

STRASBOURG Elections départementales

## Le tram s'invite au débat

L'arrivée du tram à Koenigshoffen va-t-elle se faire par la rue du Faubourg-National et remettre en question l'actuel emplacement du marché bihebdomadaire ? Petit morceau d'un plus grand débat, qui s'invite dans la campagne électorale.



Si le tracé par la rue du Faubourg-National se confirmait, le marché bihebdomadaire devrait trouver un autre site dans le quartier Gare. PHOTO DNA - MARC ROLLMANN

Alors que le tracé du futur tram de Koenigshoffen est déjà au tribunal administratif, un nouveau débat se fait jour sur l'endroit où on raccrochera l'extension de ligne à partir du centre-ville. Joseph Chucuri, candidat indépendant aux départementales et président de l'APEK (Association de préservation de l'environnement de Koenigshoffen) est certain que l'Eurométropole veut poursuivre tout droit le tracé actuel du début du Faubourg-National en décrochement de la ligne B (vers l'Elsau). L'extension de ligne passerait ensuite par le boulevard de Nancy avant de s'engouffrer sous le pont ferroviaire

rue de Koenigshoffen.

### « Un consensus pour la liaison avec la gare »

« Après avoir gagné la bataille du fer (lire notre encadré), avec le collectif créé en 2011, les gens de Koenigshoffen auraient bien aimé pouvoir arriver à la gare directement », poursuit Joseph Chucuri. « Or, cette option par le Faubourg-National nous oblige à marcher pour rejoindre la gare ferroviaire

». « Mon regret, conclut le candidat, c'est qu'il n'y ait aucun débat sur cette question du tracé ».

En creusant un peu, on trouve trois hypothèses étudiées par la CTS et l'Eurométropole. Celle évoquée par le président de l'APEK, une autre, qui décroche de la ligne B en tournant rue de Wasselonne, une troisième qui se connecte au terminus de la ligne C à la station Gare centrale, traverse la place et longe les boulevards jusqu'à la Porte-Blanche, pour emprunter la rue de Koenigshoffen.

Le candidat aux départementales EELV Pierre Ozenne, également membre du collectif pour le tram sur fer, se

prémunit de toute critique : « Nous ne sommes pas dans les compétences du Département et ce n'est pas un thème de campagne pour mon binôme ». Mais a tout de même son analyse de l'affaire.

« Tous les acteurs de Koenigshoffen sont dans un vrai consensus sur le tracé : il doit se finir à la gare centrale », démarre le militant. « Or, je parie que l'opérateur souhaite modifier sa logique de lignes : à mon avis, construire un nouveau tracé de la ligne B de Hoenheim à Koenigshoffen et prolonger la ligne F (qui part de la place d'Islande) jusqu'à Lingolsheim »...

Cette option, toujours selon Pierre Ozenne, permettrait de réduire les coûts d'exploitation avec une fréquence moindre sur ladite nouvelle ligne F. Cette option, aussi, condamnerait la liaison directe entre Koenigshoffen et la gare.

« A priori, il me paraîtrait plus cohérent de partir de la gare », estime Jean-Emmanuel Robert, candidat pour l'UMP. « Mais surtout, mon inquiétude est que les fontes des dotations de l'Etat ne viennent encore décaler la réalisation effective de cette ligne ».

« Il y a une telle attente sur ce sujet du tram, qu'un référendum avec deux ou trois propositions de tracé pourrait être très suivi et efficace ».

Eric Elkouby, adjoint du quartier et candidat aux départementales pour le PS, s'agace : « On n'est pas au troisième tour des municipales ! Ce tram, mon binôme et moi on est les seuls en lice dans le canton 2 à avoir voté pour en juillet 2013. Il est nécessaire, il va se faire et le tracé n'en est pas encore fixé : il sera choisi en concertation avec les habitants, selon la méthode adoptée par l'Eurométropole et la ville dès 2008 ».

« Le marché sera maintenu dans le quartier, quel que soit le tracé choisi », réagit Paul Meyer, adjoint du quartier Gare. Qui refuse « de prendre les sujets par le petit bout de la lorgnette ». Et d'expliquer : « L'option du tram tout le long du Faubourg-National doit aussi être envisagée sous l'angle du levier à aménagements qu'il représente ». Et de citer la rénovation du Faubourg, des grands boulevards, de la place Sainte-Aurèle, qui pourraient accompagner la pose de rails dans les environs. ■

MSK

### DU PNEU AU (BRAS DE) FER

- Au printemps 2011, la communauté urbaine de Strasbourg annonce son projet d'un tram sur pneus entre Vendenheim et Eckbolsheim, via les Halles et Koenigshoffen. Un « collectif pour le tram sur fer » se crée et mène la bataille.

- Le 12 juillet 2013, la CUS a revu sa copie. Une délibération est adoptée pour deux prolongations de lignes du tram sur fer. Une extension Gare-Koenigshoffen, et une autre Gare-Bischoheim.

- Fin 2013, le collectif dépose un recours

gracieux, puis un recours au tribunal administratif contre le tracé du tram à Koenigshoffen qui, selon lui, n'a pas été assez concerté.

- Décembre 2014 : après des incertitudes quant aux financements d'Etat attendus pour les projets de tramway, celui de Koenigshoffen obtient une subvention de 8,4 M€ (sur les 106 M€ d'investissements pressentis au total).

- À ce jour, l'extension vers Koenigshoffen est envisageable au mieux pour 2018. Une concertation avec les habitants est annoncée par l'Eurométropole sur ce dossier.

SCHILTIGHEIM Environnement

## La ligne et les détritits

À l'ouest de Schiltigheim, les espaces verts à l'abandon le long du tram se sont transformés en décharge à ciel ouvert.

**DE HOENHEIM** à Schiltigheim, si les espaces verts aux abords des voies de la ligne B du tram laissent souvent à désirer, ils n'ont plus l'air de rien au niveau de l'arrêt Marais. Ou plutôt si : ils ont tout d'une décharge publique où les détritits s'amoncellent parmi les ronces.

Philippe Behr, qui vit depuis 18 ans dans une résidence en face du tram, n'en peut plus de ce spectacle désolant et rêve d'un « nettoyage de printemps ». Et il n'est pas le seul dans ce cas : les habitants du Marais ont fait part de leur mécontentement aux élus venus à leur rencontre. Philippe Behr se souvient avec nostalgie des photos géantes posées lors de l'inauguration du tram à l'automne 2000, « avec de beaux espaces verts et le tram qui roulait sur un tapis de gazon ». Cela fait deux ans que ces espaces verts ne sont plus entretenus, estime Philippe Behr. « Ils ont planté des centaines de rosiers que l'on ne voit plus » soupire cet amoureux de l'environnement. « Avant, on voyait régulièrement des gens qui entretenaient ces espaces verts ». Mais ça, c'était avant.

Un responsable de sa copropriété a alerté les services de l'Eurométropole, la

mairie et la CTS (Compagnie des transports strasbourgeois). « Et tout le monde se renvoie la balle », tempête Philippe Behr. Il en vient à estimer qu'une telle situation ne serait pas envisageable « au centre de Strasbourg » et il rappelle que les touristes qui garent leurs voitures au parking relais à Hoenheim voient également ces abords de tram peu reluisants. Jean-Marie Kutner, maire et vice-président de l'Eurométropole en charge de la voirie, ne nie pas ce problème.

« Le nettoyage des plateformes du tram est de la compétence de la CTS, sauf qu'à Schiltigheim, la plateforme comprend une zone verte que la CTS a entretenue pendant des années avant de décider, il y a environ deux ans, que ce n'était pas de sa compétence », explique Jean-Marie Kutner. Le maire de Schiltigheim a essayé de débloquent ce dossier, en vain. De guerre lasse, il s'apprête à envoyer un courrier aux présidents de l'Eurométropole et de la CTS pour leur dire que la ville de Schiltigheim acceptait de prendre à sa charge l'entretien des abords du tram.

Mais à une condition : « Je veux que la sécurité de nos agents soit garantie. Ils ne peuvent pas travailler quand les trams circulent ni en pleine nuit, avec une lampe de poche ». Autant dire qu'il faudra encore des négociations pour sortir de l'ornière. ■

SOPHIE WEBER



À Schiltigheim, Philippe Behr, rêve d'un nettoyage de printemps pour les abords de la ligne de tram B.

PHOTO DNA - MICHEL FRISON