

### édito



ASTUS demeure à l'écoute des usagers et encourage les extensions de lignes de bus ou de tram dans les quartiers encore mal desservis. Ainsi, l'extension de la ligne E à la Robertsau dès juin et l'arrivée du tram à Koenigshoffen en 2020, prélude à une extension jusqu'à Poteries, seront très appréciés, surtout si l'intermodalité avec les lignes de bus s'avère pertinente. L'augmentation du nombre de déplacements en transports en commun s'est poursuivie l'an dernier dans l'agglomération. Cette dynamique de croissance génère de plus en plus de problèmes de capacité dans les trams, bus et TER et une saturation du trafic en période de pointe, notamment aux nœuds Homme de Fer et République.

Ainsi, l'extension du BHNS G de la gare de Strasbourg jusqu'au Parc de l'Etoile, prévue pour 2021, est nécessaire ; de même que l'objectif de mise en service dans quelques mois de la ligne H reliant avec des bus électriques la gare aux institutions européennes et au Wacken / Archipel. Nous souhaitons que ce tracé, soit le plus court possible pour rendre la durée du déplacement attractive par rapport aux autres moyens de transport. D'autre part, une mise en œuvre plus volontaire du plan d'action des mobilités actives devra favoriser un report modal vers le vélo et la marche au bénéfice de tous.

Une consultation citoyenne sur la mobilité à Schiltigheim a eu lieu et devrait aboutir avant l'été à des orientations favorables à la multimodalité avec enfin une orientation claire vers une ligne de tram à l'ouest de Schiltigheim et de Bischheim et un réseau de bus encore plus performant.

Plusieurs membres d'ASTUS consacrent du temps à suivre le fonctionnement du nouveau réseau de bus du quadrant nord, assurant des relations directes entre 5 communes de la seconde couronne sans faire un long détour par Strasbourg. Grâce à la vigilance d'ASTUS et à ses observations objectives sur le terrain, plusieurs améliorations ont été réalisées dans les temps de parcours, et les horaires.

Le Grenelle des Mobilités prévoit la mise en place d'un réseau express métropolitain et transfrontalier pour assurer des relations ferroviaires renforcées et cadencées avec une large amplitude horaire, tard en soirée et des trains qui n'auraient plus leurs terminus en gare centrale. L'élaboration d'un projet précis et sa mise en place nous paraissent urgentes, alors qu'outre-Rhin, à Fribourg, un véritable réseau RER (Brisgau S-Bahn 2020) sera opérationnel l'an prochain, l'objectif étant de réduire la circulation automobile et d'assurer une réelle liberté de choix de son mode de transport.

Par ailleurs, la mise en place du TSPO est attendue depuis longtemps et il ne serait pas acceptable que la circulation automobile générée par le GCO puisse gêner la circulation de ce car sur l'A351. En outre, il serait nécessaire de créer des transports en commun fréquents et rapides entre le Kochersberg et Strasbourg, à la demande de nombreux résidents.

Le bureau souhaite vivement que d'autres membres de l'association s'impliquent dans la poursuite de nos actions dans l'intérêt et la qualité de vie de toutes et de tous.

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



### ASTUS c'est aussi...

**Plus de 150 réunions internes ou externes** auxquelles ont participé les membres de l'association depuis septembre 2018 :

- Les réunions trimestrielles avec l'Eurométropole et la CTS
- Des rencontres avec des élus et des associations
- Des interviews et rencontres avec des journalistes locaux et nationaux
- Les commissions de sécurité routière avec l'Eurométropole et les associations
- Les réunions et groupes de travail avec la Région Grand Est et la SNCF

### sommaire

**EDITO** P. 1

**DOSSIER**  
Le train à hydrogène P. 2

**VIE DE L'ASSOCIATION**  
Le tramway de la Robertsau devient une réalité P. 3  
Action pour les trains de nuit Kehl, nouveau réseau de transport P. 4  
Test du véhicule 100 % électrique Cristal P. 5

**TRANSPORTS D'AILLEURS**  
La Côte Est des Etats Unis, entre Washington et Baltimore P. 6

**ENGAGEMENTS D'ASTUS**  
Contribution à la consultation citoyenne « Demain, comment bouger à Schiltigheim ? » P. 6-7

**PAROLE AUX ASSOCIATIONS**  
Alter Alsace Énergies P. 7

**ACTUALITÉS**  
Repas de la nouvelle année  
Visite du réseau de tram de Fribourg  
Astus est dans la peine P. 8

## LE TRAIN À HYDROGÈNE : FAUSSE BONNE IDÉE OU RÉPONSE CRÉDIBLE À LA FIN DE LA TRACTION DIESEL ?

*Cela fait plusieurs années que l'on en parlait, le train à hydrogène est aujourd'hui une réalité. L'Allemagne a été le premier pays au monde à le lancer. Ce train nouvelle génération est propre car il n'émet que de l'eau et de la vapeur, sans quasiment aucun bruit. S'il est reconnu que la pollution liée au transport est l'un des principaux responsables des émissions de gaz à effet de serre, il apparaît nécessaire de décrypter les caractéristiques de ce train nouvelle génération et des possibilités de production de son carburant, l'hydrogène, plus complexe qu'il n'y paraît.*

« ... le train à hydrogène est aujourd'hui une réalité. L'Allemagne a été le premier pays au monde à le lancer. Ce train nouvelle génération est propre car il n'émet que de l'eau et de la vapeur, sans quasiment aucun bruit. »

Dans un rapport remis au gouvernement le 22 novembre 2018 sur le verdissement du parc ferroviaire français, Le député Benoît SEMIAN préconise de se concentrer sur deux technologies : à court terme celle des batteries (engins hybrides ou non), et à plus long terme celle de l'hydrogène. L'électrification des lignes étant très coûteuse et pas forcément justifiée, il s'agit de voir comment remplacer à l'horizon 2035, un millier de trains régionaux roulant au gazole en France, dont la moitié devra être renouvelée dans une dizaine d'années. Ils représentent 20% des déplacements sur



près de la moitié des voies ferrées du pays qui ne sont pas électrifiées, soit environ 15 000 km sur les 30 000 km que compte le réseau au total. L'hydrogène de par son

faible coût pourrait permettre de pérenniser les petites lignes.

Si la seconde technologie permet une plus grande autonomie, elle pose la question même de la production d'hydrogène et c'est là que le bât blesse. Il s'agit d'un indéniable progrès écologique par rapport au diesel, mais la fabrication de ce nouveau carburant reste très polluante.

« Il s'agit d'un indéniable progrès écologique par rapport au diesel, mais la fabrication de ce nouveau carburant reste très polluante. »

En effet, l'hydrogène n'est quasiment pas présent dans la nature, contrairement au pétrole ou au gaz. Il faut donc le fabriquer, en ayant recours à la fracturation hydraulique. Mais cette technique produit du CO<sub>2</sub> et entraîne des émanations de méthane dans l'atmosphère. La solution selon Alstom pour un « hydrogène vert » pourrait venir par l'électrolyse de l'eau, c'est-à-dire, décomposer l'eau à l'aide d'un courant électrique, ce qui demanderait une production d'électricité importante.

Une autre solution, et dont des recherches sont en cours, viendrait par la production d'hydrogène grâce à la biomasse. En décomposant des matières organiques, des bactéries produisent de l'hydrogène. Les gaz de fermentations sont récupérables et filtrables pour concentrer le méthane qui servira à produire l'hydrogène. Couplé à un mode de capture du CO<sub>2</sub>, les émissions seraient nulles.

La région de Basse-Saxe en Allemagne a été la première à se lancer. Elle a acheté quatorze rames Coradia iLint à Alstom, seul constructeur aujourd'hui, ce qui représente un contrat de 200 millions d'euros avec trente ans de maintenance. Depuis septembre dernier, ces trains roulent sur une ligne régionale de 100 km non électrifiée. D'une capacité de 300 passagers, ils peuvent parcourir 1000 km à une vitesse maximale

de 140 km/h selon Alstom, avec un seul réservoir qui peut être chargé en 15 minutes. Ils sont dotés de batteries au lithium-ion (également utilisées dans les téléphones portables et les appareils ménagers), et également équipés de piles à combustible produisant de l'électricité par réaction chimique impliquant des molécules d'hydrogène. Se pose donc par la suite la question de leur retraitement une fois qu'elles doivent être remplacées.

« Alstom affirme que d'autres pays sont intéressés pour l'acquisition de ces rames (...) Le Royaume-Uni s'est déjà lancé pour transformer 100 de ses vieux trains diesel polluants en train à hydrogène propres qui pourraient rouler d'ici 2022, date annoncée également en France. »

Alstom affirme que d'autres pays sont intéressés pour l'acquisition de ces rames nouvelle génération (Canada, Pays-Bas, Italie, Norvège,...). Le Royaume-Uni s'est déjà lancé pour remplacer 100 de ses vieux trains diesel polluants par des rames à hydrogène propres qui pourraient rouler d'ici 2022, date annoncée également en France. Il convient de rester prudent face à cette technologie qui n'en est encore qu'à ses débuts.

En savoir +



David WENDLING et Patrice PAUL

## LE TRAMWAY DE LA ROBERTSAU DEVIENT UNE RÉALITÉ



Pour ceux qui en doutaient encore, il va falloir revenir à la réalité. Et ce n'est plus le moment d'avoir des états d'âme à cause du tracé retenu ; il aurait dû passer par le boulevard d'Anvers, ou passer par l'Allée de la Robertsau, ou se diriger vers la gare, etc. D'ailleurs, les premières rames d'essai ont commencé à circuler le 22 mars. La mise en service commerciale et l'inauguration de l'extension de la ligne E du tram sont prévues respectivement les 17 et 22 juin prochains.

Au vu de l'état d'avancement des travaux, les critiques que l'on a pu entendre aux différentes réunions de concertation se révelent en fin de compte assez dérisoires. Le fait de ne pas avoir arrêté la ligne à la station « Mélanie » et de l'avoir prolongée jusqu'à « L'Escale » est plus que positif. On ne peut que regretter qu'elle n'ait pas été prolongée jusqu'à la Clinique Sainte Anne car on a introduit une rupture de charge qui ne peut être que préjudiciable, et notamment pour les personnes à mobilité réduite.

Alors que d'aucuns craignaient une dégradation du paysage, le tracé du tram dévoile maintenant une perspective totalement méconnue des robertsauviens et depuis que de nombreux arbres et arbustes ont été plantés et l'emprise engazonnée, ce lieu est devenu un lieu de promenade très prisée et les cyclistes disposent maintenant d'un accès sécurisé et agréable pour se rendre au centre de la Robertsau et ils ne s'en privent pas.

« Se pose maintenant le problème de la restructuration du réseau de bus car on n'introduit pas un équipement comme le tram sans que soit remise en cause l'architecture du réseau de bus... »

Quant au bruit généré par les rames du tram on peut estimer, sans trop se tromper, qu'il sera bien inférieur au niveau sonore de la cour de récréation de l'école voisine.

Il est indéniable que la capacité de transport d'un tram est nettement supérieure à celle des bus et son niveau de confort est sans commune mesure.

### LA RESTRUCTURATION DU RÉSEAU DE BUS ASSOCIÉE :

Se pose maintenant le problème de la restructuration du réseau de bus car on n'introduit pas un équipement comme le tram sans que soit remise en cause l'architecture du réseau de bus à la Robertsau. Il faudra maximiser l'efficacité du tramway pour qu'il vienne en complément du bus, et non en concurrence, en rabattant parfois les bus vers une station de tram. Il ne s'agira pas non plus d'assurer deux fois le même service, tout en n'oubliant pas d'inscrire ce réseau de transport dans une desserte de l'Eurométropole.

La CTS a donc proposé deux variantes du nouveau réseau bus lors d'une réunion le 7 novembre dernier aux membres du groupe de travail sur la centralité de la Robertsau.

### Le scénario 1 (retenu) :

Il s'appuie essentiellement sur la structure du réseau existant à quelques modifications notables près :

- La navette Robertsau est supprimée, le quartier « Kempf-Angle » étant dans l'aire d'influence du tram.
- La L1 est raccourcie et son terminus se situe au rond point « Lamproie ».
- La ligne 70 circule le dimanche.

La navette est supprimée et enlève une possibilité supplémentaire de rabattement vers le terminus « Escale » du tram à partir de la Clinique Sainte Anne. Surtout, le terminus au rond point « Lamproie » de la L1

ne permet pas de connexion avec le tram ce qui handicape fortement cette ligne structurante qui dessert notamment le Nouvel Hôpital Civil sans rupture de charge.

### Le scénario 2 :

Il reprend dans ses grandes lignes le schéma élaboré par ASTUS :

- La L6 a son terminus à la station « Boecklin » mais se retourne en passant par la rue du Docteur Freysz et l'arrêt « Schott ».
- La L1 est prolongée jusqu'à l'arrêt « Pont Phario » en passant par l'arrêt « Mélanie » du tram.
- Une navette assure la desserte interne de la Robertsau et double la ligne 70 entre la clinique Sainte Anne et la station « Escale » du tram.
- La ligne 70 circule aussi le samedi et le dimanche.

Consultées par l'Eurométropole, une majorité des associations de la Robertsau ont pourtant choisi le scénario 1, c'est-à-dire le maintien de l'architecture du réseau de bus actuel, sans tenir compte du fait que la prolongation de cette ligne de tram apporte une capacité de transport bien supérieure, en quantité et surtout en qualité, à celle d'une ligne de bus. L'arrêt de la L1 au rond point « Lamproie » est réhibitoyre car le fait qu'elle ne soit pas connectée au tram est un sérieux inconvénient. On pourra également remarquer que dans la deuxième solution, le centre « commerçant » de la rue Boecklin restait bien desservi en transports en commun puisque ce ne sont pas moins de cinq lignes qui l'auraient desservie.

Cependant, tout le monde est bien conscient que le fait d'avoir arrêté cette ligne de tramway à l'Escale représente un sérieux handicap pour son exploitation. Mais les contraintes financières en ont décidé autrement. Il faut se dire que ce n'est qu'une étape et qu'il faudra très rapidement envisager sa prolongation jusqu'à son terminus sur la route de la Wantzenau avec un parking-relais qui permette d'intercepter une partie de l'important trafic de transit qui traverse aujourd'hui le centre de ce quartier, et ainsi pouvoir sérieusement envisager un réaménagement urbain de qualité du cœur de la Robertsau.

Jean-Paul OERTEL

## RETOUR SUR L'ACTION POUR LES TRAINS DE NUIT



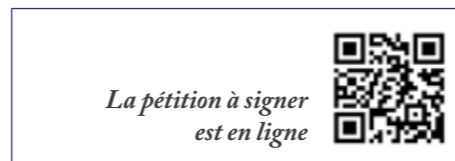
Le jeudi 25 octobre, nous étions une centaine de personnes, issues de différentes associations et organisations syndicales\*, à manifester place de la gare à Strasbourg pour réclamer le retour des trains de nuit vers le sud. Le dernier service au départ de Strasbourg en direction de Nice est intervenu le 30 septembre 2016.

Avec l'appui du collectif « Oui au train de nuit ! », créé en 2018, nous tenions à rap-

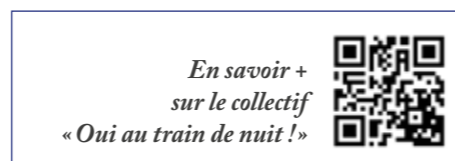
peler, entre autre, que la baisse de fréquentation était en premier lieu la conséquence d'une dégradation du service depuis plusieurs années, faute d'investissements, et de la durée plus longue des trajets. Malgré cela, la clientèle aux motivations très variées, était demeurée importante et déplore la disparition de ces trains qui faisaient gagner du temps durant la nuit.

Alors qu'ils ont été supprimés par la SNCF en 2016, les trains de nuit ont été relancés ailleurs en Europe (Allemagne, Autriche, Pays-Bas, Italie, Suède, Tchéquie, Pologne, Finlande, Ukraine) avec une bonne qualité de service et de confort à des prix compétitifs. Chaque soir à 22h30 à Offenbourg, il y a des relations de nuit directes vers Hambourg et Berlin, la correspondance au départ de Strasbourg à 21h50). Le renouveau des trains de nuit en France pourrait venir avec l'ouverture à la concurrence prévue en 2020.

Des relations Paris-Vienne, par Strasbourg, ou de l'Alsace vers le Midi de la France sont hautement souhaitables.



La pétition à signer est en ligne



En savoir + sur le collectif « Oui au train de nuit ! »

\* Oui au train de nuit - 67, ASTUS, FNAUT Grand Est, EELV Alsace, Alsace Nature, FO-FIRST Cheminots, FO Cheminots, CGT cheminots, Sud Rail, CFDT cheminots, UNSA ferroviaire.

David WENDLING

## UN NOUVEAU RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN POUR DE NOUVEAUX DÉPLACEMENTS À KEHL



Le 23 novembre 2018, le tram arrivait au centre de Kehl, desservant désormais trois stations : Kehl Bahnhof (gare), Hochschuhle-Läger et Kehl Rathaus (Mairie).

Le 9 décembre suivant, un réseau de bus était mis en place par la ville de Kehl, avec la création de six lignes : K1 à K5 (au départ de la mairie) et K10 (au départ de la gare).

Ces lignes desservent les près de 35000 habitants de la commune-centre et de toutes les communes rattachées.

Les bus de la ligne **K1** desservent **Sundheim** au sud toutes les demi-heures de 5h50 à 19h20 du lundi au samedi, relayés par un service à la demande cadencé à l'heure de 20h50 à 0h50, sur réservation téléphonique 30 minutes au plus tard avant le départ.

La ligne **K2** effectue une **boucle dans Kehl** toutes les heures de 6h05 à 19h20, du lundi au vendredi (7h50 à 17h50 le samedi).

La ligne **K3** effectue une **boucle au sud de Kehl** toutes les demi-heures de 5h34 à 19h04 (5h34-0h04 vendredi, 7h34-0h04 samedi, 10h04-22h04 dimanche/jours fériés). De 20h04 à 0h04, toutes les heures, du lundi au jeudi, un service à la demande prend le relais, sur réservation.

Les bus de la ligne **K4** desservent **Auenheim et Leutesheim** au nord

- du lundi au jeudi toutes les demi-heures (5h50-17h50), puis toutes les heures (17h50-0h50), sous forme d'un service à la demande à partir de 20h50
- vendredi toutes les demi-heures (5h50-0h50)
- samedi toutes les heures (7h50-15h50, puis 17h20-0h20)
- dimanche/jours fériés toutes les deux heures (11h20- 21h20).

Les bus de la ligne **K5** desservent **Neumühl, Kork** (où ils font correspondance avec le TER Strasbourg - Offenbourg), **Querbach,**

**Bodersweier et Zierolshofen** à l'est et au nord toutes les heures à 6h20 et à 7h20, puis de 8h35 à 19h35 du lundi au vendredi. De 20h50 à 0h50, toutes les heures, le service à la demande - limité à Kork - prend le relais (9h05 à 17h05 toutes les deux heures le samedi).

Les lignes **K2** et **K5** sont couplées et assurées alternativement, au départ de la mairie de Kehl, par l'opérateur RVS Südwestbus ; de même pour les lignes **K3** et **K4** assurées selon le même mode par l'opérateur SWEG.

Enfin la ligne **K10** dessert le **port de Kehl** et **Auenheim** au nord : ligne à la demande, sur réservation, cadencée à l'heure de 5h36 à 17h36, du lundi au vendredi.

De la mairie de Kehl, il est aussi possible de se rendre en car à Lahr via le car régional **106** (quartiers de Sundheim, Marlen, Goldscheuer, Kittersburg et Hohnhurst), à Offenbourg (mêmes dessertes) ou à Freistett (dessert Querbach et Bodersweier) par la ligne **301**, à Rheinau par la **403** (Querbach et Leutesheim), à Willstätt par la **7136** (Neumühl et Odelshofen) et à Offenbourg (autres itinéraires) par les **7144** et **7146** (Sundheim).

Le **ticket de base est à 2,60 €.**

Le **titre Europass 24h mini** est utilisable depuis un arrêt de bus, une station de tram ou

une gare TER situés dans l'Eurométropole au prix, pour une période de 24h, de **6,80 € (une personne)** et de **11,20 € (deux)**.

Sur présentation au conducteur d'un **abonnement CTS** et d'une attestation d'achat, téléchargeable sur le compte en ligne de l'abonné, il est possible d'emprunter sans surcoût les lignes de bus de l'Ortenau (K1 à

K5, K10, 106, 301, 403, 7136, 7144 et 7146) dans Kehl et dans les communes ci-dessus énumérées.

Vous trouverez une plaquette en allemand présentant plan du réseau et conditions tarifaires en Mairie de Kehl (Markplatz), des fiches horaires par ligne, plus de 50 titres de transport différents (TGO ou CTS), un

fascicule « Linien und Taktzeien 2019 » reprenant l'ensemble des informations et un site [www.ortenaulinie.de](http://www.ortenaulinie.de). Il vous sera indiqué à quels arrêts obtenir un taxi sur demande ou quels tickets doit prendre une famille voulant se rendre à Strasbourg. Tous les documents sont disponibles au local ASTUS.

François GIORDANI

## TEST DU VÉHICULE 100 % ÉLECTRIQUE CRISTAL



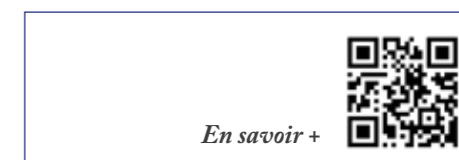
La CTS a expérimenté la navette 100 % électrique « Cristal » de la société Lohr au mois de décembre à l'occasion du marché de Noël. Cet essai s'est déroulé sur la ligne 10 en complément de l'offre existante. Les usagers ont ainsi pu l'essayer moyennant un titre de transport classique ou un abonnement CTS.

Modulable, ce véhicule a été proposé en mode attelé avec deux modules de 16 places annoncées à terme (dont 4 assises), chacun, avec un conducteur à la manœuvre. Il s'agissait du premier test en ville en conditions réelles d'exploitation. Une version autonome baptisée i-Cristal est également à l'essai dans d'autres villes françaises.

Il s'agit à terme pour ce véhicule évolutif jusqu'à quatre modules, d'exploiter les petites lignes de bus, de transports à la demande, de navette dans les aéroports, dans des zones artisanales/industrielles en bout de lignes, où la demande n'est pas exponentielle mais permettrait de répondre à un réel besoin.

Une seconde phase de test à titre toujours expérimental s'est déroulée sur la ligne 15a au mois de février.

La ligne 10, quant à elle, doit être intégralement exploitée avec des bus standards électriques d'ici la fin de l'année.



En savoir +

David WENDLING

## transports d'ailleurs

## LA CÔTE EST DES ETATS UNIS, ENTRE WASHINGTON ET BALTIMORE EN OCTOBRE 2018



Washington, capitale fédérale des Etats-Unis se situe dans le District de Columbia. Elle compte 702 455 habitants intra-muros sur une superficie de 177 km<sup>2</sup> ; son aire urbaine en compte environ 6,2 millions, soit la sixième des États-Unis.

Il n'existe aucun quartier de gratte-ciel si caractéristique des métropoles américaines ; elle est également constituée de larges avenues et de nombreux parcs. Elle abrite la Maison Blanche, le Capitole, siège du Congrès et sa bibliothèque, la plus grande du monde. Elle est également le siège de la Banque mondiale, de la Cour suprême et d'autres organismes fédéraux, comme la Réserve fédérale des États-Unis.

Washington est aussi la ville des musées. Majoritairement gratuits, beaucoup appartiennent à la « Smithsonian Institution ».

Le bus HOP-ON HOP-OFF, muni d'un toit ouvert propose un circuit découverte. Il dessert 40 arrêts à la demande. Le prix du billet inclut une entrée au musée de Madame Tussaud. Ouvert en octobre 2007, il possède une collection de personnages en cire qui retrace l'Histoire des Etats-Unis depuis sa création en 1776, notamment les 45 présidents qui se sont succédé.

Direction l'UNION STATION, la gare de Washington afin de prendre le train direction Baltimore pour quelques jours. L'AMTRAK, sorte de RER de la Côte Est m'emmène à destination en 3/4 d'heures. L'entreprise ferroviaire publique américaine éponyme créée le 1<sup>er</sup> mai 1971 gère 34 000 km de voies à travers le pays.

À une soixantaine de kilomètres plus au Sud, dans l'Etat du Maryland, Baltimore est l'un des ports maritimes majeurs de la Côte Est et compte 2,6 millions d'habitants. La ville est constituée d'un important réseau de bus, d'une ligne de métro de 24,5 km et de trois lignes de métro léger qui connectent entre autres le centre-ville à l'aéroport.

En tant qu'amoureux des trains, j'ai passé une partie de la première journée au B&O

Railroad Museum, le musée historique du train américain. Il abrite des collections d'artefacts des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles liés aux chemins de fer. La collection comprend 250 pièces de matériel roulant, 15 000 artefacts, 140 m<sup>3</sup> d'archives, quatre bâtiments importants du XIX<sup>e</sup> siècle, dont la rotonde historique, et un kilomètre de voie ferrée, considérée comme le plus ancienne des Etats-Unis.

Mon retour à Washington s'est fait avec l'ACELA, le TGV américain, seul matériel roulant ferroviaire apte à la grande vitesse sur le continent, dont la vitesse commerciale maximale est de 150 mi/h (240 km/h). Il est opéré par la compagnie AMTRAK. Conçu par Bombardier et Alstom, il fut mis en service 11 décembre 2000. Il relie Boston et Washington via Baltimore, Philadelphie et New York, sur une distance totale de 735 km. De nouvelles rames baptisées « Avelia Liberty », plus rapides et de plus grande capacité sont attendues pour 2022.

Michel DERCHÉ

## CONTRIBUTION À LA CONSULTATION CITOYENNE « DEMAIN, COMMENT BOUGER À SCHILTIGHEIM ? »

Un important diagnostic sur les mobilités au sein de la commune de Schiltigheim est engagé depuis le mois de janvier. Elle est confrontée à d'importantes mutations urbaines et de nombreuses questions se posent concernant les déplacements dans la commune à l'avenir. Depuis 1994, ASTUS, défend et représente, auprès des interlocuteurs et des services compétents, les usagers des transports en commun, afin de revendiquer un transport public de qualité, qui réponde le plus fidèlement à leurs besoins et à leurs attentes sur l'aire urbaine de l'agglomération strasbourgeoise.

### 1. UNE LIGNE DE TRAM À L'OUEST DE SCHILTIGHEIM ET DE BISCHHEIM :

Le 28 septembre 2018, le conseil de l'Euro-métropole a délibéré l'étape 3 de la mise en œuvre du Schéma Directeur des Transports collectifs, afin de lister les priorités en matière de développement du réseau de transports de notre territoire. La création d'une nouvelle branche de tramway sur la route du Général de Gaulle à Schiltigheim a notamment été identifiée comme un enjeu majeur de développement du réseau de transports. Dans un second temps, cette ligne devrait permettre de relier la commune de Vendenheim au centre de Strasbourg. ASTUS demande la réalisation de cette ligne dans les meilleurs délais.

« La création d'une nouvelle branche de tramway sur la route du Général de Gaulle à Schiltigheim a notamment été identifiée comme un enjeu majeur de développement du réseau de transports... »

### 2. UNE OUVERTURE ET UN DÉVELOPPEMENT DE LA GARE TER DE BISCHHEIM :

La gare de Bischheim est enclavée et accessible uniquement à pied et en vélo, trop éloignée des lignes de bus 50, 60 et 70. Elle est uniquement ouverte côté Est, alors qu'elle jouxte le quartier des Écrivains à Schiltigheim - Bischheim. Son ouverture est donc une nécessité avec la création d'un souterrain vers l'Ouest.

ASTUS demande le renforcement de la ligne TER Strasbourg-Lauterbourg-Wörth par une meilleure desserte de la gare de Bischheim avec un cadencement des horaires. Elle demande que tous les TER y marquent un arrêt les samedis, dimanches et jours fériés, et ce, à compter du changement de service de juillet prochain.

ASTUS souhaite également le passage des cars TER en gare de Bischheim et non plus route de Bischwiller à l'arrêt CTS « Rue de la gare » à quelque 800 mètres de celle-ci ce qui la rend illisible et invisible aux usagers.

Ces améliorations seraient un signal fort dans le cadre du projet de **réseau express métropolitain (REM)**, l'un des axes forts du Grenelle des Mobilités initié en 2018 et destiné à repenser les déplacements et à décongestionner le trafic routier au sein du territoire métropolitain. Dans ce cadre, il faut développer le cadencement et la fréquence des trains, créer des liaisons traversantes à la gare centrale de Strasbourg, afin de valoriser l'étoile ferroviaire et les 13 gares de l'Euro-métropole dont beaucoup manquent d'attractivité et de visibilité dans le paysage urbain. La gare de Bischheim, située en zone dense, en est un exemple concret.

Dans cette optique, la création d'une halte ferroviaire au niveau de « Trois Épis », en complément, permettrait sur le long terme une connexion avec la ligne de bus structurante L6, plus tard avec le tram. Située au droit de la route du Général de Gaulle à Schiltigheim, elle desservirait le quartier limitrophe et le site de la brasserie Heineken.

### 3. UN RÉSEAU BUS ENCORE PLUS PERFORMANT :

ASTUS souhaite réaffirmer que l'itinéraire choisi pour la nouvelle ligne 60, dans le cadre de la restructuration du réseau bus sur le quadrant nord opérée en août 2018, entre les arrêts « Schiltigheim Mairie » et « Poincaré » ne paraît pas le plus pertinent. Il crée une sur-offre entre les arrêts « Rue de la Gare » et « Écrivains » (**89 services dans un sens et 92 services dans le sens inverse par jour en semaine**), alors que la salle du Brassin, la Maison du 3<sup>ème</sup> Âge, le centre technique municipal de Schiltigheim, l'arrière de la cité d'habitat social rue de Sarrebourg, la gare de Bischheim, le cœur du quartier des Écrivains, la salle des Fêtes, la piscine, le gymnase Leclerc et le centre de tennis ne sont toujours pas desservis, ainsi la future Maison des Arts et la future Maison de la Santé.

Son tracé offrirait une **correspondance avec les lignes L6 et 50 au niveau de l'arrêt**

« Écrivains », ainsi qu'avec la ligne 70 au niveau des arrêts « Georges Burger » et « Frères Lumière ».

En complément, ASTUS appuie un renforcement de la desserte de l'Ouest de l'Espace Européen de l'Entreprise, distant de plus de 400 mètres de la ligne G, par une prolongation de la ligne actuelle de bus 17 depuis « Mittelhausbergen Mittelberg » ou de la ligne 29 depuis « Schiltigheim Campus ».

ASTUS insiste d'autre part sur la priorité aux feux et sur l'aménagement des arrêts des lignes structurantes L3 et L6 qui sont les deux lignes les plus importantes pour Schiltigheim et pour l'ensemble du réseau bus. Ces aménagements une fois réalisés dans leur ensemble permettront d'améliorer leur régularité et leur vitesse commerciale.

L'ensemble n'est pas encore opérationnel sur la L6 et presque rien n'a été fait de visible sur la L3. Il faut continuer dans cette voie, de manière définitive pour la L3 puisqu'il n'y aura pas de tram, et au moins de manière provisoire pour la L6 en fonction de l'avancée de la réflexion sur le changement de mode.

### 4. DES AMÉNAGEMENTS COMPLÉMENTAIRES AUX ARRÊTS DE BUS :

ASTUS demande la généralisation des abribus aux arrêts lorsque cela est techniquement réalisable, dans le respect des normes PMR en vigueur ; à minima l'installation d'auvents doit être réalisée pour les arrêts non pourvus de ces équipements à ce jour :

- Ligne L3 direction Les Halles : « Maison Rouge ».
- Ligne 50 direction Montagne Verte : « Schiltigheim Le Marais », « Le Marais », « Bitche », « Rue de la Gare », « Fondeur », « Lauterbourg » ; direction Schiltigheim Le Marais : « Lauterbourg », « Fondeur », « Rue de la Gare » ;
- Ligne 60 direction Mundolsheim : « Rue de la Gare », « Fondeur », « Lauterbourg » ; direction Wacken : « Lauterbourg », « Fondeur », « Rue de la Gare », « Maison Rouge » ;

ASTUS souhaite l'installation de bornes d'information voyageurs (BIV) informant sur les temps d'attente réels aux arrêts des lignes 50 et 60, comme cela est en vigueur sur les lignes structurantes L3 et L6.

### 5. UN RENFORCEMENT DES SERVICES DE TRANSPORTS EN SOIRÉE ET LA NUIT :

ASTUS souhaite que la circulation des services du soir « Taxibus » et du réseau de nuit « Hibus », qui viennent en complément du

réseau bus/tram régulier, soit rendue possible tous les jours de la semaine. Ces réseaux ne sont pas toujours connus des usagers et nécessitent d'être rendus plus visibles par un renforcement de leurs offres.

### 6. LES MOBILITÉS DOUCES EN COMPLÉMENT DU TRANSPORT PUBLIC :

ASTUS rappelle également la nécessité de prendre en compte les mobilités douces complémentaires du transport public que

sont la marche à pied et le vélo pour faciliter les déplacements du quotidien. À ce titre, certains carrefours comme celui de la Poste (Bischwiller, Lattre de Tassigny, Pompiers) devraient être réaménagés pour offrir aux piétons, aux cyclistes et aux personnes à mobilité réduite un espace moins contraint.

## parole aux associations

## L'ASSOCIATION ALTER ALSACE ÉNERGIES



Maîtrise de l'énergie et développement des énergies renouvelables



L'association Alter Alsace Energies, qui couvre le secteur géographique de l'Alsace, a été fondée lors des luttes anti-nucléaires dans les années 1980, concomitantes avec la construction des deux réacteurs de Fessenheim. L'association se veut force de proposition en matière énergétique. Les statuts ont été récemment modifiés pour permettre à l'association de s'approprier la thématique du changement climatique, et ce faisant, mieux maîtriser l'articulation patente entre énergie et effet de serre. L'éducation à l'énergie fait également partie des missions d'Alter Alsace Energies. C'est ainsi qu'elle siège à l'ARIENA (éducation à la nature et à l'environnement en Alsace) et au CINE (Centre d'Initiation à la Nature et à l'Environnement) de Bussierre à Strasbourg.

Notre association s'appuie sur le concept négaWatt, et promeut donc le triptyque constitué de la sobriété, de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables, dans l'ordre énoncé.

En effet, la priorité va à la **sobriété**, qui consiste à diminuer ses consommations. Appliqué au domaine des transports, il s'agirait par exemple de pratiquer la marche ou le vélo, au lieu de monter en voiture ou dans le tramway.

Ensuite, l'**efficacité** vise, pour un même service rendu, à diminuer l'énergie nécessaire. Toujours dans le domaine des transports, le tramway ou le train, à la grande efficacité

énergétique, serait privilégié vis-à-vis de la voiture.

Enfin, les quantités d'énergie requises ayant été fortement réduites, il devient dès lors possible d'envisager le recours **aux énergies renouvelables**, et partant, de mettre fin intégralement aux énergies les plus néfastes.

Mais nous insistons ici lourdement sur le fait que les études effectuées au niveau national par l'association négaWatt commandent de travailler en amont sur la **sobriété et l'efficacité énergétique**, au risque de voir la démarche réduite à néant. La sobriété est en partie traitée au travers de l'opération « **familles à énergie positive** » que nous pilotons dans la région Grand Est.

En effet, nous nous adossons au scénario énergétique négaWatt élaboré par l'association éponyme pour bâtir un scénario adapté à l'Alsace (scénario encore en cours d'élaboration). Ce dernier montre que l'énergie satisfait les trois besoins humains fondamentaux en chaleur, en mobilité et en électricité spécifique (c'est-à-dire les domaines que seule l'électricité peut couvrir, comme l'éclairage par exemple). Historiquement, nous nous sommes intéressés à la thermique des bâtiments et aux usages de l'électricité, mais assez peu aux transports, alors qu'ils sont responsables d'environ 1/3 des émissions de gaz à effet de serre. Nous appréhendons l'importance du rôle de l'énergie dans les transports, c'est en ce sens qu'une

adhésion croisée avec des associations alsaciennes membres de la FNAUT constitue la promesse d'une synergie fructueuse.

Ces dernières années, alors même que nous assurons la mission de service public de conseil en énergie au travers des **Espaces Infos Energies** de Lutterbach, près de Mulhouse et de Strasbourg, les subventions publiques ont fortement diminué. Nous avons réussi à construire un modèle économique néanmoins pérenne qui consiste à aider les collectivités locales alsaciennes à économiser l'énergie des bâtiments publics par exemple, par le **Conseil en Énergie Partagé**. Nous sommes financés par l'ADEME et la région pour les projets citoyens de développement des énergies renouvelables.

Le pôle pédagogique intervient principalement auprès des établissements scolaires. Aussi pouvons-nous sensibiliser les jeunes aux indissociables problématiques climatique et énergétique, et au rôle qu'ils ont à jouer en matière de diminution des consommations. Toutes nos actions sont relatées au fil des ans dans notre journal Info Énergie, sur notre page Facebook ainsi que sur notre site Internet.

En savoir +  
Page facebook :  
@alteralsaceenergies



**Siège Haut-Rhin**  
4 rue Foch - 68460 Lutterbach  
03 89 50 06 20

**Antenne Bas-Rhin**  
1 boulevard de Nancy - 67000 Strasbourg  
03 88 23 33 90

[info@alteralsace.org](mailto:info@alteralsace.org)  
[www.alteralsace.org](http://www.alteralsace.org)



Le repas de la nouvelle année d'ASTUS a réuni cette année 41 de nos adhérents à la brasserie « La Chaîne d'Or », établissement bien connu des Strasbourgeois, au croisement de la Grand Rue et de la rue des Francs Bourgeois.

Un menu unique et des échanges divers et variés dans la bonne humeur ont ponctué cette soirée conviviale.

Elle fut notamment l'occasion de discuter de plusieurs projets, dont celui d'une ligne de tram vers l'Ouest de Schiltigheim et de Bischheim, pour laquelle le collectif baptisé « montramjtiens » a été créé en début d'année à l'initiative de citoyens schilickois et bischheimois.

Nous remercions l'équipe du restaurant pour son accueil chaleureux.

## VISITE DU RÉSEAU DE TRAMWAY DE FRIBOURG-EN-BRISGAU LE 10 FÉVRIER 2019



Datant de 1901, il est à voie métrique et constitué de 5 lignes qui fonctionnent tous les jours de 5h30 le matin à 0h30 le soir. Des tramways circulent également dans la nuit de vendredi à samedi et dans la nuit de samedi à dimanche, ainsi que certains jours fériés de 0h30 à 4h30.

## INTERMODALITÉ ROUTIÈRE ET FERROVIAIRE...



...mais également transfrontalière en gare de Cheb en République Tchèque le 30 janvier 2019.

## ASTUS EST DANS LA PEINE

Nous avons eu la tristesse d'apprendre la disparition de **Charlotte FRICK**, fidèle adhérente

qui nous a quittés le 8 janvier 2019. Nos condoléances vont à sa famille et à ses proches.

## Agenda

- le 3 avril : Réunion trimestrielle avec l'Eurométropole et la CTS
- le 6 avril : Assemblée générale de la FNAUT nationale à Paris
- les 17 et 22 juin : Mise en service commerciale et inauguration de l'extension de la ligne E du tram à la Robertsau
- du lundi 16 au dimanche 22 septembre : Semaine européenne de la mobilité
- les 28 et 29 septembre : Rentrée des associations au parc de la Citadelle

## 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 : Patrice PAUL  
Rédacteur en chef : David WENDLING  
Ont collaboré à ce numéro : Jean-François BRISSET et Jean-Paul OERTEL

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

Graphisme et mise en page : [www.ipiopia.fr](http://www.ipiopia.fr)  
Imprimerie : Koche, imprimé sur papier recyclé.  
Crédits photos : ASTUS  
Couverture, © dervish15 - Fotolia.com