

# Sur rails et sur pneus

■ **Développements en site propre** : après quatre réunions publiques, le conseil de la communauté urbaine de Strasbourg aura à se prononcer le 25 juin sur le schéma directeur des transports collectifs à l'horizon 2025.

Très orchestrée, avec professionnels de la communication, micro-trottoir et perches tendues («*Et vous, M. Ries, qu'en pensez-vous?*»), une quatrième et dernière réunion publique a rassemblé l'autre soir une centaine de personnes au Maillon de HautePierre, la séance étant plus spécialement consacrée au développement des transports collectifs dans le secteur ouest de l'agglomération.

## Par étapes

Côté public, l'occasion a été saisie pour réaffirmer l'urgence de dessertes considérées comme essentielles : celle de la cité et du campus de Cronenbourg (Marie-Françoise Janot) ; celle de Koenigshoffen (l'association Écité militante pour un débranchement de la ligne C à la hauteur du MAMCS) ; celle d'Eckbolsheim et de Wolfisheim via un prolongement de la ligne A jusque sur la route de Wasselonne (André Lobstein) ou celle encore des boulevards périphériques, entre gare et Esplanade (Frédéric Le Jehan).

Pour Roland Ries, vice-président de la CUS en charge des transports, et Alain Meneveau, directeur de la mobilité et des transports, c'était le moment de réexpliquer les tenants et les aboutissants des extensions du réseau destinées à être réalisées par étapes d'ici 2025, de présenter les enjeux du nouveau schéma directeur dont l'élaboration a été lancée en 2008 par le conseil de communauté.

Le message a été répété au fil des quatre réunions. Infrastructure lourde et coûteuse



Dans le «cœur métropolitain», un maillage à poursuivre avec le tramway mais aussi avec des bus à haut niveau de service. (Photo archives DNA)

en termes d'investissement et de fonctionnement, le tramway n'est pertinent que dans les zones les plus denses. Des zones où, toujours en raison du coût, ses développements ne peuvent être que progressifs, échelonnés sur les quinze ans à venir. Dans le même mouvement se trouve mis en valeur une autre mode de transport en commun en site propre : guidé ou non, le bus à haute qualité de service, moins cher et plus flexible.

## Quelles priorités ?

A chaque territoire – «cœur métropolitain», quartiers et communes de la première couronne, communes de la seconde couronne, secteurs périurbains – se trouve ainsi dédiée une «solution adaptée», du tram au véhicule électrique en libre service.

S'agissant des nouvelles liaisons en site propre, après les projets d'extension du tramway déjà lancés en 2009 à l'ouest (HautePierre, parc des Poteries, Zénith) et à l'est (port du Rhin, Kehl), les secteurs désormais visés sont le centre d'Illkirch-Graffenstaden (ligne A) et le centre de la Robertsau (ligne E), Koenigshoffen et Eckbolsheim (ligne F), Cronenbourg et l'Espace européen de l'entreprise à Schiltigheim (ligne D), le sud du Neuhof et la Meinau (ligne C), le tout associé à un maillage du centre-ville de Strasbourg.

Des bus à haut niveau de service sont vus sur une ligne de rocade décrivant un arc de cercle à travers la première couronne. Ils paraissent également adaptés au «corridor» – la route de Brumath – des-

servant les pans ouest de Schiltigheim, Bischheim, Hoenheim et Souffelweyersheim.

Le 25 juin, le conseil de communauté doit se prononcer sur le schéma directeur pour les quinze ans à venir, document formalisant des choix (délicats) de priorités et de modes de transport. Comme le signale Roland Ries, le temps presse : suite du «Grenelle de l'environnement», un deuxième appel à projets pour les transports en commun en site propre a été lancé le 4 mai par l'État disposé à subventionner des opérations. La copie doit être rendue avant le 8 octobre prochain et les travaux concernant les projets retenus (la liste sera rendue publique en décembre) devront être engagés avant la fin de l'année 2013.

J.-J. Blaesius