

édito



La pandémie a affecté de façon durable les transports collectifs. Il va falloir redonner confiance, améliorer la maintenance, poursuivre le développement du réseau de tram, améliorer encore les transports à la demande et l'intermodalité du réseau pour avoir une offre attrayante et efficace dans l'agglomération strasbourgeoise.

Les périodes de confinement et de déconfinement ont fortement impacté les transports collectifs. Après des années d'incitations civiques et des messages du type : « privilégiez les transports en commun », ils ont soudainement été limités au plus fort du confinement à « l'usage aux déplacements professionnels et à des raisons de santé ou familiales impérieuses. » Puis les gestes barrières ont pris le relais avec notamment une distanciation préconisée mais souvent impossible à respecter dans les trams et les bus. Lorsqu'il y a beaucoup de voyageurs dans un même véhicule, cette injonction n'est pas « respectable ». Donner des consignes que l'utilisateur ne peut pas respecter nuit à la confiance qu'il doit éprouver pour emprunter sereinement les transports collectifs.



Les pannes récurrentes de matériels et de fonctionnement n'aident pas non plus à préférer les transports en commun. ASTUS fait régulièrement remonter vos signalements : pannes de valideurs,

de distributeurs, d'écrans d'informations dans les véhicules ou en station... Les dysfonctionnements sont nombreux et surtout, trop souvent, les délais de maintenance sont trop longs. Comment garder sa confiance dans un système qui met des mois à faire réparer un simple afficheur de temps réel en station ou le toit d'un abribus ? ASTUS souhaite fortement un service à la hauteur de l'attente des usagers.

Parmi les priorités affichées par le nouvel exécutif de l'Eurométropole en terme de mobilités, une revendication prioritaire d'ASTUS est mise en avant : la création d'un Réseau Express Métropolitain (REM) ou un « RER à la strasbourgeoise » comme ont titré les DNA suite à la conférence de presse d'ASTUS à la gare de Graffenstaden (édition du 14 juillet 2020). Il faut maintenant que la Région et la SNCF suivent ce mouvement pour rattraper le retard accumulé pour ce projet. Nos voisins de Fribourg en Allemagne ont mis en service leur « Stadtbahn » en décembre 2019. Il s'agit pour nous aussi de créer un réseau cadencé avec une offre au ¼ d'heure en heures de pointes, à la ½ h en heures creuses et une forte augmentation de l'amplitude horaire afin d'offrir une réelle alternative à la voiture. Le tweet de notre ministre chargé des Transports, Monsieur Djebarri, le 4 septembre est encourageant : étude de faisabilité pour un RER à Strasbourg qui, rappelons-le, était déjà inscrite au Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020. Il s'agit maintenant de financer la réalisation et il va falloir mettre les bouchées doubles. ASTUS sera là pour pousser à la roue et éviter tout enlisement de ce projet indispensable pour notre agglomération afin que l'objectif d'une mise en service progressive de 2022 à 2030 soit tenu.

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



ASTUS c'est aussi...

Plus de 200 réunions internes ou externes auxquelles ont participé les membres de l'association depuis octobre 2019, en présentiel ou en visioconférence

- Les réunions trimestrielles avec l'Eurométropole et la CTS
- Des rencontres avec des élus, des techniciens et des associations
- Un module sur les transports à destination des acteurs sociaux
- Un accompagnement de structures et particuliers sur du conseil en mobilité
- 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
Zone à faibles émissions (ZFE) P. 2

ACTUALITÉS
Ligne H P. 3
Flex'hop ZI P. 3
Le tram à Koenigshoffen P. 4
Ligne 74 P. 4
Un bus à l'écoquartier des Tanneries P. 5

VIE DE L'ASSOCIATION
Colloque 25 ans d'ASTUS P. 5

ARTICLE DE FOND
Le REM de Fribourg-en-Brisgau P. 6

ENGAGEMENTS D'ASTUS
Pourquoi un REM ? P. 7
Réflexion sur les transports P. 8-9

TRANSPORTS D'AILLEURS
BHNS à Amman P. 9
REM du Grand Montréal P. 10

PAROLE AUX ASSOCIATIONS
La Chambre de Consommation d'Alsace et du Grand Est P. 11

BRÈVES P. 12

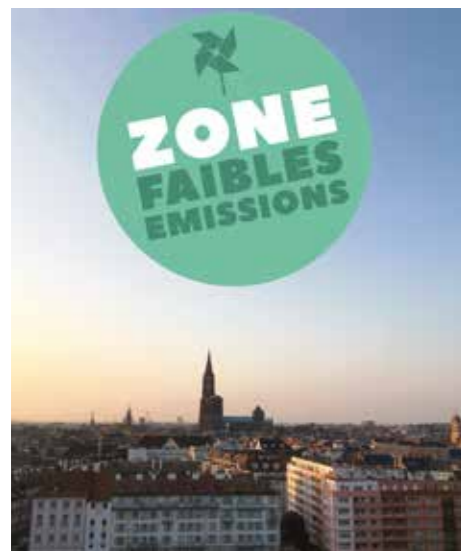
Ce dispositif, encouragé par l'Etat, est destiné à faire baisser les émissions de polluants notamment dans les grandes agglomérations, afin d'améliorer la qualité de l'air et garantir aux habitants un air qui ne nuise pas à leur santé. Déjà adopté par 200 villes européennes, il est reconnu comme particulièrement efficace pour réduire les émissions de polluants, le trafic routier étant l'une des principales sources de pollution en ville.

Aussi, le principe d'une ZFE est de limiter, dans un périmètre défini et de manière permanente, la circulation des véhicules les plus polluants sur la base des vignettes Crit'Air.

POURQUOI PLUS PARTICULIÈREMENT LES VÉHICULES DIESEL ?

En juin 2012, l'OMS a classé les effluents d'échappement des moteurs diesel comme cancérogènes certains pour l'homme, les émissions des moteurs à essence étant classées en cancérogènes probables.

Un véhicule diesel neuf, bien qu'il consomme moins de carburant, émet en moyenne 5 fois plus d'oxydes d'azote (NOx) qu'un véhicule essence de 2010.



POURQUOI STRASBOURG ET L'EUROMÉTROPOLE ?

La France a été condamnée par la Cour de justice de l'Union européenne pour le dépassement des valeurs limites annuelles pour le dioxyde d'azote (NO2). Ces dépassements concernent 12 zones ou agglomérations dont celle de Strasbourg. Dans le cadre d'une étude de préfiguration d'une ZFE, il a été démontré que pour être efficace, il faut qu'elle ait un périmètre large incluant le réseau autoroutier, d'où l'intérêt de l'appliquer à l'ensemble de l'agglomération et pas seulement à la ville de Strasbourg. Néanmoins quelques axes routiers ne seront pas concernés par ces mesures.

Les émissions d'oxydes d'azote proviennent presque autant des véhicules légers (46 %) que des véhicules utilitaires (poids-lourds à 27 % et véhicules utilitaires légers à 27 %) d'où l'intérêt d'inclure tous les types de véhicules motorisés : voitures particulières, véhicules utilitaires légers, poids-lourds, autobus et autocars, deux roues motorisés.

« La France a été condamnée par la Cour de justice de l'Union européenne pour le dépassement des valeurs limites annuelles pour le dioxyde d'azote (NO2). Ces dépassements concernent 12 zones ou agglomérations dont celle de Strasbourg. »

LES MESURES DÉJÀ PRISES :

Depuis le 1^{er} septembre 2018 une Zone à Circulation Restreinte (ZCR) est en place sur le périmètre de la Grande Ile pour les véhicules utilitaires et de livraison, interdisant l'utilisation des véhicules diesel sans pastilles Crit'Air et avec pastilles Crit'Air 5. Depuis le 1^{er} septembre 2019, ces mesures sont complétées par l'interdiction de circuler des véhicules avec une pastille Crit'Air 4.

LE CALENDRIER DE MISE EN PLACE DE LA ZFE :

En septembre 2019, le conseil municipal de Strasbourg et les élus de l'Eurométropole ont adopté le principe de la ZFE pour lutter contre la pollution. Les deux délibérations proposent un calendrier de déploiement progressif afin que l'ensemble des personnes concernées, citoyens et acteurs économiques, puisse au mieux anticiper ses choix de mobilité.

Toutefois, si la Ville ambitionne une interdiction des Crit'Air 2 (soit tous les véhicules diesel) d'ici 2025, l'Eurométropole, elle, avance une échéance à 2030 au plus tard.

Une consultation citoyenne doit permettre de déterminer le calendrier de déploiement de l'interdiction des véhicules essence et diesel Crit'Air 4, Crit'Air 3, Crit'Air 2 dans une période comprise entre 2023 et 2030 sur le territoire de l'agglomération.

Ce scénario, s'il aboutit, doit permettre à horizon 2030, des réductions significatives : réduction spécifique de 20% des émissions de NOx d'origine routière et de 40% des émissions de PM10 d'origine routière.

Toutefois, le maire de Strasbourg doit concerter tous les élus de l'Eurométropole avant de signer l'arrêté municipal censé installer la ZFE à Strasbourg. Pour être appliquée, la délibération métropolitaine doit aussi être suivie d'arrêtés municipaux sur les 33 communes de l'agglomération. Le projet propose pour le moment une instauration au 1^{er} janvier 2021, avec interdiction des véhicules sans vignette Crit'Air (non classés), et au 1^{er} janvier 2022 avec une interdiction des véhicules Crit'Air 5 et non classés.

La signature de l'arrêté dépendra de la nouvelle maire élue aux dernières élections municipales, qui reprendra la main sur le sujet.

LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT :

Pour accompagner la mise en œuvre de la ZFE, il sera indispensable d'intensifier l'offre de solutions de mobilités alternatives complémentaires : création d'un réseau express métropolitain, poursuite du développement des réseaux en transports en commun urbains et interurbains, développement du covoiturage et de l'autopartage, du transport à la demande, de l'offre de vélos à assistance électrique, évolution du PassMobilité, etc...

Un service d'information sera également proposé pour conseiller et accompagner le public sur les aides et alternatives existantes.

Gilbert FIEGEL et David WENDLING

En savoir +



Initialement prévue pour le mois de novembre 2019, la nouvelle ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) directe entre le Parlement européen et la gare centrale a été mise en service le 24 février dernier. Il s'agit de la première ligne de bus régulière du réseau exploitée avec les nouveaux véhicules 100 % électriques APTIS conçus par ALSTOM à Hangenbieten. Particulièrement silencieux, ils sont également lumineux grâce à leur larges baies vitrées ouvertes sur la ville en mouvement.



La ligne d'une longueur de 3,2 km compte 10 stations dont 9 sont en correspondance avec le reste du réseau. Grâce à des capteurs électriques, l'arrière des véhicules peut se rapprocher automatiquement à 5 cm de la bordure des quais, facilitant les montées et descentes, notamment pour les personnes à mobilité réduite.

« La ligne d'une longueur de 3,2 km compte 10 stations dont 9 sont en correspondance avec le reste du réseau. »

Cette deuxième ligne de BHNS avec une qualité de service comparable à celle du tram, offre une alternative au nœud d'Homme de Fer aujourd'hui saturé et permet de desservir de grands équipements : le lycée Kléber, le Parc des expositions, le Palais de la musique et des congrès, le nouveau théâtre du Maillon, le Rhénus Sport, le nouveau quartier d'affaires Archipel en

cours d'aménagement au Wacken, et bien sûr le Parlement européen.



Avec un bus toutes les 8 à 10 minutes entre 4h30 et 0h30 en semaine, le temps de parcours est de seulement 15 minutes, quand il fallait quasiment le double auparavant avec une rupture de charge obligatoire pour relier le quartier européen à la gare centrale.

David WENDLING

En savoir +



LE TRANSPORT À LA DEMANDE ZONAL FLEX'HOP ZI



« ... ce système de transport en commun à la demande sur réservation renforce et complète les lignes de bus et de cars... »

Mis en service en novembre 2019, ce système de transport en commun à la demande sur réservation renforce et complète les lignes de bus et de cars sur la frange Ouest-Sud-Ouest de l'Eurométropole de Strasbourg. Sa principale innovation fait qu'il permet de relier des arrêts entre eux, qui ne l'étaient pas jusqu'alors par les 9 lignes régulières de bus et 3 lignes de cars interurbains de la zone concernée, ou à minima selon des horaires bien précis. La desserte se fait d'arrêt à arrêt.

Le service couvre ainsi pas moins de 13 communes et 84 arrêts urbains ou interurbains à l'aide de véhicules 100 % électriques. Il est en connexion avec 4 points du réseau structurant (dont 3 lignes de tramway) et 4 gares TER.

La réservation se fait de 15 jours à 30 minutes avant le départ. Pensez à l'effectuer le plus en amont possible, afin de bénéficier du créneau demandé auprès de la centrale de réservation. Le système est en effet vic-

time de son succès et il est très possible qu'il couvre à l'avenir d'autres zones de l'agglomération.

« Le service couvre ainsi pas moins de 13 communes et 84 arrêts urbains ou interurbains à l'aide de véhicules 100 % électriques. »

David WENDLING

En savoir +



LE TRAM FAIT SON ENTRÉE À KENIGSHOFFEN



« La ligne F est exploitée selon une fréquence moyenne d'un tram toutes les 10 minutes, soit autant de temps pour relier la place de l'Homme de Fer au centre-ville. »

Après de nombreux rebondissements et un chantier de deux ans, le quartier de Koenigsboffen est enfin relié au réseau du tramway strasbourgeois depuis le 29 août 2020. Cette extension d'une longueur de 1,7 km totalise trois nouvelles stations : Porte Blanche, Parc des Romains et Comtes.

La ligne F est exploitée selon une fréquence moyenne d'un tram toutes les 10 minutes, soit autant de temps pour relier la place de l'Homme de Fer au centre-ville. La Petite

Rue de la Course réaménagée permet de parcourir en 5 minutes, les 300 mètres qui séparent la gare centrale de la station Faurbourg National.

Des changements sur le réseau bus accompagnent cette extension, notamment le nouvel arrêt «Porte Blanche» créé avec quais communs bus/tram et desservi par les lignes 2 et 10. La ligne 4/4a existante est conservée, afin de permettre une liaison directe entre le centre-ville de Strasbourg

« Un nouveau parking relais (P+R) «Parc des Romains» de 330 places, situé directement à la sortie Porte Blanche est accessible pour les usagers des autoroutes A35 et A351. »

et l'Ouest de l'Eurométropole (Poteries et Wolfisheim). Elle permet également de pallier à la fréquence provisoirement amoindrie de la ligne par rapport au reste du réseau.

Un nouveau parking relais (P+R) «Parc des Romains» de 330 places, situé directement à la sortie Porte Blanche est accessible pour les usagers des autoroutes A35 et A351.

« ASTUS appuie fortement à une prolongation de la ligne F dans les meilleurs délais (...) A plus long terme, une extension en connexion avec la future VLIO est espérée. »

Cette extension n'est qu'une étape dans le développement du réseau. ASTUS appuie fortement à une prolongation de la ligne F dans les meilleurs délais. Les études sont en cours et devront déterminer plus particulièrement le futur tracé de cette seconde phase jusqu'au pôle d'échange des Poteries. A plus long terme, une extension en connexion avec la future VLIO est espérée.

David WENDLING

En savoir +



LA LIGNE 74 DESSERT L'ÉCOPARC RHÉNAN



La nouvelle zone d'activité de l'EcoParc Rhénan est désormais accessible en transports en commun depuis le 24 août 2020

avec la ligne 74 de la CTS, créée en août 2018 à l'occasion de la restructuration du réseau sur la partie Nord de l'Eurométropole.

Du lundi au samedi, un bus sur deux dessert trois nouveaux arrêts depuis le pôle d'échanges multimodal d'Hoenheim Gare (correspondances sur des TER de la ligne Strasbourg <> Lauterbourg) via la commune de Reichstett.

Cette nouvelle offre est organisée selon un cadencement à la ½ heure en heures de pointe en semaine et un bus toutes les 40 minutes en journée et les samedis.

Nous nous félicitons de cette évolution. Toutefois, afin que la ligne 74 soit complète et permette une interconnexion efficace avec le réseau TER et la commune de Vendenheim, nous appelons de nos vœux à ce que le terminus actuel de la branche nord soit porté de « Vendenheim Artisans » à « Vendenheim Gare ».

David WENDLING

En savoir +



ENFIN UN BUS À L'ÉCOQUARTIER DES TANNERIES

Le quartier des Tanneries à Lingolsheim porte le titre ronflant d'« écoquartier ».

La réalité est toute autre pour ceux qui s'y déplacent : trottoirs inexistant ou réduits au strict minimum, pas de bandes ou de pistes cyclables, rues trop étroites envahies de voitures en stationnement, autorisé ou non.

Quant au transport en commun, rien n'avait été prévu : la station de tram la plus proche (Lingolsheim Tiergaertel) se situe au sud sur la ligne B, l'arrêt de bus le plus proche (Tanneries) se situe au nord sur la ligne L1. Pour certains habitants, cela représente une marche d'approche de près d'un kilomètre !

ASTUS a demandé dès le début une solution de desserte en bus. Il aura fallu attendre le 16 décembre 2019 pour que la ligne de bus 45 soit enfin ouverte, assurée par un bus de 22 places reliant la



halte SNCF de Strasbourg Roethig à la station de tram Lingolsheim Alouettes.

La fréquence est à la demi-heure de 7h à 18h30 du lundi au samedi, rien le dimanche comme malheureusement pour trop de petites lignes.

ASTUS déplore également que la Région Grand Est et la SNCF ne soient pas au

rendez-vous au Roethig : trop peu de navettes bus ont une correspondance possible avec un train vers Strasbourg (trajet de 5 minutes) ou vers Molsheim.

Enfin les mauvaises habitudes de stationnement anarchique récurrentes gênent trop souvent la circulation du bus, ainsi que sa desserte des arrêts.

ASTUS a d'autres demandes pour des quartiers ou des zones artisanales non encore desservis, ou insuffisamment. N'hésitez pas à nous faire remonter vos besoins.

François GIORDANI

En savoir +



vie de l'association

RETOUR SUR LE COLLOQUE À L'OCCASION DES 25 ANS DE L'ASSOCIATION



ASTUS a fêté dignement ses 25 ans d'existence, le 5 octobre 2019 à la Maison Des Associations de Strasbourg. C'est par des regards croisés sur la mobilité et les réseaux de transport des grandes agglomérations du Rhin Supérieur que la journée a été ponctuée.

Après une ouverture du colloque par le maire de Strasbourg Roland RIES, la matinée a été consacrée à des exposés généraux :

- un historique et un rappel des principes fondateurs et des objectifs lors de la naissance de l'association,
- l'Histoire du tram à Strasbourg, de sa disparition en mai 1960 à sa renaissance en novembre 1994,
- les grands principes du droit administratif et les possibilités de saisine par les associations et les usagers en cas de litige ou de médiation.

Un intermède musical nous a également été offert par la chorale « La Voix des Rails ».

L'après-midi a vu se succéder plusieurs acteurs de la mobilité en Allemagne, en Suisse et en France avec :

- Karlsruhe, ville modèle avec son réseau de tram-train, en service depuis 1992, et des perspectives d'évolution de son réseau de transports en commun par la création d'un tunnel (Kombilösung) passant sous le centre-ville prévu pour 2021 ;
- Fribourg, avec la mise en service depuis le 14 décembre 2019, de son RER (Breisgau-S-Bahn 2020), permettant aux trains cadencés de plusieurs lignes de passer à la gare centrale sans terminus jusqu'en fin de soirée ;
- Bâle, avec son réseau de trams et de bus qui ne cesse de se développer, et sont projet de RER trinational visant à mettre en œuvre des lignes diamétrales, passantes au centre-ville avec un tunnel (Herzstück-Basel) ;
- Enfin Strasbourg, avec son projet de réseau express métropolitain utilisant en grande partie l'infrastructure ferroviaire à six branches existante, pour assurer des déplacements plus rapides, plus attractifs,

par rapport à l'usage excessif des voitures notamment autosolistes, et le développement des pôles d'échanges intermodaux desservis par des lignes de tram, de bus et de cars.

Le colloque a été conclu par Robert HERRMANN, le Président de l'Eurométropole de Strasbourg.

Nous remercions chaleureusement l'ensemble des personnes et des intervenants présents lors de cette journée, qui ont offert de leur temps et ont permis la tenue d'un débat riche et des éclairages ouverts, notamment sur d'autres grandes collectivités proches de la métropole strasbourgeoise et de la Région Grand Est.

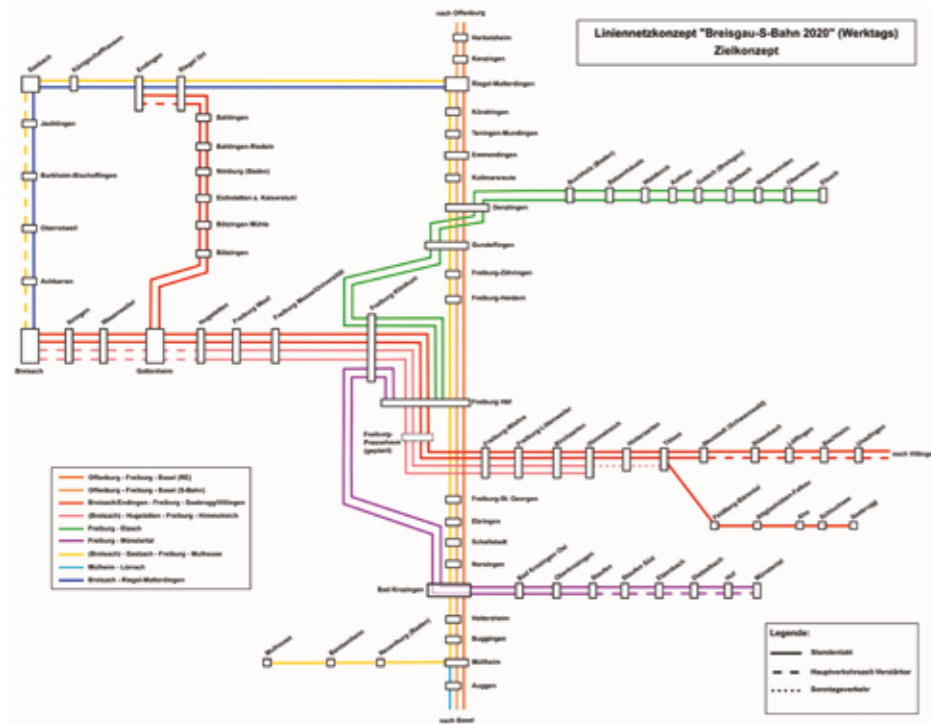
Les actes du colloque sont disponibles sur notre site.

David WENDLING

En savoir +



INAUGURATION DU BREISGAU-S-BAHN 2020, LE NOUVEAU REM DE FRIBOURG-EN-BRISGAU



Le Breisgau-S-Bahn 2020, nouveau réseau express métropolitain (REM) de la région de Fribourg-en-Brisgau, a été inauguré le 14 décembre 2019. ASTUS a bénéficié de 3 invitations pour participer au voyage du train inaugural, qui nous a conduits d'Endingen am Kaiserstuhl, à Donaueschingen, en passant par Fribourg, où l'arrêt n'a pas dépassé 3 minutes. L'étoile ferroviaire de Fribourg à 5 banches est ainsi valorisée grâce au trajet diamétral des trains, qui fait disparaître le terminus à Fribourg pour la plupart d'entre eux.

« L'objectif est donc d'attirer de nombreux automobilistes vers le train, et aussi vers le tram, l'autocar et l'autobus, grâce à la création de pôles intermodaux commodes. »

La réalisation de ce projet vise à inciter l'usage de mobilités douces et peu polluantes. L'objectif est donc d'attirer de nombreux automobilistes vers le train, et aussi vers le tram, l'autocar et l'autobus, grâce à la création de pôles intermodaux commodes. La mise en place de trains cadencés, fréquents, rapides, traversant la gare centrale

de Fribourg devrait donc avoir un fort pouvoir attractif sur de nouveaux usagers potentiels en proposant une alternative crédible à l'usage de la voiture. Déjà, entre 1997 et 2015, sur la ligne Breisach-Fribourg, une augmentation forte de l'offre avait engendré une hausse impressionnante et très encourageante de la fréquentation, qui est passée de 2000 à 15000 voyageurs par jour, parmi lesquels un nombre non négligeable de travailleurs alsaciens transfrontaliers, qui laissent leur voiture sur les parkings de la gare de Breisach.

La modernisation du réseau, géré par la DB et la SWEG, a comporté différents aspects : niveaux des quais relevés à 55 cm au-dessus du niveau des voies, renouvellement complet voie ballast (RVB), construction de nouvelles haltes près de zones densément peuplées, création de gares de croisement sur les sections à voie unique, qui ont été toutes électrifiées.



La fréquence des rames est de 1/2 heure en semaine. Il est même dans un avenir proche le 1/4 d'heure en période de pointe entre Gottenheim, Fribourg et Himmelreich, gare située en aval de la forte rampe en venant de Titisee. Au-delà, la fréquence devient horaire entre Titisee et Seeburg et entre Neustadt et Villingen pendant les périodes creuses du milieu de journée et de soirée. Cette offre résulte de l'accrochage ou du décrochage des rames à Gottenheim et à Titisee. Malheureusement, l'exploitation n'est pas encore optimale, car des difficultés techniques dans l'accouplement et le décrochage des rames subsistent encore. Par conséquent, il y a encore provisoirement changement de train à Gottenheim sur le parcours Endingen-Fribourg, ce qui génère parfois des retards.

Le nouveau matériel est constitué de 26 rames Coradia Continental (Alstom) de 3 ou 4 voitures qui dispose de larges espaces pour les fauteuils roulants, les voitures d'enfants, les vélos, les skis. L'équipement de traction situé sur le toit des rames assure plus d'espace, ce qui facilite le déplacement des usagers.

Lorsque la modernisation de la ligne Denzlingen-Elzach sera achevée en 2021 (235 km au total), le Breisgau-S-Bahn, réseau ferroviaire bien connecté aux autres moyens de transport (trams, bus, vélos, voiture avec parcs de stationnement), permettra de se déplacer plus facilement et plus confortablement dans toute la région métropolitaine de Fribourg. Des développements ultérieurs sont probables comme l'utilisation de la ligne de contournement fret à l'ouest de Fribourg avec la création de 5 haltes et le renforcement des fréquences sur l'axe Offenburg-Mülheim-Bâle dès 2025, qui pourra même être augmenté, dès la mise à 4 voies encore lointaine du Rheintalbahn.

Patrice PAUL

POURQUOI UN « REM » ?



Depuis quelques temps, il est évoqué la mise en œuvre d'un REM, un « Réseau Express Métropolitain » pour l'aire métropolitaine de Strasbourg. Le gouvernement évoque une « étude de faisabilité » dans le cadre des projets financés par une enveloppe dédiée aux mobilités sur le plan national. ASTUS en parle depuis plusieurs années et l'Euro-métropole a déjà étudié et proposé ce projet. Il semble utile de préciser son intérêt pour l'ensemble des agglomérations desservies.

« Le succès incontestable du tram n'est plus à évoquer. En ville, les bus sont relativement remplis et nous pourrions nous poser la question de l'apport d'un REM... »

Le succès incontestable du tram n'est plus à évoquer. En ville, les bus sont relativement remplis et nous pourrions nous poser la question de l'apport d'un REM alors que les usagers résidant dans la couronne externe de l'Euro-métropole semblent bouder les cars interurbains de la CTBR, dont aucun ne part après 20 heures et dont la fréquence des dessertes est plus ou moins adaptée. Malgré les efforts réalisés, un déplacement urbain devient de plus en plus long, remettant en cause son utilisation par les usagers les plus éloignés de leur travail ou de leur destination.

En fait, le REM est un mode de transport complémentaire. C'est une infrastructure suffisamment importante pour nécessiter des évolutions dans les dessertes des transports actuels (bus urbains et cars interurbains).

Dans sa conception, un REM doit répondre à quelques règles rendant ce mode de transport

complémentaire des mobilités existantes, sans s'y substituer mais dont l'apport va nécessiter des adaptations pour faciliter l'intermodalité. L'objectif est de transporter beaucoup plus rapidement des usagers dans l'ensemble de l'Euro-métropole et pourquoi pas, des proches environs. Cet objectif est bien entendu associé à la réduction du trafic routier pour permettre la réduction de la pollution et rendre les quartiers aux résidents.

COMMENT Y PARVENIR ET QUELS SONT LES AXES À RECHERCHER ?

L'attractivité de ce mode de transport est le premier objectif. Un transport est coûteux et inutile avec un faible fréquentation. Il est donc nécessaire de travailler sur l'ensemble des performances qui favorisent ce mode de déplacement par rapport à la voiture, sans utiliser la contrainte qui est un élément négatif.

Rapidité :

« Le REM est un transport rapide de grande capacité, permettant de desservir des pôles d'échanges multimodaux. »

Le mode ferroviaire permet de disposer d'axes exclusifs, indépendants des autres modes de transports et de leurs contraintes. Le REM est un transport rapide de grande capacité, permettant de desservir des pôles d'échanges multimodaux. Il est nécessaire de réduire les correspondances au minimum. Pour être efficace, il ne doit pas desservir la gare centrale comme terminus, mais traverser la métropole de part en part et offrir des choix permettant de rallier directement les nœuds intermodaux.

Disponibilité :

L'usager doit pouvoir disposer d'une offre de transport à tout moment. Cet objectif peut être atteint par une amplitude horaire vaste et un cadencement évitant la rupture de charge. La maintenance doit être étudiée de façon à éviter les pannes mais aussi des problèmes de voirie (TSPO) et de signalisation.

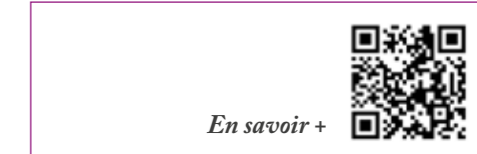
Confort, sécurité et simplicité :

L'usager utilise des infrastructures accueillantes et sécurisées. Il dispose d'informations directes et de moyens de s'informer plus amplement dans tous les domaines associés (correspondances de toutes natures par exemple). L'information voyageurs doit être maîtrisée et efficace. La billetterie doit être performante et centralisée. Les lieux sont propres (si possible de par leur conception) et entretenus. La tarification est simple et multimodale. Un ticket unique doit permettre un déplacement nécessitant tous les réseaux de transports sans être obligé d'acheter plusieurs abonnements ou tickets qui rendent le voyage compliqué et difficile d'accès.

L'infrastructure ferroviaire existe sur l'Euro-métropole, organisée en étoile à cinq branches dont une transfrontalière, avec des arrêts vers des communes du Bas-Rhin qui pourraient être desservies assez facilement. La remise en état et l'adaptation des infrastructures a un coût, mais elle reste modeste face à une création nécessitant la maîtrise du foncier.

De fait, une réelle disponibilité (+/- 20 heures/jour) et un cadencement adapté (jusqu'à ¼ d'heure) rendrait possible des trajets traversant l'Euro-métropole avec des temps de parcours attractifs, toute la journée et une partie de la nuit, raccourcissant les liaisons entre les communes, et permettant aux automobilistes résidant dans la troisième couronne, d'opérer un report modal sur ce mode de transport attractif.

Patrick OUDART



⁽¹⁾ On peut envisager à terme desservir les principales villes du département.

RÉFLEXION SUR LES PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT À MOYEN ET À LONG TERMES DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN DANS L'AIRES MÉTROPOLITAINE DE STRASBOURG

I. ETAT DES LIEUX

Il est associé aux évolutions des politiques urbaines suivantes :

Étalement urbain puis densification :

- L'étalement a généré des voies urbaines qui se sont densifiées et qui ont été desservies par l'actuelle A35. Cette autoroute périphérique est devenue une autoroute traversante par ce développement.
- L'A35 est devenue également un barrage naturel pour les véhicules venant de l'ouest pour se rendre vers l'agglomération de l'époque (à l'Est de l'infrastructure)
- Le cisaillement ainsi créé est devenu problématique quotidiennement par l'augmentation de la population installée sur l'ouest de l'Eurométropole, bloquée à l'Est par le Rhin.

- Le GCO reproduit le même scénario, même si des évolutions ont été apportées en dernière minute pour élargir les ponts, par exemple à Ittenheim sur la D1004 pour le TSPO et sur la D41 en direction de Stutzheim (projet de branche du TSPO vers Truchtersheim)

Absence de politique réaliste quant aux mobilités :

- Développement à outrance de la voiture pendant une époque
- Absence de prise en compte globalisée par une politique de courts termes
- se traduisant par des aberrations comme la construction de parking en ville
- se traduisant par des projets de transports en commun peu ambitieux et manquant d'une vue globalisée
- se traduisant enfin par la recherche inadaptable de rentabilité

Étalement urbain entraîne des besoins en déplacements croissants :

- Les flux entrants (et leurs cisaillements) liés aux transports quotidiens depuis l'extérieur de l'Eurométropole provoquent une congestion importante. Le transport collectif est peu performant, donc peu attractif
- Densification urbaine initiée par le PLUi entraîne des demandes en déplacements supplémentaires (la demande génère l'offre)



- Manque d'information d'un point de vue qualitatif et quantitatif sur les possibilités de déplacements en transports en commun, abonnements, tarification solidaire etc.
- Tarification dense et peu lisible + systèmes billettiques non interopérable
- Offre en transports en commun insuffisante ou non adaptée (amplitude, fréquence, régularité) et parfois absents dans les zones les moins denses

II. PROPOSITIONS

Améliorer les transports du quotidien pour la cohésion des territoires :

- Une remise à « plat » du réseau actuel semble indispensable pour anticiper l'urbanisation (et ses conséquences) et prioriser les canaux de transports (collectifs) à développer (politique de réserves foncières) tout en composant avec l'existant
- Un Réseau Express Métropolitain ferroviaire traversant et diamétralisé et routier de rabattement, avec amplitudes élargies, horaires cadencés et fréquences renforcées répondant à une desserte fine du territoire métropolitain et aux besoins de déplacements des zones périurbaines et rurales (longue distance)

Développer les solutions de mobilité au service du quotidien :

- Désaturer les nœuds Homme de Fer et République par la création de lignes de rocade (tram, BHNS) pour répondre plus efficacement aux flux de transit qui doivent éviter le centre-ville et éviter/minimiser les ruptures de charges

- Compléter le maillage du réseau urbain structurant existant :

- **BHNS ligne G bouclage sud**
1^{ère} phase : Gare Centrale <> Étoile Bourse
2^{ème} phase : Étoile Bourse <> Aristide Briand

- **Tram ligne F**
> Extension Ouest :
2^{ème} phase : Comtes <> Poteries
3^{ème} phase : Poteries <> Wolfisheim (VLIO)

- > Extension Est :
Place d'Islande <> Port du Rhin

- **Tram Nord-Ouest**
1^{ère} phase :
Ronde <> Les Halles <> Marc Seguin
2^{ème} phase :
Marc Seguin <> Vendenheim Gare

- **Tram ligne E**
> Extension Nord :
Robertsau L'Escale <> Route de La Wantzenau / Rue de la Roue

- **Tram ligne A**
> Extension Ouest :
Parc des Sports <> Zénith <> Oberhausbergen
- **BHNS rocade Sud**
Neuhof Rodolphe Reuss <> Lingolsheim Gare

Étudier et améliorer l'information du voyageur :

- Recherche de solutions de bout en bout
- Information pertinente et efficace pour répondre aux dysfonctionnements aussi bien sur le réseau utilisé que sur le réseau complémentaire

Développement du cadencement

- Report des transports collectifs vers les modes actifs pour des trajets inférieurs à 3 km, notamment en cœur de ville (aménagement de magistrales piétonnes en centre-ville, rocade cyclables, plans et signalétique adaptés, etc.)

Développement du réseau « vélostras »

- Poursuivre le développement des solutions de TAD en zones blanches ou en complément des réseaux existants (transversales)
- Développement du réseau Vélostras en lien avec le VAE pour les longues distances

Intermodalité :

- Gare Centrale comme nœud principal de passage de l'agglomération avec ouverture vers l'ouest pour répondre au développement des flux de voyageurs : gare routière interconnectée avec voies réservées aux transports collectifs sur A35, services, commerces, réaménagement de la place de la gare), guichet multimodal, correspondances quai à quai

- Développer les haltes existantes et créations de nouvelles sur des nœuds de communications (lien avec P+R et co-voiturage)

- Repenser la tarification et la billettique permettant une interopérabilité entre les réseaux de toutes natures (urbain, train, cars interurbains (pouvant nécessiter des accords avec les communautés de commune), TAD, autopartage, vélos partagés, etc.)

- Gratuité incitative pour une catégorie de jeunes, information simple et pratique pour le touriste et les autres)
- Revaloriser les seuils existants de la tarification solidaire sur le réseau urbain
- Intégrer la commune de Kehl

- Créer une maison des mobilités : regroupement des opérateurs et des associations

Développer le co-voiturage et l'autopartage :

- Créer de nouveaux P+R en amont hors agglomération et mutualiser les parkings existants (ex : aéroport d'Entzheim, Zone Commerciale Nord...) pour favoriser le rabattement vers les transports en commun (pôles d'échanges multimodaux)

- Développer la voiture partagée sur le territoire métropolitain
 - attribution de voies réservées pour le co-voiturage
 - incitation fiscale des entreprises (PDE) favorisant le covoiturage

- Prime à la démotorisation

- Développer le concept de P2R (parking relais résidents)

Limiter les déplacements quotidiens :

- Inciter au développement du télétravail et aux horaires décalés

- Créer des services sur les pôles d'échanges multimodaux (relais colis, pressing etc.)

- Repenser l'organisation de certaines zones de l'agglomération aujourd'hui monofonctionnelles et de leur accessibilité (ex : E³, La Vigie...)

LE PROJET DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS) À AMMAN



La Jordanie, pays situé au Moyen-Orient, compte 10,8 millions d'habitants, dont 2,5 millions de réfugiés syriens. Sa capitale, Amman, compte près de 4,5 millions d'habitants et son agglomération plus de 5 millions d'habitants, soit près de 50 % de la population du pays. Elle s'étend très largement sur un ensemble de vallées, de collines et de plateaux vers le nord-ouest.

« Les bus, assez peu nombreux et généralement bondés, sont également dans les bouchons, en l'absence de voies réservées... »

La circulation automobile y est incessante et durant toute la journée à la limite de la saturation, voire plus : les bouchons y sont très fréquents, pour ne pas dire permanents. Les bus, assez peu nombreux et généralement bondés, sont également dans les bouchons, en l'absence de voies réservées.

« ... les autorités ont décidé la création de 2 lignes de bus à haut niveau de service... »

Il y a pourtant un réseau maillé de voies rapides urbaines, mais elles sont également saturées !

Conscientes de cet état de fait, les autorités ont décidé la création de 2 lignes de bus à haut niveau de service, dénommé « Bus Rapid Transit » ou BRT.

« Cet investissement permettra de décongestionner le trafic et de réduire fortement les émissions de CO₂. »

Il aura un effet structurant majeur pour la ville, son développement et sa qualité de vie. », est-il écrit sur un document de présentation du projet.

Il y aura deux lignes de BHNS totalisant 24 km parcourues par une partie des 140 autobus articulés acquis à cette occasion, circulant en site propre et avec priorité aux carrefours. Il est attendu plus de 300 000 passagers par jour.

En particulier, la plateforme du BHNS le long de certaines voies rapides urbaines sera implantée en site central, avec des passages dénivelés pour éviter certains carrefours.

« Les travaux commencés il y a plusieurs années sont toujours en cours, mais n'avancent pas rapidement, faute de moyens financiers. »

Les travaux commencés il y a plusieurs années sont toujours en cours, mais n'avancent pas rapidement, faute de moyens financiers. La mise en service est prévue en 2021. A noter que l'Agence Française de Développement (AFD) cofinance cette réalisation.

Une 3^{ème} ligne est déjà prévue à la suite des 2 premières, un projet complémentaire de BRT interurbain reliant Amman à Zarka, un centre industriel situé à 25 km au nord-est de la capitale jordanienne.

Gilles HUGUET

En savoir +





La grande métropole québécoise de plus de 3 millions d'habitants est en train de construire un Réseau Express Métropolitain de 67 km, dont la mise en service s'échelonne de 2021 à 2023. Cette nouvelle infrastructure sera complémentaire du réseau actuel de quatre lignes de métros sur pneus, d'une longueur totale de 71 km, qui dessert le centre de la ville et plusieurs quartiers périphériques. L'objectif est d'attirer un nombre plus important d'automobilistes vers les transports en commun.

« ... l'étalement urbain excessif autour de Montréal contraint à de longs déplacements en voiture et est à l'origine de sérieux problèmes de circulation automobile, qui engendrent de fréquents bouchons et une forte pollution de l'air. »

Comme dans la plupart des villes d'Amérique du Nord, l'étalement urbain excessif autour de Montréal contraint à de longs déplacements en voiture et est à l'origine de sérieux problèmes de circulation automobile, qui engendrent de fréquents bouchons et une forte pollution de l'air. C'est pourquoi, après de longues discussions, l'Assemblée nationale du Québec a adopté en septembre 2017, pour un montant de 6,3 milliards de dollars canadiens (environ 4,1 milliards d'euros), le projet d'un REM, né de la fusion de plusieurs projets antérieurs, reposant sur un métro léger entièrement automatique sans conducteur.

« Une partie du tracé prend l'emprise des voies ferrées de trains de banlieue, sur un corridor ferroviaire existant de 33 km. »

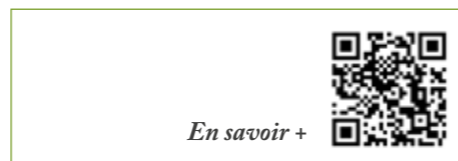
Le REM, en construction depuis avril 2018, comportera 26 stations, toutes accessibles aux personnes à mobilité réduite au moyen d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques. Il reliera le centre-ville de Montréal aux banlieues de Brossard (Rive-Sud) et au terminus de « Deux-Montagnes » au nord-ouest de l'agglomération. Deux antennes permettront d'accéder d'une part à l'aéroport international, d'autre part à plusieurs municipalités de l'ouest de l'île de Montréal jusqu'à Ste Anne-de-Bellevue. Une partie du tracé prend l'emprise des voies ferrées de trains de banlieue, sur un corridor ferroviaire existant de 33 km. 13 % du tracé

sera en tunnel, 42 % en viaduc, 45 % au niveau du sol. Trois stations seront en correspondance avec le métro et les trains de banlieue, dont Edouard-Montpetit, station construite à 70 mètres de profondeur sous les flancs du Mont Royal et dont l'accès se fera avec des ascenseurs.

Le matériel roulant sera composé de 106 rames automotrices électriques Alstom du type Metropolis, formées de deux voitures de type boa, pouvant être attachées pour composer si nécessaire des trains de quatre voitures. La vitesse maximale sera de 100 km/h. La fréquentation prévue est de 190 000 voyageurs par jour. La fréquence atteindra 3 minutes en période de pointe, voire 90 secondes si nécessaire, sur la section commune de Rive-Sud à Bois-Franc en amont de la séparation en trois antennes vers l'ouest. L'aéroport sera à 20 minutes du centre-ville.

Pour franchir le fleuve Saint-Laurent, le REM utilisera le tablier central du nouveau pont routier Champlain, long de 3,4 km, inauguré en 2019. La mise en service entre la station Rive-Sud et la gare centrale aura lieu dès l'été 2021 et le reste du réseau entrera progressivement en service d'ici la fin de l'année 2023. Le Grand Montréal disposera alors de l'un des meilleurs réseaux de transport public d'Amérique du Nord grâce à son REM, ses quatre lignes de métro et ses très nombreuses lignes d'autobus.

Patrice PAUL



La Chambre de Consommation d'Alsace et du Grand Est (CCA-GE) est une association fondée en 1970 et administrée par des associations de consommateurs de la région. Elle a plusieurs missions à destination de différents publics.

« Les juristes de la CCA-GE répondent, par mail, par téléphone ou sur rendez-vous, aux questions et litiges rencontrés par les particuliers. »

Tout d'abord, l'information et le soutien juridique des consommateurs. Les juristes de la CCA-GE répondent, par mail, par téléphone ou sur rendez-vous, aux questions et litiges rencontrés par les particuliers. Mais le service Juridique-Formation-Documentation a également vocation à appuyer techniquement et juridiquement les associations membres pour leur permettre de développer leurs actions. Des formations sont ainsi régulièrement menées auprès des bénévoles et permanents de ces associations. Des informations sont diffusées au sein du mouvement consommateur régional via des lettres d'information hebdomadaires et mensuelles. La CCA-GE travaille également à faciliter la concertation et la réflexion entre les associations de consommateurs.

« (Elle) agit également pour faire de la prévention auprès du grand public, des entreprises mais aussi des scolaires, notamment sur des thématiques d'éco-consommation... »

La Chambre de Consommation d'Alsace et du Grand Est agit également pour faire de la prévention auprès du grand public, des entreprises mais aussi des scolaires, notamment sur des thématiques d'éco-consommation (préservation de l'eau, gestion des déchets, alimentation saine et durable...) ainsi que de promotion des achats responsables et des acteurs de l'économie sociale et solidaire. Les chargées de mission de la CCA-GE interviennent au cours d'animations dans des écoles, en entreprise et lors d'événements grand public pour sensibiliser

à ces questions et accompagner les consommateurs vers des modes de consommation plus responsables.

La CCA-GE porte un Espace Info-Énergie, au sein duquel les conseillers Info-énergie fournissent des conseils pratiques, neutres et gratuits sur la maîtrise de l'énergie, la rénovation énergétique et les aides financières. Ils apportent leur expertise pour accompagner les consommateurs qui souhaitent engagés des travaux pour leur permettre de faire des choix éclairés. Ils viennent également en aide aux particuliers rencontrant des litiges avec des professionnels de ce domaine.

« La CCA-GE porte un Espace Info-Énergie, au sein duquel les conseillers Info-énergie fournissent des conseils pratiques, neutres et gratuits sur la maîtrise de l'énergie... »

L'équipe salariée de la Chambre de Consommation d'Alsace et du Grand Est intervient régulièrement dans les médias locaux (radio, télé et presse écrite) pour informer le consommateur sur ses droits, sur l'actualité consumériste, pour promouvoir la consommation responsable, les acteurs de l'économie sociale et solidaire ainsi que les actions de ses membres. En outre, la CCA-GE diffuse des informations sur son site Internet et les réseaux sociaux.

« L'équipe salariée (...) intervient régulièrement dans les médias locaux pour informer le consommateur sur ses droits, sur l'actualité consumériste, pour promouvoir la consommation responsable, les acteurs de l'économie sociale et solidaire ainsi que les actions de ses membres... »

Elle promeut aussi la représentation des consommateurs et les fonctions de consommation et d'usage auprès des différents acteurs publics, économiques et sociaux de la région. A la demande de collectivités publiques et certains organismes privés, des associations membres du mouvement désignent, par des élections transparentes et démocratiques, des candidats qui représentent les consommateurs et se font leur porte-parole en fonction de leurs domaines de compétences, dans de nombreuses instances : publiques, privées, d'expertise, consultatives, décisionnelles... Et ceci à différents niveaux : local, départemental ou régional. Les représentations concernent des domaines très variés, parfois assez spécialisés. Cela implique un bon niveau de connaissances des représentants, auquel la Chambre de Consommation d'Alsace et du Grand Est contribue à travers ses actions de formation et l'organisation de nombreuses interventions d'experts du monde économique et social.



Enfin, depuis fin 2019, la CCA-GE accueille, anime et coordonne désormais les actions pour et avec l'ensemble des associations de consommateurs du Grand Est et non plus seulement d'Alsace.



Chambre de Consommation d'Alsace et du Grand Est
7 rue de la brigade Alsace-Lorraine
BP06 67064 Strasbourg CEDEX
www.cca.asso.fr
contact@cca.asso.fr
Service juridique : 03 88 15 42 42

REPAS DE LA NOUVELLE ANNÉE À LA BRASSERIE LE METEOR

Le repas de la nouvelle année d'ASTUS a réuni cette année 36 de nos adhérents à la brasserie « LE METEOR », accessible à la fois depuis la Grand Rue et la rue du 22 Novembre récemment piétonnisée. Ce nouvel établissement est venu remplacer l'ancien magasin INTERSPORT courant 2019.

Une formule à volonté avec d'excellentes tartes flambées a accompagné ce moment de convivialité, toutes générations confondues.

Nous remercions l'équipe de la brasserie pour son accueil.



FÉLICITATIONS ET REMERCIEMENTS

Un adhérent d'ASTUS tient à féliciter et remercier une contrôleuse CTS.

Ne trouvant plus sa carte Badgeo, il avait passé un certain temps à la chercher dans ses affaires.

Sur le point d'aller à l'agence CTS pour signaler la perte et refaire une nouvelle carte, son téléphone sonna.

Une contrôleuse CTS lui annonça qu'elle venait de confisquer la carte Badgeo à un voyageur qui l'utilisait frauduleusement.

Merci d'avoir pris le temps de rechercher le numéro de téléphone du propriétaire distrait qui avait égaré sa carte dans un tram, puis de le joindre.

Il a pu récupérer sa carte le lendemain à l'agence CTS.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Les conditions d'accès à **MobiStras**, service de transport à la demande des personnes à mobilité réduite de l'Eurométropole de Strasbourg.

La contremarque TER peut désormais figurer sous forme dématérialisée sur votre carte Badgeo.

Cela évitera déjà de perdre le ticket carton qui était délivré jusque-là.

Rappelons qu'ASTUS revendique que tout porteur d'un titre CTS puisse emprunter les TER dans l'Eurométropole.

Actuellement, c'est un privilège réservé aux abonnés résidents de l'agglomération.

En savoir +



CLIN D'ŒIL D'UN AUTEUR INCONNU



Agenda

- **16 au 22 septembre :**
Semaine européenne de la mobilité
- **19 et 20 septembre :**
Village des assos au parc de la Citadelle à Strasbourg
- **21 septembre :**
Journée du transport public
- **10 octobre :**
Assemblée générale de la FNAUT Grand Est à Reims
- **16 octobre :**
Assemblée générale de l'association ASTUS

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

Strasbourg.eu
eurometropole



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

Directeur de la publication et Rédacteur en chef : David WENDLING

Ont collaboré à ce numéro :
La Chambre de Consommation d'Alsace et du Grand Est,
Gislain GUIDONI, Gilles HUGUET

Prochaine parution : Avril 2021

Registre des associations Tribunal d'Instance de Schiltigheim volume 48 Folio n°54

Graphisme et mise en page : www.ipiapia.fr
Imprimerie : Koche, imprimé sur papier recyclé.
Crédits photos : ASTUS
Couverture, © dervish15 - Fotolia.com ;
Pages intérieures : Gilles Huguet, Gislain Guidoni, rem.info