

### édito



Le nouveau pont tram vers Kehl franchira bientôt le Rhin.

La poursuite de l'extension du réseau de tram vers la seconde couronne semble freinée pour des raisons budgétaires nous dit-on.

Ceci est pour nous, représentants des usagers, fort dommageable. Nous nous sommes interrogés sur la position à adopter. Nous avons décidé de demander à nos élus, plutôt que de ne plus rien faire, d'améliorer le réseau de bus pour les habitants concernés, vivant dans des villages de l'Eurométropole ou des quartiers d'habitat social, ou les futurs habitants de zones en devenir.

C'est ainsi que vous trouverez nos propositions pour l'Eurométropole nord en page 3 et 4 de ce journal.

« (...) développer le réseau n'est pas tout : encore faut-il que ses bénéficiaires connaissent leurs droits (...) »

Avec vous, nous aurons à construire d'autres propositions pour d'autres quartiers et communes si les mêmes retards s'y confirmaient.



Mais développer le réseau n'est pas tout : encore faut-il que ses bénéficiaires connaissent leurs droits en matière de desserte et de tarification. Or les personnes que nous rencontrons ne sont pas toutes accros à internet ou

au smartphone. Elles ne peuvent donc pas acheter de billets ou d'abonnements à distance, quand elles savent qu'elles peuvent bénéficier de tarifs réduits.

A ce propos ASTUS regrette que depuis quelques mois il ne soit plus possible d'acheter de titres CTS dans les bureaux de Poste, proches du lieu de vie des gens, et qu'un accord n'ait pu être trouvé entre ces deux délégataires de service public.



Nos décideurs oublient qu'aujourd'hui bon nombre de salariés sont en missions d'intérim ou en contrats à durée déterminée de courte durée : ils ne peuvent bénéficier d'abonnements mensuels, remboursés à 50 % par leur employeur, notamment parce que l'emploi n'est qu'occasionnel et qu'il ne s'agit pas de « braquer » l'employeur.

Beaucoup de personnes de plus de 65 ans ne connaissent pas les opportunités qui s'offrent à eux, ni certains étudiants d'ailleurs.

Le bureau : François GIORDANI, Patrice PAUL, Claude BOULEAUX, André ROTH, Michel BERNAULT, Gérald BROTHIER, Michel DERCHE, Hervé DIEBOLD.

### ASTUS c'est aussi...

35 réunions internes ou externes auxquelles ont participé des membres de l'association en mars, avril et mai, dont :

- la réunion trimestrielle ASTUS/Eurométropole/CTS
- une commission déplacement dans la couronne Nord de Strasbourg
- une réunion thématique « transport » dans le cadre des Conseils de Quartiers (COQ)
- deux réunions concernant l'Agenda d'Accessibilité Programmée (AD'AP)
- une réunion avec des membres de l'université de Strasbourg et de haute Alsace, dans le cadre du Schéma Directeur Régional de la Vie Etudiante

Prochaine réunion  
ASTUS/Eurométropole/CTS  
le **mercredi 24 juin 2015**.

### sommaire

<b>EDITO</b>	<b>P. 1</b>
<b>PROSPECTIVE</b> Quels transports pour l'Eurométropole nord ?	<b>P. 2-3</b>
<b>CONFÉRENCE</b> Kéoscopie 2015 : Quelle prise en compte des usagers « occasionnels » ? Brèves	<b>P. 4</b>
<b>VIE DE L'ASSOCIATION</b> Carnaval de Bâle Visite PAI Ateliers « Astuces » Brève	<b>P. 5</b>
<b>TRANSPORTS D'AILLEURS</b> Le tram de Casablanca Voyage en Australie Brèves	<b>P. 6</b>
<b>PAROLE AUX ASSOCIATIONS</b> Trans Rhin Rail	<b>P. 7</b>
<b>ACTUALITÉS</b> Bilan et perspective Visite de Preston Schiller Agenda	<b>P. 8</b>

À l'entrée sud de Schiltigheim, un nouveau quartier, comprenant des centaines de nouveaux logements, deux crèches, deux résidences seniors, une salle de sports, une école, est à l'étude : comment ces habitants effectueront-ils leurs déplacements, notamment vers Strasbourg ou les communes de la seconde couronne ? Les lignes de bus 4 et 6, aujourd'hui déjà fortement sollicitées, pourront-elles répondre durablement à la demande ? Ne sommes-nous pas dans une zone de pertinence pour le tram ? Plus largement, l'amélioration du réseau bus au nord de l'agglomération doit-elle attendre la concrétisation d'un transport en site propre vers Vendenheim ?

Le conseil de CUS du 12 juillet 2013 a rendu une délibération favorable à la réalisation d'une ligne de tram « fer » en direction de Vendenheim via Schiltigheim jusqu'à la cité des Écrivains à Bischheim, au droit de la rue de Périgueux, dans un premier temps. La mise en chantier de cette nouvelle ligne devait s'opérer fin 2014 : force est de constater que l'année 2015 est engagée et que rien n'a bougé concernant ce projet.

L'appel à projets « transports collectifs et mobilité durable », lancé par le gouvernement, a retenu en décembre dernier trois projets sur l'agglomération strasbourgeoise : parmi eux figure la création d'une nouvelle ligne de tram vers Schiltigheim et le nord, avec une subvention allouée à hauteur de 10 % du coût du projet. Cependant, compte tenu de contraintes budgétaires croissantes, l'Eurométropole se dit à présent amenée à faire un choix et le projet de tram vers Koenigshoffen, lui aussi très attendu est, selon elle, techniquement le plus avancé.

Les travaux devront avoir été engagés avant le 31 décembre 2017. Par démarrage des travaux, il est entendu que 25 % du montant total de chaque projet devront avoir été juridiquement engagés. Au-delà de cette date, si rien n'est engagé, la subvention serait perdue.

Aujourd'hui, il existe deux freins majeurs à la réalisation du tram vers le nord : le premier est financier, des contraintes budgétaires croissantes étant avancées ; le second est dû aux positions des maires du nord de l'agglomération, Schiltigheim, Bischheim, Hoenheim et Souffelweyersheim, peu favorables à la création d'une ligne de tram « fer » vers le nord.

À ce jour, aucun texte ne vient remettre en cause la délibération du 12 juillet 2013. Toutefois le projet de tram-train Strasbourg - Bruche - Piémont des Vosges peut faire jurisprudence, puisque, voté, il n'a jamais fait l'objet d'un abandon officiel.

**ASTUS reste donc mobilisée pour que se réalise la ligne de tram reliant le centre-ville au nord** de l'agglomération et reste vigilante, notamment sur la modification programmée du plan d'occupation des sols de Schiltigheim qui prévoit, entre autres, la création d'un barreau routier est-ouest. Ce nouvel axe reliant la rue du Général-de-Gaulle aux rues Perle et Louis-Pasteur ne ferait que rajouter de la circulation sur des axes aujourd'hui déjà fortement sollicités et pollués, notamment en heures de pointe. Qu'en est-il des mesures destinées à favoriser l'usage des mobilités douces, piétons, cyclistes et transports en commun ?

De nombreux logements, commerces et services sont prévus sur le site France Télécom et la friche Fischer. Quelles vont être les mesures, en dehors de celles favorisant l'automobile, pour favoriser la mobilité de ces nouveaux habitants ? Pour les déplacements vers le centre-ville et la gare centrale, le projet de tram « fer » vers le nord et la promotion des déplacements doux ne doivent-ils pas façonner et accompagner le développement urbain ?

C'est pourquoi, **ASTUS reste toujours et encore favorable à la réalisation de cette nouvelle ligne de tram vers le nord et déterminée à la voir mise en œuvre rapidement, mais elle souhaite, dans l'intérêt bien compris des usagers, que des mesures anticipatives soient prises, au plus vite, sur le réseau de bus, en attendant la réalisation concrète du tram.**

Afin d'améliorer les déplacements vers le nord de l'agglomération, ASTUS propose :

## 1) LA RÉALISATION D'UNE LIGNE RADIALE :

À partir de l'arrêt Desaix à Souffelweyersheim, ASTUS propose de rediriger la ligne de bus 6 vers le pôle d'échange multimodal de la gare de Vendenheim, en cours d'aménagement, en restant sur la route de Brumath, via notamment la zone commerciale nord, et ce en attendant la réalisation d'un transport en site propre sur cet axe. Un cadencement régulier peut être mis en place

pour éviter le surcroisement actuel des bus à certaines heures et des mesures doivent être prises, peu coûteuses, pour améliorer leur vitesse commerciale (couloirs réservés aux bus sur certains tronçons, priorité de type tram aux feux de signalisation).

## 2) LA CRÉATION DE TROIS LIGNES DE ROCADES :

- **une nouvelle ligne 60 entre le lycée Kléber et l'Espace Européen de l'Entreprise**, qui reprendrait une partie de l'itinéraire sud de l'actuelle ligne 50 et desservirait notamment l'hôpital CMCO, la mairie de Schiltigheim, la salle du Brassin, la gare de Bischheim-Schiltigheim, le cœur du quartier des Écrivains, la salle des fêtes et la piscine. La double branche terminale du 50 disparaîtrait, pour plus de clarté et de régularité, la ligne 50 rejoignant le seul quartier du Marais.

- **une nouvelle ligne 80 reliant l'Espace Européen de l'Entreprise et la zone d'activité de Bischheim-Hoenheim** en cours d'extension via la commune de Niederhausbergen jusqu'à la ZAC des Maréchaux (reprise de la branche de l'actuelle ligne 6a), puis la commune de Souffelweyersheim, le pôle d'échange d'Hoenheim Gare (reprise de l'actuelle ligne 6 depuis Desaix), jusqu'à la Ballastière de Bischheim et le quartier Champfleury de Hoenheim.

- **une nouvelle ligne 90 reliant Hoenheim à Lampertheim** via les communes de Reichstett et de Mundolsheim - ce qui limiterait l'actuelle ligne 4 à Hoenheim Gare, assurant une meilleure régularité - et reprenant la branche de la ligne 71 en direction de Lampertheim.

Ces trois lignes pourraient être **exploitées**, à l'instar d'autres villes de France, par des « midibus » à gabarit réduit (8 à 11 mètres), pouvant transporter entre 50 et 90 passagers.

En complément, s'agissant du pôle d'échange multimodal de Vendenheim, il y a lieu **d'exploiter au mieux la performance du réseau TER Alsace** en maintenant l'offre actuelle cadencée à la demi-heure vers Strasbourg et Haguenau et en la développant, sur les périodes de pointe, par la remise en place d'arrêts, à Vendenheim, des trains omnibus Saverne - Strasbourg.

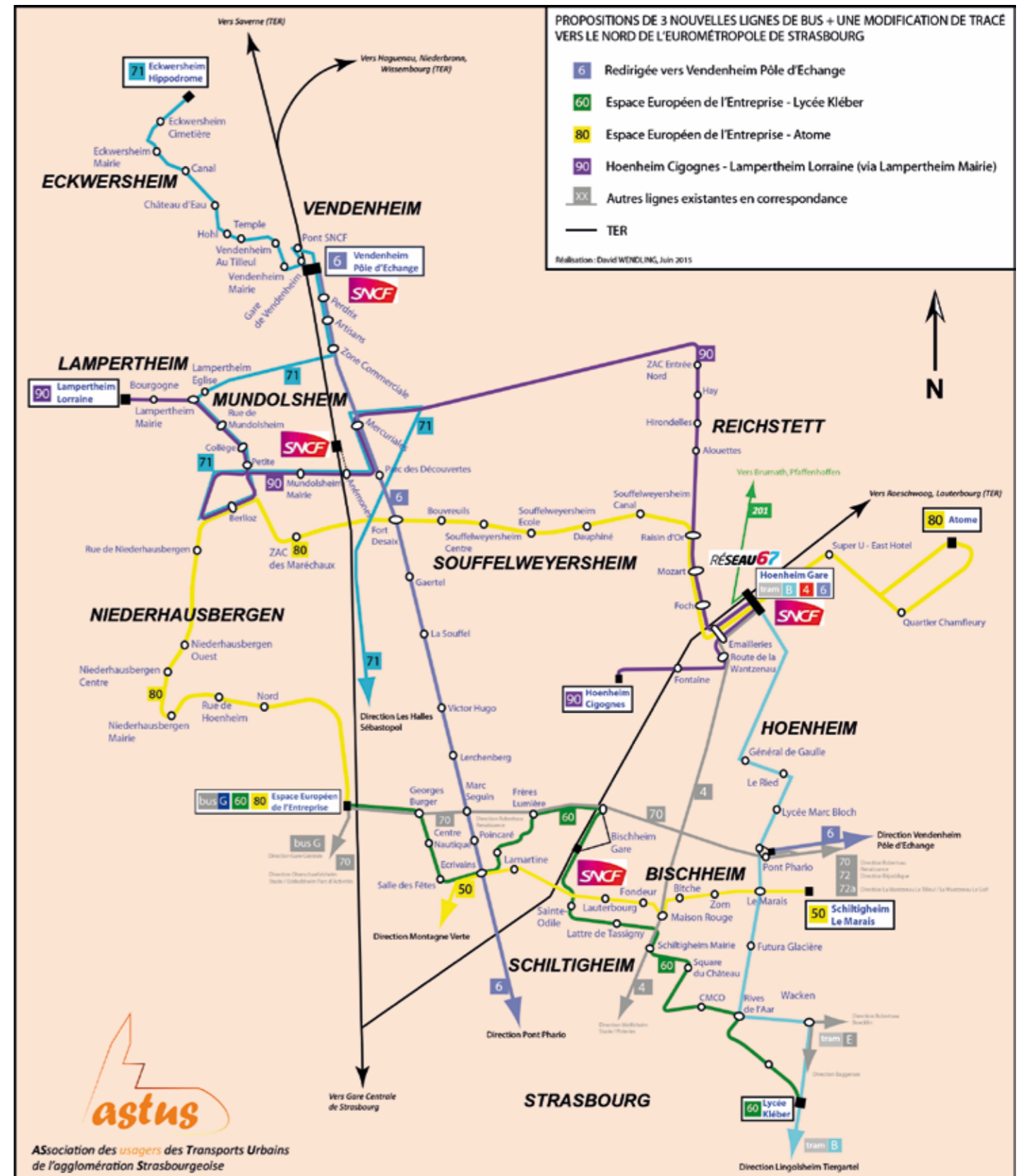
Ces actions permettraient un accès au centre

métropolitain hyper performant, mais offrirait également aux usagers du nord de l'Alsace (TER en provenance de Saverne, Haguenau, Wissembourg et Niederbronn) la possibilité de descendre à Vendenheim et de poursuivre en empruntant le bus 6, grâce à des horaires en correspondance, drainant ainsi une grande partie du secteur nord de l'Eurométropole.

Parallèlement, **la mise en place du ticket unique**, depuis longtemps demandé par ASTUS, est enfin à l'étude. Pouvoir utiliser, avec les titres de réseau urbain, indifféremment bus/tram de la CTS, cars du Réseau67 et trains du TER dans l'Eurométropole est indispensable.

La mise en œuvre, dans de brefs délais, de l'ensemble de ces propositions contribuera

à améliorer rapidement les déplacements dans le nord de l'Eurométropole, entre les villes de la première et de la seconde couronne et vers le centre métropolitain, avant l'arrivée d'un indispensable tram nord à venir. Elle amènera une **diminution du nombre des automobilistes autosolistes** et désengorgera le réseau autoroutier, évitant de se lancer dans un coûteux GCO devenu encore plus inutile.



## KÉOSCOPIE 2015 : QUELLE PRISE EN COMPTE DES USAGERS « OCCASIONNELS » ?



Le groupe Keolis apporte son expertise technique à la CTS depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2013 sur des problématiques d'intégration modale et, plus spécifiquement, sur l'interconnexion des réseaux urbain et ferroviaire lourd. Organisée conjointement par la CTS et l'ADEUS, la deuxième conférence Keos-copie du 18 février dernier, a été l'occasion d'explorer les leviers de l'attractivité des transports publics et du rayonnement urbain à la lumière de l'analyse de la diversité des citoyens et des clients de passage.

Pour un voyageur occasionnel, un réseau de transport en commun reste complexe. Cette catégorie d'usagers constitue un potentiel de progression à développer, quand de nombreux réseaux, dont celui de la CTS a déjà gagné sa légitimité auprès des usagers « réguliers ». C'est ce qu'a expliqué Eric Chareyron, directeur Prospective chez Keolis. En premier lieu, la vision selon laquelle la mobilité n'est définie que par le travail et les déplacements qu'il engendre au quotidien, est à proscrire.

L'enquête ménage déplacements de 2009 montre que 100 000 Bas-Rhinois rejoignent tous les jours de la semaine l'Eurométropole strasbourgeoise. Parmi eux, 64 % s'y rendent pour leur travail ou leurs études, 20 % y travaillent ou y étudient toute la semaine mais, le jour de l'enquête, sont présents pour une autre raison 16 % qui sont des visiteurs occasionnels « purs ». Lorsque l'on se projette sur un mois complet, les mêmes occasionnels (hors habitants de l'agglomération et sans motif de type étude ou travail, donc) forment 66 % de la population observée avec des profils très différents.

**« La question de l'information aux voyageurs occasionnels est primordiale. Le client dit « moyen » n'existe pas. »**

La question de l'information aux voyageurs occasionnels est primordiale. Le client dit « moyen » n'existe pas. Pour preuve, contrairement à certaines idées reçues, 55 % de la population ne possède pas de smartphone, un outil d'aide aux déplacements certes, mais qui est encore loin d'être accessible à tous. Il faut également penser aux parcours des clients qui peuvent être extrêmement diversifiés pour une seule et même per-

sonne, mais aussi intégrer le porte-à-porte et l'aller-retour dans la réflexion. Pour que l'information soit efficace, elle doit aussi être disponible en plusieurs langues, surtout quand on sait que la moitié des 6 millions de visiteurs annuels à Strasbourg sont étrangers.

Le transporteur doit être le prescripteur de la combinaison entre les transports en commun et la marche à pieds, d'où un travail important à faire sur la signalétique, dès la descente du train. Ainsi, les congressistes choisissent leur hôtel en fonction du réseau de transports en commun le plus direct. Il est également nécessaire de construire les réseaux de transports sur les 365 jours de l'année civile et non pas sur les seuls 180 jours « types » de semaine.

Le tramway strasbourgeois qui a fêté ses vingt ans en novembre dernier a cet avantage majeur, celui d'être un marqueur visible et aisément reconnaissable d'organisation de l'espace urbain. Outre les langues et l'information aux usagers, le dernier levier sur lequel les réseaux doivent désormais s'appuyer est celui de la tarification combinée, notamment par rapport au frein financier que représente le coût du transport aujourd'hui. Avec la création de l'Eurométropole, cette réflexion est désormais en marche.

David WENDLING

### BRÈVES

#### SUPPORTERS DU RACING À DEUX NIVEAUX ?

ASTUS a apprécié le dispositif spécial de la CTS pour le match du Racing le 22 mai 2015 qui a permis d'effectuer le trajet aller-retour pour 2 €, mais a regretté une nouvelle fois que l'achat de ce titre n'ait pu se faire qu'auprès des distributeurs automatiques des stations de tram et de la ligne G, ainsi qu'à la boutique Homme de Fer de la CTS.

ASTUS a demandé que ces billets promotionnels soient aussi vendus à bord de tous les bus desservant les communes et quartiers de l'Eurométropole.

Le week-end suivant la même chose aurait dû être faite pour permettre à tous, jeunes notamment, d'accéder à la manifestation NL Contest.

Et pourquoi la Région Alsace (le club s'appelant Racing Club de Strasbourg Alsace) n'a-t-elle pas proposé des tickets à 5 € ?

#### INSUFFISANCE DE LA DESSERTE DE LA GARE D'ENTZHEIM AÉROPORT EN PÉRIODE ALLÉGÉE ET LE SOIR

A travers un courrier envoyé aux Présidents de la Région Alsace, de l'Eurométropole de Strasbourg et au Directeur régional de la SNCF, ASTUS a demandé une réduction des intervalles de temps sans TER en **périodes allégées**. Par ailleurs, de nombreux usagers du **dimanche** se plaignant depuis quelques mois de l'offre de transport insuffisante en capacité le dimanche soir de l'aéro-

port vers Strasbourg, ASTUS a demandé l'ajout d'une desserte.

#### ENQUÊTE PUBLIQUES PROJET WACKEN EUROPE ET MODIFICATION DU POS DE SCHILTIGHEIM

ASTUS a fait entendre la voix des usagers des transports en commun en déposant des contributions dans les registres des deux enquêtes (voir sur le site astus67.fr).

## UNE FOLLE NUIT AU CARNAVAL DE BÂLE AVEC ASTUS !



Lundi 23 février 2015, nous avons rendez-vous à 1h15 du matin dans le hall de départ de la gare de Strasbourg avec le groupe d'ASTUS, destination carnaval de Bâle !

Chantal, en organisatrice aguerrie de l'association ASTUS, vérifie que tout le monde est là et nous emmène à nos places réservées dans le train. Le quai est noir de monde. No stress, départ réussi ! Puis Chantal nous distribue un petit fascicule avec le plan de Bâle, le trajet de la cavalcade, accompagné d'explications sur l'histoire du carnaval et un lexique de mots bizarres : une larve est un

masque, une clique est un cortège... Nous réglons aussi nos places de train à ASTUS qui avait auparavant acheté les billets. Le tarif groupé est très intéressant !

**« La musique nous emporte et nous suivons les cliques jusqu'au petit jour... »**

Vers 3 heures, nous arrivons à Bâle, et là c'est la marée humaine qui s'engouffre dans les rues direction centre-ville. A 4 heures pile, quel choc ! Toutes les lumières de la ville s'éteignent pour laisser la place aux lampes (lanternes) sur les têtes des joueurs de tambours et de piccolos, et dans les calèches. La musique nous emporte et nous suivons les cliques jusqu'au petit jour...

Même si nous ne comprenons pas souvent les thèmes des cliques (humour - souvent

noir - et sarcasmes sur les événements de l'année passée) nous sommes fascinées par l'ambiance et la beauté noire qui s'en dégage. Nous nous réfugions au petit jour dans l'église Sainte Élisabeth pour un petit somme et un café chaud bien mérité. Pour attaquer la grande cavalcade à 14 heures sous la... pluie ! Mais ce n'est pas trois gouttes qui vont décourager nos amis bâlois ! Plus de cents chars gigantesques défilent au son des fanfares et jettent sur la foule confettis, oranges, poireaux, mimosas et bonbons au choix...

Le temps file et vers 16h30 nous retrouvons notre groupe à la gare. Des confettis dans les cheveux, des cernes sous les yeux mais sûres d'avoir vécu un moment extraordinaire.

Encore merci ASTUS d'avoir organisé notre virée bâloise !

Martine ROQUES et Véronique VILLANUEVA

### VISITE PAI



En février 2015 une délégation d'ASTUS a pu visiter le PAI - Poste d'aiguillage informatisé - de Strasbourg. Situé côté sud de la gare centrale de Strasbourg, ce PAI, un des plus importants de France a été mis en service en 2007 pour l'accueil des TGV est-européens. Il gère à distance une grande partie des aiguillages alsaciens et dispose

d'une capacité de commande de 1280 itinéraires différents.

Nous remercions les personnes qui ont permis l'organisation de cette visite et l'accueil du groupe.

André ROTH

### DES ATELIERS « ASTUCES » POUR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Dans le cadre du projet Vinci, ASTUS a pu proposer pour la première fois un atelier sur les transports en commun « Les bons plans en bus, tram, car et train » en partenariat avec l'épicerie sociale Les Épis, le mercredi 27 mai. Cet atelier a pour but de répondre aux besoins des participants et d'apporter des informations afin de leur permettre de se déplacer avec facilité et aux prix les plus justes. Ainsi, ils ont pu découvrir et expérimenter, entre autres, le fonctionnement du site Vialsace qui permet d'organiser ses

déplacements et le calculateur de Quotient Familial sur le site de la CTS qui permet de faire le point sur la tarification solidaire et le prix de leur abonnement Badgéo. Ce premier essai a été bien accueilli par les participants qui se sont montrés très intéressés et ont souvent pris la parole. D'autres ateliers sont d'ores et déjà programmés et ASTUS propose d'élargir ce format vers d'autres partenaires.

Aurélien HILD et Chantal FABING



### BRÈVE

**L'offre Happy Hour est destinée aux voyageurs qui sont à la fois sensibles au prix, flexibles sur l'horaire et qui ne peuvent pas anticiper leur voyage.** Un principe simple : 50 % de réduction garantie sur le plein tarif **sans condition d'âge ou de détention d'une carte commerciale.**

L'offre est disponible sur l'ensemble des dessertes INTERCITÉS, deux trains par jour et par desserte (soit 4 trains par lignes et par jour). La mise en vente s'effectue entre j-5 et j-2 avant le départ, uniquement sur internet.

L'offre Happy Hour a été mise en place le 31 mars 2015 sur **177 destinations INTERCITÉS.**

Hervé Diebold



Nous ne pouvions pas passer à Casablanca, cette grande métropole marocaine de plus de 4 millions d'habitants, sans tester la nouvelle ligne de tram T1, mise en service le 13 décembre 2012, un an et demi après celui de Rabat. Longue de 31 km avec 48 stations, elle relie le quartier Sidi Moumen à l'est, dessert la gare « Casa Voyageurs » de l'ONCF, ainsi que la majeure partie du centre de la ville et se dirige vers l'ouest à travers de vastes quartiers en construction, puis se prolonge dans des quartiers résidentiels jusqu'à la belle plage d'Aïn Diab Plage, au bord de l'Océan. À la station Abdelmoumen, une seconde branche conduit vers le Sud au quartier des Facultés et offre une bonne intermodalité avec le chemin de fer aux stations « Gare Oasis » et « Gare Casa Sud ». La construction de la ligne T2 devrait démarrer sur 17 km en 2015. Deux autres projets de lignes, au-delà de l'horizon 2020, visent à desservir

des quartiers périphériques et à améliorer les liaisons inter-quartiers.

Les 74 rames, de type Citadis 302, de couleur rouge vif, assemblées à l'usine de Reichshoffen, rappellent le confort et l'agencement des rames strasbourgeoises Citadis 300 avec une nouveauté notable : elles peuvent circuler en unités multiples de 65 m, dont la longueur est impressionnante. La première photo montre que l'accès aux longs quais (« Entrée » sur fond vert) s'effectue en tête de rame avec des portillons automatiques comme dans le métro à Paris, des distributeurs automatiques de billets et un plan incliné d'accès pour les handicapés. La sortie, à l'arrière en sens unique, est également munie de portillons, avec un panneau sur fond rouge indiquant « Accès interdit » en venant de l'extérieur. Du personnel de Casa Transports assure une fonction de conseil et de surveillance. Le plan du réseau, affiché dans chaque station, est clair et attrayant. Le prix du ticket unitaire (6 dirhams, soit environ 0,55 euros) est élevé par rapport au salaire moyen. Il y a aussi des abonnements hebdomadaires et mensuels (60 et 230 dhs) avec un tarif étudiant plus avantageux. Toutefois, il n'existe pas encore de tarification intégrée tramway et bus. Le tram fonctionne entre 5h30 et 22h30 avec une fréquence de 5 minutes en période de pointe.

Au total, cette première ligne de tramway est une belle réalisation, qui améliore fortement la mobilité et la qualité de vie dans un centre-ville submergé par l'usage de la voiture. Les automobilistes, enclins à devenir plus vigilants, s'habituent peu à peu à respecter la priorité du tram, mise en place dans la majorité des carrefours avec feux de circulation. La fréquentation du tram augmente régulièrement de mois en mois et devrait dépasser sous peu 200 000 personnes par jour.

Patrice PAUL



NB : Une description approfondie du réseau (avec photo de chaque station) est consultable sur le site suivant : <http://www.casatransport.ma/projets/casa-tramway/trace/>

## VOYAGE EN AUSTRALIE



L'Australie un beau pays, mais lointain : 23 heures d'avion au départ de Francfort avec heureusement une escale de 24 heures à Singapour. A découvrir : Perth une grande ville dotée d'un réseau transport train, bus et métro (7 lignes) très performant, l'Indian Pacific un train légendaire de Perth à Sydney, 4352 kilomètres et deux jours de trajet. Il existe encore deux autres lignes mythiques: le Ghan d'Adelaide à Darwin et l'Overland d'Adelaide à Melbourne. Arrêt à Adelaide : une grande métropole avec son réseau de

transport bus dont quatre lignes gratuites et une ligne de tram dotée de distributeurs de titres et composteurs à l'intérieur des rames. Pour terminer une journée safari sur Kangaroo Island : une grande île où l'on peut observer de nombreux animaux parmi lesquels des lions de mer, des kangourous, des koalas et des pélicans. Et cerise sur le gâteau, parti début novembre, pour moi c'était l'été. Encore un beau voyage d'un « Astussien ».

Michel DERCHÉ

## brève

Les quais 1, 3 et 4 de la gare de Kehl seront relevés en 2016 jusqu'à une hauteur de 55 cm par rapport au niveau de roulement des rails et cela sur une longueur de 210 mètres.

En outre, en avril 2015, une rénovation des voies et des aiguillages de la gare a été réalisée. Par ailleurs, la plupart des trains, quittant Kehl vers Offenbourg, partent désormais de la voie 1 au lieu de la voie 3.

Attention de bien vérifier le numéro de la voie avant de prendre un train !

Patrice PAUL

## NOUVEAUTÉ : L'APPLICATION TER NFC

Depuis peu en Alsace, à partir de son smartphone doté de la technologie NFC

il est possible d'acheter ses billets TER. Actuellement, seul le plein tarif et le tarif Réflexe semaine sont disponibles.

Nous espérons que très rapidement l'ensemble de la gamme TER sera disponible ainsi que les tarifs combinés ALSA+.

Hervé Diebold



L'association transfrontalière « Trans Rhin Rail Colmar-Freiburg » est née début 2012. Elle rassemble aujourd'hui plusieurs centaines de membres des deux côtés de la frontière.

Son objectif est de rouvrir à court terme la ligne ferroviaire transfrontalière entre Colmar et Freiburg.

« Aujourd'hui, seuls 2 à 3 trains de marchandises effectuent le trajet quotidiennement de Colmar jusqu'au port du Rhin(...) »

La ligne ferroviaire Colmar-Freiburg est inaugurée en 1878. Après sa destruction durant la seconde guerre mondiale en 1945, une partie du pont du Rhin encore intacte est transportée par bateau en 1946 pour compléter le pont entre Neuenburg et Champé (ligne actuelle Mulhouse-Müllheim). Le tronçon français Colmar-Vogelsheim reste exploité par la SNCF en service voyageurs jusqu'en 1969. Aujourd'hui, seuls 2 à 3 trains de marchandises effectuent le trajet quotidiennement de Colmar jusqu'au port du Rhin, avec une vitesse limitée à 30 km/h en raison de l'état de la voie ferrée.



Pont ferroviaire sur le Rhin à Breisach, dans les années 1920

Côté allemand, le fonctionnement de la ligne Breisach - Freiburg est assuré par la Deutsche Bahn jusqu'en 1997. Depuis le 1<sup>er</sup> juin 1997, le service est assuré par la

Breisgau-S-Bahn. Aujourd'hui, le succès est total, avec 34 trajets quotidiens, un cadencement à la demi-heure et plus de 10 000 passagers journaliers ! Quand on pense que la ligne était menacée de fermeture avant 1997...

« Cette ligne a des atouts indéniables : située au centre de la plaine d'Alsace, elle permet de désenclaver vers l'est (...) »

Cette ligne a des atouts indéniables : située au centre de la plaine d'Alsace, elle permet de désenclaver vers l'est, en assurant une liaison transfrontalière rapide vers le Bade-Wurtemberg. Il suffit de voir le trafic incessant sur la RD 415 des travailleurs frontaliers se rendant à Freiburg, les étudiants du pays de Neuf-Brisach se déplaçant à Colmar et les nombreux touristes se rendant dans les Vosges ou en Forêt-Noire. Côté français, la ligne est directement reliée à la ligne Colmar-Metzeral et dessert donc rapidement les lycées colmariens. Côté allemand, la ligne se prolonge jusqu'en Forêt-Noire et permet par exemple de se rendre au Titisee.

« Actuellement, pour se rendre de Colmar à Freiburg en transport en commun, (...) le trajet total dure environ 1h30. »

Actuellement, pour se rendre de Colmar à Freiburg en transport en commun, il faut prendre l'autocar reliant Colmar à Breisach, puis monter dans le train « Breisgau S-Bahn » de Breisach à Freiburg. Le trajet total dure environ 1h30, ce qui est actuellement rédhibitoire, alors que Colmar et Freiburg ne sont distantes que de 50 km. **En rétablissant une liaison ferroviaire complète, ce temps de trajet passerait à moins de 45 minutes.**

Une étude de faisabilité menée par la Région Alsace en 2004 a conduit à privilégier la réouverture de la liaison Mulhouse-Freiburg, via Müllheim. Bien des choses ont changé depuis : il y a aujourd'hui 20 000 passages routiers sur le Rhin chaque jour et le nombre

d'habitants des communes situées le long de la ligne a augmenté fortement. De plus, en 2018, côté allemand, la ligne sera électrifiée, accélérée et permettra d'accueillir encore plus de passagers. En 2019, les trajets en TER seront ouverts à la concurrence. Il nous apparaît dès lors plus que pertinent de réactualiser cette étude qui date de plus de 10 ans.

Depuis sa création, Trans Rhin Rail rencontre les élus pour les convaincre de la nécessité de la réouverture de cette ligne, et organise des réunions d'information pour informer les futurs usagers du train. Nous avons organisé deux trains exceptionnels entre Colmar et Freiburg, avec navette en bus pour franchir le Rhin, qui ont été bien appréciés. L'an dernier, une balade « gourmande et militante » a été organisée le long des rails à hauteur de Neuf-Brisach. L'association agit avec le soutien des associations APCM (Association de Promotion du chemin de fer Colmar-Metzeral), VCD (Verkehrsclub Deutschland), ASTUS. Elle est membre récente de la FNAUT Alsace et nationale.

Cette année, une réévaluation de l'étude de 2003 sera effectuée sur demande de Trans Rhin Rail par un cabinet d'experts réputé, prenant en compte l'évolution de la fréquentation routière et ferroviaire outre-Rhin. Nous avons d'ores et déjà obtenu le soutien financier de la ville de Breisach et de la ComCom du Pays de Breisach pour réaliser cette étude.



Train exceptionnel entre Colmar et Freiburg, affrété par notre association en 2013 et bien rempli !

L'association a également créé un site internet franco-allemand, où vous trouverez toutes les informations sur nos projets et activités : [www.transrhinrail.eu](http://www.transrhinrail.eu).



« La soirée a été ponctuée de questions, remarques et propositions concernant les transports en commun (...) »

Une cinquantaine d'adhérents d'ASTUS, certains représentant des associations, ont participé à l'Assemblée Générale du vendredi 27 mars. De plus, deux personnalités de l'Eurométropole ont fait l'honneur de leur présence: Monsieur Jean-Baptiste GERNET, *Conseiller eurométropolitain et Conseiller de la commune de Strasbourg en charge des modes actifs et des nouvelles pratiques de déplacement*, représentant Monsieur Roland RIES, *Maire de Strasbourg* et Monsieur Ronan GOLIAS, *Chef du service Déplacements de l'Eurométropole*. Nous les remercions vivement ainsi que les personnes qui n'ont pu être des nôtres et se sont excusées, ce qui démontre l'intérêt d'un grand nombre de personnes pour l'association.

La soirée a été ponctuée de questions, remarques et propositions concernant les transports en commun et Monsieur Ronan GOLIAS a apporté de nombreuses réponses.

Le Président a par ailleurs remercié Marie-Claude MAYER, qui passe la main de rédactrice en chef de l'ASTUS Info, après ses trois années consacrées au journal.

Lors de son rapport moral, François GIORDANI a développé les perspectives 2015 de l'association. L'année sera dédiée à l'amélioration de l'information des usagers que ce soit lors des perturbations où certains restent abandonnés sur les quais sans savoir que le bus ne viendra pas ou la connaissance des tarifs réduits pour les personnes pouvant en bénéficier mais qui, ne le sachant pas, hésitent à prendre les transports en commun. ASTUS développe de nouveaux projets en direction des habitants des quartiers nord dans le cadre du « programme cités solidaires », proposé par la fondation Vinci, mais également avec les Universités de Strasbourg et de Haute Alsace, l'ENGEES et l'ENSAS en direction des étudiants et personnels universitaires d'Alsace.

« L'année sera dédiée à l'amélioration de l'information des usagers (...) »

Des débats nourris et animés ont ponctué cette soirée. Ils se sont prolongés de façon très détendue autour du verre de l'amitié.

Aurélié HILD

**VISITE DE PRESTON SCHILLER**



Le 5 mars 2015 ASTUS accueillait l'universitaire américain Preston SCHILLER, auteur d'un livre sur les mobilités durables : « *An Introduction to Sustainable Transportation* »

Pendant son bref passage à Strasbourg, il aura eu l'occasion d'écouter les explications du service déplacements de l'Eurométropole, de la Région Alsace pour la politique TER et d'ASTUS pour l'avis des usagers. Pour compléter de façon concrète toutes ces informations, ASTUS a sillonné avec lui l'Eurométropole en bus, en tram, en passant par des gares TER et une escapade transfrontalière à Kehl.

Puissent tous ces renseignements lui servir pour la réédition de son livre.

André ROTH

- **le samedi 4 juillet 2015** : sortie aux chutes du Rhin et à Schaffhausen  
ASTUS a envoyé les invitations à ses adhérents, les non-adhérents sont également les bienvenus ! Pour ce faire il suffit de téléphoner ou adresser un courriel (coordonnées ci-dessous). Vous trouvez toutes les informations sur la sortie sur le site : [www.astus67.fr](http://www.astus67.fr)

- sortie à Volgelsheim et Breisach, en train touristique et bateau sur le Rhin. Elle n'est plus envisageable sous la forme prévue, en raison de nouveaux horaires qui ne permettent plus de bonnes correspondances. Une autre formule est recherchée pour l'automne ou plus probablement pour l'année prochaine.

- **du lundi 31 août au jeudi 24 septembre** : ASTUS participe au « Dispositif de Rentrée » mis en place par l'Université de Strasbourg pour l'accueil des étudiants.

- **le samedi 19 septembre 2015** : Journée du Transport Public.

- **les 26 et 27 septembre 2015** : Rentrée des associations (organisée par la Maison des associations).

*Pour toutes ces actions, des bénévoles d'ASTUS rencontrent et informent les usagers des transports.*

**Horaires d'accueil**

Du lundi au vendredi de 16h30 à 18h30 au local ou sur rendez-vous.

Les permanences sont suspendues du 15 juillet au 14 août. Elles reprendront le lundi 17 août. ASTUS maintient une veille pour la messagerie et le téléphone (répondeur ou appel au 06 83 14 38 06).

**coordonnées**

ASTUS  
Résidence l'Ortenbourg,  
13 rue Georges Rossdeutsch  
67800 BISCHHEIM  
Tél. 03 88 95 79 63  
Courriel : [astus67000@gmail.com](mailto:astus67000@gmail.com)  
Site web : [www.astus67.fr](http://www.astus67.fr)  
Facebook : [facebook.com/astus67](https://facebook.com/astus67)



Astus-info est le bulletin d'information de l'Association des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise. ASTUS est Membre de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT).

Directeur de la publication : François GIORDANI  
Rédactrice en chef : Aurélié HILD  
Ont collaboré à ce numéro : Michel DERCHÉ, Hervé Diebold, Chantal FABING, Patrice PAUL, Martine ROQUES, André ROTH, Véronique VILLANUEVA, David WENDLING et Trans Rhin Rail

Prochaine parution : Septembre 2015  
Registre des associations Tribunal d'Instance de Strasbourg volume LXXII Folio n°71  
Graphisme et mise en page : [www.ipiopia.fr](http://www.ipiopia.fr)  
Imprimerie : Koche, imprimé sur papier recyclé.  
Crédits photos : ASTUS, Trans Rhin Rail  
Couverture, © dervish15 - Fotolia.com