

### édito



Le remplacement du ticket traditionnel magnétique en papier à usage unique par le billet sans contact rechargeable a été l'événement de l'été pour tous les utilisateurs du réseau CTS. La transition a été mal ressentie par de nombreux usagers, surtout occasionnels, peu familiers à l'utilisation des nouveaux distributeurs de billets, différents des autres plus anciens encore en service. Par exemple, des cartes sans contact ont été injustement prélevées d'un aller supplémentaire en cas de correspondance, notamment bus-tram. Ces problèmes regrettables semblent maintenant pour la plupart résolus, mais ASTUS reste vigilante en assurant l'écoute des usagers. Nous espérons que cette opération de dématérialisation de la billetterie, lourde et complexe, fonctionnera sans incidents majeurs dès les prochaines semaines.

La réorganisation et l'extension du réseau de bus dans le quadrant nord et ouest de l'Eurométropole dès la fin août, offre des améliorations sensibles dans la desserte des zones d'habitat et de meilleures conditions d'accès aux zones d'activités. Des lignes, reliant plusieurs communes ont été créées en rocade au niveau de la seconde couronne de l'EMS. Le projet satisfaisant dans l'ensemble fait l'objet de toute notre attention, notamment sur le fonctionnement des matériels d'affichage aux arrêts et dans les bus.

La réalisation désormais probable du Grand Contournement Ouest de Strasbourg (GCO) est une grosse déception pour la plupart des membres d'ASTUS. Plusieurs études ont démontré que la fréquence et le nombre de bouchons ne seront guère diminués et même parfois accentués sur les principaux axes aux heures de pointe,

dans lesquels les déplacements internes à l'Eurométropole sont prédominants. Bien au contraire, le trafic risque d'augmenter au sein et autour de l'agglomération strasbourgeoise, aussi longtemps qu'il n'y aura pas la mise en place d'une écotaxe en France, ni de politique nationale efficace de transfert d'une partie du fret routier vers le ferroviaire et le fluvial

ASTUS souhaite la mise en place d'un Réseau Express Métropolitain (REM) dans les plus brefs délais, permettant ainsi à de nombreux pendulaires, astreints à se déplacer en voiture, de pouvoir changer de mode de transport.

ASTUS va participer activement dans les prochains mois aux réflexions sur une ligne de tramway jusqu'au quartier des Ecrivains à Bischheim-Schiltigheim. Simultanément, il convient de prévoir une desserte directe et attractive entre le quartier du Wacken et la gare, en vue d'atténuer la saturation des nœuds d'interconnexion de l'Homme de Fer et de République.

La poursuite de l'activité d'ASTUS rend nécessaire la participation d'un plus grand nombre aux activités souvent passionnantes du bureau et de groupes de travail ciblés sur des objectifs précis. Nous lançons un appel aux plus jeunes, notamment aux jeunes retraités, à s'impliquer plus largement dans des projets et des actions, en harmonie avec vos idées.

Plusieurs membres du bureau, actifs depuis près de 10 ans, vont être enclins à se retirer à une échéance rapprochée, tout en continuant à soutenir ASTUS avec leurs propositions, leurs idées et dans les actions de l'association.

*Le bureau : Patrice PAUL, André ROTH, Claude BOULEAUX, Michel BERNAULT, Michel DERCHÉ, Hervé DIEBOLD, François GIORDANI, Jacky GROSS*



### ASTUS c'est aussi...

Une soixantaine de réunions internes ou externes auxquelles ont participé les membres de l'association depuis avril 2018 :

- Les réunions trimestrielles avec l'Eurométropole et la CTS
- Les ateliers organisés par l'ADEUS dans le cadre du Grenelle des Mobilités
- Les rencontres entre l'Eurométropole et les associations sur la qualité de l'air dans l'agglomération strasbourgeoise
- Des rencontres avec des élus et des associations
- Des sorties découvertes sur d'autres réseaux
- La commission de sécurité routière avec l'Eurométropole et les associations
- Les Comités régionaux des services de transport COREST Grand Est

### sommaire

**EDITO** P. 1

**ARTICLE DE FOND**  
Le Grenelle des Mobilités P. 2

**DOSSIER**  
Réseau bus :  
du nouveau au Nord et à l'Ouest ! P. 3

**VIE DE L'ASSOCIATION**  
Sortie du 8 mai à Bâle  
150<sup>e</sup> anniversaire  
de la ligne Colmar-Metzeral P. 4

**ENGAGEMENTS D'ASTUS**  
Projet GCO Strasbourg :  
feu vert de l'État  
Prolongement de la ligne du bus G P. 5

**TRANSPORTS D'AILLEURS**  
Nouvelle ligne de tram  
Est-Ouest à Nice P. 6

**PAROLE AUX ASSOCIATIONS**  
L'ADQIS P. 7

**ACTUALITÉS**  
Extensions tram  
Dessertes des gares de Lingolsheim et  
Strasbourg-Roethig les week-end  
Ils nous ont quitté P. 8

L'Eurométropole de Strasbourg et la région Grand Est ont engagé une démarche partenariale autour du « Grenelle des Mobilités », afin de repenser un système global de transport qui tienne compte des spécificités et des acquis de l'agglomération, ainsi que des projets structurants qui impacteront les déplacements dans les années à venir. Cette démarche doit s'achever au dernier trimestre 2018.



L'ADEUS est la cheville ouvrière de cette démarche et, à ce titre, a organisé au printemps des ateliers thématiques auxquels l'association ASTUS a été conviée.

- Le 31 mai autour du Réseau Express Métropolitain,
- Le 5 juin autour des modes actifs, vélo et marche à pied,
- Le 13 juin autour des nouveaux services (Mobilité 3.0),
- Le 13 juin autour de la requalification de l'A35.

### CES ATELIERS SE SONT ORGANISÉS EN TROIS TEMPS

- partage du diagnostic établi conjointement par l'ADEUS, l'EMS et la Région selon les thèmes abordés,
- exploration des pistes de travail pour chacun de ces thèmes afin d'en améliorer la performance
- Identification et partage des actions prioritaires à développer pour assurer la viabilité de ces différents projets.

### ATELIER RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

Le diagnostic posé par l'ADEUS, confirme le rôle majeur que peut jouer le train dans une desserte performante et attractive dans un rayon d'une cinquantaine de kilomètres autour de la gare centrale de Strasbourg. Si le train est effectivement peu présent à l'échelle des déplacements du Bas Rhin (0,9 % de part modale), il est en revanche beaucoup plus performant sur des liaisons supérieures à 25 km ayant leur point d'origine ou de destination dans le centre de Strasbourg (30 % de part modale sur certaines liaisons). Ce simple constat est à la fois un bon indicateur du potentiel de la desserte ferroviaire, mais aussi une mise en évidence des lacunes de l'offre TER actuelle autour de l'agglomération.

Les préconisations en matière de REM posées dans ce diagnostic visent à développer conjointement desserte express ferroviaire et routière (type Transport en Site Propre de l'Ouest strasbourgeois par exemple) pour construire un réseau structurant pour l'ensemble des territoires.

### DU DÉBAT ORGANISÉ DANS CET ATELIER, IL RESSORT :

- une vision partagée des participants autour d'un réseau en étoile centré sur Strasbourg. La logique de diamétralisation des lignes étant une évidence pour le quasi-totalité des participants,
- une intégration à ce réseau de lignes routières express connectées à la gare mais desservant au-delà des pôles majeurs de l'agglomération, (E3, Illkirch P2i, Wacken...)
- une réflexion à approfondir pour des liaisons Est – Ouest au nord et au sud de l'agglomération, connectées au réseau allemand vers Rastatt et Lahr.

### De même, la recherche commune des items relatifs à la réussite de ce projet fait apparaître comme éléments prioritaires :

- la création d'une billettique commune et unique pour abonnés et occasionnels,
- la structuration de l'offre, plus proche d'une offre urbaine que de l'offre TER actuelle (amplitude, fréquence et jour d'application),
- la fiabilisation des temps de parcours et en particulier pour le mode bus (rapidité, régularité)
- le dimensionnement de l'offre pour répondre à la demande avec un bon niveau de confort.

Ainsi, le travail réalisé en 2017 par Ibiro AHMED IBIRO autour de l'utilisation de l'étoile ferroviaire de Strasbourg, pour créer un véritable réseau express régional à l'échelle de la grande agglomération, a porté ses fruits,

puisque cette idée de RER métropolitain est maintenant largement reprise. Il fait partie des projets qui seront vraisemblablement inscrits dans ce futur Grenelle des mobilités (étude disponible sur [www.astus67.fr](http://www.astus67.fr)).

Cependant, il convient de rester extrêmement vigilant quand à la finalisation de ce projet du fait des contraintes réelles ou supposées autour du fonctionnement de la gare centrale et de la création de lignes transversantes, car si le principe est bien repris par l'ensemble des acteurs, le contenu peut en être très différent. Simple renforcement et adaptation de l'offre TER existante ou création d'un véritable service ferroviaire périurbain complémentaire à une offre TER restructurée. Et dans cette optique, c'est bien la vision à long terme du projet qui doit servir de référence aux actions à court terme.

## « Le diagnostic posé par l'ADEUS, confirme le rôle majeur que peut jouer le train dans une desserte performante et attractive (...) autour de la gare centrale de Strasbourg. »

ASTUS rappelle que ce projet constitue une véritable rupture dans l'organisation des déplacements autour de l'agglomération et que les villes rhénanes voisines en sont la meilleure illustration et peuvent servir de référentiel pour imaginer le service qui pourrait être offert à la population dans les années à venir. Cadencement de l'offre, diamétralisation des lignes, amplitude de fonctionnement, aménagement des gares, identification du service, intégration tarifaire, etc.

Le projet peut démarrer relativement rapidement sur un axe ou une branche, mais il faut lui donner une visibilité et une ambition forte pour le long terme afin de structurer en parallèle le développement urbain de l'agglomération.

Ce Réseau Express Métropolitain doit constituer l'armature des mobilités

alternatives à la voiture particulière et ASTUS restera mobilisée pour que celui-ci soit mis en œuvre dans les meilleures conditions possibles dans l'intérêt des usagers actuels mais aussi potentiels de ce nouveau système de transport.

ASTUS a également participé aux ateliers sur les modes actifs, sur la mobilité 3.0 et sur la requalification de l'A35.

Si d'autres acteurs associatifs sont plus directement concernés par ces thématiques, ASTUS reste néanmoins très attachée au

développement des modes actifs que sont la marche et le vélo pour l'accès au transport public. Par ailleurs, ces modes sont souvent plus efficaces sur les très courtes distances.

Le développement d'un réseau cyclable d'agglomération, la promotion et l'intégration des modes doux dans la chaîne de déplacements, l'amélioration de la qualité des espaces publics et de son partage, la mise en place d'outils numériques d'aide à la mobilité sont autant de pistes soulevées lors de ces échanges qui complètent efficacement l'offre de transport public.

Enfin, l'atelier sur la reconversion de l'A35, a mis en évidence le rôle du futur réseau express métropolitain ferré et routier pour lutter contre l'autosolisme et offrir des alternatives crédibles à la voiture particulière avec la possibilité d'affecter une voie de circulation au transport public.

La concertation doit se poursuivre au dernier trimestre pour un rendu final à la fin de l'année.

Jean TERRIER

## DOSSIER RÉSEAU BUS : DU NOUVEAU AU NORD ET À L'OUEST !

Personne n'a pu y échapper, le lundi 27 août correspondait à la mise en service du nouveau réseau bus de la CTS sur le nord et l'ouest de l'Eurométropole. Destiné à améliorer et à simplifier les déplacements, notamment vers les communes de la seconde couronne, il s'articule autour de douze nouvelles lignes, dont deux structurantes, la L3 (ex. ligne 4 dans sa partie nord) et la L6 (ex. ligne 6), plus rapides et plus régulières avec des prestations proches du tram (confort et informations).



Nous décidâmes donc de nous retrouver au départ de la nouvelle ligne structurante L6 au départ à l'arrêt Halles-Pont de Paris pour nous rendre jusqu'à l'arrêt Victor Hugo sur la commune d'Hœnheim. De là, nous avons inauguré le premier service de la ligne à la demande Flex'Hop 77 jusqu'à son terminus dans la zone d'activité de Bischheim-Hœnheim, après avoir préalablement réservé. Cette dernière a l'avantage de bénéficier d'horaires cadencés et permet de combler un vide dans une zone, notamment grâce à ASTUS.

De là, quelques minutes de marche nous ont menés au pôle d'échanges d'Hœnheim Gare. Nous avons pu échanger avec des usagers de la ligne 74, qui regrettaient l'ancienne ligne 4 vers la commune de Reichstett, plus fréquente en heures creuses. Puis nous nous sommes rendus jusqu'au terminus de Vendenheim Artisans, à proximité immédiate de la zone commerciale nord et à 450 mètres du nouveau pôle d'échanges multimodal de la gare de Vendenheim que nous avons rejoint à pied.

Par le passage souterrain, nous avons rejoint le côté ouest de la gare pour prendre la ligne 75 en direction de l'Espace Euro-

péen de l'Entreprise, via la rue du Triage entièrement refaite, élargie et équipée d'un couloir sur toute sa longueur et d'une piste cyclable bidirectionnelle. Ce fut l'opportunité d'échanger avec du personnel de la CTS affairé sur les derniers aménagements des nouveaux arrêts. Avec la nouvelle ligne 60, nous avons rejoint l'arrêt Anémones à proximité de la gare de Mundolsheim, puis nous sommes redescendus vers les Halles par la nouvelle L6.

Après cette matinée sur le terrain, nos premières impressions furent globalement positives. L'après-midi a été l'occasion de participer à l'inauguration officielle de la ligne L6 et d'échanger nos premières impressions avec les personnes de la CTS et de l'Eurométropole en charge du projet, ainsi que sur d'autres sujets. Un dernier passage au nouveau pôle d'échanges de Poteries a permis de découvrir les nouveaux aménagements accueillant les lignes 4, 41 et 70 en correspondance avec la ligne de tram D.

Comme toute mise en service, une période de rodage et d'ajustements sont nécessaires. Des aménagements sont en cours de finition et les usagers doivent prendre de nouvelles habitudes.

ASTUS observera avec attention ces évolutions lors des prochains mois et fera un ensemble de propositions d'améliorations à l'Eurométropole et à la CTS notamment grâce à l'apport des usagers des différentes lignes qui seront testées individuellement jusqu'à la fin de l'année.



ASTUS demande, comme elle le fait depuis de nombreux mois, que les équipements d'information des usagers fassent l'objet d'une maintenance quotidienne : or nous avons pu constater notamment que la plupart d'entre eux (annonces visuelles ou phoniques des prochains arrêts) dans les bus affectés aux lignes L3 et L6 ne fonctionnent pas.

Sur le long terme, ASTUS rappelle qu'elle appuie la relance d'une ligne de tram au nord vers Schiltigheim et Bischheim, ainsi que la réalisation de la seconde phase de la ligne F vers l'ouest jusqu'à Poteries à l'horizon 2025, dans la continuité de la première phase avec un terminus provisoire à Comtes à partir de l'été 2020.

David WENDLING

En savoir +





Bâle est la troisième ville la plus peuplée de Suisse avec 175 940 habitants. L'agglomération, divisée en deux cantons (Bâle-Ville et Bâle-Campagne) compte 485 097 habitants. Elle dispose d'un dense réseau de tramways urbains et suburbains à voie métrique. Les premiers, de couleur verte, exploités par la compagnie BVB (Basler Verkehrsbetriebe, les transports publics bâlois) ; les seconds, jaunes à bande rouge, appartiennent aux BLT (Baselland-Transport, les transports de Bâle-Campagne).

Le réseau compte 13 lignes dont trois transfrontalières vers la France (Leymen et Saint-Louis) et l'Allemagne (Weil-am-Rhein). 8 lignes urbaines des BVB sur 65,9 km et les rames circulent sur 46,58 km de voies et les 4 lignes suburbaines des BLT totalisent 51,8 km. Il fait partie intégrante du patrimoine bâlois de par sa longévité exceptionnelle. En effet, le premier tramway électrique a été inauguré le 6 mai 1895 entre la gare centrale et la gare badoise. Les rames les plus anciennes qui circulent encore aujourd'hui datent de 1967. Plusieurs extensions du réseau actuel sont par ailleurs programmées d'ici 2020.

C'est par une matinée ensoleillée que nous avons formé un groupe de dix personnes au départ de la gare centrale de Strasbourg, pour

nous rendre à Bâle. Nous avons utilisé le titre combiné Alsa + Groupe Journée. Nous avons dû nous acquitter de titres assez onéreux pour nos déplacements en tramway sur le réseau bâlois.

La première étape de notre journée fut le nouveau pôle d'échanges multimodal de la gare de Saint-Louis, d'où part la ligne de tramway T3 transfrontalière inaugurée le 9 décembre 2017, que nous avons pris par la suite pour rejoindre le centre de Bâle. À terme, cette ligne pourrait être prolongée jusqu'à l'EuroAirport dans quelques années.

Une longue promenade à pied dans la vieille ville, autour de la cathédrale, du Marktplatz et de l'Hôtel de Ville en grès datant du XVI<sup>e</sup> siècle a rythmé notre matinée. À l'heure du repas, le groupe a pique-niqué au pied de la cathédrale protestante Notre-Dame avec une vue panoramique sur la ville. Cet édifice gothique qui surplombe le Rhin, est construit principalement en bloc de grès rose. Il date de 1500.

Un premier groupe en direction de Dornach au sud, avec la ligne 10 du tramway, jusqu'à Arlesheim et son impressionnante collégiale baroque. Cette église paroissiale catholique-romaine est l'emblème du village, ainsi

qu'une œuvre d'art importante de l'architecture et la décoration intérieure baroque. Puis nous avons rejoint la frontière avant Weil am Rhein avec la ligne de tramway 8. Nous avons emprunté la passerelle des Trois Pays ou Dreiländerbrücke qui traverse le Rhin entre la ville allemande de Weil am Rhein et la ville française de Huningue. Elle détient le record mondial de la plus longue passerelle réservée aux piétons et aux vélos avec une longueur de 248 mètres.



Le second groupe s'est dirigé en direction de Leymen au sud-ouest, en utilisant la ligne de tram 10 dans le sens opposé, pour poursuivre à pied avec la montée au château de Landskron. Sa construction terminée à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle ne fut pas la dernière, puisqu'il fut transformé une première fois au XVI<sup>e</sup> siècle par les Habsbourg. Il fut achevé au XVIII<sup>e</sup> siècle grâce à Vauban et ses fortifications, avant d'être détruit par les Autrichiens et les Bavaoises en 1813, à l'exception du donjon.

Tous satisfaits de cette belle journée, nous nous sommes retrouvés à la gare de Bâle SNCF en fin d'après-midi pour rentrer sur Strasbourg en TER 200.

David WENDLING

## 150<sup>e</sup> ANNIVERSAIRE DE LA LIGNE COLMAR-METZERAL LE 10 JUIN 2018 À MUNSTER



L'Association pour la Promotion du Chemin de Fer Colmar-Metzeral (APCM) et l'Office de Tourisme de la Vallée de Munster ont organisé le 10 juin 2018 cet événement exceptionnel avec des animations nombreuses et diverses près de la gare de Munster. Plusieurs adhérents d'ASTUS et d'autres associations d'usagers des transports en commun y ont

participé avec grand plaisir et ont pu dialoguer entre eux dans une ambiance conviviale.

Cet anniversaire a été marqué par la venue exceptionnelle de rames supplémentaires REGIOLIS, en plus des AGC habituels, et la pose d'une plaque commémorative à la gare de Munster en présence du Président de la Région Grand Est, du Préfet du Haut-Rhin, de maires, de nombreux élus et d'usagers de la ligne. Les présidents de l'APCM et d'Autrain ont insisté dans leurs brèves allocutions sur le développement de la ligne, qui assure actuellement le déplacement de près de 500 000 voyageurs par an. Ils ont aussi exprimé leur grand espoir en la réouverture de la ligne Colmar-Breisach. Celle-ci se jus-

tifie d'autant plus que, fin 2019, la ligne sera rénovée et électrifiée de Breisach à Fribourg avec des services cadencés encore plus fréquents et même la création de trains directs de Breisach jusqu'au cœur de la Forêt-Noire.

Le Préfet lui-même a confirmé qu'une étude de faisabilité pour la réactivation de cette ligne transfrontalière est en cours d'élaboration d'ici la fin de l'année. Une telle réalisation générerait assurément à Colmar un flux supplémentaire d'usagers vers la ligne de Metzeral. En outre, en été, la Navette des crêtes devrait être renforcée en complémentarité de la ligne ferroviaire à Munster et à Metzeral.

Patrice PAUL

## PROJET DE GRAND CONTOURNEMENT OUEST DE STRASBOURG : FEU VERT DE L'ÉTAT

« ... La commission d'enquête a émis, (...) un avis défavorable au dossier des compensations environnementales... »

Suite à l'enquête publique qui s'est déroulée du 4 avril au 17 mai, la commission d'enquête a émis, le 27 mai dernier, un avis défavorable au dossier des compensations environnementales proposées par le concessionnaire du futur grand contournement ouest de Strasbourg. Les commissaires ont ainsi jugés que le dossier était « insuffisamment abouti », que de nombreuses recommandations de l'Agence de l'environnement) n'ont pas été reprises dans le complément apporté au dossier d'autorisation unique », que « le dossier complémentaire ne répond pas entièrement à l'avis défavorable du Conseil nationale de la protection de la nature ».

Il s'agit du troisième avis négatif depuis la désignation du concessionnaire ARCOS, après les deux avis négatifs du Conseil national de la protection de la nature. Pour rappel,

le gouvernement avait annoncé qu'il donnerait son aval au dossier avant même l'ouverture de l'enquête publique.

ASTUS rappelle qu'elle s'oppose à ce projet de nouvelle infrastructure routière, et a d'ailleurs rendu un avis en ce sens aux commissaires enquêteurs.

« ASTUS rappelle qu'elle s'oppose à ce projet de nouvelle infrastructure routière, et a d'ailleurs rendu un avis en ce sens aux commissaires enquêteurs. »

Enfin, le 11 juillet, c'est un avis défavorable qui a été rendu, suite à l'enquête publique réalisée du 2 mai au 6 juin 2018, après la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau déposée par la société SANEF, pour la réalisation de la première phase d'aménagement du nœud A4/A35/Autoroute de Contournement Ouest de Strasbourg

(COS). Les avis des instances indépendantes concernant les parties Vinci et SANEF, tous formellement défavorables, étaient au nombre de sept !

Le 28 août coïncidait avec la démission de Nicolas Hulot du gouvernement et le vote du Conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (Coderst) en faveur du début des travaux du GCO. Les autorisations ont été signées par le préfet du Bas-Rhin le 30 août. Le 8 septembre, à l'occasion de la Journée mondiale du climat, une grande manifestation a été organisée à Strasbourg par les nombreux opposants au projet.

Le 10 septembre, dans un parfait déni de démocratie, malgré 7 avis défavorables et la saisine du juge administratif en référé suspension, le Préfet a fait évacuer la ZAD de Kolbsheim par les forces de l'ordre en faisant usage de gaz lacrymogène. ASTUS condamne fermement cette action.

## PROLONGEMENT DE LA LIGNE G DU BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE ENTRE LA GARE ET LE PARC DE L'ÉTOILE : OBJECTIF 2021



ASTUS a rendu un avis positif dans le cadre de la concertation publique, qui s'est déroulée du 22 mai au 25 juin, sur le prolongement de la ligne G du BHNS depuis la place de la Gare jusqu'au parc de l'Étoile.

Ce prolongement, baptisé « bouclage sud », aura notamment l'avantage d'offrir une solution alternative aux lignes de tram A et D en contournant le centre-ville et le nœud Homme de Fer sur la correspondance Gare/Étoile. Il permettra d'améliorer la performance globale du réseau de transport en commun et d'optimiser les correspondances avec les interactions bus-tram. Les bou-

levards de Nancy et de Lyon réaménagés favoriseront la pratique des modes actifs, et offriront une meilleure accessibilité aux piétons et aux personnes à mobilité réduite en apaisant la circulation automobile.

« ASTUS est favorable à la première variante proposée sur le boulevard de Lyon, avec un BHNS circulant sur une plate-forme centrale et des aménagements prolongeant ceux du boulevard de Nancy à l'identique. »

ASTUS est favorable à la première variante proposée sur le boulevard de Lyon, avec un

BHNS circulant sur une plate-forme centrale et des aménagements prolongeant ceux du boulevard de Nancy à l'identique. Cela permettra d'éviter, notamment, des croisements avec les flux cyclistes aux carrefours. Dans un souci de cohérence, quelques réaménagements sur le boulevard de Metz seront également nécessaires.

La mise en service de ce prolongement de la ligne G est prévue pour 2021.

En complément, ASTUS appuie à la réalisation d'une seconde phase au-delà du Parc de l'Étoile dans les meilleurs délais. Elle permettra de répondre à de nouvelles demandes de déplacements et complètera efficacement le maillage du réseau structurant d'agglomération. Lenjeu principal étant d'offrir un complément de desserte des quartiers Danube et Malraux, et ainsi d'éviter une surcharge de la ligne de tram C.



La mise en service partielle sur 6 km de la ligne 2 du tramway de Nice, gratuite jusqu'au 2 septembre, a eu lieu le 30 juin 2018. La photo, prise début juillet, montre un nouveau tram Citadis X-05 d'Alstom de 44 mètres, circulant avenue de Californie entre les stations Fabron et Hôpital Lentral. On remarquera que la ligne 2 ne dispose pas de caténaires, sauf dans le tunnel. En effet, l'alimentation aérienne s'effectue sans ligne aérienne de contact au moyen d'un système de recharge statique par le sol inédit. Le tramway est équipé de batteries embarquées, qui se rechargent en une dizaine de secondes à chaque station à travers des panneaux imbriqués dans le sol. La capacité des rames est de 300 personnes, dont 82 assises.

« ... l'alimentation aérienne s'effectue sans ligne aérienne de contact au moyen d'un système de recharge statique par le sol inédit... »

Longue de 11,3 km en site propre et disposant de 20 stations, la nouvelle ligne présente deux branches à l'Ouest :

- une branche Sud de 1,9 km, desservant les terminaux T1 et T2 de l'aéroport depuis Saint-Augustin et mise en service en décembre 2018 ;

- une branche nord de 1,7 km se dirigeant vers la plaine du Var, allant de Saint-Augustin jusqu'à Nikaïa et au Centre Administratif Départemental (CADAM). Cette partie fonctionne depuis fin juin 2018.

La ligne vers l'aéroport s'appellera L2, celle vers CADAM sera la L3.

Le tronc commun (7,7 km) commence au futur pôle multimodal, proche de la gare TER de Nice Saint-Augustin et se dirige vers le centre-ville et le port. Le terminus provisoire actuel est à Magnan. La ligne

« Les quais ont été spécialement construits à la même hauteur que le plancher du tramway afin d'être accessibles aux personnes à mobilité réduite comme à Strasbourg... »

fonctionnera au-delà à partir de septembre 2019. Peu après la station « Centre Universitaire Méditerranéen », le tram continuera en souterrain sur 3,2 km à une profondeur de l'ordre de 25 mètres. Il y aura 4 stations souterraines, dont deux stations en correspondance avec la ligne 1 aux stations Jean Médecin et Place Garibaldi. Un prolongement ultérieur est envisageable jusqu'à la gare TER de Nice-Riquier. La fréquence sera de 4 minutes en journée sur le tronçon commun (8 minutes le dimanche et les jours fériés). Les trams circuleront entre 4h30 et 1h30 du matin. La vitesse commerciale prévue est d'environ 21 km/h avec une vitesse maximale autorisée de 70 km/h en souterrain. La durée du trajet entre le Terminal T2 et le port sera de 26 minutes (contre 1h03 min en autobus en journée). Il y aura 4 parcs relais (1250 places). La fréquentation initiale prévue est de 105 000 voyageurs par jour pour arriver à terme à 140 000.

« La fréquence sera de 4 minutes en journée sur le tronçon commun (...). Les trams circuleront entre 4h30 et 1h30 du matin. »

Des valideurs de billets sont implantés sur les quais de chaque station. À l'intérieur des

rames, il y a 4 valideurs de billets. Les quais ont été spécialement construits à la même hauteur que le plancher du tramway afin d'être accessibles aux personnes à mobilité réduite comme à Strasbourg.

Des extensions ultérieures sont prévues : la branche CADAM sera prolongée dans la plaine du Var jusqu'à Lingostière et rejoindra la ligne des Chemins de Fer de Provence. Une troisième branche serait réalisée pour atteindre d'abord Saint Laurent du Var, puis Cagnes sur Mer.

La nouvelle ligne L2 n'est pas accompagnée de piste cyclable sur une grande partie de son parcours, contrairement aux lignes de tram de Strasbourg. Cependant, une magnifique piste cyclable très sécurisée a été construite récemment sur l'ensemble de la Promenade des Anglais en bord de mer, parallèlement à la ligne 2, à seulement 200 mètres de celle-ci.

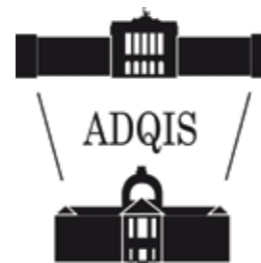
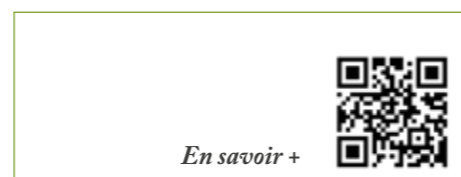
Un véritable réseau de lignes de tram commence à se constituer. Désormais, Toulon



« ... une magnifique piste cyclable très sécurisée a été construite récemment sur l'ensemble de la Promenade des Anglais en bord de mer, parallèlement à la ligne 2... »

est devenue la seule grande ville française dépourvue de tramways modernes, dans laquelle le BHNS aurait une capacité très insuffisante sur les lignes principales.

Patrice PAUL



Créée en juin 2017, l'ADQIS, Association pour la Défense du Quartier Impérial de Strasbourg, se propose, aux termes de l'article 2 de ses statuts, de « contribuer à la préservation de l'intégrité et à la mise en valeur de l'avenue de la Liberté à Strasbourg, de ses abords et plus généralement du patrimoine historique, architectural, monumental et paysager du quartier impérial et de la « Neustadt ». Dans cette perspective, elle s'opposera à tout projet ou ouvrage affectant ou dénaturant les lieux. ». C'est essentiellement l'annonce, par le maire de Strasbourg, de sa volonté de construire un parking souterrain de 400 places sous l'avenue de la Liberté qui a été à l'origine de cette création : contradiction par rapport au classement de la Neustadt au Patrimoine mondial de l'UNESCO, nécessité de respecter un patrimoine culturel unique et les espaces verts qu'il comporte, remise en cause de la politique des transports pratiquée à Strasbourg ont suscité, à l'encontre d'un tel projet, une indignation très large.

« Une table ronde organisée par l'ADQIS (...) a été l'occasion de rappeler le caractère unique de l'ensemble urbanistique que constitue l'axe impérial (...) reliant le Palais universitaire au Palais impérial... »

Une table ronde organisée par l'ADQIS, en collaboration avec le Jardin des sciences de l'Université de Strasbourg, le 19 juin dernier a été l'occasion de rappeler le caractère unique de l'ensemble urbanistique que constitue l'axe impérial : reliant le Palais universitaire au Palais impérial (aujourd'hui Palais du Rhin), l'avenue a été conçue comme un parc-promenade, distincte aussi bien des axes de circulation (avenue des Vosges et avenues la continuant) que des

voies empruntées par les transports en commun (avenue de la Marseillaise). *Représentations-Achse* pratiquement sans équivalent en Europe, l'avenue se signale par la splendeur de ses bâtiments et par l'importance accordée aux espaces verts (*Vorgärten*, reposant sur un retrait d'alignement, imposant aux promoteurs d'insérer des jardins entre la façade des immeubles et la voie publique, plantation d'arbres sur cette dernière).

Il y a une scénographie de l'axe impérial. Celle-ci va de l'ordonnance autour d'un parc des bâtiments place de la République (ci-devant de l'Empereur) au Palais universitaire, précédé d'un autre parc, en passant par la mise en valeur de l'îlot sur lequel est édifiée l'église protestante Saint Paul. Elle a été conçue pour faire des bâtiments et des espaces verts un tout cohérent et harmonieux qui force l'admiration.

« La préservation de cet ensemble est miraculeuse et fait reposer sur les générations futures la charge d'en assurer la sauvegarde et la mise en valeur... »

La préservation de cet ensemble est miraculeuse et fait reposer sur les générations futures la charge d'en assurer la sauvegarde et la mise en valeur. L'inscription de la Neustadt au Patrimoine mondial de l'humanité (UNESCO), obtenue grâce aux efforts de la Ville de Strasbourg, vient le rappeler. À l'évidence, la construction d'un parking souterrain serait en contradiction totale par rapport au projet culturel dont l'axe impérial est issu. Que l'implantation de l'ouvrage soit avenue de la Liberté, place de la République ou place de l'Université, cette contradiction est irréductible et devrait, à elle seule, emporter l'abandon d'un tel projet.

« ... la construction d'un parking souterrain serait en contradiction totale par rapport au projet culturel dont l'axe impérial est issu... »

L'ADQIS entend en outre contribuer à une réflexion sur l'avenir de l'agglomération strasbourgeoise, à l'articulation de ses réseaux de transport et au développement de sa dimension européenne ».



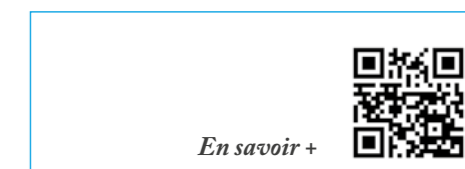
Le classement UNESCO doit être l'occasion de concevoir le centre de Strasbourg, Grande-île et Neustadt, comme un tout. Il signifie clairement la fin de l'opposition radicale entre ces deux ensembles. Lorsque l'on parle de dissuader les automobilistes d'aller au centre ville, ce qui est la politique constante de la ville depuis près de vingt ans, il faut désormais entendre : dans l'ellipse insulaire et la Neustadt.

« Lorsque l'on parle de dissuader les automobilistes d'aller au centre ville, ce qui est la politique constante de la ville depuis près de vingt ans, il faut désormais entendre : dans l'ellipse insulaire et la Neustadt. »

Celle-ci ne peut plus désormais être conçue comme un parking à partir duquel gagner le centre – elle est aussi le centre. C'est précisément cela que visaient à réaliser les concepteurs de la Neustadt auxquels on rend à juste titre hommage.

Alma MARIENBURG

Contact : Association ADQIS  
6 avenue de la Liberté 67000 STRASBOURG  
assocdqis@gmail.com  
Facebook : ADQIS



Le réseau tram de l'agglomération strasbourgeoise poursuit son extension. A l'horizon 2020, ce sont 4,3 km supplémentaires qui viendront s'ajouter aux 71,8 km de longueur commerciale existante. En 2021, la ligne G du BHNS sera elle prolongée sur 2,8 km, depuis la gare vers le Parc de l'Etoile. Voici un point d'étape des travaux en cours :

## 1. LIGNE D VERS KEHL RATHAUS

La pose des voies a été achevée en août. La voirie, les lignes aériennes, la signalisation et les deux nouvelles stations sont en cours d'aménagement.



La mise en service de cette extension de 1,2 km est prévue en décembre prochain. Les fréquences actuelles, y compris les renforts (période de Noël, samedis...) seront transférées de Kehl Bahnhof à Rathaus, soit un tram toutes les 15 minutes en semaine et 7 minutes en moyenne le samedi. La station Port du Rhin restera en terminus partiel avec un tram toutes les 7 minutes. Il serait souhaitable que celui-ci soit transféré à Kehl Bahnhof.

## 2. LIGNE E DANS LE QUARTIER DE LA ROBERTSAU

La pose des voies doit se poursuivre jusqu'en septembre. Les lignes aériennes, la signalisation et l'aménagement des trois nouvelles stations sont prévus jusqu'au début de l'année 2019.

La mise en service de cette extension de 1,4 km entièrement engazonnée (hors sta-

tions), est prévue au printemps 2019. La restructuration du réseau bus associée est en cours de réflexion. ASTUS doit faire des propositions à ce sujet.

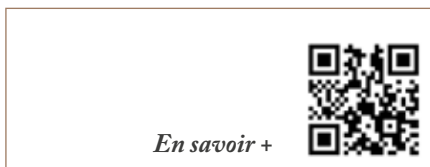


## 3. LIGNE F VERS LE QUARTIER DE KOENIGSHOFFEN

Une portion de rails est posée entre le carrefour de la porte Blanche et la rue de Koenigshoffen avec un système de « voies entrelacées ». La nouvelle bretelle d'autoroute Porte Blanche mène désormais au futur parking-relais de 350 places et au quartier de Koenigshoffen. Les travaux de réseaux, de voiries et de la plate-forme tram vont s'étendre jusqu'en 2019. La ligne aérienne et les équipements urbains seront mis en place au premier semestre 2020. Une réflexion est en cours avec les riverains concernant l'aménagement urbain des trois nouvelles stations. Le raccordement de la nouvelle ligne à Faubourg National nécessitera une interruption des lignes B et F durant l'été 2019.



La mise en service de cette nouvelle infrastructure de 1,7 km est programmée à l'été 2020.



## AMÉLIORATION DE LA DESSERTE DES GARES DE LINGOLSHEIM & STRASBOURG-ROETHIG LES WEEK-ENDS

Depuis le 1<sup>er</sup> septembre, les gares de Lingolsheim et Strasbourg-Roethig sont mieux desservies les week-ends. Lingolsheim bénéficie notamment d'une desserte cadencée à l'heure sur toute la journée les dimanches.

En savoir +



## Agenda

- du 16 au 22 septembre : Semaine européenne de la mobilité
- les 22 et 23 septembre : Rentrée des associations au parc de la Citadelle
- les 5, 6 et 7 octobre : 21<sup>e</sup> congrès national de la FNAUT à Bordeaux
- le 13 octobre : Assemblée générale de la FNAUT Grand Est à Metz
- le 11 novembre : Rencontre entre l'Eurométropole et les associations sur la qualité de l'air
- 28, 29 et 30 novembre : 4<sup>es</sup> journées d'échanges sur la mobilité dans les villes européennes à l'INET de Strasbourg
- Début décembre : mise en service de la seconde phase de la ligne de tram D à Kehl vers Rathaus

## Horaires d'accueil

ASTUS vous accueille à son local sur rendez-vous au 03 88 95 79 63, par mail (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  
Courriel : astus67000@gmail.com  
Facebook : facebook.com/astus67  
Twitter : twitter.com/astus67

## ILS NOUS ONT QUITTÉS

- **Eugène BRISBOIS**, un adhérent fidèle depuis de nombreuses années.
- **Yves VITALE**, membre du Conseil d'administration et du Bureau d'ASTUS durant de longues années. Il nous livrait des analyses et

avis d'homme de terrain, engagé à la Meinau et au Neuhof.

- **Michèle BARDOT**, ancienne adhérente, elle fut présidente du centre socioculturel du Neuhof.



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 : Patrice PAUL  
Rédacteur en chef : David WENDLING  
Ont collaboré à ce numéro : Hervé DIEBOLD,  
Alma MARIENBURG, Jean TERRIER

Prochaine parution : Avril 2019  
Registre des associations Tribunal d'Instance  
de Schiltigheim volume 48 Folio n°54

Graphisme et mise en page : www.ipiopia.fr  
Imprimerie : Koche, imprimé sur papier recyclé.  
Crédits photos : ASTUS, Pixabay  
Couverture, © dervish15 - Fotolia.com