

### édito



ASTUS s'adresse à vous, lectrices et lecteurs, pour la seconde fois cette année seulement. Vous aviez pris l'habitude de nous accueillir quatre fois par an, malheureusement nos financements ont fondu au soleil depuis 2016 et nous n'avons plus les moyens de publier quatre exemplaires de ce journal.

« ... nos financements ont fondu au soleil depuis 2016 et nous n'avons plus les moyens de publier 4 exemplaires de ce journal. »

Vous ne manquerez pas de relever la contradiction, alors que le nouveau Président de la République a lancé il y a peu les Assises de la Mobilité qui vont nous mobiliser dans les prochaines semaines et alors que nous sommes investis depuis le début de l'année et jusqu'en 2019, avec 32 autres associations du Grand Est membres comme ASTUS de la FNAUT, dans la construction par la Région du SRADDET, schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, qui traite de l'avenir des infrastructures de transports et de l'intermodalité.

La concertation que nous souhaitons, voire la co-construction, souvent invoquée par

nos élus, mais très insuffisamment mise en pratique au quotidien, nécessitent des investissements personnels de tous les instants de notre part, bénévoles. Vous découvrirez, à l'échelle d'ASTUS, que nous n'avons pas « chôme ».

« La concertation que nous souhaitons, voire la co-construction, (...) nécessitent des investissements personnels de tous les instants de notre part, bénévoles. »

N'hésitez pas à venir, nous aider et à vous investir : par exemple les 23 et 24 septembre, prochains, où nous serons, comme chaque année, à la Rentrée des Associations au parc de la Citadelle. Venez-y pour nous rencontrer ou pour nous aider à tenir notre stand.

Le 17 septembre, nous aurons peut-être eu le plaisir de partager un moment plus convivial avec vous lors de notre sortie à la découverte de la vallée de la Thur.

Bonne lecture, découvrez (ou redécouvrez pour les plus actifs) dans les pages qui suivent nos activités et nos prises de position, en espérant toujours vous être utile.

*Le conseil d'administration : François GIORDANI, Patrice PAUL, André ROTH, Claude BOULEAUX, Michel BERNAULT, Gérald BROTHIER, Bruno CALVO-LOPEZ, Michel DERCHE, Hervé DIEBOLD, Jean GERBER, Jacky GROSS, Gilles HUGUET, Marie-José JEANNE DIT FOUQUE, Vincent KAYSER, Guy MARCOT, Jean-Paul OERTEL, Bernard PFISTER, Anne SOMMER, Jean TERRIER, Dominique ZANGER*



### ASTUS c'est aussi...

Une centaine de réunions internes ou externes auxquelles ont participé les membres de l'association depuis mars 2017 :

- L'Assemblée générale d'ASTUS
- Les inaugurations de l'extension de la ligne de tram D vers Kehl et de la nouvelle ligne de bus L1
- 3 ateliers de travail sur le devenir des territoires autour de l'A35 avec l'ADEUS
- Un stand PDE/PDIE avec le CADR 67 et Vélostation à la MGEN
- Le 12<sup>e</sup> congrès européen des Systèmes de Transports Intelligents organisé à Strasbourg
- Le Forum de l'Odyssée Citoyenne organisé par l'association Themis
- La réunion trimestrielle ASTUS/Eurométropole/CTS
- Un atelier sur le rôle des associations dans le cadre du Sommet citoyen de l'Eurométropole
- Des rencontres avec la CLCV Musau et l'association AGATE Neuhof
- Des manifestations contre le GCO

### sommaire

<b>EDITO</b>	<b>P. 1</b>
<b>DOSSIER</b>	
Etude prospective sur le développement de l'offre ferroviaire périurbaine de l'Eurométropole de Strasbourg	<b>P. 2-3</b>
<b>ARTICLE DE FOND</b>	
Le vélo, avenir de la ville	<b>P. 4</b>
<b>VIE DE L'ASSOCIATION</b>	
Sortie à Heidelberg	
Sortie le long du Rhin	<b>P. 5</b>
<b>ENGAGEMENTS D'ASTUS</b>	
Forum sécurité routière MGEN	
Odyssée citoyenne Themis	<b>P. 6</b>
<b>TRANSPORTS D'AILLEURS</b>	
Voyage à Taiwan	<b>P. 6</b>
<b>PAROLE AUX ASSOCIATIONS</b>	
L'association des Habitants Bourse-Austerlitz-Krutenau (AHBAK)	<b>P. 7</b>
<b>ACTUALITÉS</b>	
Divers	
Agenda	<b>P. 8</b>

# ÉTUDE PROSPECTIVE SUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE FERROVIAIRE PÉRIURBAINE DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Synthèse de la mission réalisée par Ibiro Ahmed Ibiro dans le cadre de son stage de master 1 « Aménagement, Urbanisme et Développement des territoires », effectué auprès d'ASTUS et de la FNAUT au premier semestre 2017

## AU DÉPART, UN RÉSEAU FERROVIAIRE PERFORMANT...

L'infrastructure ferroviaire qui irrigue l'agglomération strasbourgeoise est particulièrement dense et présente de nombreux atouts.

- une étoile à 5 branches en voie double,
- 14 gares ouvertes au trafic voyageur dans le seul périmètre des transports urbains (gare de Kehl incluse),
- un référentiel de vitesse admise élevé (de 90 à 220 km/h selon les axes et les sections),
- un contournement pour le fret.

« Cette infrastructure de premier plan constitue une opportunité pour développer le rôle du train dans la desserte de l'ensemble du bassin de vie de l'agglomération strasbourgeoise. »

Cette infrastructure de premier plan constitue une opportunité pour développer le rôle du train dans la desserte de l'ensemble du bassin de vie de l'agglomération strasbourgeoise.

En effet les enjeux actuels du report modal et du traitement des flux d'échanges, tels qu'ils s'expriment dans le Plan Local d'Urbanisme, ne pourront être mis en œuvre que par un changement d'échelle majeur dans l'organisation des transports au sein de l'Eurométropole.

## ... MAIS QUI PRÉSENTE DES FAIBLESSES POUR LA DESSERTE MÉTROPOLITAINE

Mais si ce réseau est attractif d'un point de vue technique (gares et infrastructures) ou de service (niveau d'offre important), il présente de nombreuses lacunes lorsqu'on l'analyse sous le prisme de la desserte métropolitaine.

Des fréquences irrégulières et peu attractives dans les gares de l'Eurométropole

Seules les gares d'Entzheim-Aéroport, de Krimmeri-Meinau et de Hoenheim-Tram sont desservies par tous les TER en passage,

mais l'offre est irrégulière en journée avec des intervalles allant de 15 minutes à 2 heures selon les lignes.

## Une intermodalité plus théorique que réelle

Si la majorité des gares de l'Eurométropole est également desservie par le réseau tram bus de la CTS, la construction d'offres coordonnées est souvent impossible du fait des différences structurelles de conception d'offre entre les réseaux urbains et régionaux.

## Des gares méconnues et peu attractives

En dehors d'Entzheim-Aéroport, Fegersheim-Lipsheim, Geispolsheim, Vendenheim, Krimmeri-Meinau et Hoenheim-Tram qui ont fait l'objet d'investissements significatifs en termes d'intermodalité, les autres gares de l'agglomération sont trop souvent méconnues et ne disposent pas des aménagements minimums pour les rendre attractives.

« ... les autres gares de l'agglomération sont trop souvent méconnues et ne disposent pas des aménagements minimums pour les rendre attractives. »

## Des lacunes tarifaires

Si depuis décembre 2016, l'offre TER interne au périmètre de transport urbain (PTU) est ouverte aux abonnés de la CTS résidant dans l'Eurométropole, le dispositif reste complexe (nécessité de se procurer une contremarque en agence commerciale) et n'est pas accessible aux voyageurs occasionnels. Il ne s'agit que d'une première étape dans la démarche d'intégration tarifaire, mais tant que celle-ci ne sera pas complète, il sera impossible de communiquer simplement, ni de construire des offres intégrées plus performantes et potentiellement moins coûteuses.

## L'absence de lignes traversantes

La quasi-totalité des lignes TER desservant l'agglomération sont radiales et ont la Gare centrale pour terminus. Cette situation génère un certain nombre de contraintes telles que :

- l'encombrement des voies en gare de Strasbourg par les trains en arrivée ou en attente de départ,
- l'effet de pointe dans le transfert vers le réseau urbain,
- l'obligation de recourir à une correspondance pour traverser l'agglomération.

## VERS UN RÉSEAU MÉTROPOLITAINE POUR RÉPONDRE AU DÉFI DU TRANSFERT MODAL

Le diagnostic ainsi posé, il est proposé de réorganiser l'offre ferroviaire :

- en conservant une offre TER adaptée aux déplacements régionaux « lointains et rapides »,
- en créant une nouvelle offre centrée sur l'Eurométropole, limitée à un périmètre de 20 à 30 kms autour de la gare centrale de Strasbourg, et complémentaire au TER et au réseau urbain.

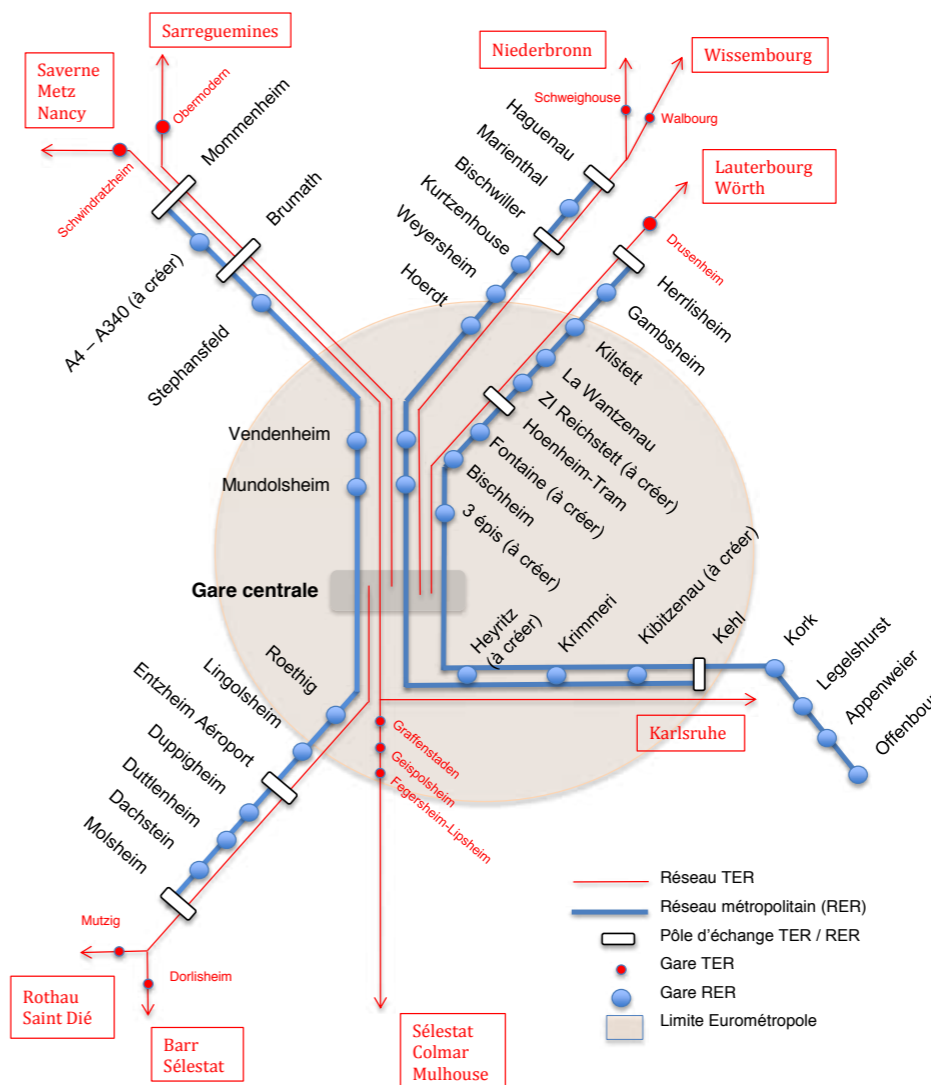
Le principe en serait le suivant :

- des lignes traversantes,
- une desserte de toutes les gares,
- un cadencement systématique des horaires,
- un niveau d'offre en volume, amplitude et jours d'application compatible avec le réseau urbain,
- une coordination des offres urbaines et ferroviaires sur les pôles d'échanges.

Le service TER est plus rapide et plus attractif car les gares intermédiaires ne sont plus desservies. Les pôles d'échanges en périphérie permettent le transfert entre le TER et le train métropolitain, toutes les origines-destinations (OD) étant alors possibles moyennant une correspondance. De la même manière l'intermodalité est assurée sur chacune des gares desservies par le réseau urbain.

Le réseau ferré métropolitain ainsi proposé se décline autour de trois lignes :

- une ligne Molsheim - Mommenheim,
- une ligne Haguenau - Kehl,
- une ligne Herrlisheim - Gare centrale de Strasbourg, qui serait prolongée à Offenbourg en seconde phase.



« Le diagnostic ainsi posé, il est proposé de réorganiser l'offre ferroviaire (...) en créant une nouvelle offre centrée sur l'Eurométropole, limitée à un périmètre de 20 à 30 kms autour de la gare centrale de Strasbourg, et complémentaire au TER et au réseau urbain. »

Le choix de ces lignes résulte de l'existence dans chacune des gares terminus des infrastructures techniques nécessaires pour le rebroussement des trains et de la volonté d'éviter tout conflit de cisaillement avec le réseau structurant TGV et TER 200.

Ainsi, la création d'une ligne Molsheim - Haguenau aurait été plus cohérente car le

trafic est sensiblement le même sur chacune des branches, mais cette option n'a pas été retenue pour éviter le cisaillement de l'axe Nord Sud.

De même, aucune proposition n'a été formulée sur l'axe vers Sélestat compte tenu des très fortes contraintes générées par la multiplicité des circulations sur cet axe (TGV, TER 200, TER classique, fret) et par les vitesses pratiquées, jusqu'à 220 km/h.

Sur ce nouveau réseau, dédié à la desserte fine de l'Eurométropole et de sa périphérie immédiate, la création de nouvelles haltes est possible sans pour autant pénaliser la performance du réseau TER.

Deux types de nouvelles haltes sont proposés :

- hors périmètre Eurométropole, les haltes ont vocation à drainer un maximum de clientèle en tablant sur un report modal de la voiture vers le train pour l'accès à Strasbourg. Elles sont donc positionnées à proximité des axes routiers majeurs que sont A4, A35, A340, A352, etc... et peuvent ainsi capter une partie du trafic pendulaire en amont de la zone de congestion dans l'agglomération.

- dans le PTU, les haltes nouvelles ont vocation à desservir de nouvelles zones d'intérêt métropolitain, ou à améliorer la complémentarité avec le réseau tram et bus de la CTS.

« Sur ce nouveau réseau, dédié à la desserte fine de l'Eurométropole et de sa périphérie immédiate, la création de nouvelles haltes est possible sans pour autant pénaliser la performance du réseau TER. »

Pour autant, il ne s'agit à ce stade que d'une réflexion prospective et des études techniques plus poussées seront nécessaires pour valider le concept et en particulier en ce qui concerne la nécessaire cohabitation avec les offres TGV TER et fret.

De même cette réflexion ne traite pas les problématiques spécifiques liées aux contraintes techniques et organisationnelles propres à chaque réseau, ni les problématiques de gouvernance, dans la mesure où cette offre métropolitaine doit s'articuler sur trois périmètres et trois Autorités Organisatrices différentes, la région Grand Est, l'Eurométropole de Strasbourg et le land du Bade-Wurtemberg.

Enfin, la mise en place de ce service nécessitera une démarche marketing ambitieuse pour donner la visibilité nécessaire à l'appropriation de ce service par le plus grand nombre. A ce stade préliminaire deux volets semblent prioritaires en regard des pratiques des réseaux suisses ou allemands :

- l'identification du produit (nom, image, matériel, etc...)
- l'offre tarifaire, qu'elle soit zonale ou alvéolaire, mais adaptée aux abonnés et aux occasionnels.

Ibiro Ahmed Ibiro : étudiant en master 1 Aménagement Urbanisme et Développement des Territoires

Jean Terrier : maître de stage pour ASTUS

« Les gens qui n'aiment pas le vélo nous ennuiant, même quand ils n'en parlent pas »

Michel AUDIARD



Source : politiken.dk

Christophe NAJDOVSKI, adjoint de la maire de Paris, Anne HIDALGO : « Regardez la rue de Rivoli : si on enlevait les carrosseries des véhicules, on verrait qu'il y a moins de monde sur la chaussée que de piétons sur les trottoirs ». A Paris, on compte 1,1 personne par véhicule. D'où le projet de supprimer une voie de circulation automobile sur deux, d'installer de part et d'autre – à gauche, une voie bus-taxi pouvant être empruntée par les cyclistes – à droite, une voie à double sens pour les vélos.

Avec une piste cyclable de 2,30 mètres de large, séparée de la rue, vous déplacez 5900 personnes par heure, en voiture 1300, quand le trafic est fluide (Mikael COLLEVILLE, urbaniste). Le nombre d'heures passées dans les bouchons en 2016 est de 65 - pour une part modale de 69 % de la voiture dans les déplacements urbains -, contre 39 heures pour une part de la voiture de 29 % à Madrid. La conclusion est claire : l'automobile n'est pas l'avenir de la ville.

En Europe, de plus en plus de villes mettent en place des dispositifs anti-voitures : interdictions en centre-ville (Florence, Oslo, Pontevedra en Galice), péages urbains (Londres depuis 2003), réduction de vitesse drastique (Grenoble, Vienne, Hambourg : 30 km/h).

Mais un problème subsiste : comment déplacer les gens dans la ville ? Les nuisances de l'automobile (bruit, pollution de l'air) ont amené l'industrie automobile à rechercher de nouvelles solutions qui seraient à même de reconverter leur production : véhicules électriques, après les hybrides, navettes électriques sans conducteurs, tels ceux testés par la RATP et Keolis, taxis électriques.

Le partage automobile : Autolib' (des interrogations sur sa viabilité financière, il n'est pas

rentable au bout de 5 ans de mise en service), Citiz à Strasbourg. Des acteurs de la location se précipitent : Europcar et Avis, associés à un service d'autopartage à Paris, nommé SVP. Curieuse façon de diminuer le trafic urbain ! « La voiture est l'avenir du transport en commun » prétend François ROUDIER, directeur de la communication du Comité Français des Constructeurs d'Automobiles.

Nous n'aborderons pas ici le rôle des transports en commun. ASTUS connaît très bien la question. Mais nous allons essayer d'entrevoir l'avenir du vélo dans le futur de la ville.

Pour Mikael COLLEVILLE, déjà cité, « il est l'outil le plus important dont nous disposons pour réinventer notre style de vie en ville ». Le vélo a transformé la société plus efficacement et rapidement que n'importe quelle invention à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle. Son rôle a été essentiel dans les agglomérations industrielles (corons du Nord charbonnier en France, par exemple) et dans les campagnes où il a permis de rompre l'isolement rural. Le facteur de « Jour de Fête » de Jacques TATI (1949) nous en donne une idée à la fois drôle et probante !

Aujourd'hui, des villes ont mis en place une politique d'aménagement urbain qui fait une place inégale, mais substantielle au vélo. Une ligue s'est formée : Copenhague, Amsterdam, Utrecht (où le vélo n'avait jamais disparu) et Strasbourg.

Depuis les années 90, des pistes cyclables ont été aménagées, des itinéraires installés. Les dernières avancées : la mise en place d'un axe est-ouest - partiellement construit seulement - de la gare centrale à la place de l'Etoile va dans le bon sens.

Mais l'exemple vient du nord de l'Europe. A Copenhague, en novembre 2016, il

circule plus de vélos (265 700) que de voitures (252 600). La ville vise 50 % des déplacements en vélo en 2025. 41 % des 580 000 habitants se rendent à l'école ou au travail à vélo. Quel est le secret ? En 10 ans, depuis 2009, la municipalité a investi massivement dans les infrastructures. Une quinzaine de ponts ont été lancés reliant 372 km de pistes cyclables. Celles-ci, légèrement surélevées par rapport à la chaussée, élargies des deux côtés des avenues, permettent des liaisons sécurisées. Une « vague verte » autorise une vitesse de 20 km/h, en évitant les feux rouges sur 2,2 km.

Quelques conclusions à en tirer :

- des aménagements sont indispensables, investissements, surtout nécessaires à la sécurité des cyclistes (et des piétons, dont il faut au maximum séparer la circulation) ;
- à Copenhague, on a même imaginé un mobilier spécifique : des rampes sur les escaliers à la gare, des rambardes pour éviter de poser le pied à terre aux feux rouges. Faut-il y penser à Strasbourg ?
- le développement du vélo à assistance électrique « moyen de transport testé comme le plus rapide à Paris ». 130000 exemplaires ont été vendus en France en 2016. Il faut réfléchir à le rendre accessible au plus grand nombre (primes - on en a inventé pour les automobilistes dans le passé - prêt à taux réduit). Nous Strasbourgeois, bénéficions d'une ville horizontale, comme Dijon et Troyes. Mais à Nancy, Lyon ou Marseille, tous les cyclistes n'ont pas les mollets de Warren BARGUIL pour grimper les côtes.

La ville sans voiture ? Sans doute pas. Il faudra par exemple résoudre le problème des livraisons, même si 51 % des biens peuvent être transportés par triporteur. Mais le vélo est sans doute l'avenir de la mobilité citadine, ne serait-ce que pour diminuer enfin la pollution de l'air.

Michel BERNAULT

Cet article a été rédigé en référence à deux dossiers du journal « Le Monde » parus les 28 mars et 21 avril 2017.



Samedi 25 mars 2017, ASTUS proposait une sortie printanière à Heidelberg.

Cette ville de 150 000 habitants tout au nord du Bade Wurtemberg est une destination touristique, connue pour son château et comme haut-lieu du romantisme qui a inspiré de nombreux poètes. C'est aussi une ville universitaire ; l'université de Heidelberg, fondée en 1386, compte en 2010 environ 28 000 étudiants.

Pour cette fois le lieu de rendez-vous ne fut pas fixé à Kehl pour voyager avec un Baden-Württemberg-Ticket mais la quinzaine de participants se retrouva en gare de Strasbourg pour prendre un train direction Lauterbourg puis vers Wörth et Karlsruhe pour rejoindre Heidelberg avec un ticket "Pass Alsace Rhein Neckar". Ce titre permet une circulation illimitée en train dans le Bas-Rhin et dans tous les transports des zones tarifaires du Rhin-Neckar et de Karlsruhe. Voyez la zone de validité sur la carte de la nouvelle édition de la plaquette "Bouger marin" réalisée par ASTUS et jointe à ce journal. La ville de Heidelberg est pourvue d'un réseau de transports en commun dense de lignes de bus et de 4 lignes de tramway mais c'est essentiellement à pied que nous découvrimus les aspects charmants de la ville.

Dans les caves du château l'attraction est le tonneau gigantesque de 228 000 litres. Son sommet dispose d'une plate-forme accessible aux visiteurs et desservie par deux escaliers. Également dans le château, le «Deutsche-Apotheken-Museum» séduit par ses collections riches et impressionnantes d'objets historiques de pharmacies et son ambiance toute particulière. Après les visites, pour revenir à Strasbourg vers 19h30, le retour en train se fit par Neustadt et Wissembourg.

Notons qu'à Heidelberg de nombreuses plaques de rues sont complétées par l'indication de direction des stations de bus les plus proches. Une manière intéressante de promouvoir et rendre attractifs et efficaces les transports urbains.

André ROTH

## SORTIE LE LONG DU RHIN DE BÂLE À SCHAFFHOUSE



*Cette sortie organisée le 8 mai dernier, a été un long périple ferroviaire de 428 kms, en empruntant divers trains régionaux ou locaux pour découvrir plusieurs villes pittoresques le long du Rhin, à la frontière entre l'Allemagne et la Suisse à l'est de Bâle.*

Le départ à 9h34 de Kehl n'a pas été trop matinal ; il fallait en effet respecter les critères de validité du Baden-Württemberg-Ticket (BWT), à partir de 9h, puisque le 8 mai n'est pas férié en Allemagne. Nous avons pu bénéficier du cadencement à la demi-heure entre Bâle et Schaffhouse afin d'avoir plus de souplesse dans les horaires. À Fribourg, un arrêt de 20 minutes a été utile pour s'approvisionner dans les nombreux commerces de la gare. Puis, à l'arrêt de Basel Badische Bahnhof, nous avons observé l'intermodalité avec les trams et bus, avant de prendre le train régional cadencé Bâle-Singen-Ulm sur un court tronçon jusqu'à Rheinfelden en seulement huit minutes. La gare est suffisamment proche du Rhin pour découvrir sur l'autre rive la coquette petite ville médiévale du même nom, côté suisse.

« La gare est suffisamment proche du Rhin pour découvrir sur l'autre rive la coquette petite ville médiévale du même nom, côté suisse. »

Nous sommes arrivés ensuite à Bad Säkingen, station thermale agréable, reliée à la Suisse par un magnifique pont couvert en bois sur le Rhin datant du 16<sup>ème</sup> siècle et long de 200 mètres. Puis, un train omnibus nous a conduits à la gare de Laufenbourg, où les trains régionaux passent à pleine vitesse. Les deux villes jumelles du Moyen Âge, de part et d'autre du fleuve, ont été séparées par le traité de Lunéville en 1801 ; toutefois, elles ont toujours conservé d'excellents rapports entre elles, même aux périodes les plus sombres de la dernière guerre. Les vues sur chacune des deux rives sont pleines de charme. Pour aller

« La ville est un chef-lieu de canton animé, qui présente un beau patrimoine historique de la Renaissance. »

à Schaffhouse, il a fallu changer rapidement à Waldshut afin de bénéficier du train régional, plus rapide.

Le trajet en territoire suisse, qui atteint 28kms, demeure accessible aux voyageurs munis d'un BWT. Nous ne sommes restés qu'une heure dans la ville : ce fut un peu court mais, mais s'il y avait eu un temps très beau, nous aurions eu la possibilité de prendre le train suivant une heure plus tard, avec les mêmes correspondances décalées jusqu'à Kehl. La ville est un chef-lieu de canton animé, qui présente un beau patrimoine historique de la Renaissance. Nous avons repris le train régional suivant pour une courte durée jusqu'à Singen, important nœud ferroviaire, qui assure toutes les heures une bonne correspondance vers Offenbourg avec la belle ligne du Schwarzwaldbahn. Ce fut enfin le classique changement pour Kehl, où nous sommes arrivés à 20h20.

Au total, une longue journée dépaysante à travers des paysages très variés et un ciel souvent bien gris qui n'a pas terni la bonne humeur des 35 participants !!!

Patrice PAUL

## FORUM USAGERS EXPÉRIMENTÉS ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'Eurométropole a organisé le 16 mai dernier, un après-midi de prévention routière à destination des seniors avec de nombreux acteurs institutionnels et associatifs, mobili-

sés à la salle de la Bourse. ASTUS, le CADR 67, Piétons 67 et la CTS étaient ainsi représentés. Une nouvelle fois, l'objectif était de faire connaître l'association et informer les

personnes présentes des nombreuses possibilités qu'offrent les transports en commun en lieu et place de la voiture individuelle.

David WENDLING

## À LA RENCONTRE DES ADHÉRENTS ET SALARIÉS DE LA MGEN



A l'occasion des 70 ans de la MGEN, ASTUS, en collaboration avec le CADR 67 et Vélostation, est allé à la rencontre des salariés et des adhérents de la mutuelle le 20 mai 2017 sur le site de HautePierre.

L'objectif de la journée a été de faire connaître l'association, proposer du conseil en mobilité personnalisé, ainsi que les différentes offres en matière de transports en commun, notamment sur la tarification combinée.

David WENDLING

## L'ODYSSÉE CITOYENNE DE L'ASSOCIATION THÉMIS

Le 23 juin 2017 s'est tenue la 8ème édition du Forum de l'Odysée Citoyenne à l'Illiad d'Illkirch-Graffenstaden. Organisée par Thémis, l'association d'accès au droit pour les enfants et les jeunes, a proposé à plus de 650 élèves de 25 classes de CM1/CM2 issues de 10 communes de l'Eurométropole de participer à des activités sur l'appren-

tissage de la citoyenneté et de découvrir les organismes et les associations œuvrant dans ces domaines. Cette année, ASTUS a mis en place un questionnaire afin de connaître les habitudes de déplacement des élèves entre leur domicile et leur école et d'évaluer leurs connaissances sur l'éco-citoyenneté dans les transports en commun.

Le bilan a été positif avec 124 questionnaires remplis. La démarche a suscité un grand intérêt chez les enfants qui ont montré qu'ils avaient d'ores et déjà de bonnes attitudes d'écocitoyens. L'expérience devrait être reconduite l'année prochaine.

David WENDLING

## VOYAGE À TAÏWAN



Taiwan, officiellement la République de Chine, est un Etat souverain d'Asie de l'Est. Cette île compte 23,4 millions d'habitants et l'on y parle le Chinois mandarin (langue officielle). La capitale Taipei est une métropole de 5 millions d'habitants.

La découverte de la ville, c'est en premier lieu la tour Taipei 101. Haute de 509 mètres (6<sup>e</sup> plus grand gratte-ciel du monde), elle est composée de 101 étages, d'où son nom et de cinq niveaux en sous-sol. Il est possible de se rendre au sommet pour profiter de la vue panoramique. Un centre commercial sur six niveaux contigu à la tour, abrite des centaines de magasins et de restaurants. C'est sur le parvis de cette tour, après Tokyo, Moscou et Pékin, que le marché de Noël de Strasbourg a fait escale en décembre 2016.

La ville de Taipei offre de nombreux lieux à visiter : le Musée national du Palais, le Temple de Confucius, le Vieux Centre Hospitalier Universitaire de Taiwan, ou bien encore le Musée national d'Histoire, sans oublier le Mémorial national de Chiang Kai-Shek, qui fut Président de la « République de Chine » entre 1950 et 1975.



La ville dispose d'un réseau de transports performants avec de nombreuses lignes de bus et cinq lignes de métro, dont la première dispose du même matériel roulant que le VAL lillois à ses débuts. Comme toutes les grandes métropoles, Taipei se caractérise par une circulation très dense, à la seule différence qu'elle est le paradis du scooter, plus pratique et moins cher que la voiture.



L'île dispose d'une ligne de train à grande vitesse, la Taiwan High Speed Rail (THSR), d'une longueur de 345 kilomètres, reliant les villes de Taipei et de Kaohsiung du nord au sud. La vitesse des trains est de 300 km/h, sur une infrastructure conçue pour une vitesse maximale de 350 km/h. Seul inconvénient, comme en France, les gares se situent en dehors des villes.

C'est donc en train que je me suis rendu à Tainan au sud pour finir mon voyage. C'est une jolie ville, la 4<sup>e</sup> plus grande de l'île, qui compte plus de 750 000 habitants et où les transports publics sont gratuits.

Michel DERCHÉ

## L'ASSOCIATION DES HABITANTS BOURSE-AUSTERLITZ-KRUTENAU



Née en automne 2003, l'AHBAK (Association des Habitants Bourse Austerlitz Krutenau) se propose de :

- promouvoir une meilleure qualité de la vie dans le quartier,
- défendre le point de vue et l'intérêt des habitants,
- contribuer à l'amélioration du cadre de vie,
- être un lieu de rencontre et d'échange entre les habitants du quartier.

« L'AHBAK, (...) s'est particulièrement préoccupée de faire supprimer, place d'Austerlitz, la dépose pour cars de touristes... »

### NOS ACTIONS

L'AHBAK, lors de sa naissance, s'est particulièrement préoccupée de faire supprimer, place d'Austerlitz, la dépose pour cars de touristes : chose acquise en 2007.

Dans la foulée, des Stammtischs ont permis d'élaborer un cahier des attentes articulées autour de deux propositions :

- une place conviviale,
- un travail de mise en végétation des espaces.

Il semble que cette place est appréciée, malgré un fort développement des terrasses, source, aux dires des riverains, de nuisances sonores en soirée et en début de nuit.



En 2009, en continuité avec ce travail, un jardin partagé a été créé place Sainte Madeleine : nous y accueillons les mardis (18h à 19h) et samedis (11h à 12h30) de 50 à 70 personnes qui viennent composer.

Ces permanences permettent de discuter régulièrement des préoccupations des habitants.

Par ailleurs, des animations régulières - 4 à 6 par an - abordent des thématiques telles que :

- la qualité de l'air, en partenariat avec l'ASPA et Strasbourg Respire,
- la création d'un groupe « Défi Familles à Énergie Positive »,
- la gestion des déchets avec le Club Relais Jardin et Compostage et la Chambre de Consommation d'Alsace,
- les problématiques spécifiques au quartier (quais, Manufacture des Tabacs...)

La Krutenau est un quartier très minéral : parce que la végétation contribue notamment à la régulation thermique et à l'humidification de l'air, permet la fixation des particules fines et la dépollution partielle de l'air et participe au bien-être, trois autres espaces sont proposés aux amateurs de jardinage : place des Bateliers, place d'Austerlitz et rue du Jeu de Paume.

Place des Bateliers un espace est mis en valeur par des enfants, dans le cadre des nouvelles activités éducatives (NAE) et en partenariat avec le Cardek (Centre Socio-culturel de la Krutenau).

« ... nous participons aux réunions de concertation relatives à l'aménagement des quais - Bateliers et Pêcheurs - notamment pour défendre les modes de déplacements doux ; »

Parmi les actions menées à l'échelle du quartier (notre association est également membre du Conseil de Quartier), nous participons aux réunions de concertation relatives à l'aménagement des quais - Bateliers et Pêcheurs - notamment pour défendre les modes de déplacements doux ; nous restons en veille quant aux éventuels reports de circulation automobile dans le quartier.

Au sein de la Krutenau se trouve un bâtiment emblématique : la Manufacture des Tabacs. Avec le Cardek, nous avons répon-



« L'idée est de faire en sorte que la Manufacture devienne un véritable lieu de vie où l'on a toujours une raison de se rendre, et de multiples raisons de s'attarder. »

du à l'Appel à Manifestation d'Intérêt émis par la SERS. Ceci dans l'objectif de permettre aux habitants du quartier de disposer d'espaces et de services au sein de cet édifice : espaces multi-usages pour se retrouver, tisser des liens, partager des expériences. L'idée est de faire en sorte que la Manufacture devienne un véritable lieu de vie où l'on a toujours une raison de se rendre, et de multiples raisons de s'attarder. L'animation envisagée revêt donc des aspects multiples et complémentaires.

Nous souhaitons poursuivre la réflexion sur ce projet en organisant régulièrement des Stammtischs durant les mois à venir.

Nous avons demandé son inscription au patrimoine en 2011 : elle est effective depuis fin 2016.

Pour découvrir l'ensemble de nos activités, vous pouvez vous rendre sur notre site [ahbak.org](http://ahbak.org) ou nous contacter à [ahbak.ahbak@laposte.net](mailto:ahbak.ahbak@laposte.net)

Christiane GOETZ, Présidente de l'AHBAK

Strasbourg a accueilli du 19 au 22 juin 2017 le 12<sup>e</sup> congrès européen des Systèmes de Transports Intelligents. Ce fut l'occasion de faire se rencontrer des nouveaux acteurs du marché, d'ouvrir les questionnements autour de la mobilité au grand public et de tester des véhicules électriques grandeurs nature, notamment le Cristal de Lohr\* entre le Wacken et la gare centrale, ainsi que la navette autonome Arma de la société Navya autour du Palais de la musique et des congrès.



\* Ce véhicule doit également être testé à la fin de l'année sur la grande île à l'occasion du marché de Noël de Strasbourg.

## L1

La ligne 15 est devenue L1 avec à la clé une information sur les horaires à chaque station (qui fonctionne après une longue période d'« indisponibilités » récurrentes), une meilleure circulation avec de nouveaux couloirs réservés (mais il en manque encore) et une

priorité aux feux (parfois aléatoire). Il reste à faire fonctionner l'information dans les bus du positionnement sur la ligne, ainsi qu'à mettre à disposition plus de distributeurs de titre aux arrêts pour une ligne voulue pilote.

## DIVERS

- ASTUS a réagi suite à l'augmentation des tarifs de la CTS pour demander qu'elle soit à l'avenir freinée et que la commercialisation des titres de transport soit améliorée pour permettre à tous de voyager à petits prix. ASTUS a aussi contribué à l'enquête publique sur la première modification du Plan Local d'Urbanisme pour déplorer des carences dans le plan de déplacements pour les nouvelles urbanisation prévues, a réagi à la disparition des bancs à la gare de Strasbourg et a fait des propositions pour une desserte plus fine de l'Espace Européen de l'Entreprise. (Voir sur notre site <http://astus67.fr>).
- ASTUS a travaillé avec les associations pour des améliorations du service au Neuhof, à la Musau et à Lingolsheim.
- ASTUS a utilisé dès le 28 août la nou-



velle navette vers Hangenbieten et Kolbsheim, ainsi que celles déjà en place vers Entzheim et Holtzheim depuis la gare TER d'Entzheim Aéroport et a testé le système Flex'hop (desserte à la demande) à la Wantzenau : des services qui méritent sans doute d'être étendus ailleurs, des propositions seront à faire.

- Faites-nous remonter vos propositions et vos constatations, que ce soit sur le réseau CTS organisé par l'Eurométropole (tram, bus, navettes, Flex'hop, Taxibus, Hibus) ou sur le réseau des cars interurbains et des trains TER organisé par la Région Grand Est.
- ASTUS a perdu récemment deux adhérents, deux amis, rattrapés par la maladie :
  - Denis MAURER, engagé parmi nous depuis de très longues années, jamais à court d'idées et de propositions, et prêt à les défendre dans ses mandats d'élu à Schiltigheim et à l'ex-Communauté Urbaine de Strasbourg,
  - Roland NIKLAUS, qui a adhéré en 2012, retraité de la CUS où il a été ingénieur au service tramway.

Nous les retrouverons régulièrement par la pensée sur les sujets qui leur tenaient à cœur.

## TRAM D

Contrairement à ce qu'ASTUS a pu lire avant l'ouverture, la fréquentation de cette ligne est un succès. Malheureusement, il n'y a pas assez de dessertes jusqu'au terminus de Kehl Bahnhof. L'information dynamique dans les nouvelles rames du positionnement sur la ligne fonctionne depuis peu.



## COUPURES ESTIVALES TRAVAUX TRAMS A & D

Après quelques tâtonnements le premier jour, le système des bus de substitution a globalement bien fonctionné : dommage que l'information en temps réel sur l'heure de départ pour la navette vers la gare n'ait pas existé et que le fléchage des itinéraires ait ignoré les malvoyants.

### Agenda

- **Le 20 septembre** : Conférence-débat de l'APPA-Alsace : « L'ozone en question : comprendre et agir »
- **les 23 et 24 septembre** : Rentrée des associations au parc de la Citadelle
- **le 30 septembre** : Grande manifestation anti-GCO à Strasbourg
- **le 8 novembre** : Colloque sur les mobilités d'avenir en Grand Est à Nancy
- **le 16 novembre** : Forum « Qualité de l'air dans l'Eurodistrict »

### Horaires d'accueil

ASTUS vous accueille à son local sur rendez-vous au 03 88 95 79 63, par mail ([astus67000@gmail.com](mailto:astus67000@gmail.com)) ou via le formulaire de contact du site.

### coordonnées

ASTUS  
Résidence l'Ortenbourg,  
13 rue Georges Rossdeutsch  
67800 BISCHHEIM

03 88 95 79 63 - [www.astus67.fr](http://www.astus67.fr)  
Courriel : [astus67000@gmail.com](mailto:astus67000@gmail.com)  
Facebook : [facebook.com/astus67](https://facebook.com/astus67)  
Twitter : [twitter.com/astus67](https://twitter.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  
Rédacteur en chef : David WENDLING

Ont collaboré à ce numéro : Ibiro AHMED IBIRO, Michel BERNAULT, Michel DERCHÉ, Christiane GOETZ, Patrice PAUL, André ROTH, Jean TERRIER

Prochaine parution : Avril 2018  
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 : Kochei, imprimé sur papier recyclé.  
Crédits photos : ASTUS,  
Couverture, © dervish15 - Fotolia.com