

Strasbourg

• **ASTUS et le CADR 67 ne manifesteront pas à vélo**

Suite à l'annonce de la CTS et de l'EMS concernant l'interdiction du vélo dans les trams et ce depuis le 11 mai dernier, et au vu des prochaines échéances quant au retour du vélo dans les trams entre 19 h et 7 h et en particulier de la prochaine réunion entre la CTS, les associations et l'Eurométropole, le CADR 67 et ASTUS annoncent qu'ils ne se joindront pas à la manifestation de ce samedi 30 janvier.

« Même si la réponse ne nous satisfait pas entièrement quant à la praticité de sa mise en œuvre, expliquent-ils, nous avons été entendus quant à notre volonté de pouvoir utiliser de nouveau le tram avec nos vélos. »

« La réunion programmée prochainement nous permettra d'avoir un échange constructif avec les différents acteurs, ajoutent les deux associations, et nous permettra également de connaître les problématiques des différents usagers et agents de la CTS, que ce soit sur l'embarquement des vélos dans les trams ou sur la possibilité d'emprunter les couloirs de bus. »

ASTUS et le CADR 67 affirment « rester vigilants quant à une issue positive et sécurisée pour l'ensemble des usagers dans un délai raisonnable ».

La Vélorution veut prendre le tram en route

Catherine PIETTRE



Strasbourg, capitale du vélo? Pas pour le collectif Vélorution. Photo DNA /Laurent Réa

Près de 70 manifestants du collectif Vélorution ont pédalé de la place de l'Étoile à la place de la République pour réclamer le droit d'embarquer le vélo dans le tram en journée, comme avant la pandémie. Les associations CADR67 et ASTUS se sont désistées au dernier moment.

Caméra Go pro perchée sur un poteau arrimé à son vélo cargo, Simon Burgun prend la tête de la petite troupe. « Libérez les cyclistes enfermés dans les voitures ! » « Le vélo dans le tram la nuit, c'est bien, le jour c'est mieux ! » « Les cyclistes aiment leur tram, ils aimeraient le prendre », s'époumone le militant du collectif Vélorution dans le mégaphone. « Un tramway nommé désir... » plaisante une cycliste.

Ils étaient près de 70 à pédaler en vitesse de croisière sous le crachin, précédés d'un fourgon et de deux motards de police. « La vélorution la plus lente de ma vie », rigole sur son VAE flambant neuf Jean-Claude Meyer, directeur du site *La Feuille de chou* et figure des gilets jaunes strasbourgeois. [Leur mot d'ordre : le retour des règles antérieures](#) prévalant pour le vélo dans le tram. À savoir la possibilité de l'embarquer à l'arrière de la rame, hors des heures de pointe. Possibilité mise entre parenthèses depuis le 11 mai dernier, au motif de la distanciation sanitaire à assurer entre les voyageurs.

L'avancée annoncée mercredi par Alain Jund, vice-président de l'Eurométropole – [les vélos seront de nouveau tolérés dans le tram](#) entre 19 h et 7 h du matin à partir du 1^{er} février, soit après le couvre-feu de 18 h – ne les satisfait pas. « On nous annonce un groupe de travail [une table ronde réunira élus, CTS et usagers le 10 février N.D.L.R.] pour discuter de règles qui n'ont pas été mises en cause depuis trente ans », remarque Simon Burgun.

• « Pas pertinent d'en remettre une couche »

Manque à l'appel les associations CADR67 et ASTUS, qui avaient appelé à manifester aujourd'hui avant de se désister dans un communiqué vendredi. « Avec les avancées proposées, il ne nous semblait pas pertinent d'en remettre une couche », plaide Fabien Masson, le directeur de CADR67. « C'est vrai que les conducteurs de la CTS ont eu de gros problèmes avec des livreurs à vélo. Je comprends aussi que les poussettes et les piétons soient embêtés par les cyclistes. Une solution simple serait d'accrocher les vélos à l'avant de la rame, juste derrière le conducteur. La CTS a évolué, sans faire évoluer son matériel... »

Dans le cortège, Maxime et Clémence, deux enfants dans leur biporteur et zéro voiture, ne cachent pas leur lassitude. Ingénieur dans le bâtiment, Clémence a dû « pédaler 12 kilomètres sous la pluie » pour rejoindre un chantier à Fegersheim, « alors qu'[elle] aurait pu prendre le tram jusqu'à Illkirch. » « La municipalité semble mal connaître le sujet. Sans doute que les élus se déplacent à vélo dans un tout petit rayon, mais l'Eurométropole, ça fait 33 communes ! » « Je vois des clients qui ont crevé à des kilomètres obligés de pousser leur vélo jusqu'au magasin », abonde Maxime, salarié dans une boutique de cycles.

Devant chaque station de tram, la troupe fait tinter « les sonnettes pour la CTS » sous les yeux ronds des voyageurs. « On n'a pas vu la maire qui faisait campagne pour le vélo », grince Simon Burgun. « Ces écologistes, c'est du greenwashing », confie Jean-Claude Meyer. Pourtant, un adjoint au maire et une conseillère municipale, Pierre Ozenne et Sophie Dupressoir, ont été aperçus parmi les manifestants.

Voir vidéo sur [dna.fr](#)



Les manifestants quai Koenig. Photo DNA /Laurent Réa



Les manifestants réclamaient l'accès des cyclistes dans le tram. Photo DNA /Laurent Réa

[Replay du mercredi 24 février 2021](#)

Gratuité des bus et trams à Strasbourg pour les moins de 18 ans, "une bonne mesure" pour les usagers

écouter (04min)



L'invité de la rédaction de 7h45

Du lundi au vendredi à 7h45

France Bleu Alsace

Mercredi 24 février 2021 à 7:46 - Mis à jour le mercredi 24 février 2021 à 8:22

André Roth, secrétaire de l'Astus, association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise, est l'invité de France Bleu Alsace mercredi 24 février. Réécoutez son interview.



Tramway de Strasbourg / Tram / Transport / Alsace © Radio France - Rachel Noël

L'Eurométropole de **Strasbourg** va rendre les transports en commun gratuits pour tous les jeunes de **moins de 18 ans** qui habitent l'une des 33 communes de l'agglomération. Cette mesure s'appliquera à partir de septembre 2021. *"Une bonne mesure"*, réagit **André Roth**, secrétaire de l'**Astus**, association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise.

"Les moins de 18 ans sont dépendants des transports scolaires. On préfère les voir dans les transports collectifs, plutôt que dans la voiture de leurs parents", précise André Roth.

Pourquoi ne pas passer aux bus et trams **100% gratuits** pour tous les usagers ? André Roth n'y est pas favorable : *"À Strasbourg, on n'a pas besoin d'instaurer une gratuité pour attirer les habitants vers les transports en commun, on compte déjà plus de 400.00 voyages par jour, et les trams sont saturés aux heures de pointe"*.

L'Astus constate par ailleurs que les automobilistes ne changent pas leurs comportements avec la gratuité. Pour les convaincre, André Roth propose plutôt un développement du réseau ferroviaire, avec par exemple un **réseau express métropolitain**.

Mots clés:

Transports

Strasbourg

Transports en commun

eurométropole

LA VILLE EN DÉBAT

Le tram a encore des zones de pertinence au Nord de l'Eurométropole



*L'ASTUS juge que le tram est « un outil de renouvellement urbain et de valorisation du cadre de vie. »
Photo DNA / Michel FRISON*

L'association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise (ASTUS), par la voix de David Wendling (*), tient à réagir aux dernières tribunes et courriers de lecteurs (*DNA* des 14, 16, 19 et 22 mars 2021) sur le projet de ligne de tram vers le nord de l'Eurométropole, dont la phase de concertation publique est annoncée dans les prochaines semaines.

« L'Eurométropole [a voté en décembre dernier une politique ambitieuse de développement des réseaux de transports publics urbains desservant l'agglomération strasbourgeoise](#). Parmi les nombreux projets figure l'extension de la ligne C du tram vers les communes de première couronne à très forte densité, du nord de l'Eurométropole jusqu'à l'entrée du ban communal de Bischheim, dans une première phase.

Il est utile de rappeler qu' [un référendum local demandé par certains sur ce sujet](#) ne peut se tenir que sur les questions qui relèvent de la compétence de la collectivité concernée.

Or, l'organisation des mobilités relève de l'Eurométropole de Strasbourg. À côté du référendum local, la consultation locale permet de consulter les électeurs pour avis et éventuellement de la limiter aux électeurs d'une partie du ressort de la collectivité, pour les affaires intéressant spécialement cette partie de la collectivité. Mais une ligne de tram ou de bus ne s'arrête pas aux limites de la commune et concerne bien la cohérence du réseau eurométropolitain de Strasbourg dans son ensemble.

[Le processus de concertation publique tel qu'il est prévu](#) dans les prochaines semaines apparaît donc comme la réponse la plus sensée. Il doit permettre de soumettre au jugement des habitants [les trois variantes actuellement à l'étude](#). Ce n'est qu'à l'issue de cette première phase qu'un tracé définitif doit être entériné, avant la phase dite d'enquête publique.

En parallèle, une association propose une quatrième option [pour la desserte en transports en commun](#) dans le nord de l'Eurométropole : améliorer le réseau de bus avec des véhicules de nouvelle génération (déjà prévus pour rajeunir le parc de la CTS) et un meilleur cadencement. La pertinence d'un système de transport ne peut s'arrêter aux seules performances qu'il est capable de développer, sans considérer la qualité du service proposé, c'est-à-dire son exploitation (confort, régularité), donc la qualité d'usage perçue par les voyageurs.

Or, la régularité, la vitesse commerciale et la capacité disponible sont mises à mal aujourd'hui malgré les aménagements réalisés (couloirs, priorités aux feux) sur les lignes de bus structurantes L3 et L6, car elles sont soumises aux heures de pointe aux congestions automobiles des routes de Bischwiller, du Général-de-Gaulle et de Brumath.

• Un BHNS est techniquement irréalisable

Dans le cas présent, un projet de bus à haut niveau de service (BHNS) est techniquement irréalisable, puisqu'il nécessiterait une emprise plus large qu'une plate-forme tram avec des couloirs en site propre sur la majeure partie de son parcours.

De fait, il ne répondrait pas à la demande toujours croissante des usagers : en effet, sa pertinence s'arrête à une fréquentation dépassant 30 000 voyageurs par jour, soit moins que ce que les lignes L3 et L6 supportent aujourd'hui. Le tramway en site

propre intégral offre le double de capacité et une régularité garantie avec une meilleure vitesse commerciale.

Le tramway est non seulement un moyen de transport urbain de grande capacité vers le centre-ville et la gare de Strasbourg, mais aussi un outil de renouvellement urbain et de valorisation du cadre de vie qui profitera aux modes actifs piétons et cyclistes par une requalification et un apaisement de l'espace public. Il n'a pas vocation à faire du cabotage sur le ban communal de Schiltigheim mais doit être pensé en adéquation avec l'ensemble du réseau de l'agglomération.

Rappelons en parallèle que la ligne 50 transversale entre l'Est et l'Ouest verra son confort amélioré sur le modèle des lignes structurantes actuelles (fréquences et amplitudes améliorées, information voyageurs en temps réel, distributeurs de titres à certains arrêts) et une exploitation avec des bus électriques.

Dès l'entrée sud de Schiltigheim, avec une forte densité de population, la première couronne nord de l'Eurométropole est assurément une zone de pertinence pour le tram. »

(*) David Wendling est chargé d'études et de mission à l'ASTUS

STRASBOURG DES VERTS ET SURTO UT DES PAS MÛRS

Symbole d'un renouveau démocratique ou candeur d'une néophyte ? La maire, Jeanne Barseghian, n'a jamais voulu investir le vaste bureau qui l'attendait au 9^e étage de l'hôtel de Hanau, préférant s'installer au premier niveau, parmi les adjoints et délégués. « Nous fonctionnons de

façon horizontale, pas verticale », explique à Marianne Marc Hoffess, 3^e adjoint en charge de la transformation écologique du territoire.

Trois cours d'école végétalisés

Composée d'élus devenus référents d'un quartier afin de mieux dialoguer avec les habitants, la nouvelle majorité marque aussi sa différence par le recours à un lexique tendance. Suzanne Brolly est, par exemple, adjointe chargée de la « ville résiliente ». En clair ? « C'est dur à résumer, sourit l'intéressée. Il s'agit de mieux absorber les chocs, de garantir la capacité de se relever en apprenant des crises, en créant plus de lien. » De l'avis des acteurs associatifs rencontrés par Marianne, la bonne volonté est en effet de mise. Et justement : « Il y a urgence. Les trams sont saturés aux heures de pointe, le tronçon autoroutier qui traverse la ville est le plus encombré de France après le périphérique parisien, et il y a énormément de poids lourds en transit qui évitent ainsi l'écotaxe allemande », insiste David Wendling, chargé d'études et de mission au sein de l'Association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise. Dans ce contexte, la gratuité des transports en commun pour les moins de 18 ans à partir du 1^{er} septembre prochain fait l'unanimité.

Mais la bonne volonté suffit-elle pour une bonne politique ? Dès

La capitale du Grand-Est vit au rythme des polémiques générées par une équipe municipale, menée par **Jeanne Barseghian**, qui affiche sa bonne volonté. Mais semble en rodage.

PAR THOMAS RABINO - PHOTOS : PASCAL BASTIEN / DIVERGENCE



CAMPAGNE
Jeanne Barseghian a été élue maire de Strasbourg le 4 juillet 2020. Au second tour de l'élection municipale, elle avait rassemblé 41,71 % des voix (27,87 % au premier tour), devançant une liste d'union LR-LREM et celle des socialistes.

son premier conseil municipal, Jeanne Barseghian a voulu donner le ton. Comme à Barcelone, Paris, Lyon ou Bordeaux, elle a donc décrété l'« état d'urgence climatique », lançant dans la foulée un grand emprunt de 350 millions d'euros. Au programme : trois nouvelles lignes de tram, extension de 15 km par an des 700 km de pistes cyclables, programme de rénovation thermique, nouveaux parkings relais, photovoltaïque et « plan Canopée » de végétalisation chiffré à 5 millions. Avec 966 arbres plantés en neuf mois, c'est pour l'heure la trace la plus visible de l'action municipale, qui ambitionne un millier d'arbres supplémentaire par an. « Nous avons déminéralisé et végétalisé

trois cours d'école, détaille Suzanne Brolly, et une vingtaine suivront chaque année. »

Le rétablissement du stationnement payant entre midi et 14 heures, qui augmente de facto des tarifs déjà exponentiels – 2,10 € pour une heure en zone rouge, 35 € pour trois heures –, est en revanche bien moins consensuel. Annoncée simultanément, la levée d'un arrêté anti-mendicité pris par l'ancien maire était attendue. « Plutôt que de cacher la misère, nous allons nous y attaquer », promet Marc Hoffess. Vaste programme : « Autour de la place Kléber, certains mendiants indiquaient aux automobilistes où se garer et ils demandaient de l'argent en échange, parfois de façon agressive. Ceux qui refusaient se faisaient rayer leur voiture... », raconte un habitant.

La municipalité, qui veut décidément jouer les bons élèves, ne recule devant aucune mesure symbolique, comme la baisse des indemnités versées aux élus. Mais fera-t-elle passer la hausse de 5 % de la taxe foncière annoncée à la fin du mois de mars ? « Il y a le coût de la crise sanitaire, qui représente 12 millions d'euros », justifiait Jeanne Barseghian sur



EN SELLE
La municipalité de Strasbourg compte étendre de 15 km par an le réseau des pistes cyclables. Ci-dessus, sur le quai du Général-Koenig.

une radio locale. Douze millions, c'est précisément l'apport de la ville à la rénovation du stade de foot de la Meinau.

La zone à faibles émissions (ZFE) du territoire métropolitain promet, quant à elle, de faire des remous. Obligation légale européenne dont les modalités sont fixées par les collectivités territoriales, l'entrée en vigueur de la ZFE a été reportée à 2022. Un répit pour les 6 % de propriétaires des véhicules les plus polluants immatriculés en Alsace, avant d'autres restrictions et l'interdiction du diesel en 2025 (votée par l'Euro-métropole en 2019). « Tout ça, c'est du greenwashing, souffle Luc, militant de La France insoumise tractant près de la Petite France. Les libéraux d'EELV se moquent de ceux qui ne peuvent acheter une voiture électrique ! » Hoffess dément : « Outre des alternatives à la voiture,

un gros volet d'accompagnement est prévu, notamment des aides. Mais sans objectifs ambitieux, on n'arrivera pas à changer les habitudes des gens. »

Les maîtres du « bad buzz »

Mais toutes les habitudes sont-elles bonnes à être chamboulées ? Le 1^{er} avril, des vendeurs de fruits et légumes ont manifesté au volant d'une demi-douzaine de camions, klaxons hurlants, devant le centre administratif où se concentrent les services municipaux. « Mort programmée des marchés strasbourgeois », alement leurs affiches. « Douze vendeurs de fruits et légumes ont été bannis du marché par la mairie pour quinze jours parce que des clients ont touché leurs produits, s'énervait Monji Hattey, le président de l'Union des commerçants du Bas-Rhin. Mais ça

se passe comme ça dans les grandes surfaces ! L'ancienne majorité, elle, nous laissait travailler ! » Marc Hoffess reste intraitable : « Ces commerçants ne respectent pas les règles sanitaires, et nous sommes responsables des marchés. Ça nous fragilise vis-à-vis de la préfecture ! »

Semaine après semaine, ces novices en politique s'affirment comme les maîtres du bad buzz. Ainsi Marie-Françoise Hamard, militante du Parti animaliste et conseillère municipale déléguée à la condition animale, a-t-elle réveillé les réseaux sociaux en désignant, en plein conseil municipal, les rats et punaises de lit, comme des « animaux liminaires » ou « commensaux ». Elle appelait à « changer notre regard » sur eux et à opter pour une « approche bienveillante ». Selon Marie-Françoise Hamard, une « régulation douce », notamment une « campagne contraceptive pour les rats », permettrait de « cohabiter » avec ceux-ci. « Ces mots ont été sortis de leur contexte », réagit Marc Hoffess. « Si on met du poison, on tue aussi les oiseaux », glisse Suzanne Brolly.

Plus troublante est l'affaire déclenchée par la subvention de 2,5 millions d'euros accordée à la confédération islamique et extrémiste turque Milli Görüş – proche des Frères musulmans – pour la construction de la plus grande mosquée d'Europe. Complaisance ou naïveté ? « Le projet est ancien, toutes nos délibérations passent par la préfecture, qui n'a rien signalé », s'irrite Suzanne Brolly [la préfète assure de son côté avoir « personnellement » fait part de sa « préoccupation »]. Elle dénonce « une histoire orchestrée par le gouvernement », affirmant y voir le simple reflet des « frustrations » que susciterait l'arrivée des écolos au pouvoir. ■

BAROMÈTRE «MARIANNE»



Pour des transports en commun plus performants

Sophie WEBER



Hervé Hablitz se rend tous les jours à Strasbourg grâce au bus de la ligne 73. DR

Comment pousser les habitants des communes de la deuxième couronne de l'EMS à laisser leur voiture au garage ? Il faut améliorer l'offre en transports en commun estime le « Collectif Optimisation des Transports Lampertheim» (EMS-Nord) récemment créé.

En janvier 2020, Hervé Hablitz créait une page Facebook avec l'idée de lancer, dans la foulée, le « Collectif Optimisation des Transports Lampertheim» (EMS-Nord). La crise sanitaire a freiné son élan et le collectif a finalement vu le jour en février 2021. Le groupe ne comporte que quatre membres, de Lampertheim et

Mundolsheim, mais compte bien se développer, « quand on pourra enfin se réunir autour d'une table ».

Le collectif a pour objectif de pousser à la roue les pouvoirs publics pour que soient proposées davantage d'alternatives crédibles à la voiture, pour les habitants de Lampertheim et environs.

Dans la perspective du lancement de la Zone à faibles émissions (ZFE), Hervé Hablitz estime que l'on est « loin du compte » et que la mesure favorisera les plus aisés, ceux qui auront les moyens de changer de véhicule.

Sur les réseaux sociaux, le sujet fait mouche. Le groupe Facebook compte, en avril 2021, 258 membres. On y parle des transports en commun, d'accès aux gares SNCF, des pistes cyclables existantes ou à créer, de marche ou de covoiturage. Des préoccupations concrètes émergent, comme l'envie de faire ses courses en bus à Shopping Promenade, dans la zone commerciale nord. Petit souci : l'arrêt de bus le plus proche est à 900 m.

Ces dernières années, les villages du nord de l'Eurométropole ont bénéficié d'une amélioration de l'offre en transports en commun. « Jusqu'en septembre 2018, à Lampertheim, nous étions obligés de passer par Strasbourg pour nous rendre à Schiltigheim » rappelle Hervé Hablitz. Avec les lignes de bus 73 et 75, la donne a changé. Mais pas assez. Le collectif, qui s'est mis en relation avec les associations ASTUS et Col'Schick, fourmille d'idées. « Nous avons fait une demande pour que la ligne 73 circule le samedi » explique notamment Hervé Hablitz.

Et une future ligne de tram jusqu'à Bischheim ? Hervé Hablitz, [invité par les maires de Bischheim et de Souffelweyersheim](#), a fait savoir lors d'une conférence de presse que cela ne faciliterait en rien les trajets quotidiens des habitants de Lampertheim.

• «C'est utile mais ce n'est pas la solution à tout»

L'urgence consisterait avant tout à permettre de relier à la fois les communes de la première à celle de la deuxième couronne, sans passer par Strasbourg, et de faciliter aussi l'accès au Kochersberg. « Pour le moment, il faut travailler à Strasbourg pour que cela vaille la peine de prendre les transports en commun. Pour se rendre à Illkirch, en venant de Lampertheim, ça prend plus d'une heure »

déplore-t-il. Les plus jeunes ont aussi vite fait le tour de l'offre en transports en commun : « Ma fille n'a qu'une envie, pouvoir passer son permis au plus vite ».

Et le Flex'Hop ? Hervé Hablitz a testé ce nouveau mode de transport à la demande. Il a pu se rendre à La Wantzenau en dix minutes alors qu'en empruntant le réseau classique, le voyage aurait duré plus d'une heure. Il craint tout de même que le système soit rapidement saturé. « C'est utile mais ce n'est pas la solution à tout » résume-t-il.

Le collectif compte bien s'inscrire dans le débat public. Prochaine étape : prendre part à la concertation promise par l'Eurométropole, en juin, sur le choix d'un tracé pour le tram.

Pour rejoindre le « Collectif, Optimisation des Transports Lampertheim », demande à envoyer à l'adresse suivante : collectif.otl@gmail.com

Eurométropole

COURRIER DES LECTEURS

Le tram à l'ouest de Schiltigheim : une nécessité !



Un lecteur estime que le tram à Schiltigheim « doit permettre de soutenir l'emploi, l'activité économique et commerciale, les activités de loisirs et de culture. » Photo archives DNA /Michel FRISON

Christian KOHLE,

Schiltigheim :

« Le tram à Schiltigheim fait débat et c'est tant mieux. Vivant près de l'avenue du Général-de-Gaulle, je souhaiterais apporter ma réflexion.

Habitant de l'ouest de Schiltigheim, je suis fortement impacté par les rejets de particules fines de l'A35, et l'étude de l'association ATMO le montre bien, car les vents dominants soufflent généralement d'ouest en est, c'est-à-dire de l'autoroute vers cette route du Général-de-Gaulle.

Depuis la crise sanitaire, les scientifiques ont confirmé que la baisse de l'activité humaine améliorerait la qualité de l'air et faisait diminuer le nombre de morts liés à la qualité de l'air.

La transformation de cette autoroute en boulevard urbain devrait, par l'abaissement de la vitesse et la création des voies dédiées aux bus ou à l'autopartage, permettre de diminuer ces polluants. Mais ce ne sera pas suffisant et l'ouverture du GCO n'y changera rien.

D'autres mesures doivent être mises en œuvre. Je pense en particulier à la mise en service de la quatrième voie ferrée entre Vendenheim et Strasbourg qui permettra un meilleur cadencement et augmentera le nombre de passagers sur les lignes desservies.

Dans ce contexte, le tram sur la route du Général-de-Gaulle/route de Brumath est un moyen complémentaire pour contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air sans avoir à se poser la question du recyclage des batteries automobiles ou de la pertinence de la technologie utilisant l'hydrogène. Les pistes cyclables et cheminements piétons accompagnant cet ouvrage faciliteront les mobilités actives et contribueront à l'abaissement du niveau de pollution atmosphérique et sonore.

Comme le soulignait l'association ASTUS, le tram ne doit pas être l'outil d'une aimable déambulation par le centre de Schiltigheim. Il doit permettre de soutenir l'emploi, l'activité économique et commerciale, les activités de loisirs et de culture. Et dans ce cadre, le tram, comme cela a été fait au Neuhof, à la Meinau ou à l'Elsau, accompagnera avantageusement les aménagements qui seront liés à la requalification du quartier des Écrivains et d'Istra dans le cadre de l'opération ANRU.

Il s'agit là d'une question d'équité territoriale, et d'offrir à une population qui n'a pas forcément les moyens d'entretenir ou de se payer une voiture de pouvoir accéder à un transport en commun moderne, confortable et écologique.

La concertation que l'Eurométropole mettra en place prochainement doit clairement affirmer ce choix. Et si, comme je le souhaite, nos élus optent pour ce tracé, il faudra bien envisager une nouvelle manière de circuler sur l'ensemble de la première couronne en conjuguant les intérêts des automobilistes, des voyageurs du tram, du bus ou du train, des cyclistes et des piétons.

C'est ce qui a fait le succès du tram à Strasbourg et sur une bonne partie de l'agglomération et qui doit maintenant profiter à la première couronne et aux communes du Nord de l'Eurométropole. »

• À propos des bus de la rue de Salm

Hubert MENDER et Patrick BARTH pour le Collectif Citoyens Lingo Roethig Transports :

« Notre collectif a soulevé à maintes reprises l'incohérence de l'organisation des bus 2 et 13 entre place d'Ostwald et le tram B (station Elmerforst).

En effet, nous avons constaté à plusieurs reprises que le bus 2 était peu fréquenté entre place d'Ostwald et Elmerforst.

Par ailleurs, le bus 13 qui relie Lingolsheim gare à Illkirch - Fort Urich ne répond pas aux souhaits de la majorité des usagers qui l'empruntent de Lingolsheim au Murhof (correspondance tram B).

Par ailleurs, ce bus est faiblement occupé de Murhof à Ostwald Mairie, section où il fait doublon avec le tram B.

Ainsi nous proposons la solution suivante :

Revoir l'itinéraire du bus 2 à partir de la rue du Roethig pour un terminus/origine Lingolsheim gare ; ceci aurait pour effet d'améliorer la correspondance tram B à la station Montagne Verte et permettrait un accès direct à la gare centrale de Strasbourg.

Aux élus de l'Eurométropole d'agir. »

• Des minibus plus près

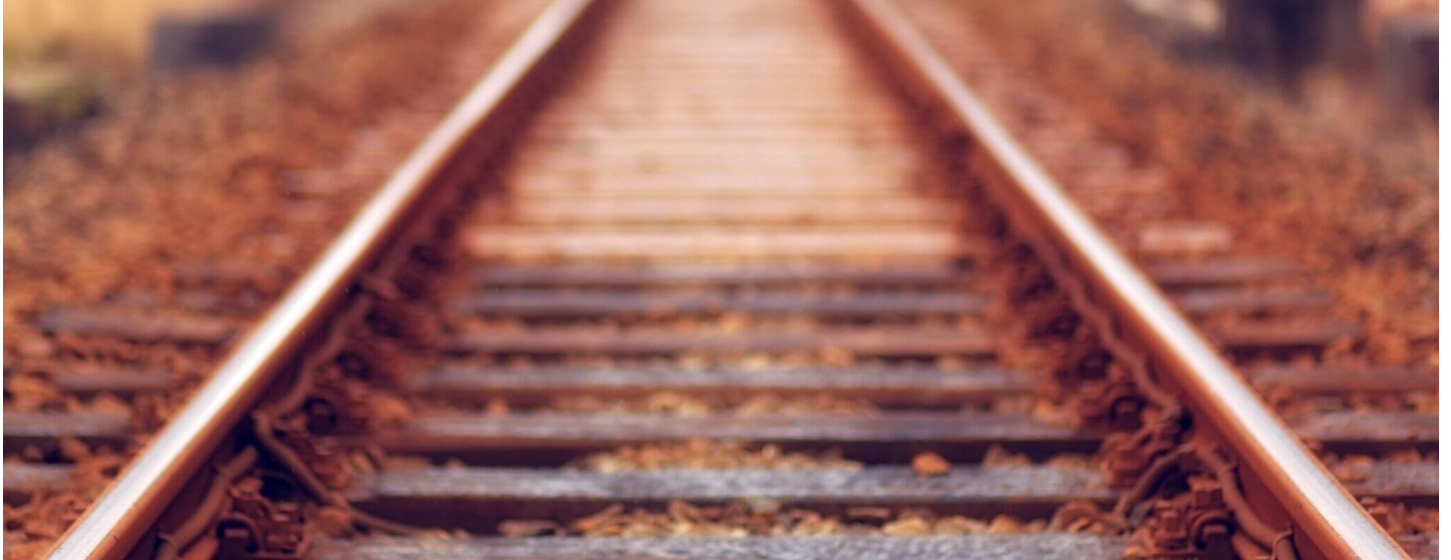
• de chez nous

Christian SCHWEGLER :

« J'ai lu avec attention le courrier de M. Fischer (*DNA* du 16 avril 2021) concernant les minibus circulant à Vienne en Autriche. Je précise que ce système très performant et pratique est en vigueur pas très loin de chez nous, à savoir à Dijon. Des navettes gratuites en circuit, très confortables, rigoureuses, organisées, plébiscitées par la population... et ce depuis de longues années. »

Vous pouvez adresser vos courriers des lecteurs à dnastrasbourg@dna.fr. Merci d'indiquer impérativement vos nom, prénom et commune de résidence et de laisser vos coordonnées pour que la rédaction puisse vous joindre le cas échéant.

Rue89 Strasbourg



En 2023, deux fois plus de trains entre Vendenheim et Strasbourg

par **Audrey Margerie.**

Publié le 17 mai 2021.

Imprimé le 17 mai 2021 à 09:14

433 visites. Aucun commentaire pour l'instant.

La construction de la quatrième voie ferrée sur l'axe Strasbourg-Vendenheim qui s'achèvera en 2023 permettra doubler le nombre de trains. Cette nouvelle desserte votée le vendredi 7 mai au conseil de l'Eurométropole se veut plus « adaptée » aux habitudes des Alsaciens et aura des répercussions sur tout le réseau de trains.

En 2023, cette longue heure d'attente sur le quai en gare de Vendenheim pourrait n'être plus qu'un lointain souvenir. Depuis cette commune au nord de Strasbourg, il est possible pour rejoindre la capitale alsacienne en une dizaine de minutes de TER, souvent saturé. Vendredi 7 mai, le conseil de l'Eurométropole, a validé un pacte entre la collectivité des 33 communes autour de Strasbourg et la Région Grand Est pour améliorer les transports autour de la métropole : c'est le **REM pour « Réseau Express Métropolitain »**. Il comprend plusieurs volets : routier, vélo et ferroviaire. Dans ce dernier volet, l'accord prévoit d'abord un accroissement de

passages de trains en heures creuses dès la fin de 2022 pour les gares de Strasbourg, Mulhouse, Bâle et Nancy. Puis, de faire circuler deux fois plus de trains entre Vendenheim et Strasbourg, avec un cadencement qui rapprocherait cette ligne du fonctionnement d'un « RER » comme en Île-de-France dès 2023.

Même si l'offre définitive doit encore être précisée, les gares les plus impactées par cette augmentation de passages sont déjà connues : celles de Graffenstaden (+177%) à Illkirch-Graffenstaden, Vendenheim (+156%) et Geispolsheim (+88%). Une aubaine pour les habitants du nord de l'agglomération et de Vendenheim en particulier, où il n'existe à ce jour qu'un seul TER par heure. Pour ces derniers, la seule autre option de transports en commun est de prendre le bus pour rejoindre Strasbourg. Il leur faut alors environ 42 minutes pour rejoindre le centre-ville, contre une vingtaine en voiture.

Ci-dessous, la prévision pour la fin de l'année 2023. Ces cadences pourront évoluer les années suivantes :

Cadencier prévisionnel pour la fin de 2022 avec la quatrième voie ferroviaire

Gare	Nombre d'arrêts par jour actuellement (chiffres de 2018)	Nombre d'arrêts prévus par jour avec la première phase de REM	Augmentation en %	Axe ferroviaire
Bischheim	30	Inconnu	Inconnue	Lauterbourg
Entzheim	119	Inconnu	Inconnue	Molsheim
Fegersheim	48	78	63%	Sélestat
Geispolsheim	40	75	88%	Sélestat
Graffenstaden	22	61	177%	Sélestat
Krimmeri	50	74	48%	Kehl
Hoenheim	30	Inconnu	Inconnue	Lauterbourg
Roethig	41	Inconnu	Inconnue	Molsheim
Lingolsheim	41	Inconnu	Inconnue	Molsheim
Mundolsheim	48	68	42%	Strasbourg-Vendenheim unifié
Vendenheim	54	138	156%	Strasbourg-Vendenheim unifié
La Wantzenau	27	Inconnu	Inconnue	Lauterbourg

Source: Délibération du conseil de l'Eurométropole du 7 mai 2021 • [Récupérer les données](#) • Créé avec [Datawrapper](#)

Une 4e voie entre Vendenheim et Strasbourg

Pour parvenir à cette cadence d'un train toutes les 30 minutes entre 5h et 22h, la construction d'une 4e voie ferrée sur les 6 kilomètres entre Vendenheim et Strasbourg est nécessaire. Les travaux, estimés à 109 millions d'euros (37,35 M€ Région Grand Est, 37,35 M€ de l'Etat, 24,60 M€ de l'Europe et 9,70 M€), doivent se terminer fin 2022. Ce tronçon du réseau ferroviaire voit passer aussi bien les TER vers le nord de la région que les TGV vers le reste de la France sur les trois voies actuelles. En 2023, entre 10 et 14 trains par heure devrait fréquenter ces rails.

Le projet de REM strasbourgeois amorcé lors du mandat précédent et confirmé par la majorité à l'Eurométropole de Pia Imbs (sans étiquette) et la maire de Strasbourg Jeanne Barseghian (EELV), est jugé « nécessaire dans le cadre de la [mise en place progressive de la Zone à Faibles Emissions \(ZFE\)](#) » selon la délibération. La coalition des maires et des écologistes entend réduire le trafic automobile dans les 33 communes de l'Eurométropole entre 2022 et 2028 ([voir le calendrier prévisionnel](#)).

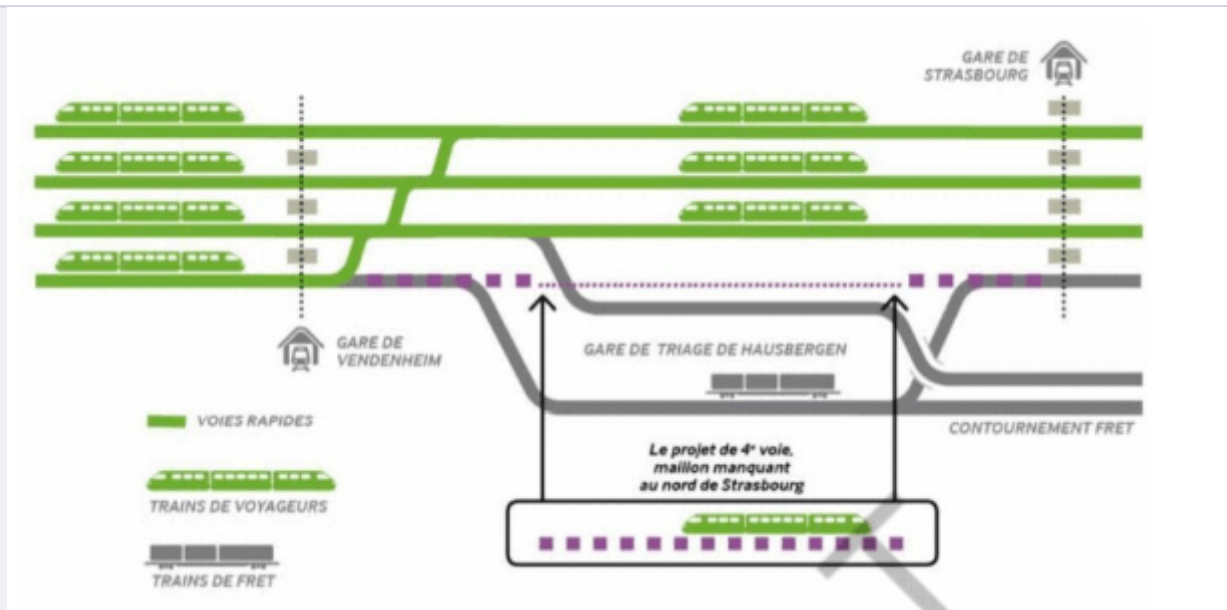


Schéma extrait de la Délibération du Conseil de l'Eurométropole datée du 7 mai 2021

Le coût de l'exploitation (péages à payer à la SNCF, coût d'énergies, maintenance des trains) sera d'environ 20 millions d'euros nets par an au début en 2023. Puis, si cette quatrième voie est utilisée à son potentiel maximal, il avoisinerait 40 à 50 millions d'euros par an. Cela représenterait alors environ 10% du coût net de l'ensemble du réseau TER Grand Est, c'est-à-dire le coût total, dont on retranche les recettes des abonnements et des billets individuels. Des discussions doivent s'entamer avec la Région pour connaître la somme que souhaite s'engager à verser l'Eurométropole.

Près de 60% d'offre supplémentaire sur tout le réseau

L'ouverture de cette quatrième voie permettra en outre d'améliorer toutes les lignes de l'Eurométropole, déjà saturées. En 2023, « près de 60% d'offre supplémentaire » est prévue en termes de passages de trains. D'après les chiffres de la Région Grand Est, 35 000 voyages quotidiens, soit un voyage sur cinq en train réalisés avant la crise sanitaire dans le Grand Est, concernait « l'étoile ferroviaire » de Strasbourg.

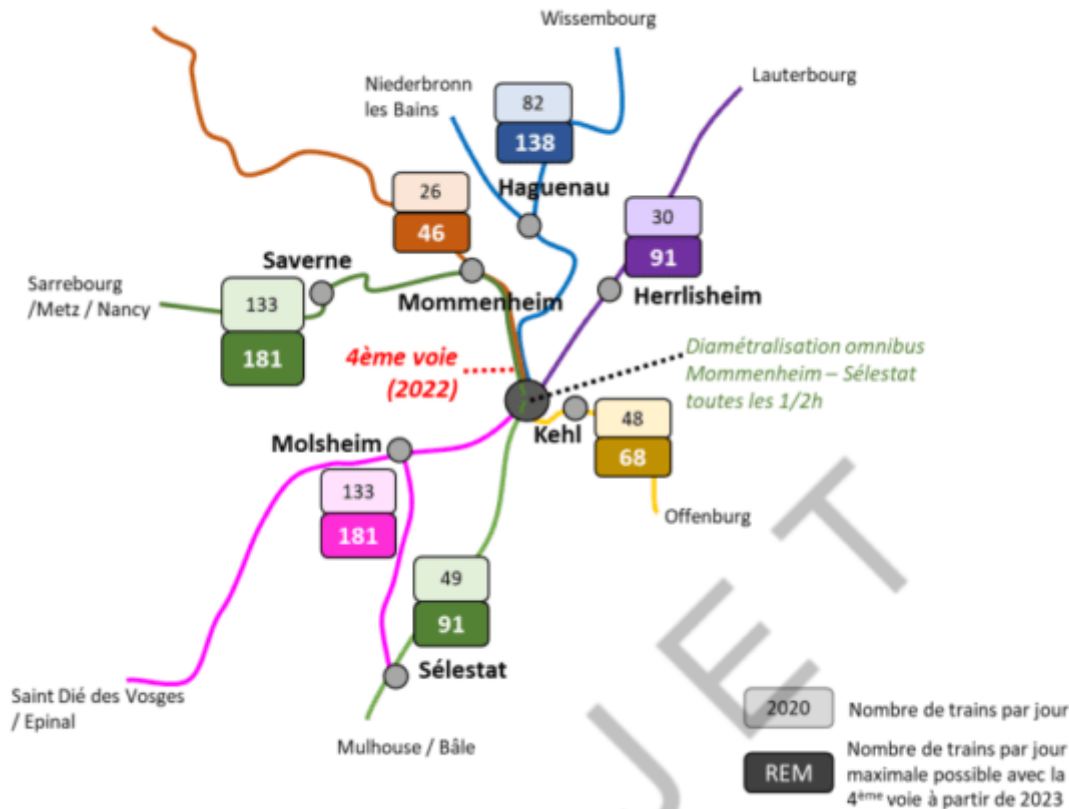


Schéma extrait de la Délibération du Conseil de l'Eurométropole datée du 7 mai 2021

Ce renforcement de l'offre au nord de la métropole aura des conséquences en cascade sur le reste du réseau de transports en commun. Ainsi, une « diamétralisation » pourra enfin s'opérer, c'est-à-dire des lignes du nord au sud qui traversent Strasbourg, sans que ce soit le terminus. Un tronçon entre Mommenheim et Sélestat, cadencé toutes les demi-heures, est ainsi programmé.

Selon le « pacte » voté à l'Eurométropole, l'augmentation finale de l'offre de transports dépendra de « la capacité de la Région à assurer les très lourds travaux de renouvellement des infrastructures nécessaires sur les lignes (...) en particulier en Nord Alsace ». Des commandes de nouveaux trains ont déjà été passées mais « il s'agit surtout d'augmenter l'utilisation du matériel roulant disponible », explique Alain Jund, vice-président (EELV) de l'Eurométropole en charge des Transports.

« Tout ne sera pas mis en concurrence »

De son côté, la Région Grand Est signale avoir demandé le transfert des « petites lignes » ferroviaires rénovées et ajoutées par le REM, actant de « l'incapacité de la SNCF à maintenir ce réseau ». Elle prépare en fait, en réponse à [la loi d'orientation des mobilités de 2019 dite « LOM »](#), la mise sur le marché de toutes les lignes du réseau pour l'année 2025. Mais cette ouverture à la concurrence ne sera pas totale puisqu'elle concernera uniquement l'exploitation, c'est-à-dire la circulation des lignes.



Une quatrième voie qui changerait beaucoup de choses pour les TER à Strasbourg et aux alentours. (Photo de Johannes Plenio / Pexels / cc)

La Région Grand Est récupèrera petit à petit la gestion et maintenance des infrastructures de 15 « petites » lignes de son réseau qui en compte 52 (et 45 par autocar), dont celles de Strasbourg-Lauterbourg-(Worth), de Vendenheim-Wissembourg-(Landau), Saint-Dié-des-Vosges-Molsheim, ou encore Mommenheim-Sarreguemines-Béning, Sarreguemines-Sarrebruck. La propriété restera celle de l'État, mais ce sera à la Région de s'en occuper. Une gestion qu'elle confiera en partie à des opérateurs privés via un appel d'offres (auxquels la SNCF peut candidater). Dans certains cas, pour optimiser le système, la circulation et la gestion de l'infrastructure cumulées seront réalisées par ces opérateurs sélectionnés.

La Région a commandé neuf rames de trains Régiolis pour 120 millions d'euros, fabriqués par Alstom à Reichshoffen. Une trentaine de matériel supplémentaires ont en outre été commandés pour pour 375 millions d'euros afin d'équiper des lignes transfrontalières (le REM prévoit également de développer les dessertes TER vers l'Allemagne).

Le rôle de la SPL

Une Société Publique Locale (SPL), « Grand Est Mobilités » en cours de création permettra à la Région d'assurer le fonctionnement de ces 15 lignes progressivement récupérées. Le recrutement du personnel de cette entreprise publique d'ingénierie débutera à l'été. « Ce sera le bras armé, le réservoir technique au service de la

Des projets transfrontaliers

Dans la suite du REM (Réseau Express Métropolitain), quatre liaisons frontalières sont prévues d'être rénovées et 3 créées dès 2025 pour rejoindre l'Allemagne. Pour

région et ses partenaires », précise un responsable du dossier à la Région Grand Est. Cette SPL devra superviser la maintenance du réseau.

2030, il s'agira d'une liaison traversante en direction de Port du Rhin et Kehl. Après 2030, des extensions et créations de quais sont envisagées dans toute l'Eurométropole.

La SPL sera détenue à 92% par la Région et regroupe plusieurs agglomérations également actionnaires : Strasbourg, Metz, Mulhouse et Reims. Chacune dispose de 2% du capital. La société travaillera donc exclusivement pour la Région Grand Est et ces villes. Pour lancer cette SPL, il faut encore attendre la promulgation de la [loi surnommée « 4D » encore en préparation](#), censée garantir plus d'autonomie aux collectivités territoriales.

« On a peur que l'utilisateur soit perdu dans une jungle tarifaire »

« On a bon espoir », commente André Roth, secrétaire de l'association Astus (Association des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise), qui cherche [depuis 2016 à désaturer le réseau](#). « Avant les relations entre l'Eurométropole et la Région n'étaient pas très efficaces. Maintenant, avec ce grand pas en avant, on espère que les choses vont avancer », indique-t-il. Mais il reste « vigilant » car ce projet qui n'est que le volet ferroviaire du REM « doit faire partie d'un tout » :

« La crainte que nous avons est que ce réseau ne soit pas assez intermodal. Même s'il y a deux gestions différentes entre ce nouveau RER et les trams/bus, il faut que ce soit pratique, confortable et clair pour l'utilisateur avec des correspondances indiquées et l'instauration d'un abonnement ou ticket unique. On a peur que l'utilisateur soit perdu dans une jungle tarifaire qui le pousserait à reprendre la voiture. »

C'est donc le rôle de la SPL d'étudier ces aspects tarifaires. Son premier conseil d'administration devrait avoir lieu à la rentrée 2021. À travers ce projet, l'Eurométropole dit vouloir « s'inspirer du meilleur RER au monde » qui serait selon elle l'exemple du S-Bahn de Zürich en Suisse.

0 COMMENTAIRE POSTÉ EN LIGNE

RETROUVEZ **CET ARTICLE** SUR NOTRE SITE !



<https://www.rue89strasbourg.com/en-2023-deux-fois-plus-de-trains-entre-vendenheim-et-strasbourg-206960>



Le 9 juin, vélos et trottinettes à nouveau les bienvenus dans les trams

par **Audrey Margerie**.
Publié le 4 juin 2021.
Imprimé le 07 juin 2021 à 10:33
779 visites. 4 commentaires.

Suite à la mobilisation cycliste, l'Eurométropole et la CTS ont décidé que les bicyclettes et trottinettes pourront de nouveau circuler à l'arrière des tramways, plus d'un an après le premier confinement.

Samedi 9 juin, le couvre-feu sera décalé à 23h. Mais pour les Strasbourgeois cette date signifie aussi que l'accès à bord du tram à vélo sera à nouveau possible. Retour vers le futur donc, avec une réglementation qui sera similaire à celle du « Monde d'avant » le premier confinement de mars 2020.

L'Eurométropole insiste sur le fait que l'accès se fera dans la limite de deux vélos ou trottinettes pliés par rame et hors heures de pointes à savoir du lundi au samedi, entre 7h-9h et 17h-19h et « si l'affluence le permet ». Par ailleurs, les problèmes techniques sur son vélo, au point d'empêcher de rouler, permettront d'accéder à toute heure, là encore à condition de trouver de la place. Le

dimanche en revanche, l'accès sera libre toute la journée. Dans tous les cas, l'entrée dans le tram devra se faire par la porte arrière. Les livreurs à vélo ne sont pas autorisés.



Plus d'un an après le 1er confinement, les vélos bientôt de retour à toute heure dans les tramways de Strasbourg.
(Photo Mathilde Cybulski)

Suspendu pendant le premier confinement pour des raisons de distanciation sociale, le droit au vélo dans le tram avait [été très partiellement réaccordé le 1er février](#) sur des créneaux horaires (entre 19h et 7h) qui n'allaient « pas servir à grand monde » en période de couvre-feu, avait déclaré à Rue89 Strasbourg, le directeur de CADR67, Fabien Masson.

Cette fois, pour prendre une décision, l'Eurométropole a choisi de se concerter avec les différents représentants des associations, dont plusieurs avaient [manifesté à vélo le 30 janvier](#) : CADR67 et Verolution (associations de cyclistes), Astus (association d'usagers et de transports collectifs), Piétons 67, APF France Handicap et la Fédération des Aveugles Alsace Lorraine Grand Est, ainsi que les représentants des conducteurs de la CTS et de Strasbourg Mobilités, plutôt défavorables à la cohabitation, parfois tendue, entre piétons et vélos à l'arrière des rames.

Bien voyager ensemble !

POUR QUE CHACUN VOYAGE CONFORTABLEMENT ET EN SÉCURITÉ,
IL Y A DES RÈGLES À RESPECTER :

DU LUNDI AU SAMEDI

Les vélos et les trottinettes non pliés sont **AUTORISÉS** si l'affluence le permet, et sont **INTERDITS** de 7H à 9H et de 17H à 19H.

DIMANCHES ET JOURS FÉRIÉS

Leur présence à bord est autorisée **TOUTE LA JOURNÉE** dans la limite de l'espace disponible.



L'accès est limité à 2 vélos ou trottinettes non pliés maximum par rame (sauf dimanches et jours fériés, dans la limite de l'espace disponible).



L'accès à bord se fait uniquement par la dernière porte de la rame.



Les cyclistes livreurs professionnels ne sont pas admis à bord quels que soient le jour et l'horaire.



Chaque vélo doit être impérativement maintenu par son propriétaire.



Circuler à vélo, trottinette, en planche à roulettes ou rollers dans le tram est interdit.



En cas de problème technique empêchant votre vélo de rouler (crevaisin, etc.), vous êtes autorisé à prendre le tram à toute heure.

Val d'Europe Rénov'ée

CTS

Les règles applicables au 9 juin. (affiche EMS / CTS)

4 COMMENTAIRES POSTÉS EN LIGNE

RETROUVEZ CET ARTICLE SUR NOTRE SITE !



<https://www.rue89strasbourg.com/9-juin-velos-trottinettes-nouveau-bienvenue-trams-strasbourg-209457>

ROBERTSAU

• Cause-café autour de la mobilité

DIMANCHE 17 OCTOBRE. Une rencontre-débat sur le thème « La mobilité en question » est proposée dans le cadre du « Cause-café » du CINE de Bussierre, 155 rue Kempf à Strasbourg, ce dimanche 17 octobre à 15 h 30. Nos mouvements quotidiens ont des impacts sur la nature. Lesquels exactement ? Comment les minimiser ? Qu'existe-t-il comme solutions locales ? Autant de thèmes qui seront abordés lors de cette rencontre, animée par Bruno Ulrich, avec Jean-François Brisset, d'Alter Alsace Energies, et l'association Astus. Café et tisane seront fournis, possibilité d'apporter un gâteau. Le « Cause-café » est l'occasion d'échanges de connaissances, un moment de convivialité et de réflexion pour éclairer une problématique sous différents angles. Des experts, des écrivains ou des militants partagent avec le public leurs convictions ou leurs passions. Ils ont lieu le dimanche à l'heure du « Kaffee-Kuchen ».

Strasbourg | Pratique

COURRIER DES LECTEURS

Des propositions pour l'aménagement et l'accessibilité de la gare de Bischheim-Schiltigheim



*L'ASTUS fait des propositions pour l'aménagement et l'accessibilité de la gare de Bischheim- Schiltigheim.
Photo archives DNA /Michel FRISON*

François GIORDANI, président d'ASTUS, l'Association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise :

« L'association ASTUS constate que le développement de la desserte ferroviaire de la gare de Bischheim-Schiltigheim, notamment dans le cadre [du projet de Réseau Express Métropolitain](#) (REM), la [rénovation du quartier des Écrivains](#) et [l'arrivée du tram](#) conduisent à s'interroger sur les liaisons est-ouest à Schiltigheim et plus particulièrement sur les meilleures façons d'assurer l'intermodalité et le report modal.

Il a été porté à sa connaissance lors d'une récente réunion que [l'Eurométropole de Strasbourg \(EMS\) a mené sans concertation des études sur la traversée du faisceau de voies ferrées reliant Strasbourg à Lauterbourg et l'accès à la gare de Bischheim-Schiltigheim ne portant que sur la seule solution « passerelle »](#).

Les trois versions de ce projet proposent des solutions inadaptées pour les cyclistes, les piétons et les personnes à mobilité réduite (PMR).

Une passerelle nécessiterait l'implantation, pour permettre l'accès des cyclistes et des PMR, d'au moins un ascenseur, accessible en plein air.

L'expérience de tels ascenseurs aux gares de Strasbourg, Krimmeri Meinau et tout récemment Haguenau démontre aux usagers quotidiens leur manque de fiabilité, dû à des pannes récurrentes baptisées depuis peu du doux euphémisme de « maintenance ».

Une passerelle, plus haute que le pont de Lauterbourg actuel pour des raisons techniques, induirait par ailleurs des pentes d'accès dissuasives pour les cyclistes du quotidien.

Bien mieux, une autre solution existe, sous la forme d'un passage souterrain en pente douce. Des exemples en Allemagne proche et en Suisse prouvent qu'un tel souterrain bien conçu n'a rien d'anxiogène s'il est large, haut, aux murs peints de couleurs claires et correctement et suffisamment éclairé.

Cela nécessiterait certes pour l'EMS de revoir sa conception des souterrains et tunnels uniquement vus comme des coupe-gorge à l'entretien défaillant voire inexistant.

Une traversée par souterrain permettrait de relier la rue d'Erstein côté ouest (venant de la cité des Écrivains, de la Briqueterie, du centre nautique, de la future Maison des Arts) à la rue de-Lattre-de- Tassigny côté est à la fois vers le passage du cimetière et la médiathèque, vers la nouvelle zone d'habitat ex-Caddie, le Brassin et la mairie et vers le quartier du Marais.

Aussi ASTUS, dans le souci d'une meilleure desserte de la gare ferroviaire, qui bénéficiera dans les années à venir de 30 à 70 dessertes quotidiennes et d'une meilleure liaison avec la ligne de tram qu'elle espère implantée route du Général-de-Gaulle, réitère ses demandes :

- qu'une réunion de présentation du projet de souterrain soit enfin organisée avec les services techniques et les élus compétents de l'EMS ;
- que cette solution fasse l'objet d'une étude technique comparative avec celle d'une passerelle, en particulier quant à leurs coûts d'investissement, mais aussi de fonctionnement ultérieurs.

Par ailleurs, ASTUS demande que soit étudié le dévoiement de la ligne de bus 60 afin de permettre une liaison centre- ville de Schiltigheim - cité des Écrivains, et au-delà vers les équipements sportifs et culturels via le parvis de la gare de Bischheim, et cela avec des bus moins grands que ceux actuellement utilisés, avec une taille adaptée aux besoins des usagers. »



« Privilégions des couloirs mixtes bus-vélos pour une circulation apaisée »

par **Quatre associations de piétons, cyclistes et usagers des transports.**

Publié le 4 novembre 2021.

Imprimé le 08 novembre 2021 à 11:04

1 582 visites. 14 commentaires.

Dans le débat sur l'aménagement des rues en ville, quatre associations de piétons, cyclistes et usagers des transports plaident pour faire circuler les bus et vélos dans des couloirs communs, afin de ne pas faire ralentir les bus, mélangés à la circulation. Une organisation retenue lors du mandat passé mais qui ne l'est plus dans les premiers choix de la municipalité.

Depuis 1994, la Communauté urbaine, puis l'Eurométropole, ont développé un réseau de transports urbains centré sur le développement du tram, mais qui n'a pas oublié les lignes de bus. À côté de ce réseau de transport public a été construit un réseau de pistes cyclables, certes encore perfectible.

Une circulation sécurisée et différenciée

Le constat a été fait que certains axes n'étaient pas suffisamment larges pour permettre une circulation sécurisée des cyclistes et un passage en site propre des bus sur deux espaces différenciés. C'est ainsi que peu à peu les couloirs réservés aux bus ont été ouverts aux cyclistes. De nouveaux couloirs de bus ont été créés sur la ligne L6, au nord de l'agglomération, et sur les boulevards permettant d'accéder à la gare (lignes de bus H, 2 et 10), ouverts, dès leur création, aux cyclistes, en site dit « mixte ».

Malheureusement en même temps, et souvent depuis peu, le choix a été fait, avenue des Vosges et allée de la Robertsau, de créer seulement des bandes cyclables, obligeant les bus à circuler dans la même voie que les automobiles.



Des associations demandent à développer à nouveau les couloirs de bus + vélos afin de ne pas dégrader le temps de parcours des bus. (Photo Martin Lelièvre / Rue89 Strasbourg)

Conséquence : un temps de trajet rallongé pour les bus, une vitesse commerciale obérée, qui à terme ont en germe une désaffection de ces lignes de bus. Pire encore : les bus ont été « chassés », fin août dernier, du quai Schoepflin au profit des seuls vélos dans le cadre du [contournement cycliste de la Grande-Île](#). La ligne de bus L6 a été dévoyée par la place Broglie, générant un temps de trajet rallongé de plusieurs minutes. La configuration des voies de circulation montre que les bus auraient pu facilement être maintenus sur le quai.

Plus de pertes de temps dans les embouteillages que derrière un vélo

On nous dit que la mixité avec les cyclistes ralentirait les bus. Pourtant, force est de constater que la perte de temps pour les bus est souvent bien plus grande à rester mêlés au trafic automobile ou à utiliser des itinéraires déviés.

Dans les couloirs mixtes bus-vélos, le temps passé par le bus aux arrêts permet de réguler de façon équilibrée leur circulation et celle des vélos.

C'est pourquoi au nom de l'intérêt des usagers des transports en commun, des cyclistes, des piétons et personnes en situation de handicap, nous demandons :

- Un réaménagement des avenues des Vosges, de l'allée de la Robertsau et du quai Schoepflin avec mise en place de couloirs mixtes bus – vélos ;
- Un abandon de tout projet d'aménagement qui nuirait à la progression rapide des bus dans l'intérêt des usagers et du report modal.

**L'Astus,
Le Cadr 67
Piétons 67
GIHP**

14 COMMENTAIRES POSTÉS EN LIGNE

RETROUVEZ CET ARTICLE SUR NOTRE SITE !



<https://www.rue89strasbourg.com/privilegions-des-couloirs-mixtes-bus-velos-pour-une-circulation-apaisee-220448>

Oui à un vrai Réseau Express Métropolitain

L'association ASTUS, par la voix de son président François GIORDANI :

« Les *Dernières Nouvelles d'Alsace* se sont fait l'écho le 5 novembre dernier de l'avancée **du projet de RER métropolitain autour de Strasbourg** : il nous semble opportun de rappeler que ce projet émane d'une proposition de l'association ASTUS, étayée par une étude prospective qu'elle avait fait réaliser en 2017 sous forme d'**un mémoire de master par un étudiant en faculté de géographie de Strasbourg, Ibiro Ahmed (DNA du 28 septembre 2017)**.

Les élus de tous bords se sont progressivement emparés du sujet et nous sommes particulièrement satisfaits que ce projet avance à présent concrètement.

Il devra cependant être amélioré quant à la tarification par la mise en place de titres multimodaux (ticket unique) permettant de prendre à la fois le train (TER), mais aussi les cars Fluo de la Région Grand Est, à l'image de la tarification unifiée des Verkehrsverbunds allemands, les trams et bus urbains des communes desservies, notamment en rabattement vers les gares, et les véhicules en autopartage ou les vélos loués.

Les correspondances intermodales entre ces réseaux et celui de la CTS devront être attractives et encouragées par une information horaire en temps réel, efficace et fiable, afin de concrétiser un vrai Réseau Express Métropolitain.

La commercialisation des billets et abonnements devra être facilitée par des guichets physiques et des moyens dématérialisés uniques.

La diamétralisation (liaisons entre deux origines, passant par la gare de Strasbourg, qui ne sera plus un terminus) avance : il ne faudrait pas que l'ouverture à la concurrence avec attribution de lots à des opérateurs différents empêche son développement.

Il ne faudrait pas non plus que les nécessaires travaux à effectuer sur certaines lignes reportent aux calendes grecques sa mise en œuvre sur l'ensemble de l'étoile ferroviaire (ligne Strasbourg - Lauterbourg - Karlsruhe).

L'accessibilité à toutes les gares pour les personnes à mobilité réduite devra être généralisée pour en faire un modèle.

Le cadencement au quart d'heure en heures de pointe va peu à peu s'imposer, ainsi qu'une amplitude de service qui devra rapidement aller de 5 h à 24 h sur tout le futur réseau pour ouvrir des opportunités aux salariés à horaires décalés et aux retours d'activités culturelles ou sportives.

Il reste du grain à moudre et les associations qui, comme ASTUS, sont membres de la FNAUT Grand Est (CADR67, Piétons 67, GIHP et Citiz à Strasbourg, Trajets à Sélestat, Bruche Piémont Rail et MVPV à Molsheim notamment) continueront à être vigilantes, pour construire ensemble ce grand projet parfaitement articulé avec les mobilités collectives à développer dans les territoires au-delà, nécessaire en cette période de réchauffement climatique et indispensable pour une mobilité propre, plus attractive et plus respectueuse de notre environnement. »

Eurométropole

COURRIER DES LECTEURS

Projet de RER métropolitain : l'idée dans l'air dès 2012



Un lecteur rend hommage aux porteurs des DNA qui ont parfois des mauvaises surprises lorsqu'ils récupèrent leur chariot de livraison. DR

Martine ARNOLD, Strasbourg, en réaction au courrier de l'association ASTUS revendiquant le lancement en 2017 de l'idée du projet de RER métropolitain :

« Attention aux reconnaissances hâtives en paternité ou en maternité !

Voilà un bébé dont la gestation a été bien plus longue que ne l'annonce l'association ASTUS dans son courrier aux DNA publié le 9 novembre dernier. Dès septembre 2012, en page 37 d'une publication de la CCI Strasbourg Bas-Rhin demandant la relance du projet de GCO (GCO 2020 tous gagnants), figure parmi les objectifs d'accompagnement à poursuivre, la création d'un « véritable réseau S-Bahn [...] avec un système de type 'carte orange' ». Et une note en bas de page précise : « On pourrait parler aussi de réseau RER, mais la pratique S-Bahn des villes allemandes et suisses avec des réseaux ferroviaires régionaux denses autour des agglomérations correspond mieux aux ambitions. »

En février 2016, un nouveau document de la CCI, « Repenser l'accessibilité de l'Eurométropole de Strasbourg -Les entreprises apportent leur contribution au débat », précise le besoin p.20. Après avoir salué le bon développement du TER, « il reste un saut qualitatif et quantitatif à effectuer, en développant dans les gares internes à l'Eurométropole et les gares voisines [...] une offre de type S Bahn ou RER avec des fréquences cadencées adaptées au rythme des migrations alternantes et tous trafics. La création de lignes 'diamétralisées', c'est-à-dire traversantes, sans changement de trains en gare centrale de Strasbourg pourrait constituer une première étape de ce réseau ».

J'avais participé en tant que consultante à ces travaux de la CCI, tout comme la société Menscom. Mais à vrai dire, l'idée était dans l'air du temps bien avant 2012 parmi des élus et dans la « technostructure » de la région et de la CUS. La mise en œuvre n'était pas simple en raison du mode de financement des transports collectifs. Par ailleurs, la création de la Région Grand Est a aussi rebattu les cartes car les autres régions la composant avaient des revendications légitimes et urgentes.

Aujourd'hui, c'est une vraie satisfaction de voir la mise en œuvre de cette idée. Voilà un bébé très attendu qui a de nombreux parents... »

COURRIER DES LECTEURS

❑ Franchir d'autres étapes en faveur de mobilités vertueuses pour le climat



Christian Lutz-Sorg, ancien chef du service photo des DNA, est décédé mercredi 8 décembre. « Ceux qui ont eu la chance de faire sa connaissance au lycée Kléber ne sont pas près de l'oublier », témoigne un de nos lecteurs. Photo DNA/Jean-Marc LOOS

ASTUS, Association des usagers des transports urbains :

« ASTUS se félicite des choix d'itinéraires proposés par l'EMS (Eurométropole de Strasbourg) à l'issue de la concertation publique qui a eu lieu cet été. Le choix de l'itinéraire utilisant la route du Général-de-Gaulle à Schiltigheim/route de Brumath à Bischheim permettra de desservir les nouveaux immeubles et lieux d'activité au sud de Schiltigheim, de revaloriser l'axe ouest et de mettre les habitants du quartier des Écrivains – en cours de réhabilitation – en lien direct, sans rupture de charge, avec la gare de Strasbourg (stations Wodli et Faubourg de Saverne) et le centre-ville (station Homme-de-Fer). Cette ligne devra à terme se poursuivre vers le nord jusqu'à la gare de Vendenheim, dans le cadre de l'intermodalité qu'offrira le futur Réseau Express Métropolitain. ASTUS est satisfaite de voir enfin la Robertsau, les institutions européennes et le nouveau quartier Archipel relié, sans rupture de charge, à la gare centrale.

ASTUS demande que les connexions entre les lignes B, E et H à hauteur de l'avenue de la Paix soient finement analysées ; que les lignes de bus L3 et L6 (concernant sa branche vers le Pont Phario) continuent de permettre aux usagers d'accéder au plus près du centre-ville ; que les lignes de bus de rabattement (est-ouest au nord) soient renforcées et voient leur amplitude de service calée sur celle du tram ; que les études complémentaires qui vont être réalisées tiennent compte du développement à venir du Réseau Express Métropolitain en intégrant une réflexion prospective sur la mise en place de pôles d'échange multimodaux ; que des plans de circulation cohérents soient mis en place, en particulier pour favoriser les déplacements sécurisés des cyclistes et des piétons dans les trois communes concernées. »