

eurométropole

LA VILLE EN DÉBAT

# Le tram a encore des zones de pertinence au Nord de l'Eurométropole



*L'ASTUS juge que le tram est « un outil de renouvellement urbain et de valorisation du cadre de vie. »  
Photo DNA / Michel FRISON*

**L'association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise (ASTUS), par la voix de David Wendling (\*), tient à réagir aux dernières tribunes et courriers de lecteurs (DNA des 14, 16, 19 et 22 mars 2021) sur le projet de ligne de tram vers le nord de l'Eurométropole, dont la phase de concertation publique est annoncée dans les prochaines semaines.**

« L'Eurométropole [a voté en décembre dernier une politique ambitieuse de développement des réseaux de transports publics urbains desservant l'agglomération strasbourgeoise](#). Parmi les nombreux projets figure l'extension de la ligne C du tram vers les communes de première couronne à très forte densité, du nord de l'Eurométropole jusqu'à l'entrée du ban communal de Bischheim, dans une première phase.

Il est utile de rappeler qu' [un référendum local demandé par certains sur ce sujet](#) ne peut se tenir que sur les questions qui relèvent de la compétence de la collectivité concernée.

Or, l'organisation des mobilités relève de l'Eurométropole de Strasbourg. À côté du référendum local, la consultation locale permet de consulter les électeurs pour avis et éventuellement de la limiter aux électeurs d'une partie du ressort de la collectivité, pour les affaires intéressant spécialement cette partie de la collectivité. Mais une ligne de tram ou de bus ne s'arrête pas aux limites de la commune et concerne bien la cohérence du réseau eurométropolitain de Strasbourg dans son ensemble.

[Le processus de concertation publique tel qu'il est prévu](#) dans les prochaines semaines apparaît donc comme la réponse la plus sensée. Il doit permettre de soumettre au jugement des habitants [les trois variantes actuellement à l'étude](#). Ce n'est qu'à l'issue de cette première phase qu'un tracé définitif doit être entériné, avant la phase dite d'enquête publique.

En parallèle, une association propose une quatrième option [pour la desserte en transports en commun](#) dans le nord de l'Eurométropole : améliorer le réseau de bus avec des véhicules de nouvelle génération (déjà prévus pour rajeunir le parc de la CTS) et un meilleur cadencement. La pertinence d'un système de transport ne peut s'arrêter aux seules performances qu'il est capable de développer, sans considérer la qualité du service proposé, c'est-à-dire son exploitation (confort, régularité), donc la qualité d'usage perçue par les voyageurs.

Or, la régularité, la vitesse commerciale et la capacité disponible sont mises à mal aujourd'hui malgré les aménagements réalisés (couloirs, priorités aux feux) sur les lignes de bus structurantes L3 et L6, car elles sont soumises aux heures de pointe aux congestions automobiles des routes de Bischwiller, du Général-de-Gaulle et de Brumath.

## • Un BHNS est techniquement irréalisable

Dans le cas présent, un projet de bus à haut niveau de service (BHNS) est techniquement irréalisable, puisqu'il nécessiterait une emprise plus large qu'une plate-forme tram avec des couloirs en site propre sur la majeure partie de son parcours.

De fait, il ne répondrait pas à la demande toujours croissante des usagers : en effet, sa pertinence s'arrête à une fréquentation dépassant 30 000 voyageurs par jour, soit moins que ce que les lignes L3 et L6 supportent aujourd'hui. Le tramway en site

propre intégral offre le double de capacité et une régularité garantie avec une meilleure vitesse commerciale.

Le tramway est non seulement un moyen de transport urbain de grande capacité vers le centre-ville et la gare de Strasbourg, mais aussi un outil de renouvellement urbain et de valorisation du cadre de vie qui profitera aux modes actifs piétons et cyclistes par une requalification et un apaisement de l'espace public. Il n'a pas vocation à faire du cabotage sur le ban communal de Schiltigheim mais doit être pensé en adéquation avec l'ensemble du réseau de l'agglomération.

Rappelons en parallèle que la ligne 50 transversale entre l'Est et l'Ouest verra son confort amélioré sur le modèle des lignes structurantes actuelles (fréquences et amplitudes améliorées, information voyageurs en temps réel, distributeurs de titres à certains arrêts) et une exploitation avec des bus électriques.

Dès l'entrée sud de Schiltigheim, avec une forte densité de population, la première couronne nord de l'Eurométropole est assurément une zone de pertinence pour le tram. »

(\*) David Wendling est chargé d'études et de mission à l'ASTUS