



Association des *usagers* des Transports Urbains
de l'agglomération Strasbourgeoise

BISCHHEIM, le 17 décembre 2020

Développement du réseau de transports urbains de l'Eurométropole : Un plan ambitieux pour les dix prochaines années

ASTUS se félicite du projet de délibération soumis à l'examen des élus de l'Eurométropole de Strasbourg le vendredi 18 décembre 2020. Il marque une relance forte de la priorité donnée aux transports collectifs pour améliorer les déplacements de nos concitoyens et la qualité de l'air.

- **Le tram F reliant Comtes à Wolfisheim :**

Cette extension est particulièrement attendue par les habitants de Koenigshoffen et de l'Ouest de l'agglomération.

Elle offrira un point de maillage complémentaire au niveau du pôle d'échanges de Poteries avec la ligne D et à terme plus à l'ouest avec le Transport en Site Propre Ouest (TSPO).

- **Un tram entre la gare et les institutions européennes :**

Il s'agit également d'un maillon manquant attendu sur le réseau depuis de nombreuses années, pallié aujourd'hui par la ligne H mais dont les possibilités de développement sont limitées, au regard de la densification en cours sur le quartier du Wacken.

Le tracé de cette nouvelle ligne directe doit encore être affiné, une reprise de l'actuel BHNS électrique H avec un passage par le boulevard Clémenceau n'étant pas forcément le plus pragmatique en termes de charges.

Relier la place de la République à la place des Halles par les quais Jacques-Sturm / Finkmatt / Kléber offrirait une solution à moindre coût et constituerait également le contournement nord permettant d'éviter le nœud d'Homme de Fer aujourd'hui saturé.

- **Un tram Nord-Ouest vers Schiltigheim et Bischheim :**

Cette nouvelle ligne doit répondre aux problèmes de saturation quotidienne des lignes de bus structurantes L3 et L6 qui irriguent les communes du nord, et qui n'arrivent plus à répondre à la demande croissante de déplacements. Rappelons que Schiltigheim est la deuxième commune la plus peuplée de l'Eurométropole avec plus de 32 000 habitants, la seule ligne B du tram existante passant à l'Est.

Association des *usagers* des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise

Membre de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)

Membre de la FNAUT Grand Est, de la Chambre de Consommation d'Alsace et du Grand Est et d'Alsace Nature

13 rue Georges Rossdeutsch 67800 BISCHHEIM

Tram B et bus 50 : arrêt Le Marais - Bus L6 et 70 : arrêt Pont Phario

Téléphone : 03 88 95 79 63 - Courriel : astus67000@gmail.com - Site : www.astus67.fr

Page Facebook : [@astus67](https://www.facebook.com/astus67) - Twitter : [@ASTUS67](https://twitter.com/ASTUS67)

L'itinéraire ouest s'impose pour accompagner le développement à venir de cet axe. Par ailleurs, l'insertion d'une nouvelle infrastructure dans cette zone nécessitera une profonde modification des plans de circulations jusqu'à la route de Bischwiller et devra favoriser les modes actifs, notamment les déplacements cyclables et piétonniers particulièrement en manque d'aménagements.

A plus longue échéance, une extension jusqu'au pôle d'échange multimodal de la gare de Vendenheim via la zone commerciale nord en pleine transformation sera nécessaire.

- **Une extension du tram F vers le Port-du-Rhin :**

Elle vise à compléter un maillon manquant du réseau structurant à l'Est depuis la place d'Islande dans le quartier de l'Esplanade, avec deux objectifs :

- Anticiper les futurs besoins de déplacements sur la zone Citadelle / Starlette / Coopérative, qui sont amenées à se densifier avec de nouveaux habitants, commerces, services et équipements dans les prochaines années.
- Soulager la ligne D, aujourd'hui saturée aux heures de pointe, et qui ne peut plus répondre seule à la demande de plus en plus forte des usagers. Cette extension de la ligne F offrirait par ailleurs un temps de parcours potentiellement plus avantageux vers le centre-ville de Strasbourg.

Cette future extension doit donc être réalisée dans les meilleurs délais et permettra également d'améliorer significativement la fréquentation de la ligne F.

- **Une extension du tram C vers le Stockfeld :**

Ce projet doit permettre de désengorger les quartiers du Neuhof et du Stockfeld, avec une ligne de bus 14/24 aujourd'hui en partie en doublon sur la route du Neuhof et qui manque de lisibilité, notamment en soirée car elle est exploitée partiellement.

- **Une prolongation du BHNS G vers Danube :**

Cette extension permettra de soulager les lignes A et D particulièrement sollicitées entre la gare et le parc de l'Etoile. Elle doit en parallèle améliorer les cheminements actifs, notamment cyclables entre le parc de l'Etoile et la gare.

Toutefois, ASTUS souhaite une **prolongation au-delà du secteur Danube en direction d'Aristide Briand** (connexions avec la ligne D et les bus 30 et 31) via l'avenue du Rhin dont la plate-forme centrale existante permettrait la création de voies dédiées et de nouvelles stations, ainsi que la desserte de l'Est des Fronts de Neudorf dont le nombre d'habitants a fortement augmenté ces dix dernières années.

- **Un futur BHNS de rocade Sud :**

Cette nouvelle ligne structurante de rocade doit offrir aux habitants une liaison transversale directe entre le Neuhof, la Meinau, le Baggersee à Illkirch-Graffenstaden, Ostwald et Lingolsheim vers le pôle d'échanges multimodal de la gare. Elle couvrira une large zone sur la partie sud de la première couronne de l'Eurométropole.

- **La future ligne structurante 50 :**

Cette ligne de bus de rocade qui relie la Montagne Verte au quartier du Marais à Schiltigheim connaît une hausse importante de sa fréquentation et nécessite des améliorations (fréquence, amplitude notamment le soir, information voyageurs, distributeurs aux arrêts, confort...) sur le modèle des lignes L1, L3 et L6 existantes.

- **Une qualité de service qui doit continuer à se développer :**

En complément, il est nécessaire de pouvoir se déplacer tous les jours de la semaine sur l'ensemble du réseau. Aujourd'hui, certaines lignes de bus ne circulent que du lundi au vendredi, d'autres (y compris structurantes) ne circulent pas le dimanche, ou avec des amplitudes et des fréquences peu attractives. Demain, le transport à la demande zonal élargi à 25 communes de la seconde couronne de l'Eurométropole permettra de répondre à des besoins de déplacements transversaux et ponctuels, qui ne peuvent être réalisés par des lignes régulières.

En parallèle, une réflexion sur les services de soirée (Taxibus) et de nuit (Hibus) avec un fonctionnement sur l'ensemble de la semaine, doit être engagée à moyen terme, afin de les rendre encore plus lisibles par les usagers.

- **Les pôles d'échanges multimodaux :**

L'Eurométropole compte 13 gares sur son territoire. Il est aujourd'hui possible de se déplacer en TER en tant qu'abonné CTS et résidant eurométropolitain sans surcoût. Il faudra étendre cette possibilité aux voyageurs occasionnels ainsi qu'aux non-résidents de l'Eurométropole afin d'arriver à un véritable ticket unique.

Le réseau express métropolitain (REM) reliera dans quelques années les 13 gares de l'Eurométropole (plus Kehl) pour désengorger la gare centrale de Strasbourg grâce à des liaisons diamétralisées (passantes). Une première étape est annoncée pour 2022 avec une augmentation de près de 50% des dessertes sur l'ensemble du réseau de l'Eurométropole. Ainsi, par exemple, la gare de Vendenheim comptera 80 dessertes contre 54 aujourd'hui, grâce à la quatrième voie en cours d'aménagement qui augmentera les capacités au nord de la gare centrale.

L'aménagement des gares et des pôles d'échanges multimodaux permettant des correspondances entre le TER et le réseau urbain de la CTS est un enjeu fondamental pour les déplacements quotidiens. Il nécessite un schéma ambitieux dans le cadre du futur réseau express métropolitain (REM) qui doit être porté par les deux autorités organisatrices des mobilités que sont la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg.

Ainsi, pour les pôles d'échanges prioritaires de :

- **Mundolsheim**, il sera nécessaire d'ouvrir la gare sur l'artère principale de la commune, vecteur des principaux flux, en intermodalité avec les lignes de bus CTS 60 et 73 à l'arrêt "Anémones", de rétablir le 3ème quai du côté ouest des voies afin de réaliser une accessibilité de plain-pied et de permettre les arrêts des TER en provenance de Mommenheim, il faudra aussi améliorer l'accès, la sécurité et le confort d'attente des voyageurs sur le quai central qui est particulièrement étroit et inconfortable ;

- **Vendenheim**, il sera nécessaire de rendre cette gare accessible aux PMR en mettant en place des ascenseurs entre le souterrain et les quais et en réalisant une rampe côté ville, de ramener le terminus de la ligne 74 au pôle d'échange de la gare et de prévoir un arrêt pour des lignes de cars interurbaines en provenance du Kochersberg ;
- **Fegersheim-Lipsheim**, il faudra rendre accessible aux PMR le quai central en mettant en place un ascenseur, le rétrécissement dangereux du quai latéral est n'est pas acceptable dans le cadre d'un REM et doit être corrigé.

En deuxième phase, les pôles d'échanges de **Graffenstaden gare, Bischheim gare, La Wantzenau** et **Strasbourg-Roethig** sont particulièrement préoccupants en termes d'accessibilité, de desserte et de visibilité. Ils nécessitent donc des études de faisabilité complémentaires pour des réaménagements particulièrement importants pour certains.

ASTUS tient à ajouter celui de **Lingolsheim**, desservi par la ligne de bus 13 et le transport à la demande zonal Flex'hop Z1. Il nécessite une profonde réflexion par :

- une mise en accessibilité du quai central en parallèle du projet de passerelle, qui, s'il doit se réaliser, doit faire office de liaison inter-quartier et ne pas se limiter à la seule emprise de la gare,
- la suppression du passage à niveau n°3 sur la rue de la gare par la création d'un passage souterrain intégrant une liaison piétons cycles surélevée permettant l'accès au quai central de la gare par une rampe aux normes PMR. L'emprise nécessaire est d'ailleurs prévue et inscrite au PLU eurométropolitain. Cette solution serait de loin la meilleure.

Ces projets ambitieux vont être mis en œuvre malgré une situation financière difficile des transports publics qui subissent un recul des recettes tarifaires de 30 à 40 %.

L'État devra prendre ses responsabilités et rétablir les inégalités de traitements entre l'Ile de France et la province et entre les aides aux transports aériens, aux constructeurs automobiles et les transports collectifs.

Le nouveau réseau métropolitain chez nos voisins de Fribourg-en Brisgau, inauguré en 2019, avant la crise de la Covid, a été financé à hauteur de 60% par l'état fédéral. Un exemple à suivre pour un réel plan de relance des transports publics en 2021.

La Direction collégiale ASTUS

Contacts presse :

- André ROTH – 06 82 63 70 98 – andre.roth@gmail.com
- François GIORDANI – 06 83 14 38 06 – francois.giordani@gmail.com