

**Monsieur le Président de la Commission d'enquête préalable
à la DUP du prolongement ouest de la ligne F du tramway
Centre administratif de l'Eurométropole
1, Parc de l'Etoile
67076 STRASBOURG**

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

Principe général de l'avis :

- *Le projet mis à l'enquête ne correspond pas aux délibérations cadres sur les transports collectifs adoptées par le Conseil de l'Eurométropole (antérieurement CUS) en **point 1***
- *Le projet mis à l'enquête ne s'inscrit pas dans une perspective d'ensemble du transport collectif dans l'agglomération compte tenu de son développement et des difficultés d'accessibilité et de pollution de l'air auxquelles elle est soumise, **en point 2***

1. Le tracé du projet de la variante 2 mise à l'enquête n'est pas conforme au Schéma Directeur des Transports Collectifs 2025, et n'est pas conforme au Plan de Déplacements Urbains intégré au PLU Intercommunal approuvé en décembre 2016

1.1. Le Schéma Directeur des Transports Collectifs

Le SCTC approuvé le 25 juin 2010 prévoit des études de définition sur les extensions à venir du réseau tram. Dans les tracés de ces études, le prolongement de la ligne F venant de Koenigshoffen, passe sous la gare, dans l'hypothèse de réalisation du projet de tram train, avec l'idée d'un maillage « centre nord ».

Le constat du SDTC est de (p 30/31) :

« La logique de concentration des lignes au pôle Homme de Fer entraîne des difficultés d'exploitation et des flux piétons d'échanges difficiles à gérer. Le passage à quatre points d'échanges suite à la mise en œuvre du premier plan directeur et à la mise en service de la ligne E a permis de mailler le réseau sans passer par le nœud central et a ainsi contribué au délestage des tronçons les plus centraux. Néanmoins, le nombre de circulations au nœud Homme de Fer en heure de pointe reste important et engendre des dysfonctionnements qui perturbent régulièrement le fonctionnement global du réseau. »

Le SDTC 2010 constate la dégradation de la performance du réseau tram en termes de régularité et de vitesse commerciale. A noter que la vitesse commerciale du tram a encore diminué depuis la

publication de ce schéma. L'une des causes reconnues est l'encombrement des nœuds de l'Homme de Fer et de la Place de la République :

Extrait du SDTC 2010 page 24 et suivantes, et notamment :

*« Afin de redonner de la capacité au réseau de tramway dans ces parties les plus centrales et de diminuer les contraintes d'exploitation liées au nombre important de rames circulant sur les deux principaux nœuds du réseau, il convient de lancer une étude qui intègre les conséquences en matière d'exploitation des développements du réseau tram sur les axes radiaux. Les résultats de cette étude doivent permettre de mettre en œuvre une solution dès 2015 et la mise en service du tram-train. Elle devra tenir compte des solutions suivantes : - maillage par **une infrastructure tramway permettant de décharger les nœuds Homme de Fer et République, par le nord ou le sud** ; - exploitabilité globale du réseau de tramway ; - soulagement de la fréquentation du réseau tramway par un maillage par des lignes de bus principales ou de desserte intercommunale/inter quartier. »*

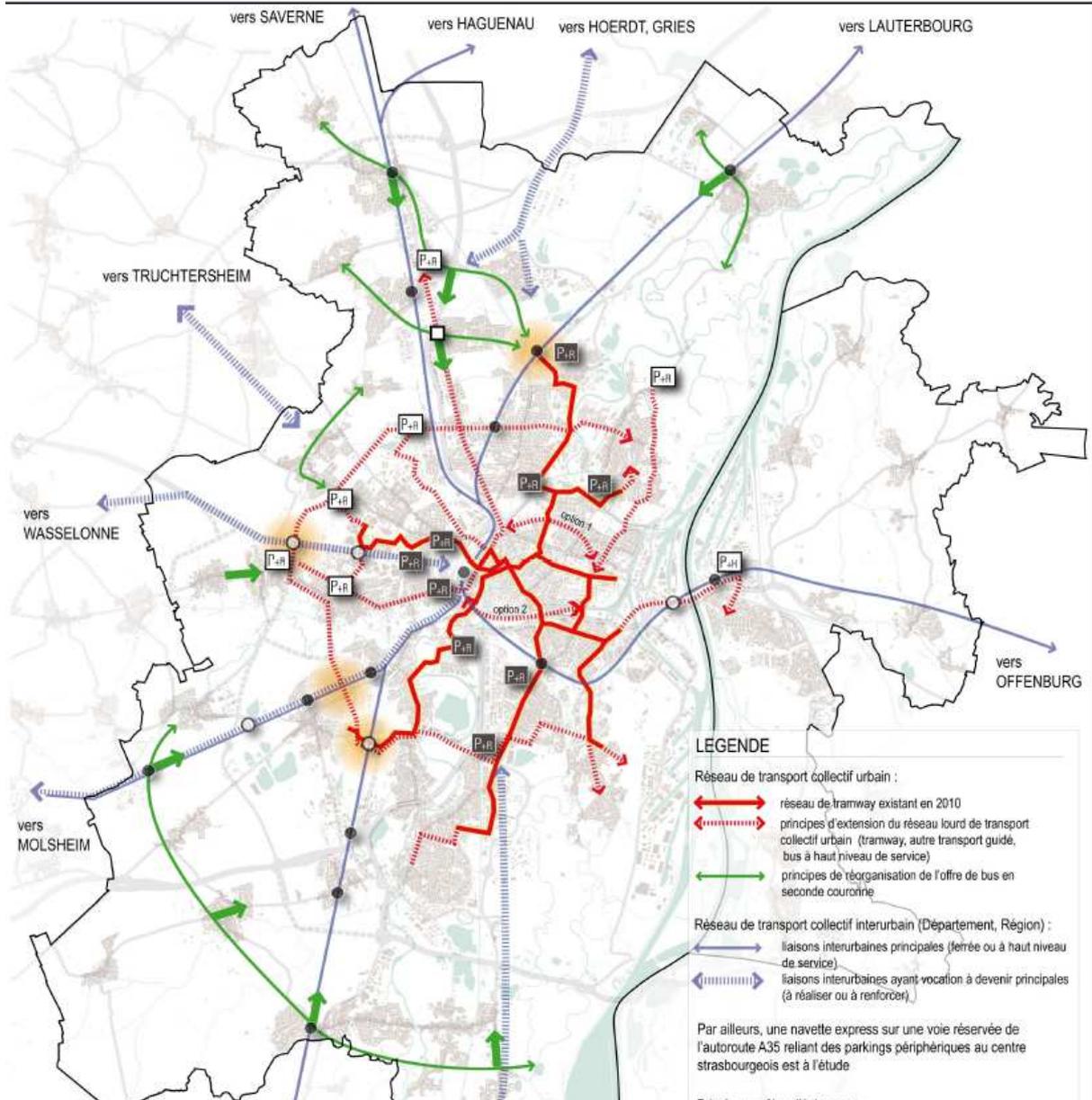
Aujourd'hui, 7 ans après le SDTC, chacun peut constater cet encombrement du réseau. Bien que la CTS ait réduit depuis l'automne 2016 les fréquences de plusieurs lignes et notamment des lignes B et F, et ceci sans aucune communication grand public, des encombrements subsistent y compris en dehors des heures de pointe notamment aux abords de l'Homme de Fer.

1.2. Le réseau tram dans le Plan de Déplacements Urbains et dans le PLU intercommunal arrêté de l'Eurométropole.

Le Plan de Déplacements urbains de 2012 :

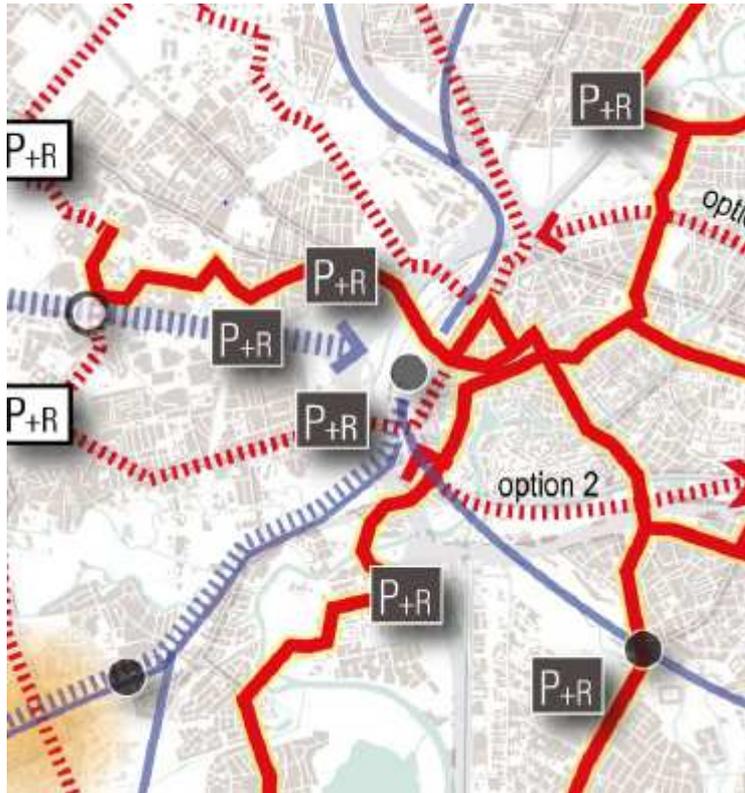
Rappel de l'ambition des PDU : « Le plan de déplacements urbains définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre de transports urbains. »

Dans le document de synthèse du PDU de 2012, p 21, la carte du réseau structurant en site propre présente comme acquise l'option de tracé de la nouvelle ligne venant de Koenigshoffen et **passant devant la gare centrale**. Il n'y a donc pas cohérence entre le PDU et les projets soumis à l'enquête publique.



Et avec un zoom sur le secteur gare on voit bien **qu'il s'agit de passer par la gare**. L'option de passage sous la gare qui était encore d'actualité en 2010 (hypothèse tram-Train) n'est plus retenue, **mais la gare reste l'objectif**.

Cet objectif a été conforté par la **négociation d'un abonnement unique**, TER-transports urbains pour les usagers de l'Eurométropole, objectif annoncé de longue date et décision intervenue en 2016. Toutes les gares de l'Eurométropole sont concernées, et notamment la gare centrale.



Le PLU intercommunal de l'Eurométropole reprend les prescriptions du PDU

Le PLU intercommunal de l'Eurométropole, approuvé en décembre 2016 reprend le PDU de 2012. C'est à la fois un principe général des PLU intercommunaux, et en l'occurrence, cette reprise est actée à plusieurs endroits du PLUI, par exemple :

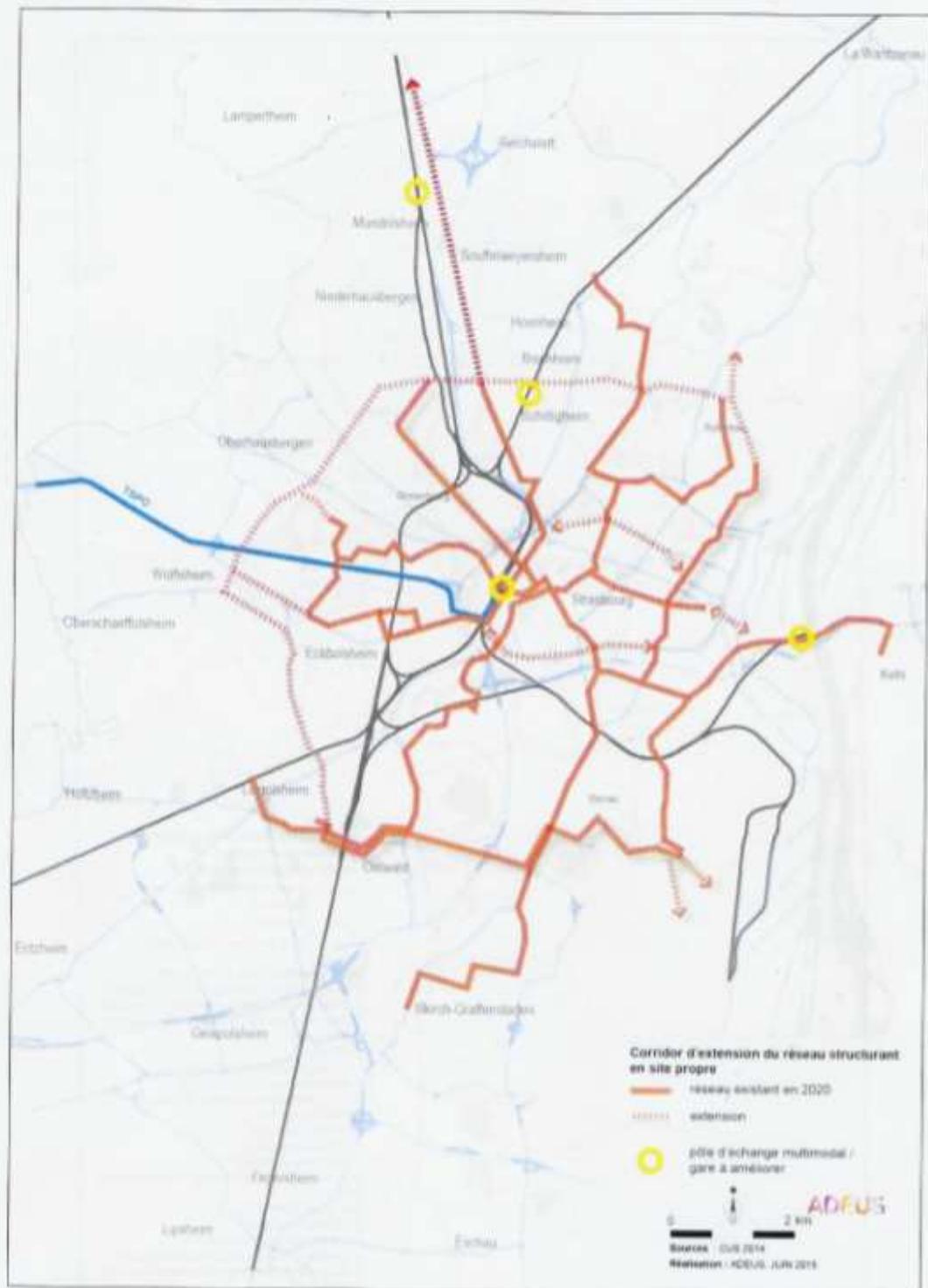
P6 du rapport de présentation du PLUI « Tome 5 Evaluation des incidences sur l'environnement et les mesures envisagées»: *« Les objectifs et moyens du PDU lancés en 2010 ont permis de réaliser des modélisations et des projections à horizon 2025. Dans la mesure où l'objectif démographique du PDU arrêté en 2012 et celui du PLU de l'Eurométropole de Strasbourg sont identiques (+50 000 habitants), ces objectifs sont reportés à 2030, et les modélisations réalisées par l'ASPA ont été intégrées avec un horizon 2030. »*

Le rapport du « Programme d'Orientations et d'actions 3.2 Thématique Déplacements » adopté en Conseil de l'Eurométropole du 27 novembre 2015 précise en p20 dernier§ :

« ...atteindre les objectifs fixés dans le cadre de la politique des déplacements ne peut s'envisager que sur le long terme et nécessite de garantir la continuité de l'action de la puissance publique sur les orientations fondamentales. »

La cartographie est explicite dans les p 70, 71 et 72 sur le réseau structurant en site propre. Ci après p71 celui de 2021-2030, et mêmes tracés pour les projets à court terme p70 et la vision à long terme p72.

Carte n°6 : Réseau structurant en site propre 2021 - 2030



Conclusion de cette première partie :

Les enjeux juridiques exposés ci-dessus traduisent un **consensus de fond sur un diagnostic** et sur des **objectifs**. Le tracé soumis à la présente enquête publique n'est pas en cohérence avec ces documents pourtant déjà rappelés comme éléments de cadrage lors de la concertation du 7 mars au 20 avril 2016.

En conséquence, même si toutes les variantes évoquées dans la concertation, y compris celles qui ne sont pas étudiées finissent par passer à l'Homme de Fer au moment de la mise en service, on ne voit pas de perspectives autres à moyen terme : seule la variante 1, prolongation de la ligne Tram C, aurait permis un jour de poursuivre la construction du réseau sans rejoindre l'Homme de Fer, en allant vers Schiltigheim, Bischheim et au-delà par la route de Brumath ou/et vers le Wacken et les institutions européennes, et ceci sans impact sur les infrastructures déjà construites. Et conformément aux orientations suffisamment précises des documents de référence, SDTC, PDU et PLUI.

2. Le projet soumis à l'enquête ne répond pas aux objectifs prioritaires de l'agglomération

L'intérêt de desservir par un transport en commun en site propre le quartier de Koenigshoffen, les Poteries et **tout le secteur ouest situé au sud de l'A351 est incontestable**. Mais l'option n°2 répond mal à cet objectif car son inscription dans une stratégie globale de transports de l'agglomération n'est pas bonne, et n'est par ailleurs pas précisée.

2.1. Décharger l'A35

L'un des objectifs annoncés du Plan de Déplacements Urbains est de réduire la circulation sur l'autoroute A 35. La réalisation du Grand Contournement Ouest permettra le déclassement de la section de l'A35 entre les échangeurs de Vendenheim et la Vigie au sud (ou au-delà). Ce déclassement ouvre la voie à la réalisation à long terme d'un boulevard urbain sur l'A35, ou d'une autre forme de réaménagement pour réduire le trafic et en conséquence la pollution de l'air qui atteint des niveaux incompatible avec la santé des habitants de l'agglomération, et des prescriptions de l'Union Européenne.

Le développement des transports collectifs est un moyen privilégié pour remplir cet objectif. 40 % du trafic actuel de l'A35 est interne à l'agglomération (source : rapport du Conseil Générale de l'Environnement et de l'Aménagement Durable de 2014 qui a conduit à la relance du GCO <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/144000023.pdf>). L'A35 sert en effet de « périphérique » à l'agglomération depuis la mise en place du plan de circulation du centre ville en 1994, lors de la mise en service de la première ligne de tram. Il faut aujourd'hui rester cohérent avec cette stratégie dans le développement des transports collectifs.

Les transports urbains ont donc un rôle particulier à jouer pour que ces trafics sortent de l'autoroute. Or réduire l'attractivité de la ligne B qui offre un tracé parallèle à l'A35 vers le centre-ville, en réduisant les fréquences comme c'est le cas actuellement et en déviant la ligne F qui dessert le

parking relais de l'Elsau n'est pas une bonne stratégie. Ce parking relais accueille des trafics venant du sud.

Et quelle que soit la stratégie retenue à moyen terme pour le réaménagement de l'A35 (parking relais à la Vigie avec des bus dédiés ?) la station tram de l'Elsau est un point d'accès privilégié au réseau tram en venant du sud. Il n'est donc pas cohérent de limiter son offre.

2.2. La performance globale du réseau tram est dégradée par l'option 2

La vitesse commerciale du tram a commencé à diminuer ces dernières années, alors que celle des bus a un peu augmenté. L'une des raisons de cette dégradation de la performance est l'encombrement des nœuds de l'Homme de Fer et de la République, et ceci malgré la diminution des fréquences observées ces derniers mois (voir plus haut). Annoncer deux nouvelles fréquences sur la ligne C sans autre détail, c'est-à-dire sans préciser les cadencements en heure de pointe et hors heures de pointe ne permet pas au public de comprendre la situation future au stade de l'enquête publique.

Ces données sur la vitesse commerciale moyenne figuraient par le passé sur le site de la CTS. Elles sont aujourd'hui introuvables. J'ai fait une demande à la CTS sans résultat. De même le rapport d'activité des SEM, comprenant celui de la CTS, et qui par le passé présentait ces données a été demandé sans résultat aux services de l'Eurométropole par deux courriers successifs. Ces rapports sont annexés à des rapports au Conseil de l'Eurométropole, ils sont présentés tous les ans en décembre, et sont des documents publics. Il n'a pas été possible de les obtenir. Quand à la CTS, elle n'a pas répondu aux demandes de renseignements.

Ces données manquent dans le dossier présenté à l'enquête, et l'étude d'impact du dossier est peu précise sur ces questions.

2.3. Quelle poursuite du réseau à long terme ?

L'option 2 pose la question de la poursuite du développement du réseau tram. Certes, l'option 2 aussi bien que l'option 1 amène son prolongement, l'actuelle ligne C, à passer à l'Homme de Fer et place de la République, contribuant à l'encombrement de ces nœuds du réseau. L'intérêt de l'option 1 était de permettre à moyen/long terme de se brancher sur une poursuite du développement du réseau vers le Wacken, secteur en fort développement, ou/et vers la route de Brumath avec tout le secteur ouest des communes de Schiltigheim/Bischheim/Hoenheim. Ces destinations sont également des substitutions à l'A35. Et de libérer ainsi le passage à l'Homme de Fer et République pour les seuls trafics aujourd'hui existants en réorganisant les lignes.

2.4. Les jeux sont sans doute faits

On ne peut s'empêcher de penser que les jeux sont faits. Des techniciens du SIG de l'Eurométropole faisaient des relevés pour les déviations de réseaux sur le Faubourg National le jour même de la publication de l'annonce de la présente enquête publique dans les DNA le 1^{er} mars 2017. Photo jointe : le technicien du SIG a bien volontiers répondu qu'il s'agissait des relevés pour les déviations de réseau. Ces relevés, tout comme la non communication de documents et-plus sérieux-la réduction

des fréquences sans information préalable, signe un certain mépris du public et de la commission d'enquête.

La motivation avancée pour renoncer à l'option 1 est le coût de passage sur la place de la gare : renforcement en sous-sol de la dalle supérieure du parking, réaménagement partiel probable en surface d'une place qui a été réaménagée relativement récemment. Je ne me prononcerai pas sur les hypothèses de coût avancées qui me paraissent cependant bien élevées au regard d'opérations analogues. Je crois que la question du déplacement de la file de taxis qui occupent aujourd'hui l'espace central du Boulevard de Metz n'a pas contribué à rendre plus facile l'hypothèse 1.