemble des éléments apportés et rendre un avis, favorable avec réserve ou défavorable, à la déclaration d'utilité publique du projet.

Périmètre des investigations

« Il n'y aura pas de remise en cause du tracé choisi, ce n'est pas l'objet de l'enquête publique », martèle Alain Jund (Les Écologistes). En creux, le vice-président de

l'Eurométropole de Strasbourg (EMS) en charge des mobilités s'attend à ce que l'opposition utilise l'enquête publique pour battre campagne contre des points du projet qu'ils réprouvent, notamment le passage du tramway par l'avenue des Vosges. *« Cette enquête publique arrive au bout de quatre années de consultation, et pendant quatre ans il y a déjà eu ce débat »,* renchérit l'écologiste.

« Nous avons été très attachés à fournir un dossier complet, qui remplit toutes les exigences réglementaires et qui permet de garantir la bonne transmission de l'information », plaide le directeur du service des mobilités, Pierre des Roseaux. Interrogé après la réunion, dans l'un des étages supérieurs du centre administratif, le technicien paraît confiant dans la solidité du dossier transmis – 2 000 pages de notices explicatives, d'études d'impacts et une forêt de documents administratifs :

« C'est la commission d'enquête qui a la main désormais. Elle va écouter ce que l'ensemble des partis prenantes ont formulé comme observations sur le projet. En fonction, elle fera part de ses réserves ou de ses recommandations. Pour l'extension en cours du tram ouest, il y a eu trois réserves par exemple (dont deux ont mené à des modifications, NDLR). »

Ce « dialogue » entre la commission d'enquête et la collectivité prend en général un mois, explique le directeur. Après cela, c'est à la préfecture de prononcer une « déclaration d'utilité publique », qui permettra le démarrage des expropriations, puis des travaux. Dans un scénario sans accroc, ces derniers débuteraient courant 2025, pour être achevés en 2027.

27 assos vont défendre le tram nord

À quelques stations de tram de là, dans un café populaire du centre-ville, François Giordani et Jean-Luc Marchal commentent la conférence du matin. Tous deux membres du collectif « Cap tram nord », qui réunit 27 associations favorables au projet, ils paraissent sereins face à cette nouvelle phase. *« On n'a pas vraiment de crainte pour l'enquête publique »,* confirme François Giordani :

« La seule crainte, c'est que ceux qui sont pour le projet ne se mobilisent pas, et qu'il n'y ait que des opposants qui s'expriment. C'est pour ça qu'on va inciter les gens à se manifester, en organisant notamment deux permanences à Strasbourg et Schiltigheim. »



Le président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports Grand Est, François Giordani. Photo : Roni Gocer / Rue89 Strasbourg

« On va préparer un prospectus pour expliquer les enjeux de l'enquête publique », renchérit Jean-Luc Marchal. S'ils s'accordent sans ambiguïté pour défendre l'utilité du projet, ils profiteront également de l'enquête publique pour faire remonter leurs critiques, notamment sur l'amélioration des pistes cyclables.

Une balade à vélo, le long du tracé prévu, est également au programme vendredi 6 septembre, suivie d'une balade à pied dans la Neustadt, dont la date n'est pas encore fixée, pour évoquer le patrimoine architectural.

40 jours de contestations pour l'opposition

En face, chez les opposants au projet et à la municipalité, on se remobilise également. « C'est un moment charnière », tranche d'emblée Pierre Jakubowicz (Horizons). En tant que conseiller municipal d'opposition, il s'est autant investi contre le projet dans l'hémicycle que dans une série de réunions publiques :

« Je vois bien dans les propos tenus, notamment par Alain Jund, que la stratégie consiste à faire croire que ce n'est qu'une formalité. Or ce n'est pas le cas, puisque la

déclaration d'utilité publique (qui s'appuiera notamment sur l'enquête publique, NDLR) sera nécessaire pour la poursuite du projet. Nous mettrons tous les éléments dont nous disposons pour remettre en cause son utilité publique. »



Pierre Jakubowicz lors d'une réunion publique au printemps sur le stationnement.
Photo : Pierre France / Rue89 Strasbourg

L'élus d'opposition compte bien se mobiliser pendant toute la durée de l'enquête publique : *« Il y a 40 jours devant nous, on se mobilisera et on fera entendre l'ensemble de nos arguments. Dès la semaine prochaine, je recommence à organiser des réunions publiques et des actions de terrain pour informer les gens. »* Une première réunion publique se tiendra ainsi au Foyer de l'étudiant catholique, lundi 10 septembre.

Partisans et opposants au projet – ainsi que ceux qui ne tranchent pas – pourront se retrouver lors d'une réunion animée par la commission d'enquête publique, mardi 12 septembre à 19h, au Palais des fêtes.

- **Balade à vélo organisée par CAP Tram nord**, vendredi 6 septembre à 18h, départ place de la République, près du Palais du Rhin, à Strasbourg – Neustadt.
- **Réunion organisée par Pierre Jakubowicz**, lundi 10 septembre à 19h, Foyer de l'étudiant catholique, 17 place Saint-Étienne à Strasbourg – cathédrale.
- **Réunion organisée par la commission d'enquête**, mardi 12 septembre à 19h, au Palais des fêtes, 4 rue de Phalsbourg à Strasbourg – Neustadt.



**Retrouvez cet article sur
Rue89 Strasbourg !**

<https://www.rue89strasbourg.com/enquete-tram-nord-311603>

4 commentaires postés en ligne

À propos de l'auteur de l'article :



Roni Gocer

Membre de l'équipe depuis janvier 2023, notamment en charge de la politique locale.

Strasbourg

EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Le tram Nord, à la fois « indispensable et perfectible »

MSK



De gauche à droite, Michèle Grosjean, Dominique Leblanc et François Giordani. Photo Jean-François Badias

L'enquête publique qui s'ouvre pour le projet de tram Nord pourrait, au vu des précédentes consultations sur le sujet, battre des records de contributions. Mais il n'y a pas que les opposants qui soient mobilisés.

« Nous nous plaçons dans une situation de soutien au projet [dans cette phase de concertation](#) , et souhaitons apporter encore des améliorations », démarre Jacques Bresson, porte-parole du collectif Montramjtiens. « Nous regrettons que ce tram soit devenu [l'otage de querelles politiciennes](#) », poursuit notre interlocuteur. « Tout cela alors que [le climat continue à se dérégler](#) , et que c'est compliqué pour les habitants du nord de l'Eurométropole dans les bus bondés tous les matins. »

« [Les 27 associations et collectifs que nous avons rassemblés](#) dans notre collectif Cap tram Nord représentent entre 4 000 et 5 000 adhérents », souligne François Giordani, président de l'Astus, association d'usagers des transports urbains de l'agglomération. « Ceux, parmi les opposants, qui affirment qu'on va pouvoir discuter encore de l'itinéraire dans cette enquête publique propagent une fake news », poursuit le militant. « Bien sûr, et c'est la démocratie, des contributions citoyennes peuvent s'exprimer en opposition au projet. Mais seulement en contestant son utilité publique, la manière dont on imagine les aménagements connexes, le plan de circulation... ».

« Dans le quartier des Écrivains, où notre association est présente, il y a une impatience, une attente très forte pour un réseau de transports en commun efficace », souligne à son tour Dominique Leblanc, président départemental de la Confédération syndicale des familles (CSF). « C'est une question d'équité pour les habitants des quartiers et, on l'oublie parfois, une

meilleure accessibilité auxdits quartiers aussi. » Et de citer l'exemple de la ligne C du tram « qui a désenclavé le Neuhof aussi pour les spectateurs de l'Espace Django ».

« Particulièrement dans [le secteur de la place de Haguenau, nous saluons le projet d'un siècle nouveau](#) », qui anticipe et prend en compte le dérèglement climatique », abonde la présidente d'Alsace Nature Michèle Grosjean. « C'est une question de santé publique (via l'amélioration de la qualité de l'air) et de fraîcheur qu'on peut gagner pour les personnes, mais aussi de réintroduction de la biodiversité », poursuit la militante. « Notre job dans cette enquête publique sera d'être source de propositions pour une renaturation optimale le long du tracé. »

[L'exécutif de l'Eurométropole met en avant les aménagements](#) qui accompagnent ce tram Nord, dont pas moins de [sept kilomètres de pistes cyclables nouvelles](#). Dominique Montero, du Comité d'action deux-roues (Cadr 67), salue cette avancée « qui va supprimer nombre de points noirs relevés par les usagers dans les secteurs concernés ». Mais son association garde un œil critique sur la mise en œuvre de ces nouvelles pistes.

« Nous serons particulièrement vigilants face au traitement des carrefours dangereux : l'axe Wodli - Faubourg-de-Saverne dans sa traversée du boulevard Wilson, le croisement de l'avenue des Vosges et du boulevard Clemenceau et, à Schiltigheim, le carrefour rue de la Paix – rue de Sélestat avec la route du Général-de-Gaulle. »

Parmi ces défenseurs du tram Nord, l'association Quartier Vosges-Neustadt n'était « pas favorable tout d'abord [au passage d'un tram sur l'avenue des Vosges](#) », rappelle son secrétaire Johann Bugnig. « Mais cette avenue voit passer 18 000 à 20 000 voitures par jour, elle connaît une pollution aux particules multipliée par trois ou quatre par rapport aux préconisations de l'Organisation mondiale de la santé », poursuit-il. « Nous avons compris que ce passage du tram était un outil rêvé pour apaiser le secteur. »

« Reste, ajoute Johann Bugnig, que le projet est largement perfectible, notamment pour ce qui concerne la cohabitation piétons/vélos sur l'avenue des Vosges. » Et de poursuivre : « Nous espérons pouvoir obtenir de l'Eurométropole une meilleure écoute qu'actuellement sur le sujet de l'emplacement de la piste cyclable et de sa largeur. »

27 Le nombre d'associations et collectifs fédérés par CAP tram Nord. Ce qui représente un total de 4 000 à 5 000 adhérents.



En débouchant de l'avenue des Vosges, le tram Nord traversera une place de Haguenau débarrassée du gros de la circulation automobile qui la pollue aujourd'hui. Photo archives Michel Frison La place de Haguenau, dans sa partie strasbourgeoise. L'espace doit subir une transformation radicale. Photo Michel Frison

PROJET TRAM NORD : UN "FRONT RÉPUBLICAIN"
D'OPPOSITION COMMENCE À SE FORMER...



TRAM NORD : L'EXÉCUTIF DÉFEND SON PROJET...



TRAM NORD : DÉBUT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE
LE 9 SEPTEMBRE...





Strasbourg

Les prochains rendez-vous

Les associations mobilisées pour le tram n'organiseront pas de réunion publique mais participeront aux trois rendez-vous de ce type fixés par l'Eurométropole dans le cadre de l'enquête (dont le premier le 12 septembre à partir de 19 h au Palais des fêtes à Strasbourg). Le flyer déjà édité et intitulé « Dix bonnes raisons pour le tram Nord » (tel que présenté par l'Eurométropole) sera complété d'un nouveau support pour inciter les citoyens à intervenir dans l'enquête publique, y compris dans un soutien constructif au projet.

Des permanences seront organisées : le 13 septembre de 11 h 30 à 14 h 30 place Kléber, le 26 septembre au marché de Schiltigheim (devant la mairie) de 9 h à midi. Le 14 septembre, une deuxième balade patrimoniale sera organisée sur l'avenue des Vosges. Rendez-vous est fixé à 14 h 30 place de la République. Le 20 septembre, une balade patrimoniale du côté de Schiltigheim partira du cimetière Sainte-Hélène et ira jusqu'à l'église de l'Immaculée Conception.

Enquête Écoles privées hors contrat : un véritable business aux finances parfois fragiles >

[Actu](#) > [Grand Est](#) > [Bas-Rhin](#) > [Strasbourg](#)

Tram nord à Strasbourg : opposants et défenseurs se font face lors de la réunion d'information

Jeudi soir avait lieu la première réunion d'information concernant le tram nord à Strasbourg depuis le lancement de l'enquête publique. Un moment parfois tendu.



Un peu moins de 300 personnes se sont déplacés, jeudi, au Palais des Fêtes de Strasbourg, pour assister à la réunion d'information sur le tram nord. (©Ivan Capecchi/Actu Strasbourg)

Par [Ivan CAPECCHI](#)

Publié le 13 sept. 2024 à 16h24

[Voir mon actu](#)

[Strasbourg Actu](#)

Jeudi soir, Palais des Fêtes, s'est tenue la première réunion publique sur le projet de tram nord à Strasbourg depuis le [lancement de l'enquête publique](#) le concernant.

Une réunion pendant laquelle opposants et défenseurs du projet ont pu échanger, parfois vivement.

Le tram nord ? Un projet de « transformation urbaine » pour la maire de Strasbourg

La réunion a démarré par une présentation d'environ une heure du projet.

Durant celle-ci, Alain Jund, vice-président de l'Eurométropole de

Strasbourg en charge des mobilités, a redit son attachement pour ce projet, un projet qui « réussit le tour de force d'augmenter globalement le nombre de personnes qui circulent tout en réduisant les nuisances : la pollution, le bruit, les bouchons ».

À son tour, [Jeanne Barseghian](#), maire (Les Écologistes) de Strasbourg, a défendu ce projet, qui n'est pas à ses yeux un simple projet de mobilité, mais bien un projet de « transformation urbaine » de la ville, afin de la rendre « plus agréable à vivre, plus conviviale, plus apaisée aussi, dans des secteurs où on a énormément de bruit, énormément de pollution ». En ce sens, elle a cité notamment la transformation future de la [place de Haguenau](#), « clé de voûte du projet », amenée à devenir un véritable parc à part entière.

Enfin, l'élue écologiste a rappelé « l'enjeu climatique » du projet, lequel « permettra, [par les aménagements qui lui sont liés], de baisser la température lors des fortes chaleurs ».

Vidéos : en ce moment sur Actu

Premier sujet de crispation : la suppression des places de stationnement

Les premières huées sont arrivées lorsqu'il s'est agi d'évoquer la suppression des « [479 places de stationnement](#) sur le secteur strasbourgeois [le dossier de l'enquête publique en évoque 468 seulement, NDLR] », certains habitants craignant de ne plus pouvoir se garer près de chez eux.

« Des places de stationnement seront aussi disponibles sur l'[avenue des Vosges](#), environ une cinquantaine de places qui auront la fonction de dépose minute pour déposer des courses par exemple », a tenu à rappeler l'une des personnes chargées de présenter le projet pendant la réunion. « Il y aura aussi d'autres places de stationnement qui seront aménagées aux abords de l'avenue des Vosges, notamment des [places violettes](#), lesquelles viendront s'ajouter aux presque 300 places du parking Kablé [qui doit voir le jour au bout de l'avenue des Vosges, côté place de Haguenau, NDLR]. Ce qui permet de compenser grosso modo les 400 places en jeu dans ce secteur ». « Nul ! », crie alors quelqu'un depuis le public.

Plus tard, un intervenant fait part de son agacement : « Vous êtes en train de nous dire que les habitants vont faire des tours et des tours pour essayer de poser leurs courses pour ensuite aller se garer au bout du quartier dans un parking, sincèrement ? » Le reste de son intervention est couvert par des applaudissements.

Un tracé qui ne passe toujours pas pour certains

Autre sujet de crispation : le tracé retenu.

Certains opposants au projet tel que défendu par la Ville et l'Eurométropole, comme Pierre Jakubowicz, conseiller municipal d'opposition (Horizons), espèrent que la réunion publique sera l'occasion de remettre en cause ce tracé. M. Jakubowicz défend en effet un passage par les quais, et non par l'avenue des Vosges.

Le sujet a été abordé lors de la réunion publique. Au commissaire enquêteur présent, question a été posée de savoir si, oui ou non, c'était un élément qui pouvait être remis en question dans le cadre de l'enquête publique. Réponse de l'intéressé : « La commission d'enquête a été désignée pour ce projet, c'est-à-dire pour ce tracé qui a été approuvé par le conseil de l'Eurométropole. Si on remettait en cause

ce tracé, ça voudrait dire qu'il faudrait refaire une enquête publique... Nous, notre rôle, c'est de porter un avis sur le projet qui est mis à l'enquête publique, et pas sur un autre ».

Une affirmation rejetée un peu plus tard par Vincent Mathieu, président de Peps 21, une association de protection de l'environnement : « Plusieurs élus de l'Eurométropole ont affirmé que le tracé était définitivement acquis et qu'il n'avait pas lieu de le remettre en question dans le cadre de cette enquête publique. C'est totalement faux », a-t-il déclaré, avant de développer : « Si, au cours de cette enquête publique, il est démontré que le tracé retenu a un impact environnemental négatif ou qu'il n'est pas d'utilité publique, alors il pourra être remis en question ».

Qui a raison, qui a tort ? Difficile de le dire sans être un expert du droit. Toujours est-il que le commissaire enquêteur n'a pas jugé bon de relever la remarque.

À lire aussi



Strasbourg. Retour du tram sur l'avenue des Vosges : ce contre-projet veut rebattre les cartes

« J'aime ce tram et j'aime ce projet »

La réunion publique a aussi été l'occasion pour les défenseurs du projet de faire entendre leur voix.

À l'image de Jean-Luc Marchal, membre de l'association de promotion du vélo CADR 67, elle-même membre du collectif CAP Tram Nord :

« J'aime ce tram et j'aime ce projet ». Applaudissements dans la salle.

M. Marchal estime en effet que le projet de tram nord sera largement bénéfique pour la pratique du vélo et qu'il permettra, le long de son tracé, de régler un certain nombre de points noirs en la matière. Afin d'en faire la démonstration d'ailleurs, il avait mené vendredi dernier une balade commentée à vélo le long du tracé.

À lire aussi



Strasbourg : 10 rues qui restent dangereuses pour les cyclistes et qu'il faut aménager de toute urgence

« Ça fait plus d'une heure qu'on vous écoute vous féliciter »

« Depuis 30 ans, le retour du tram à Strasbourg s'accompagne inexorablement de débats, d'interrogations, de crispations, voire de polémiques. [...] Pourtant, une fois la mise en service faite de chacun de ces projets de tram sur l'Eurométropole, **personne n'aurait l'idée de revenir dessus** », déclarait, en ouverture de la réunion publique, Alain Jund.

« J'aimerais bien savoir ce qui va changer avec cette enquête. Ça fait deux ans qu'on vous dit qu'on ne veut pas de votre projet. Il y a eu une consultation en décembre, on n'en a pas tenu compte. Là, ça fait plus d'une heure qu'on vous écoute alors qu'on était censés faire des échanges et parler avec les commissaires et vous n'avez pris la parole que pour vous écouter parler et vous dire bravo à vous-même », lui répondait, une heure plus tard, Nathalie, commerçante à Strasbourg.

Suivez toute l'actualité de vos villes et médias favoris en vous inscrivant à [Mon Actu](#). ●

#Jeanne Barseghian

#Transport

Partagez



Arguments techniques et débats idéologiques à la réunion publique sur le tram nord

Le Palais des fêtes a accueilli jeudi soir la première réunion de la commission d'enquête publique sur l'extension nord du tramway. Plusieurs centaines de personnes ont écouté des arguments parfois très techniques, dans une ambiance électrique.

Cet article est en accès libre. Pour soutenir Rue89 Strasbourg, [abonnez-vous](#).

Pierre France

Publié le 13 septembre 2024 · Imprimé le 16 septembre 2024 à 12h20 ·

Modifié le 15 septembre 2024 ·

🕒 4 minutes



Le Palais des fêtes était bien rempli dans la soirée du jeudi 12 septembre, pour accueillir la première réunion publique organisée par la commission d'enquête sur l'extension du tramway vers le nord de l'agglomération (le dossier du « tram nord », [retrouvez tous nos articles ici](#)). Sur scène, la maire de Strasbourg, Jeanne Barseghian (Les écologistes), le vice-président de l'Eurométropole aux mobilités, Alain Jund (Les écologistes) avec son écharpe verte, et quatre techniciens et technicienne issus de l'administration et du cabinet de conseils en déplacements [Roland Ribl & Associés](#).

Tous ont projeté à tour de rôle sur un grand écran une présentation du projet qui consiste à relier Bischheim, l'ouest de Schiltigheim à Strasbourg en tram. Il a été découpé en trois volets : le passage du tram par l'avenue des Vosges et le réaménagement de la place de Haguenau en un vaste parc, le passage par la route de Bischwiller jusqu'à la cité des Écrivains à Bischheim et le réaménagement des boulevards et de la place de la Gare centrale à Strasbourg. Après une heure d'écoute plus ou moins sage, les questions sont vite apparues.



Nathalie Albres estime que le projet doit être simplement retiré. Photo : Pierre France / Rue89 Strasbourg / cc

Première à tirer, Nathalie Albres, gérante d'un salon de coiffure dans le quartier des Contades, demande comment faire pour que le projet soit annulé, sous les vivats d'une partie de la salle. Comme ça, l'ambiance a tout de suite été posée.

Des airs de débats déjà entendus

Puis d'autres ont pris la parole, il s'agissait pour la plupart de personnes déjà très impliquées dans la vie publique comme Yazid Knibiehly, président de l'association du Grand Neuhof et responsable des Jeunes républicains du Bas-Rhin, ou dans le débat sur le tram nord comme ArieH Adida qui anime une association d'habitants opposés au projet, Louisa Krause, présidente de Col'Shick, qui a également pris position contre le tram nord, Jacques Bresson de Montramjytiens, favorable au tram nord, etc.

L'ensemble pouvait donner l'impression d'un dialogue déjà entendu lors de précédentes réunions publiques (lire [ici](#), [ici](#) ou [ici](#)), avec au premier rang des objections les suppressions de places de stationnement suivies des craintes d'embolie de la circulation en raison de la suppression de deux axes majeurs de transit. Jeanne Barseghian et Alain Jund n'ont guère convaincu en évoquant la construction d'un parking de 230 places, rue Kablé, pour remplacer les 450 places supprimées en voirie. Le cabinet RR&A a bien tenté d'expliquer que les nouvelles places seraient à cinq minutes, rien ne remplace une voiture sous ses fenêtres...

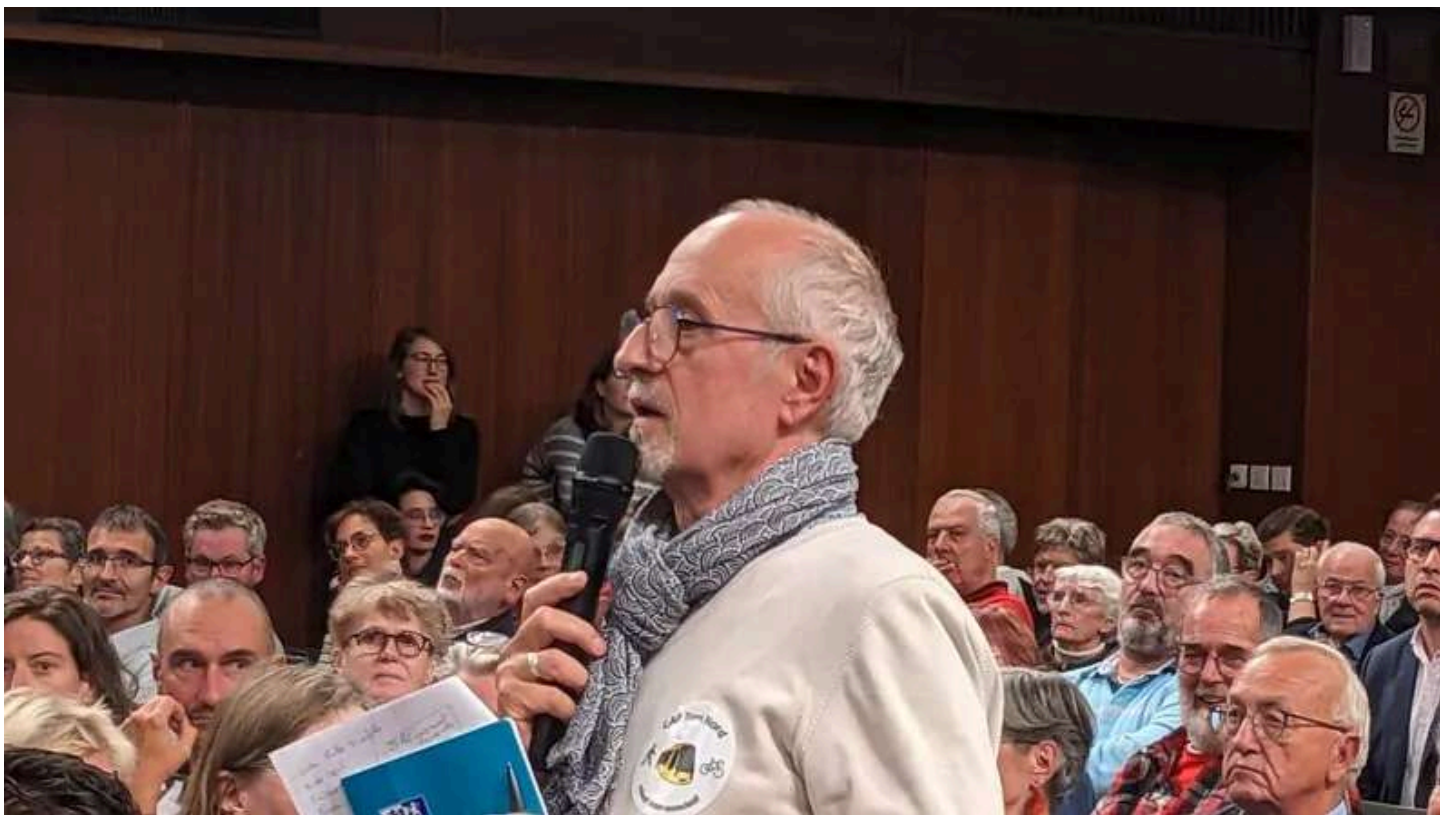


Les places de stationnement supprimées sont essentiellement autour de la place de Haguenau.

Photo : cabinet RR&A / document projeté

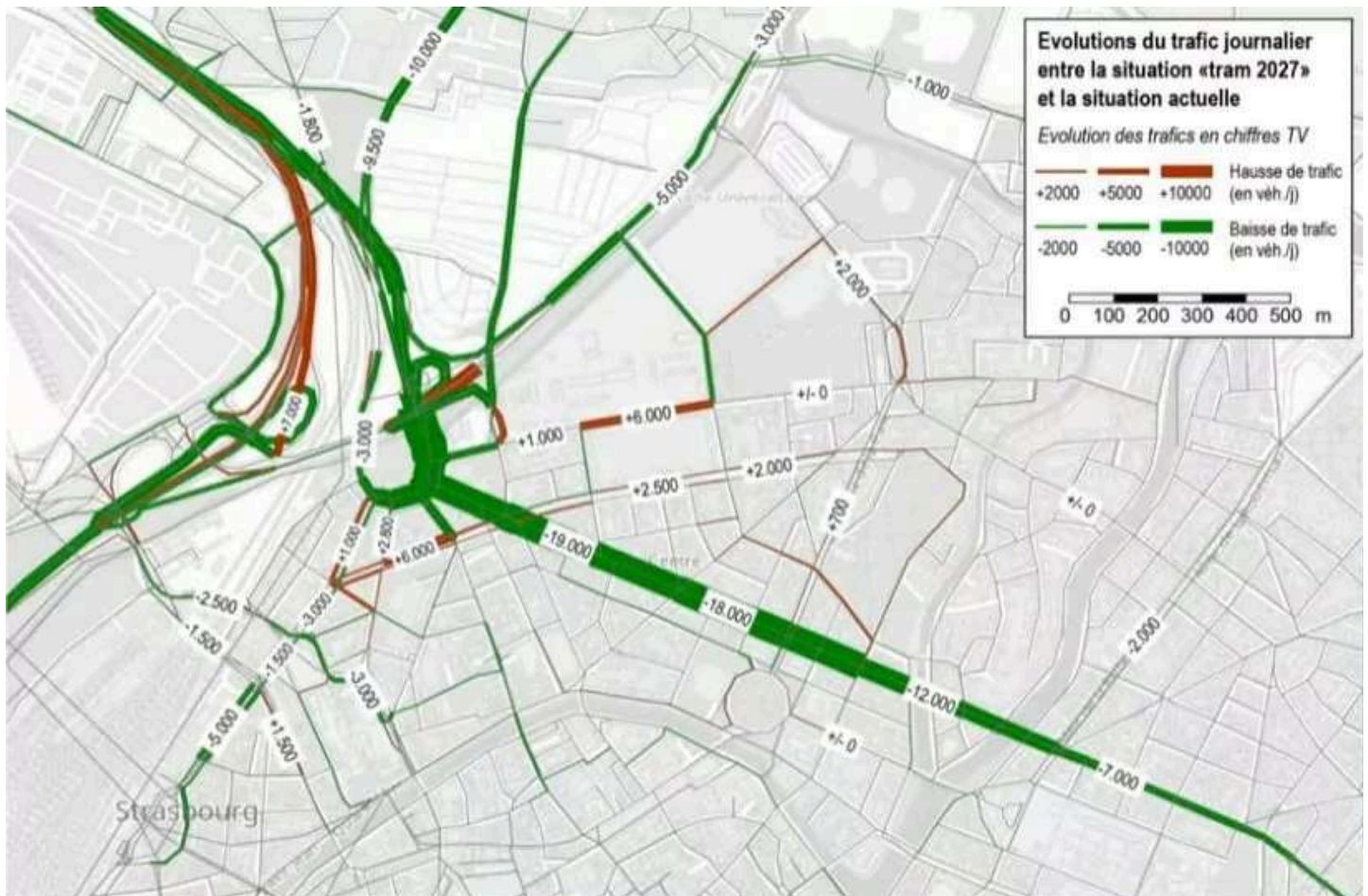
Les éléments les plus précis sont venus des agents de l'administration présents. Gilles Brossard, responsable des projets tram pour l'Eurométropole, a ainsi répondu à la question, récurrente elle aussi, des performances de la voie partagée entre le tram et les voitures avenue des Vosges et de la ligne unique à Schiltigheim :

« Le tram A utilise déjà une voie unique de 600 mètres à Illkirch-Graffenstaden et c'est une ligne très performante. Sur la voie partagée, c'est un peu nouveau à Strasbourg et nous nous appuyons sur l'expertise de villes qui ont déjà des voies mixtes, comme Berne, où le tram est utilisé conjointement avec 10 000 véhicules par jour. On en sera loin avenue des Vosges. »



Jacques Bresson de Montramjytiens, favorable au tram nord. Photo : Pierre France / Rue89 Strasbourg / cc

Gilles Brossard a également répondu à une question sur le taux de rentabilité interne, le fameux TRI dénoncé par l'opposition lors d'une conférence de presse deux jours plus tôt. Selon lui, le projet a mûri depuis ses premières phases pour atteindre un TRI de presque 5% dans sa phase finale, ce qui le rendrait « économiquement viable, compte-tenu de tous les aménagements connexes ».



Les reports de circulation projetés ont suscité de vives critiques en provenance du public.

Photo : Eurométropole de Strasbourg / doc projeté

Au fur et à mesure que la soirée avance, les personnes opposées à ce projet dans la salle s'enhardissent et huent les élus et les orateurs qu'ils jugent trop favorables au tram nord. Des habitants ont des questions très précises sur l'accès à leurs parkings privés, d'autres évoquent des liaisons rendues délicates avec la Robertsau, etc.

Après trois heures de réunion, Jean Annaheim, président de la commission d'enquête, estime qu'il est temps d'en finir et donne la parole à Jeanne Barseghian pour conclure. La maire de Strasbourg en a profité pour répondre à celles et ceux qui l'accusent « *de mettre en œuvre un "projet idéologique". Ce qui serait idéologique, ce serait de ne rien faire pour les 500 décès chaque année dans l'Eurométropole, dus à des problèmes respiratoires.* »

👁 **ALLER PLUS LOIN**

[Participer à l'enquête publique sur le site dédié, jusqu'au 18 octobre.](#)



**Retrouvez cet article sur
Rue89 Strasbourg !**

<https://www.rue89strasbourg.com/reunion-publique-enquete-tram-nord-312161>

8 commentaires postés en ligne

À propos de l'auteur de l'article :



Pierre France

Fondateur et directeur de la publication de Rue89 Strasbourg.

Strasbourg

SCHILTIGHEIM

Sur le tracé du tram Nord, histoire industrielle et architecture

MSK



Jean-Pierre Nafziger, président de l'association Mémoire et patrimoine de Schiltigheim, en plein exposé devant la tombe du maire Kuss. Photo Cédric Joubert

Ce dimanche 29 septembre, plutôt qu'un débat frontal arguments contre arguments, la balade patrimoniale, proposée par le collectif d'associations Cap Tram Nord, le long du futur tracé du tram à Schiltigheim, a constitué un joli pas de côté.

Un nouveau tracé de tram, c'est l'accessibilité à des décors urbains à redécouvrir. Parce qu'on pourra les voir défiler sans s'inquiéter de piloter sa voiture dans le même temps. L'idée n'était pas exprimée exactement comme ça, mais implicitement, la vingtaine de participants à la visite guidée de ce dimanche 29 septembre, était bien dans cet esprit.

Le guide conférencier et président de l'association Mémoire et patrimoine de Schiltigheim, Jean-Pierre Nafziger, a conduit cette promenade dominicale avec l'enthousiasme du passionné et une matière historique dense.

La visite démarrée au cimetière Sainte-Hélène, juste sous une bretelle autoroutière qui doit disparaître [dans le projet du tram Nord de l'Eurométropole](#), a permis de rappeler que les deux axes, route de Bischwiller et route du Général-de-Gaulle sont d'anciennes voies romaines qui menaient respectivement à Lauterbourg et Brumath.

Dans le cimetière même, au centre exactement, se dresse le rocher plus qu'épuré qui tient lieu de pierre tombale à Émile Kuss, maire de Strasbourg durant le siège de 1870 et qui a rendu

son dernier souffle le 1^{er} mars 1871, jour de la cession de l'Alsace-Lorraine à l'Allemagne.

Une petite incursion route de Bischwiller permet d'évoquer la vocation brassicole de Schiltigheim face à la friche Fischer et d'admirer les bâtiments de l'ancienne usine Ungemach, un ensemble néomédiéval avec tours qui abrite aujourd'hui des bureaux.

Le petit groupe remonte la rue Hélène-Schweitzer qui, lors de la Seconde Guerre mondiale, se révélera experte en faux papiers, sauvant ainsi des dizaines de vies. L'exploit lui vaudra d'être reconnue comme Juste parmi les nations.

À droite sur la route du Général-de-Gaulle, on atteint rapidement les rues de Champagne et d'Épernay, avec leur lotissement de maisons art déco construites sur l'ancien site des vins spéciaux Vix Bara, établissement fondé à la fin du XIX^e siècle. L'entreprise achetait du vin de Champagne qu'elle vinifiait à Schiltigheim pour contourner les droits de douane entre France et Allemagne sur le produit transformé.

Juste avant l'école Jacques-Prévert, Jean-Pierre Nafziger évoque la chaudronnerie Mock aujourd'hui supplantée par un parking et la villa Scheyder, toujours présente, construite par l'architecte Franz Scheyder pour lui-même dans un style éclectique. Autrement dit le roman et le gothique, le style Renaissance se côtoient ici avec en sus des colombages et un buste d'Alsacienne sur l'encadrement haut d'une baie vitrée.

Outre cet exemple parfait du Heimatstil, Franz Scheyder a marqué Schiltigheim de son empreinte en maints autres endroits. Comme au 9, rue de Mundolsheim, qui constituait ses bureaux professionnels.

Deux pas encore et on est face à un immeuble de 1897, l'ancienne auberge *À la Ville de Brumath*, aujourd'hui rebaptisée *Les Trois Merlettes*. De fait, si Schiltigheim a produit beaucoup de bière (un train quotidien de cette boisson s'exportait vers Paris dès les années 1860), elle en éclusait pas mal à domicile.

« Dans les années 1920, la ville comptait 70 auberges, rappelle notre guide. Pas des petits bistrots, de véritables brasseries avec salles de bal. »

Toutes les personnes qui souhaitent approfondir cette ébauche de l'histoire locale trouveront de quoi se sustenter à la ferme Link, 22, rue d'Adelshoffen, les samedis et dimanches de 14 h à 18 h. Entrée libre.

« *Dans les années 1920, la ville comptait 70 auberges. Pas de petits bistrots, de véritables brasseries avec salles de bal* »



Région

EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Clivages multiples autour du projet de tram Nord

Marie-Sophie Kormann



La place de Haguenau nouvelle telle que projetée par l'exécutif de l'Eurométropole. La voie en face du parc est l'avenue des Vosges. DR Alfred Peter

Le projet de tram Nord de l'équipe écologiste aux manettes dans l'agglomération de Strasbourg est à l'enquête publique depuis le 9 septembre. Au-delà d'une question d'urbanisme, le débat houleux sur ce dossier témoigne de visions de la ville incompatibles.

Le projet de tram Nord, en deux mots, doit ajouter au réseau de transports en commun de l'agglomération strasbourgeoise une extension attendue – à Schiltigheim notamment – comme l'arlésienne. Et qui aurait le mérite de désengorger le nœud ferroviaire de la place de l'Homme-de-Fer tout en reliant directement la gare centrale aux institutions européennes.

Entre 2019 et 2021, trois tracés différents ont été examinés à Strasbourg, ainsi que trois autres dans la traversée de Schiltigheim. Le choix a été tranché en décembre 2021 par un vote en conseil de l'Eurométropole. À Strasbourg, on passera par l'avenue des Vosges, et à Schiltigheim par la route du Général-de-Gaulle, pour rallier le quartier populaire des Écrivains.

Grand classique : les riverains montent au créneau. Du côté de l'avenue des Vosges, les Strasbourgeois découvrent que la plateforme du tram accueillera également les voitures : autrement dit les véhicules de livraison et les voitures des riverains, tout le trafic de transit étant

renvoyé... ailleurs. À Schiltigheim, le sud de la commune sera « verrouillé », d'une part par le tram, d'autre part par un tronçon piéton au sud de la route de Bischwiller.

L'association Col'schick, la Neustadt apaisée, l'association des résidents Erckmann Chatrian Stoeber Orangerie (Arecso) se constituent en collectif. Avec des opposants du conseil municipal de Schiltigheim et de Strasbourg, on peut dire qu'ils animent les débats. Propositions de tracés et projets alternatifs, réunions publiques pour mobiliser les citoyens à réagir à l'enquête publique et aux concertations, contributions étayées auxdites enquêtes et concertations.

L'agenda est doublement brûlant pour les politiques. D'une part un avis défavorable du commissaire enquêteur ou un recours en référé suspension pourraient empêcher le démarrage des travaux avant les élections municipales de 2026. Et potentiellement remettre en question tout le projet à l'occasion d'une éventuelle alternance.

D'autre part, le conseiller municipal Horizons Pierre Jakubowicz, le LR Jean-Philippe Vetter et l'ancienne maire socialiste de Strasbourg Catherine Trautmann (également contre le projet en l'état) ont tous en tête la campagne pour ces prochaines municipales. Nul doute que le tram Nord sera au cœur des débats. L'équipe écologiste de Jeanne Barseghian, bien consciente de ce contexte, joue d'autant plus son va-tout dans un projet aussi radical (et ambitieux financièrement) que l'urgence climatique elle-même.

Si on veut caricaturer : l'exécutif de l'Eurométropole ainsi que les maires de Schiltigheim et Strasbourg semblent vouloir éjecter la voiture de leur territoire par tous les moyens, notamment en transformant une sortie d'autoroute sur la place de Haguenau en parc urbain géant. Pendant que les maires des communes limitrophes (dont Jean-Louis Hoerlé [à Bischheim](#)) s'arrachent les cheveux en pensant aux reports du trafic automobile, notamment sur la M35 au nord de Strasbourg.

Le 28 septembre à midi, ce clivage à plusieurs étages avait déjà amené 1 136 contributeurs à participer à l'enquête publique dans sa version [en ligne](#). À une quinzaine de jours de la fin de la concertation, l'espace médiatique est saturé [par les opposants au projet autant que par ses promoteurs](#) (dont un collectif de 27 associations).

La virulence des débats ne faiblit pas. Y compris avec des menaces de recours à la justice de part et d'autre. L'arrivée de contentieux dans ce dossier ne serait pas une première. Entre 2004 et 2005, le chantier d'extension des lignes C et D a été [bloqué](#) durant quinze mois par un jugement du tribunal administratif.

Eurométropole

STRASBOURG

Une manifestation pour dire « oui au tram Nord »

G. L.



Les manifestants ont répondu à l'appel du collectif « Cap tram Nord » samedi 5 octobre dans le parc de la place de Haguenau à Strasbourg. Photo Roméo Boetzlé

Une petite centaine de personnes se sont rassemblées samedi 5 octobre en fin de matinée dans le parc de la place de Haguenau à Strasbourg pour dire « oui au tram Nord ». Ce [nouveau tronçon doit relier la capitale alsacienne à Schiltigheim et Bischheim](#) à l'horizon 2027. Les pro-tram répondaient [aux opposants du projet qui se font entendre](#) depuis le lancement de l'enquête publique, le 9 septembre dernier. Parmi les avantages, ils citent l'alternative aux « bus bondés aux heures de pointe », le « désenclavement de la cité de l'III », l'amélioration de « la sécurité », « la baisse de la pollution », « l'embellissement du territoire », etc.

Strasbourg

STRASBOURG

Conférence : l'épopée du tram dans le rétroviseur

MSK



De gauche à droite, le géographe Jacques Lévy, Jean-Luc Fournier, la présidente déléguée de l'Eurométropole Danielle Dambach et Anne-Véronique Auzet, ancienne militante pour l'arrivée du tram au Port-du-Rhin. Photo Roméo Boetzlé

Une petite centaine de personnes étaient à l'Aubette jeudi soir 21 novembre pour célébrer les 30 ans du tram.

Élus – dont la présidente de l'Eurométropole Pia Imbs, les maires de Strasbourg et de Schiltigheim Jeanne Barseghian et Danielle Dambach –, urbaniste, géographe, habitantes des quartiers, représentants des usagers (ASTUS), le directeur général du GART (*) Alexandre Magny ainsi que le président des Vitrites de Strasbourg Gwenn Bauer ont proposé une séquence souvenirs de trois heures sur [l'épopée du tram](#).

• Catherine Trautmann, la visionnaire

Empêchée par son agenda, l'ancienne maire de Strasbourg a démarré la soirée via une interview filmée. « Oui, le tram d'aujourd'hui correspond à [la vision que j'en avais à l'époque](#). Un peu trop même, car il est bondé... », démarre l'élue. « On a démarré avec une fréquence à 4 minutes, là on est plutôt à 8 : c'est un point de vigilance. » Et dans 30 ans ? « Les solutions multiples à mettre en œuvre pour les habitants de la deuxième couronne de l'EMS et au-delà : voilà la priorité. »

Catherine Trautmann a été aussi mise à l'honneur dans les propos liminaires de Jeanne Barseghian et de Pia Imbs. [Il fallait « tenir bon face à une opposition virulente »](#). « Aujourd'hui, chaque jour, 109 rames de tram embarquent 360 000 usagers », rappelle Pia Imbs. « Avec une

production moyenne (bus compris) de seulement 40 grammes équivalents CO² par kilomètre », appuie le président de la CTS Patrick Maciejewski.

• Tram ou VAL, telle était la question

Le journaliste Jacques Fortier rappelle que le principal débat lors des municipales de 1989, c'était le tram contre le VAL. « Le VAL, option de l'équipe Rudloff, était un non-choix, permettant de conserver la circulation automobile au centre-ville en traversant ce dernier de manière souterraine. »

• Des débats « passionnés »

« Après une réunion publique, un boucher m'a poursuivi dans la rue des Franc-Bourgeois en me traitant d'assassin », s'amuse Alfred Peter, paysagiste et urbaniste qui a participé à toutes les créations de lignes. Jacques Fortier se souvient du « Livre noir du tram » écrit par le pasteur Freddy Sarg.

Lucette Tisserand, ancienne de l'association AGATE Neuhof, témoigne : « Au moment de la création de la ligne C, on était tout un collectif à vouloir un tram filant en ligne droite depuis le Stockfeld vers la place Kléber ». « Après la bataille menée sur ce dossier, les subventions de la municipalité Keller/Grossmann à notre association ont fondu : ça nous a coûté un poste. »

• Encore des défis à venir

« Votre agglomération est bien placée sur [la politique du vélo](#), le tram, le [Reme](#) (**) », constate le géographe Jacques Lévy, une sommité sur les questions de la ville et des mobilités. « Je crois que c'est la germanité de Strasbourg qui l'a aidée à faire les choses intelligemment »... « Pour la suite, les [débats assez heurtés](#) que vous avez en ce moment montrent qu'on gagne du temps lorsqu'on fait entrer les habitants le plus tôt possible dans la discussion. »

L'ancien maire de Strasbourg Roland Ries abonde. « Il faut à tout prix mettre ensemble les usagers, les professionnels et les élus, sans considérer qu'on a la vérité révélée ». « La vérité, elle se révèle dans les discussions. »

• Union sacrée sur le Reme

Un autre secret de réussite est l'union sacrée des élus sur un territoire. L'animateur a souligné les bords politiques contraires de Thibaud Philipps (LR), vice-président en charge des mobilités à la Région Grand Est, et de son homologue écologiste à l'Eurométropole Alain Jund. Pourtant, « je n'ai jamais passé autant de temps avec lui que depuis qu'on met en place le Reme », s'amuse le conseiller régional. Le Reme qui représente « tout de même 650 trains dans la semaine, 700 normalement à partir du 15 décembre », annonce Thibaud Philipps.

« Notre coopération (avec l'élus de la Région) est de bon sens, souligne Alain Jund, y compris sur les questions de financement. » Et de rappeler les cent milliards d'euros promis par Élisabeth Borne pour les mobilités, ensablés dans le déficit budgétaire de la France. « Il faut néanmoins que les pouvoirs publics nous donnent les moyens de répondre au défi climatique. »

« Si le versement mobilités de l'État n'est pas à la hauteur de ce qui est nécessaire pour développer l'offre et la densifier, on sera freinés dans notre élan », renchérit Thibaud Philipps.

(*) Groupement des autorités responsables de transport. (**) Réseau express métropolitain européen.

360 000 Le nombre d'usagers qu'embarque quotidiennement le tram de l'agglomération strasbourgeoise à bord de ses 109 rames.



L'idée du tram ne s'est pas imposée sans heurts à Strasbourg. Et aujourd'hui encore, chaque création ou prolongement de ligne donne lieu à des débats passionnés. Photo Jean-Marc Loos







Strasbourg veut connecter davantage ses différents modes de transport

Par **Félicien Rondel**, notre correspondant régional à Strasbourg, le 25/11/2024 à 11h01

Depuis la mi-novembre, les usagers des cars interurbains du Bas-Rhin ont accès à un arrêt de tram du réseau strasbourgeois, depuis l'autoroute. Une innovation, relativement coûteuse, pensée pour permettre aux voyageurs de mieux jongler entre les différents modes de transport.

Sur la M351, le car de la ligne 230 depuis Wasselonne, à 30 km de Strasbourg, emprunte une voie dédiée, à l'entrée de la capitale alsacienne. Quelques mètres plus loin, il s'arrête à « Paul-Éluard ». C'est le nom de la première station de cars aménagée sur une quatre-voies en France.

Cette infrastructure, lancée le mercredi 13 novembre, permet aux usagers de quatre lignes de cars interurbains de rallier directement la station de tramway du même nom, par un quai puis un escalier. Elle donne également accès à l'hôpital universitaire de Hautepierre, à moins d'un kilomètre, depuis la quatre-voies.

Un tel lien entre le tramway de la Compagnie des transports strasbourgeois (CTS) et le car de la Compagnie de transports du Bas-Rhin (CTBR) illustre ce qu'est l'intermodalité : *« une combinaison de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement »*, comme le rappelle Ronan Golias, directeur de projet stratégie à la direction des mobilités de l'Eurométropole de Strasbourg.

Faire reculer l'emprise de la voiture

L'enjeu pour la collectivité est d'*« élargir son panel, qui permet de jongler entre les différentes offres de mobilité »*, poursuit Ronan Golias. L'exemple le plus fréquent consiste à *« commencer son trajet en voiture et le finir en transport en commun »*, grâce à des parkings relais.

Des cars express pour désenclaver et dépolluer la grande banlieue francilienne

Mais la majorité écologiste de l'Eurométropole assume sa volonté politique de réduire l'emprise de la voiture sur son territoire. Pour ce faire, la collectivité a, depuis dix ans, développé des pôles d'échanges multimodaux : l'idée est d'équiper la plupart des treize gares de l'agglomération d'arrêts de bus, de pistes cyclables à proximité, d'accès pour les personnes à mobilité réduite ou d'emplacements de stationnement sécurisés pour les vélos.

Une indispensable coopération des nombreux acteurs

Ces projets restent toutefois tributaires de la bonne entente entre différents acteurs : la SNCF, chargée des horaires des trains et des aménagements à l'intérieur des gares ; l'Eurométropole, responsable de la voirie ; ou encore la coopérative chargée du service de location de véhicules.

Une loi pour mettre les « RER métropolitains » sur les rails

« *La coopération est un accélérateur d'intermodalité* », résume l'écologiste Alain Jund, vice-président de l'Eurométropole chargé des mobilités. Et notamment entre des collectivités de différentes couleurs politiques. En Alsace, la collaboration entre ses services et ceux du Grand Est et son vice-président Thibaud Philipps (Les Républicains) est sur de bons rails. On lui doit notamment le lancement du fameux RER métropolitain, qui ne tient pas toujours ses promesses s'agissant du nombre de trains ou de la desserte de villes éloignées de la capitale régionale.

Circuler plus facilement de périphérie à périphérie

La région participe à hauteur de 40 % au financement des pôles d'échanges multimodaux. Une autre part des subventions, non négligeable, incombe à l'État : il a ainsi financé à hauteur de 25 % les travaux de la station Paul-Éluard (32 millions d'euros au total). Cette manne se retrouve menacée, à terme, par les futures coupes budgétaires et la baisse de dotation du fonds vert, qui « *fond comme neige au soleil* », comme le déplore Alain Jund.

Au-delà de ces pôles, la stratégie consiste à « *éviter que tout le monde doive passer par le cœur de l'agglomération pour ensuite repartir dans une commune de la première couronne* », résume Ronan Golias. Avec un principe : connecter les « radiales » (axes majeurs vers le centre-ville) aux « rocades » (axes autour du centre). En la matière, il reste une bonne marge de progrès.

« *Ainsi, un habitant de Pfulgiesheim doit encore passer par Strasbourg pour rejoindre la commune voisine en transports en commun* », cite en exemple Patrick Oudart, vice-président de l'Association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise (Astus). Cela représente une boucle de plus d'une heure, contre dix minutes en voiture.

Toujours pas de billet unique

Avec son « RER », ses 77 km de lignes de tramway et 600 km d'itinéraires cyclables, l'agglomération « *a le potentiel de l'intermodalité mais pas encore sa traduction concrète* », assume Alain Jund. Les Strasbourgeois n'ont pas non plus accès à un plan de réseau commun à tous les modes de transport, regrette-t-il. « *Il faudrait un système d'information unique* », propose Patrick Oudart.

À Paris et en petite couronne, le réseau de bus s'entrouvre à la concurrence

Bien inspiré par l'Île-de-France, le vice-président de l'association d'usagers pousse également pour un « *billet unique* » et commun aux réseaux de trains, de trams, de bus et de cars interurbains – voire de vélos et véhicules à la demande. Réponse de l'élu : « *C'est un objectif.* »

Un premier bilan du RER métropolitain strasbourgeois

Le réseau express métropolitain européen (Reme), parfois appelé RER métropolitain, a vu le jour fin 2022. Il repose sur des horaires de fonctionnement étendus, entre 5 heures et 22 heures, et un cadencement renforcé : ainsi, il passe un train toutes les demi-heures entre Strasbourg et Saverne, Haguenau, Molsheim, Sélestat, Mommenheim et Barr.

Après des débuts chaotiques, un bilan dressé par la SNCF et la métropole faisait état de 650 trains de plus par semaine et d'une offre réalisée à 82 %. Le nombre de dessertes, les week-ends, a augmenté de 88 %.

Depuis le lancement du Reme, la fréquentation du réseau ferroviaire a connu une hausse de 15 % sur le territoire de la métropole.

Félicien Rondel, notre correspondant régional à Strasbourg

Eurométropole

STRASBOURG

Les associations regrettent le « temps perdu »

Florent Potier



Johann Bugnig, secrétaire de l'association Quartier Vosges-Neustadt. Photo F.P.

Au sein du collectif Cap tram Nord favorable au projet, les prises de parole sont encore timides. Mais certaines voix regrettent le gâchis de ces années perdues pour répondre aux problèmes de circulation et de santé publique dans le nord de la ville et de l'agglomération.

« C'est une mauvaise nouvelle, c'est sûr, on s'en serait passé. Mais maintenant, le sujet, c'est d'avancer sur les problèmes qui restent en suspens », invite Johann Bugnig, secrétaire de l'association Quartier Vosges-Neustadt. « Parlons du présent et du futur », fait-il table rase. Cette association, comme 26 autres, appartient au [collectif Cap tram Nord formé en début d'année](#) pour soutenir le projet de l'Eurométropole. « Le tram n'était pas une obligation, ça reste un outil parmi d'autres pour répondre aux problématiques », rappelle l'association qui avait dès le début [émis des réserves](#) au projet.

• **Agir promptement, « avec ou sans tram »**

Parmi les « problèmes » que devait tenter de résoudre le tram, l'association basée dans le quartier de la Neustadt, traversé par l'avenue des Vosges, cible la pollution (« un taux de particules fines quatre fois supérieur aux normes »), le bruit de fond (« mesuré à 75 dB, il dépasse les normes de l'OMS »), les « excès de vitesse » récurrents... Johann Bugnig remet en selle l'épineuse question de la bande cyclable toujours en fonction sur une large portion de l'avenue. « C'était une solution provisoire de l'ancienne municipalité... Elle est impraticable pour les familles, trop dangereuse », indique-t-il, rappelant le grave accident d'une cycliste percutée par un poids lourd dans le secteur [il y a tout juste un an](#).

L'association de 70 membres appelle les élus à agir promptement, « avec ou sans tram ». Grâce à « un décret pour limiter la circulation des poids lourds » ou encore des radars pédagogiques, des places de stationnement supplémentaires, car « on ne peut pas faire disparaître les voitures »... Même si « la prise en compte de notre parole et celle des riverains est déficitaire de la part de l'Eurométropole et de la Ville dans ce dossier », reconnaît-il. « Il faut réactiver tout ce qui est en stand-by. Si ce n'est pas avec cette municipalité, on travaillera avec la suivante », ajoute le dirigeant associatif, qui déplore « quatre années perdues ».

• Sécurité des cyclistes et saturation des bus

Une amertume partagée par [l'association Strasbourg à vélo \(SAV\)](#), elle aussi membre de Cap tram Nord : « L'avis défavorable est un coup dur. On ressent de la colère de devoir à nouveau attendre des solutions », regrette Pierre Peloux, membre de l'association de défense des cyclistes. Pointant un « rapport biaisé » en faveur de la voiture, l'associatif souhaite « passer à la suite », notamment pour les axes « dangereux de la route du Général-de-Gaulle et de la route de Bischwiller, où il faut revoir le plan de circulation et réduire la vitesse ». « Nous exigeons un groupe de travail avec la métropole pour des actions à très court terme », réclame-t-il pour ce secteur, qu'il désigne comme « l'enfer du nord » en référence à la fameuse (et périlleuse) course cycliste Paris-Roubaix. « Finalement, cette décision défavorable va permettre de revenir à une discussion plus productive », songe l'association Quartier Vosges-Neustadt.

Pour l'heure, les autres collectifs mobilisés au sein de Cap tram Nord ne souhaitent pas s'exprimer. « Nous attendons d'avoir pris connaissance du rapport d'enquête, il n'y a pas d'urgence », écarte Jacques Bresson, du collectif Montramjytiens. Dans un communiqué publié le 9 décembre, Cap tram Nord décrit un « jour de deuil » [...] notamment pour « les passagers des bus C9 et C3 surchargés matin et soir », qui demeurent dans l'attente d'une solution.

27 Le nombre d'associations composant le collectif Cap tram Nord qui soutenait le projet de l'Eurométropole.

