

[Ces petites annonces ont fait naître l'amour \(ou pas\) : " Un jour, j'ai reçu une alliance en plastique " >](#) ✕

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

Strasbourg : les pro-tram nord déplorent un projet "repoussé aux calendes grecques"

Mardi, le collectif Cap tram nord, monté en soutien au projet de tram nord défendu par la métropole de Strasbourg, a donné sa réaction quant à l'avis défavorable de la commission.



Le 9 décembre 2024, la commission d'enquête a rendu un avis défavorable concernant le tram nord à Strasbourg. (©ILLUSTRATION / Ivan Capecchi / Actu Strasbourg)

Par [Ivan CAPECCHI](#)

Publié le 30 janv. 2025 à 14h14

Mardi 28 janvier, des membres du **collectif Cap tram nord**, qui regroupe 27 associations favorables au projet tel que défendu par l'Eurométropole de Strasbourg, ont donné rendez-vous à la presse pour « prendre acte » de [l'avis défavorable](#) délivré par la commission d'enquête, tout en déplorant que le projet soit ainsi « **repoussé aux calendes grecques** ».

[À lire aussi](#)



Tram nord : un collectif demande à la préfecture de « passer outre l'avis défavorable de la commission »

Un projet « perfectible » mais nécessaire

Bien qu'ils reconnaissent que le projet de la métropole est « **perfectible** », ils « réaffirment la **nécessité urgente d'un tram** et d'une **amélioration de la qualité de vie** pour les habitants de l'Eurométropole », le tout sur fond d'urgence climatique.

Les membres du collectif ont également souhaité apporter un **éclairage « positif »** du rapport, en retenant qu'un certain nombre de réalisations ont été jugées possibles, comme la **traversée de la rue Sainte Hélène à Schiltigheim** ou la **réfection du pont Saint-Charles**.



Le collectif Cap tram nord avait été fondé pour soutenir le projet durant l'enquête publique. (©Ivan Capecchi / Actu Strasbourg)

Poursuivre les aménagements liés au tram

Ils demandent par ailleurs la **poursuite des aménagements** prévus dans le cadre du projet de tram nord, tels que la **réalisation du « parc » de Haguenau** – précisons que la notion de « parc » avancée par la collectivité est assez largement battue en brèche [par la commission dans son rapport](#) – ou la **piétonnisation de la route de Bischwiller à Schiltigheim**.

Vidéos : en ce moment sur Actu

Les membres du collectif déplorent enfin [le ton du rapport](#), qui à leurs yeux **fait la part belle aux pourfendeurs du projet**, tout en **minorant les contributions positives**.

À lire aussi



Avis défavorable pour le tram nord à Strasbourg : « Ce projet n'apportait pas de plus-value »

La nouvelle méthode de travail de la Métropole présentée vendredi

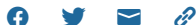
Vendredi, la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg convient la presse pour présenter les **modalités d'élaboration de la nouvelle démarche du projet tram nord**.

Peu de temps après l'annonce de l'avis défavorable, les collectivités avaient annoncé leur volonté de [changer de méthode](#), évoquant la constitution d'un « comité politique transpartisan » et la mise en place d'une « nouvelle démarche démocratique sous forme de convention citoyenne ».

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

#Transport

Partagez



✉ Découvrez les newsletters

Ailleurs sur le web

Les fournisseurs d'électricité vous supplient de ne pas faire ça

Aides Solaires 2024 | Sponsorisé

Les citoyens Français peuvent s'inscrire à la loterie de la carte verte

En savoir plus

USA Public | Sponsorisé

A lire aussi sur Actu.fr

Toulouse. Il ne voulait pas que du sexe : une prostituée agressée par son client, âgé de 16 ans

Actu.fr

Ailleurs sur le web

Pourquoi les seniors s'arrachent ces chaussures qui soulagent les articulations à 59 € ?

Confort journal | Sponsorisé

Trop de graisse autour du ventre ? Cette astuce matinale fait des merveilles

Nva | Sponsorisé

Trous de mémoire après 60 ans : 1 chose curieuse à savoir

En savoir plus

decouvertes-sante | Sponsorisé

A lire aussi sur Actu.fr

[Enquête. Déchets de chantiers : l'Île-de-France se décharge chez ses voisins >](#)

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

Rapport de la commission d'enquête sur le tram nord : en coulisses, un ton qui interroge

En décembre, la commission d'enquête a rendu un avis défavorable concernant le projet de tram nord à Strasbourg. En coulisses, l'annonce a fait l'effet d'une petite bombe.



Peu de temps après l'annonce de l'avis défavorable, la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg ont annoncé leur ambition de se remettre au travail pour présenter un nouveau projet.
(©ILLUSTRATION / Ivan Capecchi / Actu Strasbourg)

Par [Ivan CAPECCHI](#)

Publié le 17 janv. 2025 à 18h11 ; mis à jour le 17 janv. 2025 à 21h19

Le 9 décembre 2024, la commission d'enquête a rendu un [avis défavorable](#) concernant le [tram nord à Strasbourg](#), mettant un **coup d'arrêt brutal** à ce « projet de transformation urbaine », selon les mots de [Jeanne Barseghian](#), maire (Les Écologistes) de Strasbourg.

Tout de suite après l'annonce, la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg (EMS) ont fait le choix de **faire le dos rond**, se refusant à tout commentaire sur cette procédure légale, et promettant de **se remettre au travail dès que possible** afin de présenter, dès que possible là aussi, un **nouveau projet** à soumettre à enquête publique.

En coulisses cependant, l'annonce **a fait l'effet d'une petite bombe** – un avis défavorable étant rare – et certains s'interrogent, pour ne pas dire s'étonnent, quant à la tonalité du rapport.

[À lire aussi](#)



Avis défavorable pour le tram nord : on a lu les 150 pages du rapport, voici ce qu'il faut en retenir

Un document extrêmement bien documenté

Le rapport de la commission d'enquête est un **document extrêmement bien documenté**. À vrai dire, il est même impressionnant de voir combien les commissaires enquêteurs ont pris en compte toutes les dimensions de ce sujet complexe en si peu de temps.

Avant d'aller plus en avant dans cet article donc, précisons qu'il ne s'agit pas là de jeter à la poubelle tout un rapport qui, dans sa globalité, fait la démonstration d'un travail sérieux.

Vidéos : en ce moment sur Actu

Nous ne sommes pas là, non plus, pour jeter en pâture les membres de la commission.

Une précision d'autant plus nécessaire que la commission d'enquête n'est pas en mesure de se défendre, **les commissaires enquêteurs étant soumis à un devoir de réserve**.

Le choix de la métropole de réduire la place de la voiture critiqué

Ceci étant dit, certains passages du rapport interrogent quant à leur tonalité. Nous avons relevé trois thématiques : **les automobilistes, l'urgence climatique, le coût du projet**.

Concernant la première, la Ville et la métropole de Strasbourg n'ont jamais caché leur ambition de **réduire la place de la voiture** au travers de leurs nombreux plans liés aux mobilités ([ZFE](#), REME, [plan vélo](#), gratuité des trams et des bus pour les mineurs, extensions du réseau de tram, plan piéton, [réforme du stationnement](#)...).

Pour les collectivités, c'est une façon d'accompagner la **montée en puissance des mobilités douces et décarbonées**, mais aussi et surtout de répondre à **l'urgence climatique**.

Plusieurs fois dans le rapport, la commission d'enquête critique le choix – assumé encore une fois – de la métropole de **contraindre les automobilistes**. « Pour la commission d'enquête la »révolution des mobilités« prônée par l'EMS s'accompagnera d'une **dégradation significative de la mobilité des automobilistes** », s'inquiète par exemple la commission.

À lire aussi



Strasbourg : combien coûte la mesure de gratuité des trams et bus pour les jeunes ?

Un point de vue jugé passéiste

Plusieurs fois dans le rapport aussi, cette dernière se fait l'écho d'arguments traditionnellement entendus chez les pro-voitures. Par exemple, l'idée que supprimer des places de stationnement nuirait au commerce. Sur **quelle étude la commission** se base-t-elle pour **affirmer** une telle chose ? Elle ne le dit pas.

À l'inverse, on pourrait citer cet article de [Slate](#) paru en mai 2024 qui démontre, études à l'appui, que réduire la place de la voiture en centre-ville **ne nuit pas au commerce de proximité**, contrairement à certaines idées reçues sur le sujet.

« On a le sentiment que la commission adopte **un point de vue passéiste**, bien loin des enjeux auxquels doivent faire face les grandes villes aujourd'hui », estime l'association de promotion de la pratique du vélo CADR67, également membre du [collectif Cap tram nord](#) qui a milité, durant la période de l'enquête publique, pour soutenir le projet tel que défendu par la métropole.

À lire aussi



Strasbourg : voici la carte des nombreux travaux prévus cette année pour le ring vélo

« On n'est plus dans le schéma des années 70 »

« **On n'est plus du tout dans le schéma des années 1970**, où la ville était façonnée *pour* la voiture et devait *s'adapter* à elle. Il faut aujourd'hui faire place à de nouveaux usages », poursuit une source proche du dossier.

« C'est comme si, aux yeux de la commission, la seule circulation envisagée aujourd'hui était une circulation en voiture. Or, par exemple, une large majorité des personnes qui viennent à la gare le font autrement qu'en voiture », complète cette dernière.

L'urgence climatique, un faux argument pour cacher un calendrier électoral

Deuxième sujet : l'urgence climatique. La commission écrit :

Le tram pour répondre à l'urgence climatique. Ce concept, tout comme celui de la santé publique, est mis en avant pour faire valoir l'idée qu'il est impératif de réaliser le projet tout de suite. Nous ne sommes pas certains que le décalage d'un an des travaux puisse avoir une quelconque influence vérifiable sur l'ambiance climatique ici ou dans le monde. Aussi n'est-ce pas un faux sentiment d'urgence ?

Extrait du rapport de la commission d'enquête

La commission poursuit en expliquant qu'elle soupçonne la collectivité d'utiliser l'argument de l'urgence climatique pour cacher en fait un **calendrier électoral**.

« C'est peut-être la phrase la plus terrible du rapport »

Là encore, en coulisses, on hallucine. « **C'est peut-être la phrase la plus terrible du rapport** », souffle la source citée plus haut. « Cette phrase, **on ne la comprend pas**. Chaque année, **on bat un record de chaleur**. Ça n'est pas un faux sentiment d'urgence. C'est grave et **il n'y a pas de temps à perdre** », argumente-t-elle.

« **Tous les rapports tirent la sonnette d'alarme**, on a vraiment l'impression d'un immense retour en arrière », appuie CADR67.

À lire aussi



2024, une année météo record en Meuse entre pluies diluviennes et chaleur exceptionnelle

Le passage de trop

Dernier sujet, celui du **coût du projet**. Alors certes, avant même la publication du rapport, la question du coût du projet avait fait couler beaucoup d'encre. Certains membres de l'opposition ont en effet dénoncé un **dérapage financier**, [la facture passant de 140 millions d'euros à 268 millions d'euros](#). Ceci étant dit, il y a un passage du rapport qui reste en travers de la gorge des élus de la majorité, à savoir :

Le coût est élevé, mais pourrait être supporté par les finances de l'EMS. Cependant, certaines dépenses ne sont pas essentielles pour le projet de tram et pourraient être évitées surtout dans une période où la prudence financière est de mise. Les collectivités qui protestent contre les restrictions budgétaires annoncées devraient afficher plus de cohérence.

Extrait du rapport de la commission d'enquête

« **On utilise notre budget comme on veut**, sur la base d'un **projet pour lequel les élus ont été élus démocratiquement**. On n'a pas de leçons à recevoir sur comment utiliser notre argent, **nous ne sommes pas sous tutelle de l'État** », s'étrangle-t-on en coulisses.

« Le montant de l'investissement, **c'est une décision politique qui a été prise en responsabilité**. Dire que ça coûte cher et que les collectivités doivent être sobres, cela relève du point de vue », enchaîne un élu.

Que reproche la commission d'enquête au tram nord ?

Encore une fois, et parce que la commission d'enquête n'est pas en mesure d'apporter sa version des choses, il est important de ne pas laisser penser que le rapport est vide d'arguments, très loin de là. Au contraire, la commission soulève de nombreux problèmes, comme par exemple le fait que le tracé retenu dessert mal le nord de l'agglomération, ce qui était pourtant l'un des objectifs principaux du projet. On peut aussi citer le passage par l'avenue des Vosges, qui lui aussi a fait couler beaucoup d'encre et qui, aux yeux de la commission, "n'a guère d'intérêt en termes de transport de personnes". Mais il y a aussi tout l'aménagement de la gare qui est à revoir, selon la commission. De même que les aménagements des entrées et sorties de Strasbourg et Schiltigheim en voiture. Ou même encore le "projet de piétonnisation de la route de Bischwiller à Schiltigheim" qui, "placé à une extrémité de la ville et sans connexion avec le centre historique du vieux Schillick, ne saurait répondre à l'objectif affiché de créer ou d'étendre une centralité". Bref, faire une liste exhaustive des reproches adressés à la collectivité est quasi impossible tant ils sont nombreux. Aussi, on vous recommande de lire le rapport pour vous faire votre propre avis.

À lire aussi



Tram nord : ce « sujet abordé nulle part » qui a motivé la commission à rendre un avis défavorable

Aux yeux de l'opposition, un juste retour de bâton

Du côté de l'opposition, on estime que l'avis défavorable rendu par la commission n'est qu'un **juste retour de bâton** pour une collectivité qui aurait **essayé de faire passer en force un projet impopulaire**.

À la suite de la publication du rapport, les majorités de la Ville et de l'Eurométropole ont annoncé qu'elles allaient changer de méthode, [répondant par là même à une demande de l'opposition](#). Avec, d'une part, la constitution d'un « comité politique transpartisan » afin d'« associer largement les élus dans l'esprit du dialogue intercommunal ». Et, d'autre part, la mise en place d'une « nouvelle démarche démocratique sous forme de convention citoyenne » dont les modalités restent à définir.

« On ne souhaite pas passer en force »

« **On ne souhaite pas passer en force** », tempère-t-on en interne, conscient que le projet devra être de nouveau soumis à enquête publique.

« Passé le moment de sidération, **tout le monde s'est remis au travail** afin de remettre sur pied le projet et faire en sorte qu'il [soit accepté cette fois-ci] », nous assure-t-on.

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

#Transport

Partagez



Ailleurs sur le web

Si vous possédez un ordinateur, vous devez essayer ce jeu

Raid - Shadow Legends | Sponsorisé

Les Français peuvent bénéficier de l'IA

Installer

Learning AI | Sponsorisé

A lire aussi sur Actu.fr

Bretagne : arrêté lors d'un banal contrôle routier, il a tout faux sur toute la ligne

Actu.fr

Ailleurs sur le web

Les seniors méconnaissent l'assurance auto gratuite selon leur âge (à découvrir)

assurance automobile | SearchEureka.co | Sponsorisé

En savoir plus

Eurométropole de Strasbourg: quel avenir pour le projet d'extension du tram nord?

Lucile Pascanet avec Laurène Rocheteau

Deux mois après l'avis défavorable de la commission d'enquête, les habitants du secteur se mobilisent pour exiger des solutions et ne comptent pas abandonner le projet de tram nord.

Un contretemps pour les soutiens au projet d'extension du tram nord de l'Eurométropole de Strasbourg. Près de deux mois après [l'avis défavorable de la commission d'enquête](#), une conférence de presse avait lieu à Schiltigheim ce mardi 28 janvier pour évoquer l'avenir du projet.

Elle était organisée par le collectif Cap tram nord, qui regroupe 27 associations de quartier, de transports ou encore de mémoire du nord de la métropole strasbourgeoise.

Ce projet d'extension du réseau de tramway devait permettre d'ici 2027 de s'étendre vers les communes du nord de l'agglomération, en passant par le quartier strasbourgeois classé de la Neustadt, et de connecter les villes de Strasbourg, Schiltigheim et Bischeim.

Une chose est claire pour les habitants favorables à cette extension: ils ne comptent pas laisser le projet tomber dans l'oubli.

"On continue à se mobiliser sur ce dossier. Pour nous, le projet du tram nord n'est pas abandonné. Ce qui est clair, c'est qu'on attend un petit peu. On veut que l'eurométropole aille jusqu'au bout de sa proposition, il faut qu'elle décide clairement de ce qu'elle veut faire, vers où elle veut aller", affirme Jacques Besson, porte-parole du collectif "Mon tram, j'y tiens", au micro de BFM Alsace.

Les habitants demandent des solutions

Lors de cette prise de parole, certains ont évoqué leur incompréhension face à l'avis négatif de la commission d'enquête qui, selon eux, n'a pas pris en compte les points de vue des habitants, mais uniquement celui des automobilistes.

Pour le collectif, les problématiques majeures auxquelles le projet voulait répondre sont toujours là, et la voiture doit prendre moins de place dans leur quartier. S'ils reconnaissent que le projet est perfectible, il reste pour eux d'intérêt général. Ils estiment que la commission d'enquête n'a pas valeur de référendum et appellent les pouvoirs publics à apporter des solutions sur ce dossier.

"Nous, en tant que citoyens, ce qu'on attend des politiques aujourd'hui, c'est de nous apporter des solutions", martèle Stéphane Giraud, directeur d'Alsace Nature. "Nous, ce qu'on souhaite dire aujourd'hui, c'est qu'il n'est pas acceptable que le temps politique, avec les municipales qui viennent, immobilise complètement les actions qui sont nécessaires au quotidien pour les citoyens, pour que les gens ne risquent pas leur vie à vélo, et pour que tout un chacun puisse bénéficier des mobilités douces."

Le collectif Cap tram nord a d'ores et déjà demandé au préfet de valider l'intérêt public du projet et d'émettre un avis favorable aux tracés, et ce malgré les résultats de la commission d'enquête. Dans le cas contraire, les membres du collectif ne s'interdisent pas de futures actions dans le nord de la ville.

Lucile Pascanet avec Laurène Rocheteau

Eurométropole

SCHILTIGHEIM

Loin d'être résigné, Cap tram Nord en appelle au préfet et aux élus

Sophie Weber



Le collectif Cap tram Nord en conférence de presse au restaurant des Trois Merlettes, à Schiltigheim. Photo Laurent Réa

Le collectif Cap tram Nord, qui regroupe 27 collectifs et associations, a fait savoir sa position sur l'avenir du tram Nord, mardi 28 janvier, lors d'une conférence de presse à Schiltigheim. Les militants comptent sur les élus de l'Eurométropole pour poursuivre ce projet qui reste selon eux d'utilité publique, malgré l'avis défavorable de la commission d'enquête, connu et commenté depuis un mois et demi.

Après l'annonce en décembre de [l'avis défavorable](#), Cap Tram Nord ne s'est pas empressé de faire connaître son opinion sur le rapport des commissaires enquêteurs au sujet du « [projet de développement du réseau de tramway](#) entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim ».

Une stratégie pour laisser passer « le temps du buzz et des fake news en tous genres ». Un moment nécessaire également pour reprendre ses esprits : « On a été très secoués, on a eu l'impression d'un coup de frein énorme », résume le Schilikois Jean-Marc Mutzig. Le militant déplore « un dossier étudié à charge ». Principal reproche : la trop forte prise en compte des « craintes des automobilistes » et des positions des opposants.

[Mais Cap tram Nord ne veut pas en rester là](#). Son objectif est d'éviter coûte que coûte que la « réalisation d'un mode de transport structurant et non polluant rattaché au réseau existant » soit « repoussée aux calendes grecques ».

Fin décembre 2024, le collectif a envoyé un courrier au préfet du Bas-Rhin, Jacques Witkowski, pour lui demander de déclarer ce projet de tram d'utilité publique, avec ou sans réserve. Cap tram Nord n'a obtenu aucune réponse à ce jour, et ne se fait plus guère d'illusions.

Créé en février 2024, Cap tram Nord n'a pas ménagé ses efforts pour défendre et faire connaître un projet « en l'état perfectible », mais répondant à des impératifs d'amélioration des mobilités douces, de lutte contre le changement climatique, de santé publique et d'équité territoriale.

Son but reste la construction du tram Nord « de Strasbourg à Vendenheim ». Avec une première étape à Hoenheim, au niveau de la rue de la Fontaine, afin de contourner les points noirs relevés par la commission d'enquête sur le terminus initialement prévu à Bischheim, à l'arrêt Poincaré. C'est moins clair sur la partie strasbourgeoise du projet. Cap tram Nord s'interroge ainsi sur le passage par l'avenue des Vosges, « trop ambitieux », mais « utile » et « perfectible ». Passer par les quais, selon Cap tram Nord, serait bien trop coûteux.

Cap tram Nord a trouvé des éléments, dans le rapport de la commission d'enquête, qui permettraient de valider le tracé N1 (de Strasbourg à Schiltigheim). Il s'agit notamment de l'approbation du nécessaire passage en voie unique ; au sud de la route du Général-de-Gaulle, à Schiltigheim. Autre point majeur, le constat que [l'avenir de la future friche Heineken](#) est trop incertain pour l'intégrer dans un projet de tram à brève échéance. Or, sans ce terrain, il n'est pas possible d'envisager un autre tracé, passant à Schiltigheim par la route de Bischwiller puis la rue Saint-Charles. Une option défendue par [Col'Schick](#) mais aussi par Catherine Trautmann.

En attendant le tram, des aménagements peuvent, et doivent, être réalisés, selon Cap tram Nord. Ainsi, la route de Bischwiller, à Schiltigheim, devrait être piétonnisée avant les travaux du tram. Mais en allant jusqu'à la médiathèque.

Avant le tram, il faudra aussi soigner « une des pires verrues » du paysage strasbourgeois, l'actuelle place de Haguenau qu'il faut déminéraliser et verdir, selon Stéphane Giraud, d'Alsace Nature.

Nicole Penot, la présidente de Cadr 67, exige un bond en avant dans les aménagements cyclables. Et il faut aussi créer de « nouvelles bretelles d'accès ou de sortie à l'autoroute », avant le tram, à Schiltigheim et à Hoenheim, pour « permettre une division des flux de circulation » comme dans la Zone commerciale nord, assure Cap tram Nord.

Dans le fond, Cap tram Nord demande à l'Eurométropole, qui n'a toujours pas dévoilé les modalités de la future convention citoyenne, de ne pas s'endormir et de remettre le projet du tram sur les rails au plus vite. Les militants exhortent également les politiques de tous bords à ne pas faire du tram un enjeu pour les futures élections municipales. « Il y a des moments où les luttes politiciennes sont indécentes », estime Cap tram Nord.

Des actions à venir pour soutenir ce combat et alerter le grand public ? « Nous ne nous interdisons rien », lâche Jacques Bresson, sans plus de précisions.

Le collectif Cap tram nord espère un « front commun transpartisan » pour sauver l'extension

Conglomérat de 27 associations, le collectif Cap tram nord a réagi mardi 28 janvier à l'avis défavorable de la commission d'enquête au projet d'extension du tram vers le nord de l'agglomération. Il espère que les élus vont abandonner leurs querelles pour que l'extension se réalise rapidement.

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

Pierrot Destrez

Publié le 29 janvier 2025 · Imprimé le 29 janvier 2025 à 10h46 · ⌚ 2 minutes



Jacques Bresson, bénévole de MonTramJyTiens soutient le projet de tram nord

Rassemblés mardi 28 janvier, les membres de 27 associations rangées sous la bannière du collectif Cap tram nord ont déploré « l'instrumentalisation politique en prévision des élections municipales de 2026 » du projet d'extension du tramway vers le nord de l'agglomération. Principal chantier d'aménagement du mandat écologiste à la Ville et à l'Eurométropole de Strasbourg, le projet du tram nord a été vivement combattu par l'opposition. Il est bloqué depuis décembre suite à un avis défavorable de la commission indépendante d'enquête publique.

Réagissant un mois après cette annonce, le collectif dénonce des luttes politiciennes « *indécentes* » et appelle à un « *front commun transpartisan [...] pour résoudre de façon intelligente, constructive et programmatique les problèmes auxquels l'Eurométropole est et sera confrontée* ».

Le collectif fait référence au changement climatique et à ses effets sur la santé des habitants de l'agglomération. Pour Jacques Bresson, de l'association MonTramJTiens, « *le dérèglement climatique n'attend pas* » alors que la commission d'enquête évoquait un « *faux sentiment d'urgence* ». Après les pics de pollution enregistrés en janvier, Jacques Bresson fustige l'absence d'alternatives proposées par la commission, bien que ce ne soit pas son rôle. « *Il faut qu'ils se positionnent sur autre chose, on ne peut pas en rester là* », déplore-t-il.

Un projet perfectible

Selon le collectif, le rapport de la commission d'enquête met en exergue les craintes des automobilistes, tout en minorant les effets de la circulation sur la qualité de vie et la santé des habitants de l'Eurométropole. Avec le tram nord et ses aménagements, notamment un grand parc entre Strasbourg et Schiltigheim, le collectif espérait une amélioration de la qualité de l'air, une diminution de la pollution sonore, un désengorgement de la station Homme-de-Fer et un meilleur partage de l'espace public entre les modes de transports. « *On veut moins de voitures* », résume Jacques Bresson alors que la commission d'enquête a rappelé à plusieurs reprises que les voitures étaient essentielles aux déplacements.

L'objectif du tram nord était aussi de relier les quartiers du nord de l'Eurométropole au centre de Strasbourg, au nom d'une « équité territoriale ». De vastes ensembles résidentiels ne peuvent se rendre à Strasbourg que par des bus très fréquentés et à la fiabilité dégradées. « *Les habitants du nord de l'Eurométropole sont des citoyens punis,* » assure de son côté Stéphane Guiraud, directeur d'Alsace Nature, une autre association membre de Cap tram nord. Il déplore un manque global d'infrastructures de

transports, notamment cyclables, pour la cité des Écrivains, un quartier prioritaire de Schiltigheim bet Bischheim.

Cap tram nord a adressé une lettre au préfet du Bas-Rhin pour qu'il prononce l'utilité publique du projet malgré l'avis défavorable de la commission d'enquête publique. Une possibilité qui est survenue en 2019, après les avis défavorables contre l'autoroute du Grand contournement ouest (GCO), et qui avait permis sa construction. Mais le GCO était alors porté par l'État, tandis que le tram nord est porté par l'Eurométropole et la Ville de Strasbourg, souvent en opposition à la préfecture du Bas-Rhin. En attendant, le collectif prévoit d'organiser « *plusieurs actions publiques* » afin d'éviter que l'extension du tram vers le nord ne soit oubliée par les élus.

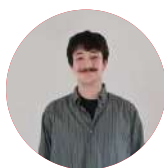


**Retrouvez cet article sur
Rue89 Strasbourg !**

<https://www.rue89strasbourg.com/le-collectif-cap-tram-nord-espere-un-front-commun-transpartisan-pour-sauver-lextension-332301>

3 commentaires postés en ligne

À propos de l'auteur de l'article :



Pierrot Destrez

Eurométropole

NORD DE L'EUROMÉTROPOLE

Cap Tram Nord veut des mesures pour l'axe route du Général-de-Gaulle - route de Brumath

MSK



Le carrefour de la route de Brumath avec la rue de la Fontaine à Hoenheim. Photo Laurent Réa

Dans une lettre ouverte adressée aux trois maires de Bischheim, Hoenheim et Souffelweyersheim, l'association Cap Tram Nord demande que ces élus s'emparent des questions de circulation sur leur grand axe traversant nord-sud.

Le collectif d'associations Cap Tram Nord ([favorable dans les grandes lignes au projet retoqué de l'exécutif de l'Eurométropole](#)) s'est fendu, début mars, d'une lettre ouverte à Jean-Louis Hoerlé, maire de Bischheim, Vincent Debes, maire de Hoenheim, et Pierre Perrin, premier magistrat de Souffelweyersheim.

• La crainte du flux automobile

Le point commun des trois municipalités est l'axe de circulation nord-sud qui les traverse, soit la route de Brumath qui se poursuit par la route du Général-de-Gaulle. Pour le collectif d'associations, il y a désormais « le risque que nos concitoyens des abords de cette route soient considérés comme des habitants de deuxième zone ».

« Pour répondre à l'accroissement du nombre d'habitants dans votre ville, vous avez autorisé un certain nombre de constructions sur cet axe », poursuit le texte de la missive. « Selon nos

calculs, les nouveaux projets, de Schiltigheim à Souffelweyersheim, créeraient plus de 1 000 logements pouvant accueillir 2 500 à 3 000 personnes et induiraient 1 500 voitures au minimum » en supplément, donc, au trafic existant déjà sur l'axe précité.

Les [signataires de la lettre](#) relèvent, en termes d'infrastructures accompagnant cette urbanisation, un tronçon cyclable reliant la gare de Vendenheim à l'arrêt Desaix à Souffelweyersheim. « Et puis après, plus rien. » Par ailleurs la ligne de bus C9, relève encore le courrier, « est fortement dégradée dans sa vitesse commerciale », ce qui ne saurait s'arranger avec l'injection de nouvelles voitures.

« Seul un tram avec ses aménagements complémentaires pouvait répondre à ces enjeux et défis. Vous l'avez combattu », poursuit le collectif. Qui souligne encore : « Les promoteurs immobiliers avaient vanté dans leur publicité l'arrivée imminente du tram » « De nouveaux concitoyens ont été attirés (par cet argument) : maintenant, ils auront le plaisir de fréquenter des bus d'ores et déjà saturés, de rouler à vélo au milieu des voitures et de respirer leurs gaz d'échappement, de marcher sur des trottoirs n'acceptant pas les poussettes ni les personnes à mobilité réduite. »

Et les associations de conclure : « Dès lors, concrètement, pouvez-vous nous dire quelles mesures vous comptez prendre avec l'EMS, sans attendre les conclusions de la [convention citoyenne](#) ou du futur comité politique transpartisan, pour répondre à ces concitoyens qui habitent ou viennent habiter le long de cet axe, sur les questions de trafic urbain, de mobilités douces et de qualité de l'air ? »

Eurométropole Nord

REICHSTETT

Sécurité, environnement... l'association Pree fait le tour de ses préoccupations

D.M.



Sur le site de l'ancienne raffinerie, prochainement du GNL ? Photo Dominique Martin

L'association Préserver Reichstett et ses environs a tenu son assemblée générale vendredi 16 mai à la salle des fêtes de Reichstett. Une centaine de personnes ont répondu présent. « Plus nous serons nombreux, plus nous serons forts et aurons du poids pour faire entendre notre voix », affirme la présidente Pia Fischer.

La salle des fêtes de Reichstett est comble, vendredi 16 mai, pour l'assemblée générale de l'association Préserver Reichstett et ses environs (Pree). Il y règne une ambiance amicale et chaleureuse entre membres de l'équipe municipale, résidents de la commune et de celles avoisinantes, et représentants d'associations locales. La présidente Pia Fischer rappelle que Pree existe depuis 2016 et « fêtera ses dix ans l'an prochain ».

Pree soutient le photovoltaïque et l'usine de méthanisation de la société CVE : l'association a assisté à différentes réunions sur ce projet. L'usine située à plus de 500 mètres des premières habitations, est appelée à transformer 22 000 tonnes de résidus agricoles et biodéchets en gaz de ville et compost pour les agriculteurs.

En ce qui concerne les transports en commun, Pree a assisté à une réunion avec l'Association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise (Astus). Elle s'oppose

au projet du tram Nord, onéreux et sans avancée pour la deuxième couronne. Il faudrait revoir la fréquence des trams et la sécurité de l'arrêt Hoenheim-gare, selon Pree.

Suite aux différents séismes induits, Pree s'oppose fermement à la géothermie profonde, et se réjouit que l'accent soit mis sur la géothermie de surface. L'association est persuadée que la nature même de la géologie du bassin rhénan ne permet pas de forer à grande profondeur. Sans parler du risque de pollution lié aux processus d'extraction du lithium.

L'association s'oppose à l'implantation d'entreprises polluantes, et surtout au stockage et distribution de gaz naturel liquéfié (GNL) dans une zone Seveso seuil haut, aux abords de l'écoquartier des Vergers. Ce projet, qui serait implanté sur le ban de Vendenheim, a été validé par la préfecture. Début 2025, la mairie de Reichstett et Pree ont appris que la préfecture du Bas-Rhin autorise la société Wagram Terminal à exploiter le dépôt de GNL, pour une capacité de 3 830 tonnes. Pia Fischer rappelle que la société mère Tepsa veut utiliser les rails existants pour effectuer le transport de GNL depuis Fos-sur-Mer (Bouches-du-Rhône) ou la Bretagne, et installer un stockage dans cinq réservoirs. Ce stockage viendrait en plus des installations d'hydrocarbures non démontées et du GPL déjà sur le site. Un recours gracieux vient d'être rejeté, rapporte Pree. Un autre recours avec la mairie de Reichstett devant le tribunal administratif est en cours de préparation.

Pree fait état d'un fait aggravant à ses yeux : Tepsa vient d'être condamné à six amendes de 7 500 euros pour non-respect des règles et prescriptions techniques sur ses installations du port du Rhin (pollution de la nappe phréatique).

Pour Dominique Dutt, adjointe au maire, c'est le pot de fer contre le pot de terre : « Il s'agit de notre avenir, mais surtout de l'avenir des jeunes. » Pascale Weber, ancienne présidente de l'association, craint le fort trafic induit des camions et dit que c'est un « enjeu métropolitain ». Une participante souligne que « c'est une zone Seveso et qu'il y a risque d'explosion ».

9 L'association Pree existe depuis 9 ans. Elle a été créée en 2016.

Eurométropole

COURRIER DES LECTEURS

Gare de Strasbourg : un accès crucial



Une rame Régiolis transfrontalière. Un de nos lecteurs regrette la fermeture d'un accès reliant le parking Ste-Aurélie à la voie 25, fréquemment empruntée par les usagers de la ligne Strasbourg-Offenbourg. Photo Roméo Boetzlé

David Wendling, Astus, Bischheim : « Les usagers de la ligne Strasbourg-Offenbourg interpellent sur la privatisation du passage reliant le parking Saint-Aurélie à la voie 25 de la gare de Strasbourg.

Depuis le 12 mai 2025, les seuls clients du parking Saint-Aurélie de la gare de Strasbourg sont autorisés à y accéder. Cette mesure n'est pas sans conséquence pour les usagers de la ligne TER transfrontalière reliant Strasbourg, Kehl et Offenbourg, qui expriment leur désarroi et leur incompréhension.

Le problème se pose pour tous ceux, non stationnés dans l'ouvrage, qui viennent à pied par le boulevard de Metz pour emprunter ce passage, et qui aujourd'hui, sont invités à effectuer un détour de 500 mètres à pied via la place de la Gare, pour accéder à la voie 25, située à quelques dizaines de mètres seulement à l'arrière et d'où partent et arrivent ces trains. Les personnes à mobilité réduite et en deux roues se retrouvent également pénalisées dans leurs correspondances.

Condamner le passage existant aux non-utilisateurs du parking est probablement une solution de facilité pour assurer sa sécurité, mais sa praticité est indéniable. Aussi, l'affichage récent visible à l'entrée annonçant à limiter son accessibilité, en a surpris plus d'un.

Cette décision est d'autant plus incompréhensible au regard de la volonté de la société Effia, désormais gestionnaire de l'ouvrage (société Parcus auparavant), de favoriser l'intermodalité par la mise à disposition de stationnements sécurisés pour les cyclistes ou bien encore la location de trottinettes électriques.

Cet accès direct et complémentaire à l'entrée principale de la gare centrale est d'une grande utilité pour un nombre important de voyageurs transfrontaliers, d'autant plus avec la perspective de développement de la ligne vers Offenbourg, et dans un objectif continu de développement de l'intermodalité.

La gare centrale de Strasbourg, la première de France en nombre de TER, accueille aujourd'hui quelque 75 000 usagers au quotidien (contre 60 000 en 2019) ; à l'horizon 2030, ce sont 100 000 voyageurs par jour qui sont attendus, avec le développement du réseau express métropolitain européen et l'ambitieux, mais nécessaire projet d'ouverture de la gare à 360 degrés.

Dans cette optique, et la garantie du droit à la mobilité pour tous, Astus appelle de ses vœux à ce qu'une alternative soit trouvée rapidement. »

France

TRANSPORTS

« Chaque région a créé sa marque de TER, c'est illisible pour l'utilisateur ! »

Propos recueillis par Maëlle Le Dru



Pour la Fnaut, la multiplicité des marques régionales de TER est illisible pour le voyageur français. Photo Sipa/Syspeo

Les Français constatent une dégradation de l'accessibilité aux services publics ces dix dernières années. Comment l'expliquer et comment en sortir ? Votre journal opère durant quatre jours une immersion dans ce bien commun en détresse. Bienvenue dans notre dossier "Hors service", dont le dernier volet, ce jeudi, porte sur les transports.

Qui dit service public, dit transport du quotidien et donc les trains express régionaux (TER), que les usagers paient directement par l'achat de leur billet (pour environ 30 %) et indirectement par leurs impôts locaux et nationaux. Qualité des dessertes, lisibilité de l'offre, incidents voyageurs, ouverture à la concurrence... Daniel Grébouval, vice-président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports et président de la section normande, dresse l'état du service ferroviaire régional en 2025.

Est-il plus facile pour un Français de circuler sur le réseau ferré en 2025 qu'il y a plusieurs décennies ?

« Les évolutions sont contrastées, mais on va plutôt dans le sens d'une dégradation pour l'utilisateur moyen. Le TGV a remplacé toutes les grandes liaisons nationales qui existaient avant donc, peu à peu, tous les anciens trains de grande ligne ont disparu, au détriment de tout un tas de villes moyennes qui ont vu leur desserte se dégrader. Aujourd'hui, on compte bien moins de villes desservies que dans les années 1970. On a gagné du temps pour les grandes métropoles, au détriment des autres. Même s'il a permis le report de l'avion sur le train, le TGV a contribué à l'assèchement de tout le reste. »

Pourquoi n'y a-t-il presque plus de grandes lignes nationales avec des dessertes multiples ?

« Ce sont les moins rémunératrices. Il y a encore quelques lignes Intercités dont l'État comble le déficit, comme [Paris-Clermont](#) , Nantes-Bordeaux ou bien [les lignes de nuit comme Paris-Aurillac](#). Pour le reste, la SNCF dit que c'est aux Régions, qui ont la compétence depuis la décentralisation de 2002, de s'en occuper. Mais au lieu d'avoir une liaison à grande distance, on a maintenant un bout de TER qui s'arrête souvent à la frontière régionale, sans forcément de correspondance avec une autre région. Les concurrents nationaux, comme Trenitalia et Renfe, ne vont pas non plus se mettre sur ces lignes qui ne rapportent pas. »

Comment se retrouve-t-on avec des bouts de TER sans correspondance aux frontières régionales ?

« Le système est extrêmement divisé. Chaque région a créé sa marque : Mobigo, Fluo, Zou ! ... C'est illisible pour le voyageur qui se déplace à l'intérieur du pays. En plus, chaque région a sa carte ou ses cartes qui donnent des réductions différentes, qui ne sont pas au même prix et qui ne déterminent pas le même âge pour "être jeune". À la Fnaut, nous pensons qu'il faudrait trouver une marque commune, déclinée avec le nom de la région, et avec des réductions homogènes d'un réseau à l'autre. Les Régions doivent se causer entre elles. »

La petite ligne TER entre Nancy et Contrexéville va rouvrir après huit années d'arrêt. Est-ce que l'on observe davantage d'ouvertures de lignes depuis la décentralisation des trains aux Régions ? Cette dernière n'a-t-elle pas aussi eu des effets positifs pour l'utilisateur ?

« Si, tout n'est pas négatif. La régionalisation a permis de développer l'offre dans les régions par rapport à la situation antérieure, où beaucoup de petites lignes comptaient très peu de dessertes. Là-dessus, la situation s'est beaucoup améliorée. Cependant, l'offre de transport régional reste très inférieure à ce qu'elle est dans d'autres pays européens comme l'Allemagne ou le Danemark qui ont des dessertes des territoires ruraux très cadencées. Concernant les fermetures de lignes, on observe plutôt une stabilité depuis que les Régions ont repris la charge

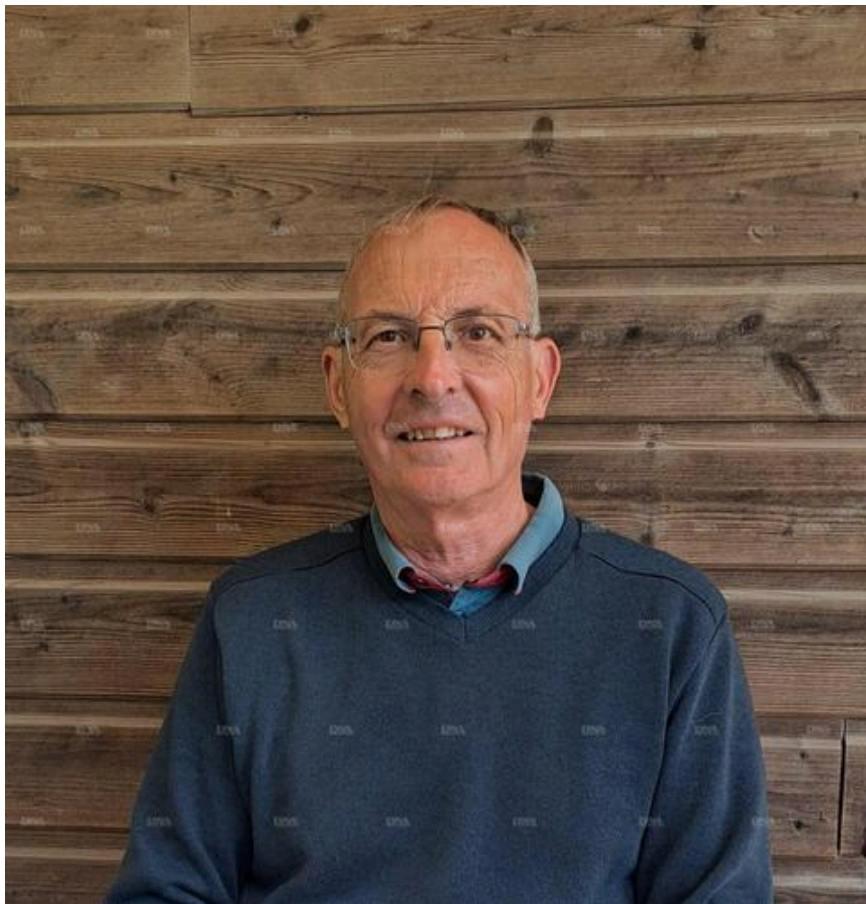
de la compétence. Il n'y a plus de vagues de fermetures comme dans les années 1970-1980.

[On voit même quelques réouvertures par les Régions.](#) »

Voyez-vous [l'ouverture à la concurrence pour les TER](#) comme une opportunité pour les usagers ?

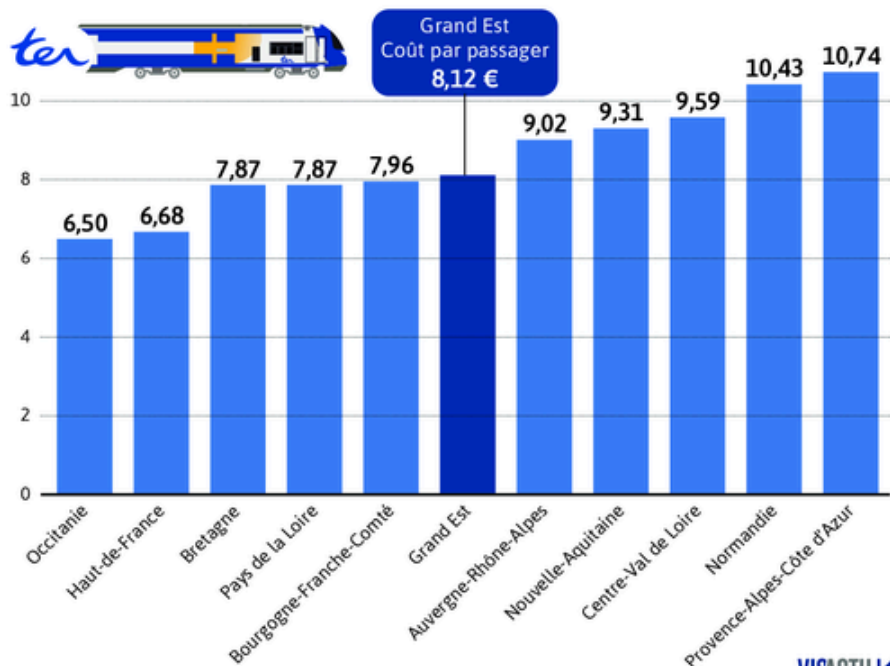
« L'ouverture à la concurrence amène les opérateurs à faire des offres plus compétitives, ce qui fait que le coût du train par kilomètre baisse d'environ 20 % pour l'utilisateur final. Cela permet aussi plus d'innovation. En revanche, c'est déjà compliqué avec un seul exploitant pour avoir des correspondances pertinentes, là ça va peut-être être franchement compliqué. Il faut garder en tête que la concurrence n'est pas un objectif en soi, c'est un moyen pour améliorer l'offre, pour que les transports publics prennent le pas sur la voiture. »





Le coût du TER n'est pas le même d'une région à l'autre

En € HT par passager pour 100 km en 2023



Source : SNCF Voyageurs.

VISACTU

France

► Une enquête EBRA sans précédent

L'enquête « Hors service » vous propose de manière inédite un large ensemble de reportages, interviews, vidéos et articles data autour des problématiques de nos services publics.

S'appuyant de manière inédite sur la force du groupe EBRA qui rassemble *Les Dernières nouvelles d'Alsace*, *L'Alsace*, *L'Est républicain*, *Le Républicain Lorrain*, *Vosges Matin*, *Le Journal de Saône-et-Loire*, *Le Bien Public*, *Le Progrès* et *Le Dauphiné libéré*, 19 journalistes issus de l'ensemble de nos journaux et de notre agence d'informations nationales à Paris ont investigué de novembre 2024 à mai 2025, dans le cadre d'EBRA Académie, pour mieux comprendre les enjeux et explorer les solutions. Parce que la France dispose d'un remarquable arsenal auquel les Français restent profondément attachés.

France

Ces initiatives locales qui font bouger les lignes

Pour faire face à ces problématiques de transports, les usagers du rail s'organisent. À l'image de la Fnaut dans le Grand Est et de l'Association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise (Astus) en Alsace, qui informent les usagers pour les aider à anticiper leurs trajets.

En Ardèche, seul département de France où ne circule aucun train de voyageurs, un collectif milite même pour un retour des matrices sur la rive droite du Rhône. En novembre 2025, les associations membres du collectif prévoient de faire rouler un train desservant une quinzaine de gares entre Lyon Perrache et Bourg-Saint-Andéol.

• Covoiturage local

Sur les routes, afin de réduire la part des trajets domicile-travail effectués seul et en voiture, le covoiturage se développe avec des plateformes bien connues comme Blablacar ou Mobicoop, mais aussi grâce à des initiatives locales et originales comme Lane, du côté de Lyon. Ce réseau propose des trajets fixes à la manière d'une ligne de bus, entre l'Isère et le Rhône. L'application compte plus de 1 300 utilisateurs et son succès intéresse l'Europe.

Autre initiative, l'autopartage. En mettant à disposition des usagers des véhicules en libre-service, la coopérative Citiz, née à Strasbourg et pionnière de l'autopartage en France, veut réduire le nombre de déplacements en voiture individuelle.

À Besançon, ce sont les vélos électriques en libre-service qui cartonnent. Et en Bourgogne-Franche-Comté toujours, l'association Mission Mobilité organise chaque année un "challenge mobilité", en partenariat avec l'Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie), pour inciter les salariés des entreprises du coin à trouver des alternatives à la voiture.

• Lignes à la demande

De plus en plus de collectivités proposent par ailleurs des services de transport à la demande. Dans la Communauté de communes du pays de Saverne, Comette existe ainsi depuis 2013. À Lingolsheim, la Lingomobile fonctionne grâce à des chauffeurs bénévoles pour de petits trajets du quotidien et ce, depuis dix ans. Dans la Plaine de l'Ain, la communauté de communes a lancé, en septembre 2023, le réseau Touquan, son premier service de transport à la demande

pour les habitants des villes et villages du territoire. Contre deux euros, ceux-ci peuvent ainsi se déplacer plus facilement, notamment pour relier les gares et les lieux de soins.

- **Navette électrique et bus à haut niveau de service**

Autre cas, la Stéphanoise Express, une navette électrique lancée en janvier 2025 et reliant Saint-Étienne à l'aéroport Lyon/Saint-Exupéry. En pleine croissance grâce à des partenariats avec l'office de tourisme, l'école des Mines et d'autres acteurs, le service pourrait s'étendre. La Région Auvergne-Rhône-Alpes travaille aussi à la mise en service, dès 2027, d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) entre Trévoux (Ain) et Lyon. Présentée comme une alternative au TER, cette ligne nécessite de démanteler l'ancien réseau de voies ferrées.

France

NANCY

Grand Est Avec la ligne de train Nancy-Contrexéville, un nouveau modèle ferroviaire

Maxime Courché



La ligne 14 reliant Nancy à Contrexéville va être rouverte à la circulation des TER. Photo EBRA/Pascal Brocard

Après neuf ans de fermeture, la liaison TER n° 14 entre Nancy et Contrexéville est remise sur les rails à la faveur d'un contrat inédit en France. La Région Grand Est, qui vient de reprendre la propriété d'une partie de [l'infrastructure, va laisser un prestataire](#) unique exploiter, à la fois, le service ferroviaire et la gestion du rail entre ces deux villes de Meurthe-et-Moselle et des Vosges. « Après la fermeture d'une portion de la ligne en 2016, l'enjeu était de rassembler des acteurs capables de faire rouler des trains et d'assurer les travaux », explique David Valence, président de la commission transport, déplacement et infrastructure à la Région Grand Est. Exit la SNCF : le prestataire retenu est la société Nova 14 qui est composée de NGE (Nouvelles Générations d'Entrepreneurs), Transdev et de la Banque des territoires.

• 70 km de rails à refaire

Cette sorte de partenariat public-privé a été rendue possible par le nouveau pacte ferroviaire de 2018 qui a entériné l'ouverture à la concurrence sur le TER. La loi d'orientation des Mobilités de 2019 a ensuite permis à une Région de devenir propriétaire d'une infrastructure ferroviaire. Ce qu'a fait la région Grand Est pour l'axe Xeuilley-Vittel, soit 70 km de rails à refaire entièrement.

L'ensemble des travaux, qui vont débuter en septembre 2025, devraient durer près de trois ans. Coût de l'opération : 150 millions d'euros que la Région paiera dans les vingt-deux prochaines années. « L'objectif est de passer de cinq allers-retours par jour à trente », affirme David Valence. « C'est un projet très ambitieux qui doit nous permettre de viser 500 000 voyages par an. » Pour André Lott, président de la Fédération nationale des usagers des transports en

commun (Fnaut) du Grand Est, la réouverture est une bonne nouvelle : « Notre rôle est de tout faire pour inciter les habitants du territoire à se renseigner sur les alternatives en matière de mobilité. À chaque déplacement, chacun doit se demander : “Est-ce que je ne pourrais pas prendre le train au lieu de prendre ma voiture ?” Pour ça, il faut que l’offre soit à la hauteur. C’est une bonne chose que la Région ait pu impulser de nouveaux travaux. »

Émettant quelques réserves, André Lott prend l’exemple de la réouverture de la ligne Épinal-Saint-Dié dans les Vosges. Relancée officiellement en décembre 2021, après trois ans de fermeture, la liaison a fait l’objet d’une cure de jouvence. Montant des travaux initiaux : 21 millions d’euros, dont 40 % payés par l’État et 60 % par la Région.

Cette répartition des charges inquiète André Lott. « Le fait que la Région investisse à cette hauteur doit nous interroger », explique-t-il. « Les collectivités locales, qui ne sont pas en bonne santé financière, ne pourront pas payer autant pour le ferroviaire sur le long terme. »

Prolongation du tram Ouest : une fête pour célébrer la concrétisation des travaux

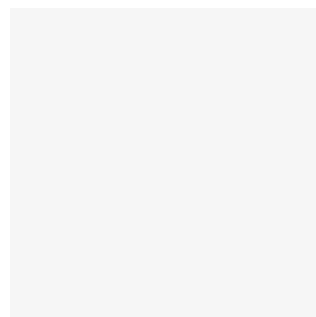
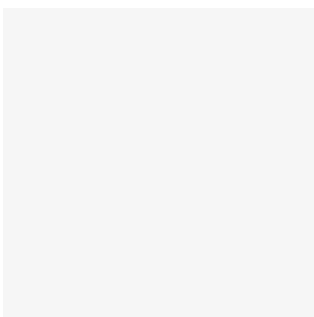
Alors que l'extension du tram Ouest jusqu'à Wolfisheim suit son cours, l'Eurométropole de Strasbourg a organisé une rencontre festive avec les habitants de Koenigshoffen afin de célébrer la concrétisation des travaux. L'ouverture de la ligne au public est prévue pour le 15 novembre 2025.

Clément Schott - 05 juil. 2025 à 17:53 | mis à jour le 06 juil. 2025 à 11:42 -
Temps de lecture : 2 min



Le premier tram roulera sur la ligne Ouest pour un test le 9 septembre à 19 heures. Photo Jean-Marc Loos

Ambiance musique, danse et barbecue pour accueillir les élus devant le centre socioculturel Camille-Claus à Strasbourg-Koenigshoffen ce samedi 5 juillet. « Voilà la concrétisation de six ans de travail. Ça me fait vraiment plaisir de voir tout ce monde, parce que nous travaillons d'abord pour les gens », se réjouit Cyril Fenech, chef de projet du tram Ouest à l'Eurométropole de Strasbourg. C'est en effet un gros chantier de 122 millions d'euros qui touche à sa fin , et qui devrait permettre de relier le terminus de Wolfisheim à la gare de Strasbourg en 25 minutes. « L'enjeu est aussi de désenclaver les quartiers défavorisés », précise Pierre Ozenne, conseiller eurométropolitain.



Le groupe Toï Toï Toï devant le centre socioculturel Camille-Clauss pour la fête du tram. Photo Jean-Marc Loos

Des habitants mitigés

La nouvelle ligne Ouest accueillera son premier tram pour un test le 9 septembre, et devrait ouvrir au public le 15 novembre. Des rames neuves vont alimenter le réseau, « mais ne circuleront pas sur cette nouvelle ligne », d'après Cyril Fenech. De leur côté, les habitants rencontrés sur l'événement semblent partagés. Si la plupart se montrent impatients, d'autres craignent les nuisances sonores générées par le tram, qui passe à certains endroits directement à côté des habitations. Un tracé qui n'a d'ailleurs pas manqué de surprendre certains habitants.

La présidente de l'Eurométropole, Pia Imbs, a tenu à rassurer les riverains en rappelant que des consultations sont tenues tous les mois pour recueillir leurs craintes et en précisant que le tracé de la ligne a dû répondre à certaines contraintes techniques.

Culture - Loisirs

Fête locale

► **Signaler une faute, une erreur dans cet article**

● 2 - Les chiens voyagent bien dans le tram



Des associations souhaitent pouvoir embarquer les chiens dans les bus (Crédit : Adobe Stock).

La ville de Strasbourg, la CTS, des représentants d'usagers et l'association Terre de Chiens font le point **aujourd'hui** sur deux ans d'accès des chiens dans le tram.

■ CE QU'IL FAUT SAVOIR

- « Cette rencontre servira surtout à constater que cela fonctionne bien et à rappeler les règles », indique **Laure Souchard**, présidente de [Terre de Chiens](#). *Il n'y aura pas d'annonce spectaculaire ».*
- L'accès des chiens au **tram** impose la **muselière**, une obligation qui suscite parfois des **réticences des propriétaires**.
- « Il faut changer les mentalités : un chien muselé n'est pas forcément un chien méchant », insiste **Laure Souchard**. *Ce n'est pas pour embêter, c'est pour protéger l'animal dans un espace restreint. »*

■ POURQUOI C'EST IMPORTANT

- L'association anime régulièrement des **animations pédagogiques** aux stations.
- Deux **incidents seulement** ont été recensés en **deux ans**.
- Les autres situations concernent principalement des touristes mal informés qui ne respectent pas l'obligation de muselière, passible d'une **amende** de 135 €.
- « J'avais proposé à la CTS de vendre des muselières en boutique », ajoute-t-elle.

■ LA TOILE DE FOND

- Pour les **bus**, le projet reste **bloqué**. « *C'était notre but depuis le départ* », précise Laure Souchard.
- « *Il y a des craintes de grève chez les conducteurs, comme pour le tram à l'époque* », souligne la présidente.
- Elle déplore aussi des **reculs** dans certains **commerces** : « *Avant, on pouvait aller à la Fnac ou à la Place des Halles avec un chien, ce n'est plus le cas* », souligne-t-elle.
- Ailleurs, des solutions existent : « *En Italie, on trouve des caddies spéciaux pour les chiens dans les supermarchés* », observe-t-elle.

Partager sur



« Moisissures sur les plinthes, sinus percé » : témoignage choc sur les dérives des centres dentaires > ✕

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

Depuis deux ans, les chiens voyagent dans le tram à Strasbourg : "C'est comme se déplacer avec sa poussette"

La municipalité et la CTS ont présenté le 17 juillet un bilan, deux ans après avoir autorisé la présence des chiens en muselière et sans surcoût dans les trams de Strasbourg.

a Cet article est réservé aux abonnés



La Ville de Strasbourg et la CTS ont dressé un bilan très positif deux ans après l'autorisation de la présence des chiens dans les trams. (©Olivia Kouassi / actu Strasbourg)

▶ **Écouter cet article** ⓘ

3:27

Par **Olivia Kouassi**

Publié le 21 juil. 2025 à 17h48

La mesure est pour **Alain Jund**, vice-président de l'Eurométropole de [Strasbourg](#) (EMS) en charge des mobilités, « devenue **évidente** et **banale** ». En juillet 2023, la municipalité et la compagnie de transports strasbourgeois (CTS) autorisaient les habitants du territoire à [prendre le tramway en compagnie de leur chien](#), **sans surcoût** et sous réserve du respect de certaines règles. Une mesure qui semble **bien acceptée** auprès des usagers.

À lire aussi



Strasbourg. La CTS présente ses nouveaux trams : découvrez leurs spécificités

« On ne voit pas tellement de chiens » dans le tramway

Ce sont, selon les analyses effectuées par l'Eurométropole, environ **360 chiens par jour** qui empruntent les six lignes de tram de la ville. Un chiffre assez faible au regard des 550 000 voyages quotidiens qui utilisent le réseau de la CTS.

« On n'en voit pas tellement », confirme Brigitte, Strasbourgeoise qui prend « souvent » les transports en commun. Bien qu'elle ait « un peu peur des chiens », cette dernière trouve que la **cohabitation** se passe « **très bien** ». « Le **tram** est assez grand pour pouvoir changer de wagon si on n'est pas à l'aise », estime-t-elle.

C'est bien que tout le monde puisse se déplacer en tram, surtout lorsque l'on veut encourager l'utilisation des transports en commun.

Brigitte

Passagère du tramway à Strasbourg

« C'est comme se déplacer avec son vélo ou sa poussette »

Pour Laure Souchard-Lespinas, présidente de l'association qui milite pour les droits des chiens à Strasbourg Terre des Chiens, cette mesure a « **changé la vie de beaucoup de monde** ». « La mobilité pour tous et toutes, c'est aussi pouvoir répondre à celles et ceux qui sont propriétaires de chiens », abonde Alain Jund.

Pour Cassandra, cette autorisation paraît tout à fait « **normale** ». « C'est comme **se déplacer avec son vélo ou sa poussette** », juge-t-elle.

« En plus la **muselière est imposée** quel que soit le gabarit donc je ne vois pas le problème, il n'y a **aucun risque** », ajoute Lucas, usager régulier de la CTS.

À lire aussi



Strasbourg : voici pourquoi les trams s'arrêtent de nouveau sur le pont de Paris

73 % des chiens sans muselière

Le port de la **muselière** est en effet **obligatoire** sous peine d'amende quelle que soit la taille du chien.

Diala, étudiante de 23 ans qui se déplace souvent en tram, peut être **effrayée** par les grands chiens. « Les propriétaires sont parfois agacés lorsqu'on a peur de leur chien alors que **c'est à eux de faire attention** », estime-t-elle qui dit n'avoir cependant jamais eu de soucis.

Une mesure qui reste assez peu respectée dans le tram. En effet, selon une étude menée par l'EMS, **73 % des chiens observés dans les trams ne portent pas de muselière**. La CTS reconnaît qu'il y a « encore un travail de pédagogie à faire à ce sujet » et a recensé seulement **deux incidents mineurs** en deux ans.

Vers l'autorisation des chiens dans les bus ?

Le succès de la mesure pousse l'association Terre des Chiens, déjà à l'origine du débat autour de l'autorisation des canidés dans les trams, à **militer pour une extension du dispositif**.

« À quand les chiens autorisés dans les bus ? Quand il y a des travaux, nous n'avons pas accès aux bus de remplacement et certaines personnes n'ont pas de station de tram à proximité de leur domicile », détaille Laure Souchard-Lespinas.

« On verra en 2026 », promet Alain Jund qui souhaite laisser passer l'inauguration de **l'extension de la ligne F** vers Wolfisheim et l'inauguration de deux **nouvelles lignes de bus Chron'hop C4 et C5** prévues en novembre.

La municipalité organise des ateliers, gratuits et sans inscription dans le cadre des actions de médiation canine :
Le 30 juillet, atelier de sensibilisation à la chaleur, place de Haguenau, de 16 h 30 à 19 h
Le 18 août, atelier de balade en laisse et signaux de communication canine, jardin des Deux rives, de 16 h 30 à 19 h
Le 22 septembre, atelier sur le bien-être du chien en ville, parc du Pourtalès, de 12 h à 14 h

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

#Chien #Compagnie des transports strasbourgeois (CTS)

✉ Découvrez les newsletters

Ailleurs sur le web

Nouvel ascenseur portable sans installation (regardez)

Monte-escalier | Liens de recherche | Sponsorisé

Hommes préhistoriques : combien de temps vivaient-ils vraiment ?

Ça m'intéresse | Sponsorisé

En savoir plus

A lire aussi sur Actu.fr

Un homme retrouvé mort en plein centre-ville de Rouen : que s'est-il passé ?

Actu.fr

Ailleurs sur le web

Regardez ce qui se passe lors d'une crémation!

Topicsift | Sponsorisé

En savoir plus

Un prix béton dès 250€HT/mois*

Volkswagen | Sponsorisé

Découvrez gratuitement la valeur de votre bien immobilier grâce à Meilleurs Agents

Meilleurs Agents | Sponsorisé

J'en profite

Essayer l'outil

A lire aussi sur Actu.fr

Supects relâchés, rivalité amoureuse : ce que l'on sait sur le terrible meurtre d'un jeune de 19 ans à Blagnac

Actu.fr

Ailleurs sur le web

EuroMillions | Les parieurs peuvent gagner 122 millions d'€* ce Mardi (Jouez en ligne)

Dates d'anniversaire, numéros porte bonheur : comment allez-vous remplir votre grille ?

Eurométropole

EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Tram nord : l'Astus s'oppose au tracé via le site Heineken

SoW



À Schiltigheim, le site de la brasserie de l'Espérance appartiendra encore pour des années à Heineken. Photo Roméo Boetzlé

L'Astus (*) vient de rendre son avis sur les conclusions de la convention citoyenne pour le tram nord. Le nouveau tracé envisagé, passant à Schiltigheim par le site de la brasserie de l'Espérance (Heineken), et à Strasbourg par la place Broglie, ne convient pas à l'association.

L'Astus n'y va pas par quatre chemins. Si le rapport produit par la convention citoyenne mise en place par l'Eurométropole de Strasbourg, rendu public jeudi 9 octobre, lui apparaît « argumenté », l'association estime que ses propositions « ont été élaborées sans vérification technique sur la faisabilité et sans connaissance des flux ».

L'Astus affirme que [le tracé passant par le site de la brasserie de l'Espérance \(propriété d'Heineken\) à Schiltigheim](#) doit être abandonné pour revenir au parcours initial. Ce dernier passait intégralement par la route du Général-de-Gaulle, depuis la place de Haguenau jusqu'à Bischheim.

En cause, le risque de « délais de réalisation trop longs ». Le terrain est « encore privé » et [l'on ignore combien de temps cela durera](#). De plus, « plusieurs bâtiments sont inscrits » [au titre des monuments historiques](#), « de même que des caves ». Résultat : « Le tram devrait s'écarter

vers le nord et n'arriverait pas dans l'axe du pont Saint-Charles actuel. » Pour que le tram traverse la voie ferrée, il faudrait donc construire un nouveau pont, rien que ça...

Or il est « plus qu'urgent » de réaliser ce tram en site propre, « au vu des bus bondés de la ligne Chron'hop C9 ».

Un tram jusqu'à Hoenheim ? L'Astus n'est pas contre l'idée d'un parking relais (P + R) près de la rue de la Fontaine. Mais cela « nécessiterait la création d'une station de tram supplémentaire à proximité ». Le terminus serait donc à Hoenheim, et non plus à Bischheim.

Pour la partie strasbourgeoise du tram nord, l'association d'usagers rejette l'idée d'un « passage place Broglie », [via le Faubourg-de-Pierre](#), qui ne ferait que saturer davantage encore le réseau. En l'état du débat, l'Astus ne tranche pas entre deux autres options : celle initiale, qui consistait à passer près de la gare centrale de Strasbourg ; et celle qui prévoyait un arrêt vers la place des Halles, « autre pôle d'attractivité ».

Enfin, l'Astus refuse que la place de Haguenau reste en l'état. « Il est nécessaire de réorganiser les circulations place de Haguenau avec des aménagements piétons et cyclistes confortables, en désenclavant le parc. »

* Astus : association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise. Site : astus67.fr

« [Les propositions] ont été élaborées sans vérification technique sur la faisabilité et sans connaissance des flux »

Schirmeck

LUTZELHOUSE Nécrologie

Sébastien Péquignot a quitté les siens

JSA



Le quadragénaire exprimait sa créativité notamment par la photographie. Photo archives Jean-Stéphane Arnold

Après un terrible accident routier survenu samedi 11 octobre, à Lutzelhouse, et une hospitalisation de plusieurs semaines, Sébastien Péquignot s'est éteint mardi 4 novembre, à Strasbourg, à l'âge de 44 ans.

Sébastien Péquignot était né à Besançon le 29 octobre 1981. Passionné de fleurs et de nature, c'est vers l'horticulture que le jeune homme s'est tourné professionnellement. Il était arrivé dans la vallée de la Bruche en 2005.

• Fêru de photographie

Fêru également de photographie, il avait mis son talent au service bénévole de la commune de Lutzelhouse. Il aimait aussi donner de son temps pour participer au fleurissement du village, avec goût et enthousiasme.

Très apprécié de ses collègues de l'Eurométropole de Strasbourg, Sébastien faisait montre d'une créativité reconnue dans les décorations fleuries thématiques, la mise en scène végétale, durable et éphémère. Il se rendait régulièrement, avec son compagnon Patrick, dans des expositions florales, mais aussi à la fête lyonnaise des Lumières.

D'une gentillesse et d'une amabilité rares, il faisait l'unanimité autour de son léger sourire qui ne le quittait que très rarement. Il s'investissait souvent dans le milieu associatif local, avec joie et spontanéité.

Ses obsèques, devant la foule réunie, ont eu lieu à l'église de Lutzelhouse lundi 24 novembre avant son inhumation au cimetière de la commune.