



Association
TC Alsace

Schéma Directeur des Transports Collectifs à l'horizon 2025 : pour une concertation redynamisée

Après quatre réunions publiques d'information sur le futur Schéma Directeur des Transports Collectifs à l'horizon 2025, nous, associations intéressées au développement de l'agglomération strasbourgeoise, souhaitons apporter une contribution collective sur cinq axes qui nous semblent fondamentaux et lancer ainsi le débat sur ce schéma directeur. Il nous semble, en effet, qu'en l'état, le projet n'est pas prêt et que la concertation ne peut être considérée comme achevée après quatre réunions publiques de deux heures chacune, dont plus de la moitié consacrée à de l'information.

1 Un Schéma Directeur en relation avec les documents d'urbanisme et de planification

Nous demandons que les projets de développement du réseau de transport public soient en cohérence avec les documents d'urbanismes de toutes les communes de la CUS. Il nous paraît nécessaire que la superposition des différentes planifications (urbanisme, transports, habitat, etc...) soit affichée afin de mieux cerner les priorités dans les choix modaux et de tracés.

2 Aménagements de transport et aménagements routiers

Le développement des transports collectifs doit rester une priorité permettant de répondre à plusieurs défis qu'ils soient environnementaux, sociaux, économiques ou encore urbanistiques.

Ce message ne doit pas être brouillé par la construction de nouvelles routes qui sont à chaque fois un élément contributif à l'augmentation de la circulation automobile et donc un obstacle au nécessaire transfert modal des personnes des alternatives à l'automobile : train, tram, bus, vélo, marche à pied...

Ainsi, nous sommes convaincus de la nécessité d'une ligne de transport en commun en forme de rocade en site propre autour de Strasbourg, mais nous ne saurions accepter par ce biais ni une voirie routière Baggersee - Ostwald, ni la VLIO (Voie de Liaison Intercommunale Ouest) sur laquelle est esquissé un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).

3 Choix des modes de transport

Il nous semble que la question principale n'est pas « quel mode de transport collectif », mais plutôt de connaître de quoi ont besoin les habitants pour se déplacer dans et hors de la CUS.

En 1989 la CUS a fait le choix du tramway, compatible avec le réseau ferroviaire et permettant d'envisager aujourd'hui le tram-train. Le choix du VAL (métro léger) ou du tram sur pneu, tel qu'il existe à Nancy ou à Clermont-Ferrand, n'auraient pas permis cette possibilité.

Nous démontrons ainsi par un simple exemple que le choix d'un mode de transport en commun doit être pris avec une vision d'avenir de compatibilité des réseaux assurant ainsi de formidables économies d'échelle tant en investissement qu'en exploitation.

Nous sommes persuadés que le réseau tramway n'est pas achevé à ce jour et doit encore s'étendre et se développer vers le centre de la Robertsau, vers l'Ouest et le Nord de l'agglomération Strasbourgeoise (Cronembourg, Espace Européen de l'Entreprise, Koenigshoffen, Eckbolsheim-Wolfisheim), vers le Neuhof, vers le centre d'Illkirch et la Vigie, etc...)

D'autre part, il nous semble indispensable de profiter de la complémentarité possible du réseau ferré et des 14 gares situées dans la CUS pour offrir des dessertes urbaines très performantes vers le cœur métropolitain mais aussi pour des relations intra-CUS éloignées.

Nous sommes très réservés quant à l'introduction des BHNS qui ne sauraient être une réponse durable en substitution des extensions de tramway.

Toutefois, des BHNS pourraient trouver leur place dans le réseau, notamment sur des axes tels que : de Plobsheim à Illkirch ou vers le Nord de la CUS.

Nous estimons que la poursuite du développement du réseau tram de la CUS est une solution efficace qui permet, non seulement, d'anticiper les évolutions de la CUS dont la population et les activités croissent d'année en année mais également de réaliser des économies d'échelle en valorisant les investissements déjà consentis pour la construction du réseau tram (compatibilité de réseau).

En revanche, nous dénonçons le manque d'investissement en faveur du réseau bus, en dehors du renouvellement du parc de bus, tendant à créer un réseau de transport en commun à deux vitesses entre celui en tram et celui en bus, induisant des inégalités de desserte entre les différents quartiers et communes de la CUS.

4 Pôles multimodaux

La question des pôles multimodaux ne nous semble pas assez travaillée, dans ce qui nous est montré en tout cas.

C'est par rapport à ces pôles à définir au Nord, à l'Ouest, au Sud et à l'Est situés sur les lignes entrantes de TER ou du Réseau 67 (TSPO à venir notamment) que le réseau de transport urbain doit se construire à présent pour freiner encore plus l'engorgement routier non seulement du centre mais surtout à présent des quartiers et communes des 1ères et 2èmes couronnes et diminuer la pollution dont nous souffrons, qui ont aussi un coût pour les citoyens - contribuables - usagers que nous sommes.

Nous regrettons qu'il n'y ait qu'une timide synergie affichée en direction des modes de transports des autres Autorités Organisatrices des Transports (AOT). Nous pensons qu'il est impératif de développer des pôles d'échanges multimodaux d'importance sur le territoire

permettant à la fois de traverser rapidement l'agglomération (par le train ou les cars du Conseil Général) et de desservir une zone rapprochée, au moyen des trams et bus urbains.

En outre, ces pôles d'échanges permettraient d'éviter le passage par la gare centrale de Strasbourg en arrivant ou en partant directement vers l'extérieur de la CUS, ce qui présente de nombreux avantages.

Ainsi, nous proposons le développement de pôles multimodaux d'échanges entre tous les modes de déplacements, répartis sur le territoire de la CUS. A ce titre, il peut être cité l'exemple de la gare de Vendenheim, pôles multimodaux que nous préconisons entre trains, bus (CTS), cars (CG67), vélo, auto-partage, covoiturage, etc.

Ces pôles multimodaux sont des nœuds contribuant à l'optimisation des différents réseaux de transport public, impliquant une indispensable billettique commune entre les différentes AOT sur le territoire de la CUS. A ce titre, nous demandons de rendre possible l'usage du TER dans le périmètre des transports urbains (PTU) de la CUS avec les tickets et abonnements du réseau urbain de la CTS.

5 Le financement

Nous sommes conscients qu'un réseau de transport public a un coût important, tant en investissement qu'en exploitation, mais qu'il permet à la ville de respirer et de continuer de se développer et surtout d'assurer l'égalité des uns et des autres en matière de mobilité.

Nous remarquons que les investissements en faveur du tram ont été très importants depuis 20 ans au regard des kilomètres de réseau construits. L'acceptabilité du tram dans les années 90 exigeait des investissements lourds : aujourd'hui le tram est quasiment accepté de tous.

Lorsque nous comparons les coûts de construction des réseaux similaires dans d'autres villes européennes entre eux, nous affirmons qu'il est possible de poursuivre la construction du réseau de tram avec des coûts plus limités et plus acceptables pour la collectivité. Les projets de tram ne doivent pas systématiquement s'accompagner d'une restructuration de l'espace public !

ASTUS

Entrainmundo

Ecocité-
Strasbourg

TC-alsace