

NORD DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE : POUR UNE AMÉLIORATION GLOBALE

L'édito

La phase de concertation publique du projet de bus à haut niveau de service (BHNS) Gare centrale à Strasbourg - Espace Européen de l'Entreprise (E3) à Schiltigheim a pris fin le 11 février dernier, après trois réunions publiques au cours desquelles ASTUS a soulevé un certain nombre de questions, dont nous reprenons les grandes lignes.

Malgré un schéma directeur des transports collectifs 2025 qui semble figer la réflexion et l'impression, peut-être erronée, que les dés sont déjà jetés, l'enquête publique à venir offrira encore aux citoyens-usagers la possibilité légale de faire part de leurs propositions.

Voici les **questions constructives** auxquelles ASTUS n'a pas eu de réponses à ce jour :

- l'objectif n'est-il pas de savoir comment se rendre, le mieux et le plus rapidement, d'une gare multimodale, la gare de Strasbourg, où se croisent TER SNCF, tram et bus CTS et cars Réseau 67, vers E3 où travaillent ou étudient 6.000 personnes ?
- pourquoi la Communauté urbaine n'a-t-elle pas produit des études comparatives permettant de faire le choix entre les différents modes de transport collectif ?
- en particulier pourquoi n'est pas évoquée une étude de prolongation de la ligne de tram D à travers l'ancien Cronembourg et la Cité nucléaire vers E3 ?
- il existe un réseau de voies ferrées vers le nord de l'agglomération, pas ou peu utilisé : pourquoi aucune étude de faisabilité n'a-t-elle été lancée par la CUS, en partenariat bien compris avec la Région Alsace, compétente en matière de TER ? Une solution ne pourrait-elle pas être le prolongement des TER arrivant de Molsheim et passant par la gare de Strasbourg jusqu'à la Chambre de Métiers ?

Nous souhaitons avoir des réponses à ces questions qui nous semblent des préalables nécessaires avant d'aller plus loin.

Mais, même si le projet BHNS devait s'imposer selon le trajet proposé, ASTUS **s'interroge** : comment un temps de trajet

de 15 minutes a-t-il pu être défini, alors que le tronçon gare - dépôt CTS (pour faire simple) est régulièrement engorgé ? Et dans les deux sens ? Ou alors la CUS est-elle prête à proposer une variante prévoyant un site propre dès le début, en prenant de la place sur celle dévolue aux véhicules automobiles ? Et là, le temps de 15 minutes redeviendrait crédible.

Nous avons comparé les temps de trajet selon que l'on retienne l'une des hypothèses suivantes : **1.** tram A ou D, puis bus 19, solution actuelle, **2.** TER, que nous demandons de mettre à l'étude et **3.** BHNS tel que la CUS le propose. La 4ème hypothèse - la prolongation du tram D - faute de transparence sur l'étude, n'a pu être examinée et comparée. Il en ressort (si l'on prend en compte le temps d'attente selon la fréquence, le temps de trajet, le temps de correspondance dans la première hypothèse) qu'il n'est plus du tout aussi évident que le BHNS soit plus rapide pour la majorité des usagers.

À ce propos, pourquoi les documents mis en débat n'évoquent-ils pas cette donnée fondamentale : quelle sera la fréquence de la desserte aux heures de pointe ? Aux heures creuses ? Le matin tôt et le soir tard ? Le samedi ? Le dimanche ?

Comment a-t-on évalué un coût du projet sans cette donnée de fréquence qui détermine le nombre de véhicules nécessaires dont nous avons pu noter que le prix d'achat à l'unité subissait des variations d'une réunion à l'autre ?

ASTUS reste dans l'attente de réponses à ces **légitimes interrogations**.

Après les procédures légales du projet de BHNS précédemment évoquées se profilent déjà celles annoncées d'un projet de transport collectif (sur pneus ?) Strasbourg - Vendenheim sur la route de Brumath.

ASTUS estime, une fois encore, que toute organisation de l'infrastructure de transport dans le nord de l'agglomération impose une vision globale du transport public qui concerne l'ensemble des modes de transport collectif.

Suite page suivante >

Ainsi pour le TER :

- sur la ligne vers Herrlisheim-Lauterbourg, ASTUS pense nécessaire une meilleure utilisation et une rénovation de la gare de Bischheim, avec ouverture vers le quartier des Ecrivains, et une amélioration de la desserte, cadencée, de cette gare et de celles de Hoenheim tram et de La Wantzenau,

- sur la ligne vers Haguenau et vers Saverne, ASTUS propose de créer un pôle d'échange multimodal à Vendenheim, entre le TER et le transport collectif en étude sur la route de Brumath : un réaménagement profond de la gare serait judicieux, avec ouverture de celle-ci vers cet axe. Située à l'entrée nord de l'agglomération, Vendenheim devrait bénéficier d'une desserte TER cadencée vers Haguenau et Saverne et vers Strasbourg. Concernant la gare de Mundolsheim, des accès vers l'artère

principale de la commune seraient utiles et permettraient un échange modal avec la ou les lignes de bus.

De la même façon, pour les liaisons est-ouest par bus, ASTUS souhaite une amélioration des fréquences des lignes 50 et 70, y compris tôt le matin et tard le soir (et le dimanche pour le 70), outre la création de rocade plus au nord reliant, d'une part, la zone industrielle de Bischheim Hoenheim et l'Espace Européen de l'Entreprise, via Hoenheim gare, Souffelweyersheim, la ZAC des Maréchaux et Niederhausbergen, d'autre part, Hoenheim gare et la gare de Vendenheim ou celle de Mundolsheim, via Reichstett et la zone commerciale nord.

Le bureau : François GIORDANI, Patrice PAUL, Roland HATZENBERGER, Claude BOULEAUX, auxquels sont associés Hervé DIEBOLD et André ROTH

VOUS ÊTES SALARIÉ(E) : BÉNÉFICIEZ-VOUS DE LA PARTICIPATION DE VOTRE EMPLOYEUR À VOS FRAIS DE TRANSPORT ?

Vous empruntez les transports en commun ou louez un vélo pour vous rendre de votre domicile à votre lieu de travail ? La prise en charge par votre employeur vous concerne !



En effet, depuis le 1^{er} janvier 2009, votre employeur doit prendre en charge une partie de vos frais d'abonnement de transport en commun ou de location de vélo dans un service public type *Véllhop*.

Les titres de transport pris en charge sont les titres multimodaux à nombre illimité de voyages, les abonnements annuels, mensuels, hebdomadaires ou illimités émis par la SNCF et les opérateurs de transport public comme la CTS ou le Réseau 67.

Le remboursement s'opère à hauteur de 50% du coût des abonnements sur présentation d'un justificatif, ou à hauteur de 200 € par an de participation aux frais de carburant ou d'alimentation électrique si vous utilisez votre véhicule personnel et que vous résidez en-dehors d'un périmètre de transport urbain ou avez des horaires de travail ne vous permettant pas d'emprunter un mode collectif de transport et rendant indispensable l'utilisation d'un véhicule.

Il existe quelques cas particuliers : les salariés à temps partiel bénéficient de la même prise en charge, à condition d'effectuer un nombre d'heures supérieur ou égal à la moitié de la durée légale hebdomadaire ; les salariés qui travaillent à différents endroits pour une même entreprise bénéficient aussi de la prime transport ; enfin ceux qui travaillent dans plusieurs entreprises peuvent solliciter tous leurs employeurs, chacun remboursant une partie des frais, au prorata des heures effectuées.

Depuis le 1^{er} juillet 2010, ce dispositif a été étendu aux

agents des trois fonctions publiques (Etat, territoriale et hospitalière) et des groupements d'intérêt public, ainsi qu'aux magistrats et aux militaires. En sont exclus les agents qui bénéficient, à un titre quelconque, d'une autre indemnisation de leurs frais de transport domicile-travail, ceux logés par l'Administration qui ne supportent aucun frais de transport, ceux disposant d'une voiture de fonction, ceux bénéficiant d'un titre de transport gratuit.

Dans tous les cas, la mention de la participation de votre employeur à vos frais de transport, ainsi que leur montant, doivent figurer sur votre bulletin de paie.



Les remboursements partiels du prix des titres d'abonnements sont exonérés d'impôt sur le revenu. Les sommes allouées par l'employeur sont exonérées de cotisations et de contributions sociales, dans la limite de 200 € par an et par salarié.

Hélène BAL - Chargée de mission

Pour plus d'informations, voir les sites suivants :

<http://pme.service-public.fr/actualites/breves/participation-employeur-aux-frais-transport-salaries.html>
et <http://www.legifrance.gouv.fr>

TRANSPORT EN SITE PROPRE DE L'OUEST STRASBOURGEOIS (TSPO)

OUI À UN BUS RAPIDE, NON À PLUS DE VÉHICULES À MOTEUR

Le Conseil Général projette de mettre en place, sur un axe actuellement congestionné, un transport par bus express, un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).



Le projet se déclinera en deux étapes : Wasselonne - Ittenheim puis Ittenheim - Strasbourg.

Trois enjeux majeurs sont visés :

- un temps de trajet attractif : 30 minutes entre Wasselonne et Strasbourg,
- une liaison efficace avec le centre de Strasbourg,
- de bonnes connexions avec les autres modes de transport.

Entre Wasselonne et Ittenheim, le BHNS circulera en site propre, longeant les routes existantes, sans nuire à la circulation puisque le nombre de voies restera inchangé. Mais la priorité sera donnée au bus pour franchir les carrefours lors des traversées de villages et l'installation d'équipements permettra de faciliter l'accessibilité à ce mode de transport : parcs relais, informations des voyageurs en temps réel...

Sur la seconde section, le BHNS empruntera l'autoroute pour arriver à la gare routière des Halles.

(Lire « La lettre d'information du TSPO » - site du Conseil Général du Bas-Rhin).

Première section

Lors de la concertation publique de juin 2009, ASTUS se félicitait de ce projet d'amélioration du service offert aux usagers et avait fait les propositions suivantes :

- appliquer le système de voirie envisagé pour le Kronthal à l'ensemble du trajet, ce qui permettrait une réduction des coûts, à savoir aménagement d'une voie médiane à double sens pour le BHNS, avec zones de croisement régulières. Ce système permettrait de prévoir une voie dédiée du même type dans les traversées urbaines de Furdenheim et d'Ittenheim,
- implanter, à l'entrée de Strasbourg, un pôle multimodal au croisement du BHNS avec les futures lignes du tram A2 et F (prolongé à Koenigshoffen), y ajoutant la connexion avec les cars venant du sud (ligne 208 actuelle) et avec ceux de la future ligne implantée le long de la Voie de Liaison Intercommunale Ouest (VLIO) avec installation d'un parc relais, d'emplacements Auto'trement et d'un parc à vélos,

- privilégier un itinéraire sur voirie autoroutière d'Eckbolsheim à Strasbourg,

Deuxième section

Suite à la concertation menée d'octobre à novembre 2010, ASTUS ne se satisfait pas du projet présenté comme la suite de celui de juin 2009 : il en diffère grandement par l'élargissement de la voirie de la RD 1004 entre l'intersection avec le Grand Contournement Ouest (GCO) projeté et l'A 351. Sur l'autoroute, les cinq variantes présentées tendent toutes à maintenir la voirie routière à 2 x 2 voies, proposant simplement des positionnements variés de celle propre au TSPO.

C'est pourquoi ASTUS estime qu'il y a tromperie des usagers sur l'objet du projet initialement envisagé. Son coût sera essentiellement justifié par des travaux facilitant la circulation des voitures et des camions : un supplément de 14.000 véhicules par jour a été annoncé entre l'intersection avec le GCO projeté et Strasbourg. Le TSPO ne se présente plus du tout comme un projet de déplacement alternatif. Quant à la partie sur voirie autoroutière, elle est, soit reléguée sur la bande d'arrêt d'urgence, soit établie sur le terre-plein central, ceci annonçant des difficultés évidentes générées aux entrées et aux sorties de l'A 351.

ASTUS a affirmé son opposition au projet présenté qui n'est pas conforme à l'esprit du Grenelle de l'Environnement puisqu'il développe prioritairement un axe routier radial polluant vers le centre de Strasbourg et a demandé :

- qu'entre Ittenheim et l'entrée de l'A 351 la circulation du BHNS et de toutes les lignes du Réseau 67 venant du Kochersberg se fasse sur des voies dédiées au seul transport en commun,
- que, sur l'autoroute, la circulation du BHNS s'effectue dans chaque sens sur l'une des voies actuellement affectées à la circulation automobile,
- que, pour l'entrée dans Strasbourg, soit privilégiée celle par la Porte Blanche, puis une circulation sur des couloirs réservés jusqu'à la Place de la Gare pour assurer une intermodalité attractive avec les TER, le réseau urbain de tram et de bus et le Réseau 67.
- que, dans un second temps, soit étudiée la possibilité de créer une gare routière à l'arrière de la gare pour faciliter encore davantage les échanges multimodaux.

François GIORDANI

PROPOSITIONS ET PARTICIPATIONS

Nous sommes intervenus pour proposer des améliorations sur les lignes CTS 12, 71, 30 et 31. De même à la SNCF et à la Région sur les lignes TER vers Lauterbourg, Haguenau et Saverne (courriers à consulter sur notre site).

Nous avons participé à des réunions de travail ou de concertation, notamment avec la CTS, la SNCF, la CUS et la ville de Strasbourg (place de la gare, tram A extension Hautepierre, BHNS, Danube, Heyritz, Robertsau), le Conseil économique, social et environnemental régional d'Alsace (CESER).

APPA – ALSACE

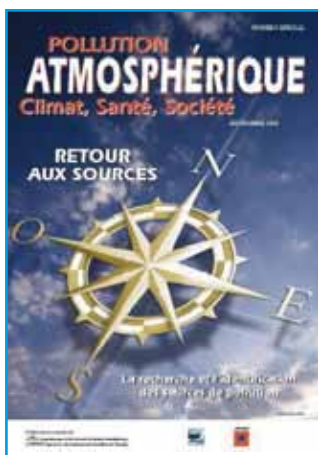
ASSOCIATION POUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE EN ALSACE

L'APPA est une association scientifique et technique qui oeuvre, depuis plus de 50 ans, pour une meilleure connaissance et prévention des phénomènes de pollution atmosphérique et de leurs effets sur la santé et l'environnement. L'APPA mobilise, au travers de son siège parisien et de ses 17 comités régionaux, des réseaux d'équipes pluridisciplinaires : physiciens, chimistes, ingénieurs, médecins, épidémiologistes, toxicologues... pour connaître, conseiller, informer, prévenir.

Les activités de l'APPA, association reconnue d'utilité publique, agréée par le Ministère en charge de l'Environnement et de l'Education Nationale, se situent à l'intersection entre le domaine de la santé et celui de l'environnement.

A Paris, l'APPA contribue à la publication de «*Pollution Atmosphérique*», unique revue scientifique en langue française en la matière. Son champ d'investigation va des pollutions intérieures aux pollutions ambiantes des milieux urbains, de la proximité des sources locales aux échelles régionales et planétaires. Elle fournit également, outre ses rubriques sur l'actualité et la veille documentaire, des analyses sur les contextes psychologique, économique et social des politiques en matière de qualité de l'air, au travers de sa rubrique «la pollution atmosphérique, une interrogation sociétale».

Les comités ont chacun leurs spécificités. Le cœur d'activité de la délégation alsacienne réside dans la proposition de nombreuses actions d'informations et de sensibilisations d'un tout public, à comprendre dans sa dimension la plus large.



Les activités de l'APPA-Alsace l'information «tous publics»

Les cibles des actions de l'APPA-Alsace sont multiples :

- Depuis 2010 et en collaboration avec la CUS, nous avons accompagné des **travailleurs sociaux et habitants de quartier** de Strasbourg pour une meilleure conscientisation du lien habitat-qualité de l'air intérieur. L'enjeu principal de ces modules de sensibilisation est «la prévention».

- Au cours des 3 dernières années, et en collaboration avec l'ADEME-Alsace, nous sommes intervenus auprès de plus de **5.500 scolaires** au sein de leurs établissements. Ces actions, effectuées dans le cadre d'une démarche d'accompagnement de l'Education Nationale, ont pour but de souligner l'importance de l'information en matière de pollution de l'air, d'inciter à des modes de déplacement doux et de mettre enfin en lumière, à une autre échelle, l'intérêt de l'adoption de comportements éco-citoyens. L'enjeu principal, ici, est de créer de la motivation en se basant sur l'axiome baconien « savoir, c'est pouvoir ».

- L'APPA-Alsace propose encore des **actions de formation**,

comme les journées «*Air et Santé*» et «*Formation à destination des élus et des techniciens du Grand Pays de Colmar*». Par ailleurs, elle participe à des manifestations diverses et variées.

Les conférences-débats (comme «*pollution atmosphérique et aménagement de l'espace*» et «*pollution, climat, quelles perspectives en Alsace*» ...), en collaboration avec l'ADIRAL, sont nos principales actions grand public. Elles ont pour enjeu la «**mise en culture**» de toute problématique ayant trait aux questions de pollution atmosphérique. **En 2011**, un thème unique sera traité : «**cancer et environnement**». La première des trois conférences, celle d'ouverture, se tiendra le **19 avril prochain à 18h**, salle des Fêtes de l'Hôpital Civil de Strasbourg. Les lecteurs de cette lettre d'information y sont cordialement conviés.

Enfin et pour conclure, l'APPA-Alsace, forme aussi un **carrefour**, un lieu d'échanges, qui a pour but de créer du lien entre les acteurs et toutes les personnes ayant de l'intérêt pour le domaine de l'environnement atmosphérique : acteurs économiques, pouvoirs publics, professionnels de la santé, scientifiques, industriels et élus, citoyens engagés...

Si vous partagez nos préoccupations ou que vous voulez nous soutenir, vous pouvez devenir membre de notre association.

Alexandre SZMIDT
Coordinateur Régional
de l'APPA-Alsace

www.appa-alsace.fr

Service de
Pneumologie
NHC/HUS
B.P. 426
67091 Strasbourg
Cédex



LES COMITÉS DE LIGNE TER : UNE INSTANCE DÉMOCRATIQUE À CONQUÉRIR

Le Comité Local d'Animation de Ligne (CLAL), communément appelé « Comité de ligne », est une instance de démocratie de proximité créée afin de prendre en compte les besoins des voyageurs et donc d'ajuster l'offre à la demande.

C'est un lieu d'informations, d'échanges et de propositions incontournable. Il réunit l'autorité organisatrice des transports (la Région Alsace), l'exploitant (la SNCF), Réseau Ferré de France (RFF), les communes, les associations locales et les usagers de la ligne.

Les réunions, animées par un élu régional, abordent des sujets adaptés à chaque ligne : application de la politique régionale des transports, qualité de service, adaptation horaire, connexions avec d'autres modes de transports, travaux à venir, études prospectives...

Treize CLAL constituent, aujourd'hui, les lieux de concertation du TER Alsace.

L'avis d'ASTUS

Les suggestions et demandes des voyageurs ne sont pas suffisamment étudiées et prises en considération.

Les réunions des CLAL ne sont pas assez nombreuses et régulières. ASTUS demande la tenue de deux réunions annuelles ainsi qu'une meilleure information sur la tenue de

celles-ci (textos aux abonnés, affichages dynamiques en gares, infos dans les trains...).



La ligne Strasbourg - Krimmeri Meinau – Kehl – Offenbourg ne possède toujours pas de CLAL. ASTUS souhaite que cet « oubli » soit réparé.

Vous, usagers du TER Alsace, faites-nous part de vos propositions et accompagnez-nous dans la réunion du CLAL de votre ligne !

Hervé DIEBOLD

USAGERS EN COLÈRE

ASTUS s'est associée, en février dernier, avec l'Association de défense et de promotion de la ligne Haguenau Wissembourg et l'Association Thur Ecologie Transport, à l'action des usagers du TER mécontents des retards récurrents.

ASTUS A CÉLÉBRÉ LA NOUVELLE ANNÉE



C'est le 13 janvier dernier qu'ASTUS a convié ses adhérents à « l'île aux Epis »* pour fêter ensemble l'entrée dans la Nouvelle Année. Nous étions vingt-cinq à avoir répondu à l'invitation lancée par le président de l'association qui a remercié les personnes présentes pour leur engagement aux valeurs que défend ASTUS.

Les adhérents n'étant pas des gens tristes, la soirée s'est déroulée dans une ambiance joyeuse et chaleureuse où

les discussions allaient bon **train** sur des sujets divers : politique de la ville et des transports publics (on n'y échappe pas...), le **vélo** (incontournable), et j'en passe... Mais la **tram(e)** de la soirée, son fil conducteur, était, bien évidemment, les transports en commun, leur développement et leur intégration dans la ville. Inutile de préciser que les débats furent animés.

Les verres **bus** - avec modération il va s'en dire - n'ont pas altéré la pensée des participants **car** ils ont une idée claire et précise de ce que devrait être la ville et les transports en commun de demain : une ville à taille humaine où il fera bon vivre - et respirer - et se déplacer.

Le restaurant n'avait pas été choisi au hasard, puisqu'il s'agit d'un lieu d'insertion professionnelle. ASTUS remercie Monsieur CHAUSSON ainsi que le personnel du restaurant pour leur accueil.

Marie-Claude MAYER - adhérente

*Restaurant-traiteur - 83 route du Rhin à STRASBOURG (Tél. 03.90.22.36.41).
<http://www.opistrasbourg.fr/ips/restaurant-ile-aux-epis>

POUR LE 30 Km/H EN VILLE

Les associations CADR 67, ASTUS et Piétons 67 ont signé en commun une tribune au sujet du projet du Maire de Strasbourg de limiter la vitesse dans une bonne partie de la ville, à 30km/h, à l'issue d'une consultation de la population. Militant en faveur des « circulations douces » - vélo, marche à pied et transports en commun - et donc en faveur d'une ville humaine, ces associations s'engagent en faveur de cette limitation, pas seulement sur « un certain nombre de voies », comme l'envisage trop timidement la Ville, mais sur toutes les rues traversant des quartiers d'habitation ou d'activité. Elles demandent que les élus des vingt-sept autres communes de la CUS suivent aussi cette voie.

Pourquoi s'engager ainsi en faveur de la limitation de vitesse à 30 km/h ? Les signataires veulent que les gens puissent « se hâter lentement », c'est-à-dire se déplacer dans de bonnes conditions de sécurité, de fluidité et même de rapidité. Cette mesure couronnerait tout ce qui va dans ce sens : aménagements de la voirie, améliorations des transports collectifs et modifications de la réglementation.

Les associations défendent l'intérêt vital de tous : « il est prouvé qu'un choc à 50 km/h risque fort de tuer ou de laisser infirme, que nous soyons piéton, cycliste ou automobiliste, tandis qu'à 30 km/h nous avons plus de chances de n'être que « légèrement » blessé, voire de nous en sortir indemne. »

Elles défendent porte-monnaie et santé : moins de carburant et de pollution grâce à une conduite moins saccadée due à une vitesse plus modérée.

Elles défendent la modernité de Strasbourg en s'accrochant à la locomotive des voisins suisses ou badois, dont

les villes dynamiques placent en tête de leurs projets sécurité et qualité de vie.

Elles défendent l'intérêt des acteurs économiques : la majorité des clients des petits commerçants, des artisans et des prestataires de service ne sont pas des automobilistes, encore moins des automobilistes obnubilés par un gain de temps aussi infime qu'hypothétique.



Les trois associations appellent les citoyens de Strasbourg à se prononcer en faveur d'une vitesse limitée **partout en ville**, car ils n'ont « rien à perdre » mais tout à gagner « en sécurité, en tranquillité, en urbanité et même, paradoxalement, en vélocité ». Elles appellent les citoyens des autres communes de la Communauté Urbaine à demander à leurs élus la même mesure.

Roland HATZENBERGER

DATES À RETENIR

- **8 avril** : Assemblée générale annuelle de l'association à Bischheim
- **9 avril** : Assemblée générale de la FNAUT à Paris
- **5 mai** : réunion publique (avec le CADR et Piétons 67) sur la limitation de la vitesse à 30 km/h en ville
- **5 mai et 24 juin** : Conseil d'administration de la CTS
- **21 mai** : sortie à Mulhouse au musée du chemin de fer et sur la ligne de tram-train

Pour venir à ASTUS

Tram : ligne B - arrêt Le Marais

Bus : ligne 50A - arrêt Le Marais
lignes 6 et 70 - arrêt Pont Phario

Pistes cyclables : le long du tram depuis la place de Bordeaux jusqu'à Hoenheim

Astus vous accueille du lundi au mercredi de 16h à 18h, le jeudi et le vendredi de 15h à 17h.

