

édito

VOUS AVEZ DIT « COUVRE-FEU ? »

Cela fait quelques années déjà qu'ASTUS, lors de ses réunions institutionnelles avec l'Eurométropole de Strasbourg et la CTS, revendiquait la fin du « couvre-feu ».

Non ! Pas le couvre-feu dû à la pandémie actuelle, mais celui résultant de l'impossibilité de se déplacer en fin de soirée sur de nombreuses lignes de bus en première et deuxième couronne. Depuis toujours une partie de la population était déjà confinée par l'absence de desserte dans leur commune ou dans leur quartier en soirée. Voir même confinée chez des amis, où elle pouvait se rendre vers 20 heures, mais ne pouvait en revenir avant le lendemain.



Aujourd'hui, jusqu'en deuxième couronne, la desserte existe de **5h à minuit** avec Flex'hop, (voir page 4).

Les contraintes sanitaires peuvent compliquer les voyages.

Sur la ligne D la règle n'est pas la même selon que vous entrez dans le tram à Strasbourg ou à Kehl. Les catégories de masques autorisés ne sont pas les mêmes. Paradoxal dans un même Eurodistrict et sur une même ligne...



Depuis ce 1^{er} février 2021, les vélos sont à nouveau acceptés dans les trams mais seulement

avant 7h et après 19h, afin de permettre autant que possible une distanciation en cas d'affluence.

Une table ronde engagée par l'Eurométropole de Strasbourg devra permettre dès que possible un retour aux horaires d'avant Covid avec des améliorations pour inciter à une meilleure cohabitation entre usagers du tram et cyclistes à l'arrière des rames.

Le développement du réseau de transports en commun de l'Eurométropole va s'accélérer dans les prochaines années (voir p. 2).

Il est impérieux maintenant de compléter l'offre par un Réseau Express Métropolitain qui permettra de traverser l'agglomération en quelques minutes ; de poursuivre également l'aménagement de cheminements attractifs pour cyclistes et piétons. Toute cette offre intermodale permettra à l'automobiliste qui le souhaite de laisser sa voiture et de se déplacer efficacement pour son travail ou ses loisirs.



Et pourquoi ne pas franchir le pas pour ceux qui le peuvent et ne pas racheter de voiture ? Se laisser transporter ou utiliser une voiture individuelle seulement quand c'est vraiment nécessaire grâce à l'autopartage dont Strasbourg est pionnière avec Citiz ? Dès septembre 2021 l'offre de transports sera gratuite pour les moins de 18 ans résidents de l'Eurométropole. Ils bénéficieront d'une liberté et d'une mobilité jamais connue auparavant et pourront s'habituer aux déplacements en transports collectifs. C'est en changeant nos habitudes que nous améliorerons notre quotidien.

Le bureau : Claude BOULEAUX, Michel BERNAULT, Michel DERCHÉ, Hervé DIEBOLD, Gilbert FIEGEL, François GIORDANI, Jacky GROSS, Jean-Luc MARCHAL, Patrick OUDART, Patrice PAUL, André ROTH, Wolfgang SCHMITT

Photographies : David WENDLING

ASTUS c'est aussi...

Une centaine de réunions internes ou externes auxquelles ont participé les membres de l'association depuis octobre 2020 :

- Les réunions trimestrielles avec l'Eurométropole et la CTS
- Des rencontres avec des élus, des techniciens et des associations et autres structures
- 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
- Des réunions de co-construction, de concertation et d'échanges avec l'Eurométropole
- Les réunions et groupes de travail avec la Région Grand Est et la SNCF
- Des accueils d'étudiants stagiaires

sommaire

EDITO P. 1

DOSSIER
Développement du réseau de transports en commun de l'Eurométropole P. 2

ARTICLE DE FOND
L'extension de la ligne F du tram P. 3

ACTUALITÉS
La ligne 10 100% électrique P. 3
Flex'hop s'étend à la 2^e couronne P. 4

ENGAGEMENTS D'ASTUS
Trains de nuit vers le sud P. 4
Le REM : objectif 2030 P. 5

TRANSPORTS D'AILLEURS
Le tramway de Montpellier P. 6
Le train de la Côte bleue P. 6

PAROLE AUX ASSOCIATIONS
AUT Sud Alsace P. 7

BRÈVES
Baisse des tarifs - Ortenau
Nouveaux abribus CTS
Guide d'excursion
Pays de Bade et Forêt Noire P. 8



Le Conseil de l'Eurométropole a voté le 18 décembre 2020, une délibération ambitieuse avec un plan de développement du réseau de transports urbains d'ici la fin du mandat de l'exécutif.

« ... ce sont trois nouvelles lignes de tram et une extension de ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) qui doivent renforcer le maillage du réseau de transports urbains existant. »

Avec un investissement annoncé de 230 millions d'euros, sur les cinq prochaines années, ce sont trois nouvelles lignes de tram et une extension de ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) qui doivent renforcer le maillage du réseau de transports urbains existant.

- L'extension de la ligne F du tram vers Wolfisheim (aujourd'hui terminus à Comtes), dont la phase de concertation s'est déroulée en janvier/février avec trois variantes de tracés à l'étude sur le quartier de Koenigshoffen

- Une nouvelle ligne de tram Nord vers Schiltigheim et Bischheim dont trois variantes de tracés sont actuellement en phase d'études. La concertation publique doit avoir lieu au printemps.

- Une nouvelle ligne de tram entre la gare centrale et les institutions européennes, destinée à désaturer le nœud central d'Homme de Fer aux heures de pointes, condition indispensable au développement du réseau existant déjà fortement sollicité.

- L'extension de la ligne G du BHNS entre la gare centrale et le quartier Danube via le Parc de l'Etoile

- Le développement de la ligne 50 de rocade sur le modèle des lignes structurantes L1, L3 et L6 entre la Montagne Verte et le Marais à Schiltigheim via les quartiers des Écrivains, Cronembourg, HautePierre et le CHU

« Outre ces extensions/créations sur le réseau structurant, figurent l'achat de 49 bus électriques (...), de navettes électriques (...), le développement des pôles d'échanges multimodaux sur plusieurs gares TER (...), et la gratuité pour les moins de 18 ans... »

Outre ces extensions/créations sur le réseau structurant, figurent l'achat de 49 bus électriques (une partie est déjà exploitée sur la ligne 10), de navettes électriques pour

le transport à la demande zonal étendu à l'ensemble de l'agglomération sur la seconde couronne, le développement des pôles d'échanges multimodaux sur plusieurs gares TER en lien avec le projet de Réseau Express Métropolitain (REM), et la gratuité pour les moins de 18 ans qui devrait entrer en vigueur à partir de la rentrée de septembre.

« Le vélo n'est pas en reste avec un investissement programmé de 100 millions d'euros sur les prochaines années... »

Le vélo n'est pas en reste avec un investissement programmé de 100 millions d'euros sur les prochaines années, avec notamment le développement du réseau de pistes cyclables structurantes « Vélostras ».

La perspective de la mise en place de ZFE (zone à faibles émissions) dès 2025, renforce également cette nécessité de nouvelles infrastructures afin de proposer des solutions alternatives durables à la voiture individuelle qui n'a pas forcément dit son dernier mot, notamment avec la crise sanitaire qui sévit depuis maintenant un an.

Enfin, le transfert de la gestion de l'autoroute A35 de l'État vers l'Eurométropole en lien avec le futur grand contournement ouest annoncé pour la fin de cette année, nécessite des réflexions sur son adaptation (vitesse limitée à 70 km/h, voies réservées aux transports en commun, interdiction du trafic poids lourds de transit)

À plus long terme (horizon 2026 et au-delà), d'autres projets sur le développement du réseau de transports en commun urbains devront être amorcés tels que :

- L'extension de la ligne C du tram vers le Stockfeld au sud depuis le Neuhof

- L'extension de la ligne F du tram vers le Port du Rhin à l'est depuis la place d'Islande

- Une nouvelle ligne de BHNS de rocade destinée à relier le Neuhof, la Meinau à Ostwald et la gare TER de Lingolsheim.

David WENDLING & André ROTH (photographie)



L'extension de la ligne F du tram depuis le centre-ville de Strasbourg jusqu'à l'entrée du quartier de Koenigshoffen a été mise en service le 30 août 2020. Le prolongement de cette ligne est engagé dans une seconde phase pour atteindre la commune de Wolfisheim à l'horizon fin 2025 sur une longueur de 4 km environ. La phase de concertation publique réglementaire s'est déroulée du 18 janvier au 19 février 2021.

Le prolongement envisagé doit débuter à partir de l'actuel terminus « Comtes » selon trois variantes distinctes à l'étude et qui ont été soumises à concertation au public, dans

« Le prolongement envisagé doit débuter à partir de l'actuel terminus « Comtes » selon trois variantes distinctes à l'étude (...) dans le but de permettre la traversée des quartiers de Koenigshoffen, des Poteries puis de la commune d'Eckbolsheim. »

le but de permettre la traversée des quartiers de Koenigshoffen, des Poteries puis de la commune d'Eckbolsheim. Les différences entre les trois itinéraires proposés concernent principalement la desserte des quartiers de Koenigshoffen et du Hohberg.

Le bilan de la concertation avec la variante retenue sera délibéré au Conseil de l'Eurométropole au printemps de cette année. La phase d'enquête publique doit être organisée mi-2022. Le début des travaux est programmé pour débuter en 2023 et être achevés en 2025.

David WENDLING

En savoir +



actualités LA LIGNE 10 DE LA CTS ROULE 100 % ÉLECTRIQUE



« ... c'est le silence tant pour les usagers que pour les riverains de la ligne, qui marque un changement non négligeable »

Après la mise en service des bus électriques APTIS sur la ligne H entre le Parlement européen et la gare centrale en février 2020, la CTS poursuit la décarbonation de son réseau bus.

Depuis le 11 janvier, 11 nouveaux bus standards 100 % électriques du constructeur espagnol Irizar sont entrés en service sur la ligne 10 qui relie la gare centrale par son itinéraire circulaire autour de la grande île.

Outre le confort intérieur et une information voyageurs qui n'a rien à envier au réseau tram, c'est le silence tant pour les usagers que pour les riverains de la ligne, qui marque un changement non négligeable. Pour rappel, la déviation de la ligne 10 du côté de la place d'Austerlitz il y a quelques années avait suscité quelques inquiétudes de la part des riverains (pollution, bruit...).

Les lignes 2 (partiellement) et 13 bénéficient également de ce nouveau matériel roulant. La ligne 50 (future ligne structurante « L ») ne sera pas en reste. Ce sont au total 49 véhicules qui doivent être déployés d'ici le mois de mai pour un investissement de 24 millions d'euros.

« Ce sont un total 49 véhicules qui doivent être déployés d'ici au mois de mai... »

À terme, le renouvellement du parc permettra une réduction des émissions de l'ordre de 2.700 tonnes équivalent CO2 chaque année annonce la CTS. Fin 2021, seulement 8 % de la flotte des bus de CTS roulera encore au diesel, soit 20 bus sur un total de 239.



L'objectif affiché est la sortie du diesel sur le réseau urbain de l'Eurométropole en 2024.

David WENDLING

En savoir +



LE TRANSPORT À LA DEMANDE FLEX'HOP S'ÉTEND SUR LA SECONDE COURONNE DE L'EUROMÉTROPOLE



Dans la continuité du succès de l'expérimentation entamée il y a un an sur 13 communes de l'Ouest-Sud-Ouest, l'Eurométropole de Strasbourg a décidé d'étendre le service de « transport en commun innovant sur réservation » à l'ensemble de la seconde couronne.

Depuis le 1^{er} mars 2021, les services Flex'hop Z1, Flex'hop 42, 43, 44 et Flex'hop 77 sont donc regroupés sous un seul et même réseau à la demande baptisé « Flex'hop ».

Il s'étend désormais sur 25 communes et permet sur réservation, des trajets libres au sein de la zone, d'arrêt à arrêt (y compris sur des arrêts des cars interurbains Fluo Grand Est 67), en fonction des besoins de chacun, hors trajets qui peuvent être effectués par une ligne régulière. En complément de l'offre du réseau régulier, il permet des correspondances sur des points majeurs du réseau (les bouts de lignes de tram et 10 gares TER). La desserte des zones d'activités et industrielles est également renforcée.

Le service est assuré par des nouveaux véhicules 100 % électriques de plus grande capacité que sur le service zonal initial. Il fonctionne tous les jours (sauf le 1^{er} mai), de 5h à minuit, sur le principe d'une réservation obligatoire effectuée de 15 jours à 30 minutes avant le départ, qui peut s'effectuer soit via la centrale téléphonique, un site internet dédié, ou l'appli CTS sur votre smartphone.

De nouveaux arrêts Flex'hop seront progressivement créés et mis en service courant 2021 pour améliorer la desserte du territoire.

David WENDLING
& André ROTH (photographie)

En savoir +

Voir la liste des nouveaux arrêts

engagements d'ASTUS

POUR UN RETOUR DES TRAINS DE NUIT DE L'ALSACE VERS LE SUD

«Rendez-nous les trains de nuit », tel avait été le slogan d'une manifestation organisée place de la Gare à Strasbourg, le 25 octobre 2018. Depuis, il n'y a encore rien de nouveau en Alsace.



Après un déclin important durant les années 2010 à l'échelle européenne et surtout en France, une relance remarquable des trains de nuit émerge depuis quelques années en Europe centrale. 11 pays sont actuellement concernés sous l'impulsion des chemins de fer autrichiens ÖBB. Depuis le 13 décembre 2020, 24 liaisons quotidiennes de Nightjets sillonnent l'Europe centrale dans toutes les directions, des côtes de la mer du Nord et de la Baltique, jusqu'à la Suisse, la Pologne, la Hongrie, la Croatie, l'Italie. Plus concrètement pour les strasbourgeois, d'Offenbourg, chaque soir, on peut actuellement bénéficier d'un train direct toute la nuit jusqu'à Berlin ou Hambourg, et jusqu'à Amsterdam, fin 2021, et même vers Leipzig, Dresde et Prague, fin 2022. Chaque rame dispose de voitures à sièges inclinables, de voitures-

couchettes et de voitures-lits. Un accord entre l'ÖBB, la DB et la SNCF est intervenu récemment en vue de rétablir un train de nuit entre Paris, Strasbourg et Vienne dès décembre 2021, ce qui constitue une bonne nouvelle.

Le train de nuit répond en effet à des besoins variés, qui peuvent attirer une clientèle importante si les conditions de confort, de régularité et d'adaptation des horaires sont convenables. C'est un mode de déplacement écologique, peu énergivore. Un Intercité de nuit permet souvent un gain de temps d'une « demi-journée », avec un parcours de 700 à 1000 km et une arrivée en centre-ville tôt le matin. On peut, entre autres, gagner une nuit d'hôtel et concurrencer ainsi l'avion, moyen de transport si peu vertueux pour l'environnement.

En France, l'État souhaite désormais la relance des trains de nuit. Le rétablissement d'Intercités de nuit entre Paris est Nice, supprimé en 2017, est prévu dès ce mois d'avril 2021. Mais, la plupart de ces relations ferroviaires prévues dans les prochaines années sont centrées sur Paris. Il conviendrait de compléter le maillage entre les territoires traversés par les lignes radiales vers Paris et le vaste espace de l'Europe centrale dans lequel se tisse un réseau de plus en plus dense de relations ferroviaires nocturnes.

De même, il nous paraît donc nécessaire que l'Alsace puisse aussi profiter de ce nouvel élan en rétablissant des liaisons vers le Sud, commodes et à des prix attractifs. La relance des relations nocturnes quotidiennes vers la Côte d'Azur et le Languedoc-Roussillon devra être programmée dans les plus brefs délais tous les jours de la semaine, car elles conviendront sûrement à des déplacements aux motifs variés (professionnels, universitaires, touristiques, familiaux, etc.).

L'attractivité et le gain de temps de tels voyages nocturnes sont en effet évidents par rapport au TGV, dès que les distances dépassent 700 à 800 km.

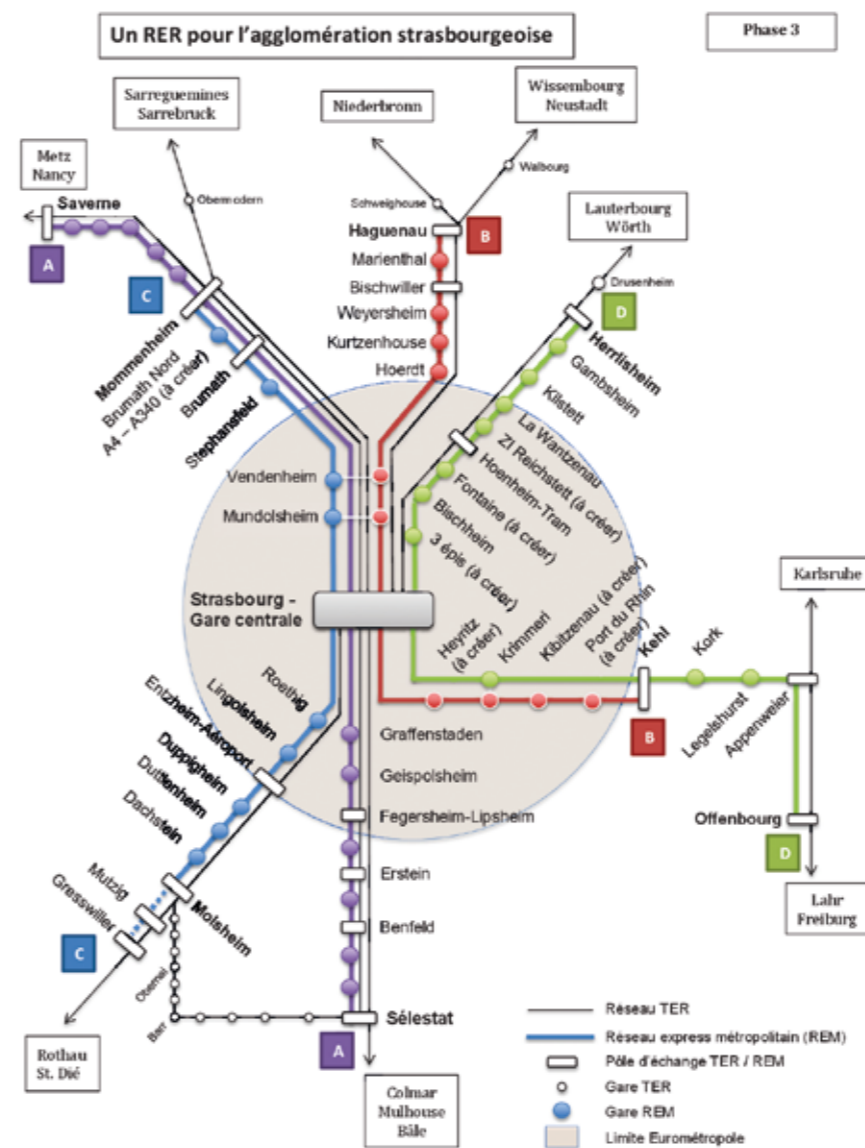
En outre, il ne faut pas oublier qu'un fort potentiel d'usagers existe pour de tels trains dans le Bade-Wurtemberg et jusqu'à Francfort, ainsi que dans les cantons de Bâle et du Jura. L'attraction de la Catalogne pourrait aussi justifier la prolongation de relations directes de nuit jusqu'à Barcelone, au moins pendant une période d'essai et certaines périodes de l'année.

En somme, le retour des trains de nuit est désormais évident dans le cadre d'une mobilité durable. Et, comme le souligne avec vigueur et persévérance depuis plusieurs années l'association Oui au train de nuit, « le train de nuit a de l'avenir, vive le train de nuit ! »

Patrice PAUL

LE RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN : OBJECTIF 2030

Les axes routiers menant à l'Eurométropole sont, à minima aux heures de pointe, quotidiennement saturés. Pour inciter les automobilistes à abandonner la voiture au profit d'autres moyens de déplacements, le Réseau Express Métropolitain (REM), routier et ferroviaire, fait partie des solutions, tout particulièrement pour les habitants de 2^{ème} et de 3^{ème} couronne. Cette nouvelle offre de transport, non tributaire des aléas du trafic routier, a des atouts indéniables. Le service sera renforcé et l'amplitude horaire étendue, certaines lignes ferroviaires seront traversantes en gare de Strasbourg. Cela sera très appréciable pour les usagers avec des déplacements plus simples et plus rapides qu'aujourd'hui, sans perte de temps, ni stress, liée aux changements.



UNE PREMIÈRE ÉTAPE FIN 2022

Côté ferroviaire, en décembre 2022, l'offre devrait être très notablement renforcée avec une desserte à la demi-heure sur l'ensemble de la journée de la quasi-totalité des gares de l'Eurométropole. Le service sera également plus tardif qu'actuellement.

Avec l'aboutissement de la réalisation de la 4^{ème} voie ferroviaire rapide de Vendenheim à Strasbourg, il sera possible d'enclencher une première étape de diamétralisation: la gare de Strasbourg ne sera plus le terminus, des

trains traverseront l'agglomération de part et d'autre. Il sera également possible d'organiser une desserte extrêmement attractive de certains pôle en entrée d'agglomération avec une desserte cadencée au 1/4h sur l'ensemble de la journée ou sur les heures de pointe.

OBJECTIF 2030

Il est prévu la réalisation complète du REM à l'horizon 2030 avec des trains traversants pour la quasi-totalité des liaisons. ASTUS demande une réelle mobilisation de l'ensemble des acteurs concernés (Région

Grand-Est, Eurométropole, SNCF), et que tous les moyens soient mis en œuvre pour que cette échéance soit respectée et mise en œuvre progressivement dès 2022.

« ... un effort conséquent doit être fait au niveau des différentes gares pour en faire de véritables pôles d'échanges multimodaux. »

Par ailleurs et pour une attractivité maximale, un effort conséquent doit être fait au niveau des différentes gares pour en faire de véritables pôles d'échanges multimodaux. Certaines gares sont à créer, d'autres existantes sont à réaménager pour les rendre plus accessibles depuis les lieux de vie ou de transit. Il est indispensable qu'il y ait une information complète et facile d'accès pour les usagers pour l'ensemble des moyens de transports desservant chaque gare. Un effort doit aussi être fait pour avoir des parkings en nombre suffisants et si possible des stationnements abrités et sécurisés pour les vélos, ainsi que pour l'accessibilité des gares et des quais pour les personnes à mobilité réduite qui sont encore trop souvent oubliées.

ASTUS insiste également pour que les horaires des autres moyens de transports en communs (bus CTS et cars CTBR) soient revus pour les adapter au cadencement du REM et ainsi limiter les temps d'attente en gare. Dans certains cas, une modification ou une prolongation du tracé de ces lignes peut s'avérer judicieuse afin d'irriguer au mieux les différentes gares du REM. Le transport à la demande est également un atout.

Il faudra aussi assurer une amplitude de service maximale entre 5h à 24h, permettant par exemple pour les usagers de la 3^{ème} couronne une sortie en soirée (restaurant, cinéma, théâtre, ...) sans avoir, contrairement à aujourd'hui, à utiliser leur voiture.

Et pour que le REM devienne une vraie réussite, un cadencement régulier et soutenu tout au long de la journée est impératif.

Gilbert FIEGEL
& Hervé DIEBOLD

Nos propositions de phasage en 3 étapes :

Le réseau de tramway de Montpellier compte 4 lignes exploitées sur un total de 65,4 km. Avec quelques 268 000 voyageurs par jour en moyenne, il s'agit du 6^{ème} réseau en France en termes de trafic, derrière les réseaux de Nantes, Bordeaux et Strasbourg. Il est composé de 84 stations et 16 parcs relais P+Tram répartis sur l'ensemble de l'agglomération. La première ligne est entrée en service le 30 juin 2000.



Le réseau est exploité avec trois générations différentes de rames Citadis du constructeur Alstom. Initialement, chaque ligne disposait de rames pelliculées avec une illustration graphique spécifique qui permettait de les différencier, mais la gestion complexe du réseau a nécessité des panachages sur les lignes 2, 3 et 4). Les rames de la ligne 1 ont été allongées de 30 à 40m pour absorber les quelques 70% du trafic total annuel qu'elle supporte à elle seule aujourd'hui.

Depuis 2013, une nouvelle ligne 5 de rocade vers l'Est, est en cours d'études et sa mise en service est prévue en 2025. Une sixième ligne était initialement envisagée. En raison de la crise sanitaire, elle a été remplacée par un projet de ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) baptisée « Métronome ». Trois autres lignes sur le même principe ont été annoncées. En parallèle, le prolongement de la ligne 1 du tramway vers la nouvelle gare TGV de Montpellier-Sud-de-France

LE TRAIN DE LA CÔTE BLEUE

D'une longueur de 60 kilomètres dont 32 le long des calanques, le train de la côte bleue circule depuis 1882 entre Marseille à l'est, le golfe de Fos à l'ouest et Miramas au nord. Cette ligne ferroviaire française est unique par son tracé accroché au flanc de la chaîne de l'Estaque, massif calcaire des Bouches-du-Rhône qui plonge dans la Méditerranée aux eaux turquoise.

Le littoral dévoile entre l'Estaque et Carro un rivage découpé où se succèdent criques rocheuses, larges anses de sable ou de galets. C'est un parcours enchanteur tout au long du tracé, entre l'azur des eaux de la mer et la pinède accrochée aux flancs du massif de la Nerthe que traverse la voie ferrée.



Avec une succession de 23 tunnels, 18 viaducs et 2 ponts, le train de la côte bleue vous propose la découverte d'ouvrages d'arts majeurs construits jusqu'en 1915 et surtout des paysages exceptionnels avec des points de vues splendides sur le littoral méditerranéen.

A chaque détour d'un tunnel, une nouvelle calanque, un nouveau panorama qui transforme un simple déplacement en train en un moment privilégié par la beauté et la diversité des perspectives.

Protégés par les collines boisées du massif de la Nerthe, d'anciens hameaux de pêcheurs continuent de vivre au rythme de la mer.

Au départ de Marseille, le dépaysement commence tout de suite en longeant le port de l'Estaque, village de pêcheurs qui attira une escouade de peintres avant-gardistes qui firent sa renommée entre 1870 et 1914. De la place de l'église on peut admirer la vue panoramique sur la rade de Marseille avec ses îles.

Puis on plonge dans le noir du premier tunnel jusqu'à proximité de la gare de Niolon. Tapi au fond de la calanque qui porte son nom, enjambé par le viaduc du chemin de fer, ce minuscule port, avec ses eaux d'un bleu intense, et l'à-pic impressionnant sur lequel ses maisons sont accrochées a su conserver un parfum d'authenticité. Vous pouvez accéder au petit port en contrebas de la gare à travers une succession de rue de plus en plus étroite.

Ensuite, le chemin de fer poursuit son tracé, s'arrêtant à des gares aux noms composés :

- La Redonne-Ensuès : tapi au fond d'une belle calanque.
- Carry-le-Rouet : ancien port de pêche devenu un lieu de villégiature apprécié des Marseillais

est projeté, ainsi que de nouveaux aménagements cyclables et de nouvelles zones 30.

En termes de tarification, le prix pour un voyage est de 1,60 euro, un ticket de 10 voyages coûte 10 euros, une carte 1 jour 4,30 euros une carte hebdomadaire 17,10 euros. La gratuité des transports en commun urbains les week-ends pour les habitants de la métropole est effective depuis septembre 2020. Elle sera élargie aux moins de 26 ans et aux plus de 65 ans courant 2021, pour être étendue à tous en 2023.

Le nouvel exécutif espère une hausse du nombre d'usagers de 20 à 40 % sur le réseau de tramway. Pour l'accompagner, la métropole a fait une commande de 77 nouvelles rames pour un montant de 275 millions d'euros.

David WENDLING

- Sausset-les-Pins : réputé pour ses criques et ses plages, avec un sentier le long du littoral idéal pour découvrir la côte à pied.

- La Couronne-Carro : Beaucoup moins abrupt, ressemble davantage à une station balnéaire, avec une grande anse qui abrite la plage du Verdon. Ce petit port est le dernier bastion de la pêche sur la Côte Bleue.

Le tracé du train de la côte bleue se poursuit ensuite vers Martigues, où il traverse le canal de l'étang de Berre jusqu'à Port de Bouc, dernière vue sur la Méditerranée à quelques encablures du delta du Rhône.

La voie ferrée se poursuit le long des étangs de Lavalduc et de l'Olivier avant Istres puis Miramas.

RANDONNÉE SUR LA CÔTE BLEUE

Cette ligne ferroviaire, avec la fréquence de ses arrêts, est idéale pour découvrir les calanques en marchant. On peut pratiquer une petite randonnée côtière de 7 kilomètres, entre Niolon et la gare de la Redonne-Ensuès sur le sentier des douaniers, suspendu au-dessus de la mer, qui court de sentiers en escaliers jusqu'à la calanque d'Anthénors.

Claude BOULEAUX



« ... il n'existait, jusqu'à sa création, aucune association pour représenter les usagers de l'ensemble des moyens de transports publics dans le Haut-Rhin. »

Attendue, car il n'existait, jusqu'à la création de l'AUT Sud-Alsace en 2018, aucune association pour représenter les usagers de l'ensemble des moyens de transports publics dans le Haut-Rhin.

Or, la densité de la population de ce territoire ainsi que l'importance du réseau de transport justifie amplement que les nombreux usagers des TER (train et bus), des lignes SOLEA à Mulhouse (bus et tram) TRACE à Colmar et DISTRIBUTUS à Saint-Louis puissent être représentés et défendus.

C'est en particulier le cas pour la SNCF qui, outre l'importante ligne Strasbourg-Mulhouse-Bâle, dessert aussi les radiales Mulhouse-Belfort, Mulhouse-Müllheim-Freiburg, et enfin, la ligne de la vallée de la Thur.

Cette dernière possède la particularité d'être desservie sur une partie seulement de son parcours par les tram-trains cogérés par la SNCF et Soléa et par des TER thermiques, soit sur la totalité de la ligne soit en continuité des tram-trains à Thann. Cette situation hybride, liée à la non-électrification de la section Thann-Kruth ne va pas sans poser de sérieux problèmes d'exploitation et est source de retards avec une augmentation sensible des temps de trajet.

Les modifications des plans de transport liées à la crise sanitaire appellent, elles aussi, à une grande vigilance afin que les utilisateurs réguliers ne soient pas pénalisés, notamment ceux qui travaillent en horaires atypiques.

L'AUT Sud-Alsace interpelle régulièrement la SNCF et la Région Grand-Est au sujet de ces modifications et des perspectives de retour à une situation moins dégradée. Elle s'inquiète aussi d'une communication souvent tardive voire défailante, alors qu'il lui semble particulièrement important qu'en cette période difficile, les usagers puissent être bien et complètement informés.

« L'AUT Sud-Alsace interpelle régulièrement la SNCF et la Région Grand-Est au sujet de ces modifications et des perspectives de retour à une situation moins dégradée. »

Afin de faire connaître ses revendications, l'AUTSA participe, au côté de la FNAUT Grand-Est, au groupe de travail « Étoile de Mulhouse » piloté par la région en liaison avec la SNCF. Cette instance de concertation permet de faire le point sur l'évolution de l'ensemble des dessertes SNCF de la région mulhousienne, outre le problème particulier du tram-train. Sont notamment évoqués : l'amélioration de la desserte Mulhouse-Müllheim en termes de fréquence et de correspondance vers Freiburg, une desserte de toutes les gares

entre Mulhouse et Belfort, le maintien de liaisons de qualité entre Mulhouse, Belfort et Paris-Est via la ligne 4 en cours de modernisation.

« L'AUTSA se tient par ailleurs régulièrement informée des importants travaux de modernisation du nœud ferroviaire mulhousien »

L'AUTSA se tient par ailleurs régulièrement informée des importants travaux de modernisation du nœud ferroviaire mulhousien : simplification du plan de voies, renouvellement des aiguillages, ... ceci afin de garantir la régularité des circulations.

« En matière de transports urbains, l'AUTSA est devenue une interlocutrice régulière de Mulhouse Alsace Agglomération (m2A) et de son prestataire SOLEA. »

En matière de transports urbains, l'AUTSA est devenue une interlocutrice régulière de Mulhouse Alsace Agglomération (m2A) et de son prestataire SOLEA. C'est ainsi qu'elle est associée au groupe de travail « accessibilité » créé pour répondre aux remontées d'usagers à mobilité réduite. Elle ambitionne de devenir aussi une référente pour les réseaux de Colmar et Saint-Louis.

Enfin, elle soutient les efforts de l'association FLORIRAIL pour la réouverture de la ligne SNCF Bollwiller-Guebwiller.

Jeune association, l'AUTSA ne demande qu'à grandir pour améliorer sa représentativité sur l'ensemble du Sud-Alsace. N'hésitez pas à la rejoindre.



Contact :

Nathalie DUBIE, présidente,
132, rue de Belfort 68200 MULHOUSE
contactautsa@gmail.com

BASSE DES TARIFS SUR LE RÉSEAU URBAIN DE L'ORTENAU : RÉFORME TARIFAIRE APPLICABLE DANS L'ORTENAU À PARTIR D'AOÛT 2021



L'objectif est d'inciter à des déplacements réguliers ou occasionnels en transports en commun (trains, bus et autocars) au lieu de la voiture. Pour cela, l'Ortenaukreis va injecter 4,6 millions d'euros par an.

La lisibilité de la gamme tarifaire sera grandement améliorée en réduisant le nombre de zones qui passera de 50 à 6 zones : Kehl, Offenbourg, Lahr, Kinzigtal, Renchtal et Achern. Le nœud intermodal d'Appenweier sera rattaché à plusieurs zones. La baisse des prix pourra aller jusqu'à 20 %. Il y aura un ticket unique à 1 euro dans les réseaux urbains de Kehl, Offenbourg et Lahr.

En outre, cette réforme sera accompagnée d'une augmentation des fréquences et d'un meilleur cadencement sur plusieurs lignes d'autocar. Le transport à la demande en zone rurale sera développé à l'aide de

minibus ou de taxis, en soirée et en fin de semaine.

Le titre transfrontalier Europass très pratique, valable pour tout l'espace transfrontalier de l'Eurométropole et de l'Ortenau, subsistera pour les déplacements occasionnels (journalier) ou réguliers (mensuel).



En savoir +

AVEZ-VOUS REMARQUÉ LES NOUVEAUX ABRIBUS SUR LE RÉSEAU DE LA CTS ?



Le nouveau contrat de mobilier urbain sur le réseau de la CTS voit apparaître progressivement de nouveaux abris sur le réseau bus : amélioration de la signalétique sur et dans les abris/avents qui équiperont à terme l'ensemble du réseau, éclairage LED, généralisation prévue de l'information voyageurs en temps réel, plans piétons pour se repérer ; certains abris sont équipés de

prises USB, d'autres avec des toits végétalisés prévus et des pompes à vélo en libre-service sont disponibles à proximité.

Ces nouveaux aménagements doivent contribuer à améliorer le parcours et le confort des usagers. Le réseau tram suivra avec un traitement complémentaire de l'accessibilité sur les stations.



GUIDE D'EXCURSION PAYS DE BADE ET FORÊT NOIRE



Ce guide, mis régulièrement à jour par la FNAUT Grand Est et le VCD Baden-Württemberg, pour des randonnées en train ou en car à travers le pays de Bade et la Forêt-Noire, est consultable en ligne.



En savoir +

Agenda

- **le 21 mai (sous réserve)** : Assemblée générale de l'association ASTUS
- **Mai/Juin** : Concertation publique réglementaire du projet de création d'une liaison tramway pour la Desserte des Communes Nord de l'Eurométropole
- **6, 7 et 8 juin** : Alsace Nature – Festival CLIMAT
- **18 et 19 septembre** : Village des assos au parc de la Citadelle à Strasbourg

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](https://www.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 Strasbourgeoise. ASTUS est Membre de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT).

Directeur de la publication : David WENDLING

Rédacteur en chef : David WENDLING

Ont collaboré à ce numéro : Jean-François GIRARDIN et Arthur DREYER

Prochaine parution : Octobre 2021

Registre des associations Tribunal de proximité de Schiltigheim volume 48 Folio n°54

Graphisme et mise en page : www.ipiapia.fr
Imprimerie : Kocher, imprimé sur papier recyclé.
Crédits photos : ASTUS, Siemens Mobility
Couverture, © dervish15 - Fotolia.com