

Bas-Rhin

LA VILLE EN DÉBAT

Astus : « Les avancées du REME ne doivent pas faire oublier ce qu'il reste à faire »



L'Association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise [Astus] se félicite de la mise en place prochaine du Réseau express métropolitain européen. Photo archives DNA /Franck KOB

L'Association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise (Astus) réagit dans une tribune aux récentes annonces de l'Eurométropole et de la Région Grand Est concernant le Réseau express métropolitain européen.

« Astus se félicite [des délibérations intervenues à la Région Grand Est le 27 janvier dernier, puis à l'Eurométropole de Strasbourg \(EMS\) le 4 février](#) : le Réseau express métropolitain européen va, enfin, pouvoir être mis sur les rails.

“Enfin”, parce que, avec d'autres, [nous l'attendions depuis de longues années](#) , et dernièrement comme suite à l'étude que nous avons initiée à Astus en 2017.

“Enfin”, parce que ces liaisons ferroviaires, cadencées et augmentées [sur la majorité des branches de l'étoile de Strasbourg](#) , correspondent aux besoins de plus en plus pressants des usagers [...].

“Enfin”, parce que ces liaisons seront peu à peu diamétralisées, c'est-à-dire qu'elles permettront au voyageur d'aller, par exemple, du nord au sud de l'agglomération, et dans un premier temps, en décembre 2022, de Saverne/Mommenheim vers Sélestat, sans correspondance en gare de Strasbourg.

“Enfin”, parce que les frontières de l’EMS vont s’ouvrir vers les communautés de communes voisines du Kochersberg, de la Basse-Zorn, du Pays rhénan, de l’agglomération de Haguenau, de la région de Molsheim-Mutzig, de la Mossig et du Vignoble et du canton d’Erstein, et jusqu’à Saverne et Sélestat.

“Enfin”, parce que, dans la foulée, le Réseau de cars interurbains Fluo67 sera mis à niveau [...].

Mais toutes ces avancées ne doivent pas faire oublier ce qui reste à faire.

Pas encore d’offre horaire améliorée pour toutes les branches, puisque les riverains de la ligne Strasbourg-Herrlisheim-Roeschwoog et au-delà en seront privés, en raison de carences dans l’entretien des voies depuis trop longtemps.

Pas encore de desserte améliorée au quotidien vers Kehl et Offenbourg [...].

Pas encore d’échéance pour d’autres lignes traversantes, telles que Haguenau-Strasbourg-Krimmeri Meinau [...].

Pas encore de gares accessibles à tous, par la multiplication des accès piétons/vélos, un meilleur confort d’attente, plus de sécurité par des quais plus larges et plus confortables [...]

Pas encore d’engagement des deux collectivités de rendre systématiquement accessibles toutes les treize gares de l’Eurométropole, et toutes les gares extérieures, aux personnes à mobilité réduite ; de créer de nouvelles haltes, telles que Starcoop, projetée au Port du Rhin, Trois Épis, en liaison avec le futur tram nord, ou Brumath Nord, à la jonction des deux autoroutes A4 et A340.

Pas encore de tarification suffisamment incitative :

- pour l’ensemble de l’aire géographique concernée, qu’il s’agisse d’un abonnement unique intermodal, comme il existe déjà dans l’EMS pour les résidents, mais aussi d’un ticket unique multimodal, partout, pour qu’un voyageur occasionnel puisse emprunter TER, cars interurbains Fluo67, trams, bus et TAD avec un seul ticket ;
- dans l’EMS, un véritable ticket unique pour que tous les usagers puissent utiliser le TER avec les titres CTS et non pas uniquement les abonnés CTS résidents dans l’EMS comme c’est le cas aujourd’hui.

Pas encore d’intégration de Kehl dans la zone tarifaire de l’EMS pour le TER, [comme c’est le cas pour le tram](#).

Astus, avec les autres associations avec lesquelles elle est fédérée, continuera à agir pour faire avancer ces étapes complémentaires et nécessaires. [...] »

undefined - mercredi 2 mars 2022

Eurométropole

SCHILTIGHEIM - BISCHHEIM

Trois associations unies pour la gare et la ligne SNCF

Sophie WEBER



Le bâtiment de la gare se dégrade peu à peu. Photo DNA /DR

L'association ASTUS et les collectifs Montramjtiens et Montrainjtyiens organisent samedi 5 mars des assises « pour une vraie gare au service des habitants de Schiltigheim et de Bischheim ». Leur objectif : que la gare délabrée reprenne vie et que les trains s'y arrêtent nettement plus souvent.

Alors que [la Zone à faibles émissions \(ZFE\) entre peu à peu en application dans l'Eurométropole de Strasbourg](#), la nécessité d'améliorer le réseau des transports en commun se fait pressante. Et le train doit faire partie de cette offre renforcée, estiment trois associations, la doyenne ASTUS et les collectifs Montrainjtyiens et Montramjtiens.

Après avoir notamment obtenu que [les conseils municipaux de Schiltigheim et Bischheim votent une motion](#) pour l'augmentation du cadencement, le collectif [Montrainjtyiens](#) a lancé l'idée de ces assises auxquelles sont conviés les citoyens, les associations, les syndicats, les « élus politiques républicains », les chefs d'entreprise du secteur, etc. La réflexion collective devrait permettre de faire pression sur les « décideurs politiques, la Région Grand Est, l'Eurométropole de Strasbourg et l'opérateur SNCF » pour débloquer un dossier qui fait du surplace.

Pour la gare, le bilan en 2022 est peu reluisant : « Quinze trains s'arrêtent à la gare de Bischheim-Schiltigheim dans chaque sens en semaine, le samedi ils ne sont plus que trois dans un sens et cinq dans l'autre et le dimanche un seul train dessert la gare dans un sens et trois dans l'autre. Cette gare est largement sous-utilisée, sous-valorisée et sous-équipée : l'état des équipements n'est pas attrayant, l'accès est impossible du côté ouest des voies, il n'y a pas d'interconnexion avec les autres modes de déplacement. »

La [transformation du bâtiment](#) de la gare, annoncée en août 2020, se fait attendre. Le projet d'en faire une maison de santé est tombé à l'eau. Plus grave, en novembre 2021, les militants ont découvert que la ligne Strasbourg-Lauterbourg [ne ferait pas partie, dans un premier temps, du Réseau express métropolitain](#). La gare doit être transformée en pôle multimodal [dans le cadre de l'arrivée du tram nord](#), mais là encore [rien n'est fixé](#). Un bus va-t-il enfin s'arrêter devant la gare ? À quel horizon se fera la liaison avec le quartier des Écrivains ? Par une passerelle ou un tunnel ? La question devrait être abordée lors des ateliers annoncés « au printemps 2022 », sans que leur date ne soit encore dévoilée.

Les trois associations viendront aux assises avec des propositions : augmenter dès à présent le cadencement de Strasbourg à Herrlisheim, faire de la gare un vrai pôle multimodal et rendre le périmètre de la gare attrayant.

Assises de la gare de Bischheim-Schiltigheim samedi 5 mars à partir de 14 h à la Cab'Anne des Créateurs, 1 place de la Gare à Schiltigheim.



La façade de la gare est en piteux état Photo DNA /DR



Dans le tunnel qui relie les quais Photo DNA /DR



Le bâtiment de la gare se dégrade peu à peu. Photo DNA /DR



Ils lancent des assises de la gare de Bischheim-Schiltigheim : de gauche à droite, François Giordani, Paul Weiss, Raymond Ruck, Jean-Paul Oertel, Thérèse Sonntag et David Wendling. Photo DNA /Thomas TOUSSAINT



Sur le quai, il ne reste qu'une machine pour acheter son billet Photo DNA /DR



Entre les rails, des déchets Photo DNA /DR

• **Maintenir une offre attractive et directe en bus au plus près du centre-ville**

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

« Les usagers des lignes de bus L3, L6, 4/4a et N1 ont à nouveau pu lire dans l'édition des [DNA du 7 avril 2022](#) la phrase suivante de Sophie Dupressoir, conseillère municipale de Strasbourg en charge de la ville marchable et cyclable : « S'il n'y avait l'épineux détournement des bus, ce serait déjà fait ».

Les habitants du nord, de l'est et de l'ouest de l'agglomération utilisant les lignes de bus ayant leur terminus sur les quais près des Halles, ou les rues adjacentes, ne sont pas des citoyens de seconde zone : ne se trouvant pas le long d'une ligne de tram, ils bénéficient actuellement d'une desserte et d'un service qui les conduit directement de leur domicile, de leur lieu de travail, de scolarisation ou de loisir vers le centre-ville et vice versa. Or l'élue en question voudrait les contraindre à être baladés avec leur bus jusqu'à la place de la République, ou ailleurs, et les orienter ensuite vers une rame de tram, souvent surchargée, pour rejoindre la station « Homme-de-Fer », qui est connue comme saturée.

D'autres solutions existent pour implanter sur les quais l'itinéraire de contournement cyclable dont Astus, bien au contraire, ne conteste pas du tout la nécessité.

Astus constate simplement qu'actuellement, l'aménagement mis en place quai de Paris, maillon du futur contournement vélo, est accidentogène pour les piétons et pour les personnes à mobilité réduite, qui sont exclus de fait de la voie publique, et craint qu'à terme ce futur contournement vélo, tel qu'actuellement voulu, ne se fasse aussi au détriment des usagers des transports en commun, tout aussi vertueux que les cyclistes.

Astus demande fermement que les usagers des transports en commun soient enfin consultés :

elle constate au demeurant que les cyclistes, les piétons et les personnes à mobilité réduite ne l'ont toujours pas été non plus, malgré des déclarations de l'élue en ce sens depuis plusieurs mois. »

Eurométropole

COURRIER DES LECTEURS

Une gare de Strasbourg qui répond aux besoins des usagers des mobilités



Dans le hall central, les palissades annonçant les travaux à venir. L'ASTUS s'inquiète, elle, notamment des places assises disponibles dans cette gare remodelée. Photo DNA /Laurent RÉA

François GIORDANI, président ASTUS et FNAUT Grand Est :

« Pour la FNAUT Grand Est et ASTUS, la rénovation de la gare actuellement mise en œuvre (DNA du 8 mai, NDR) néglige gravement l'accueil des voyageurs.

Nous avons rencontré plusieurs fois les responsables de la SNCF chargés du projet et fait part de nos demandes de modifications substantielles sur plusieurs points au nom des usagers que nous représentons, sans véritable écoute, l'impression étant qu'il avait été conçu dans des bureaux très éloignés des besoins au quotidien.

C'est ainsi que les voyageurs utilisant la gare disposent à ce jour de plusieurs lieux d'attente en position assise : salle d'attente entre les halls centre et sud, sièges dans les halls et sous la verrière, soit 136 places.

Le premier plan qui nous avait été présenté n'offrait plus que 61 places. Un second a augmenté ce nombre, mais il reste toujours largement insuffisant.

De plus, une partie de ces places est située dans les locaux dédiés aux guichets TER et TGV, ouverts en semaine jusqu'à 20 h 45, le samedi de 8 h à 20 h et le dimanche de 9 h à 17 h.

C'est totalement inacceptable pour les usagers : la SNCF invoque l'offre nouvelle aux terrasses, notamment sous la verrière, sans rappeler qu'elle nécessite la prise d'une consommation payante, et ne sauraient compenser les places retirées.

Une gare est d'abord un lieu de passage et d'accueil pour les usagers du train, avant d'être un centre commercial.

Par ailleurs, nous avons pris bonne note de ce que les guichets offriraient la possibilité d'acheter, en plus des billets SNCF, des titres des réseaux urbain CTS et de cars interurbains Fluo67.

Nous avons demandé que les plans des réseaux, les horaires des lignes et les informations tarifaires, y compris multimodales et transfrontalières, soient tenus à disposition des usagers pour les inciter à utiliser de plus en plus les transports en commun.

Malheureusement, ce projet a été abandonné, sans aucune concertation avec la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg, ce qui est très regrettable alors que ces autorités organisatrices se sont accordées pour développer un Réseau Express Métropolitain Européen multimodal.

En parallèle, le nombre de guichets est passé de 14 à 6 pour le local d'achat des billets TGV et à 3 pour celui des billets TER, qui remplacera aussi le local Simplicités du quai 1.

Cette offre nous apparaît très largement sous-dimensionnée, au regard de la volonté des AOM de doubler l'offre de transport, donc d'attirer de nouveaux clients ignorants des offres et des tarifs existants, du nombre important d'usagers illettrés [peu à l'aise avec le numérique, NDLR] et des files à rallonge que tout usager peut voir quotidiennement.

Enfin, nous avons demandé que soit étudiée, à l'occasion des travaux projetés, la création d'un accès direct entre les quais du terminus de la ligne de tram C et le quai 1 pour permettre une meilleure fluidité des circulations : refusé.

Aussi, la FNAUT Grand Est et ASTUS demandent une nouvelle remise à plat contradictoire des projets de la SNCF pour enfin tenir compte :

- des VRAIS besoins des usagers,
- des évolutions en cours et à venir au vu du réchauffement climatique (ZFE, ZTL),
- du coût accru des carburants,

le tout à une période où les usagers sont déjà gravement atteints au quotidien, par la désorganisation, depuis plusieurs mois, de leurs déplacements en train : suppressions programmées ou non, réductions de capacités, changements en dernière minute du lieu de départ/d'arrivée, retards chroniques. »

Eurométropole Nord

SCHILTIGHEIM BISCHHEIM

Des associations unies pour défendre la gare

M.D.



Point presse avec les collectifs ASTUS, Montramjytiens, Montrainjytiens : bilan et avenir de la mobilisation pour la ligne SNCF Strasbourg-Lauterbourg. Photo DNA /C. JOUBERT

Lundi 23 mai, ASTUS et les collectifs Montramjytiens et Montrainjytiens ont présenté les résultats de leurs assises organisées en mars dernier pour réfléchir à des solutions pour dynamiser la gare SNCF de Bischheim.

Les représentants des associations déplorent l'état de délabrement général dans lequel se situe la zone, les voies sont pleines de débris et le bâtiment est abandonné.

Ils dénoncent aussi une gare sous-utilisée, où les trains ne s'arrêtent pas assez souvent alors qu'ils considèrent le transport ferroviaire comme une alternative viable aux voitures.

Les pouvoirs publics semblent agir dans le même sens avec le projet de Réseau Express Métropolitain (REM) qui prévoit l'augmentation du nombre de trains en circulation dans l'Eurométropole. Sauf, pour le moment, sur la ligne de Strasbourg à Lauterbourg, qui traverse la gare de Bischheim.

• Une barrière au milieu de la ville

Les villes de Schiltigheim et de Bischheim desservies par la gare sont concernées par la mise en place de la Zone à faible émission (ZFE) et les militants associatifs jugent « inadmissibles » la faible fréquence des trains « alors que la ZFE s'applique à tout le monde en même temps ».

L'accessibilité de la gare représente aussi un problème à leurs yeux. Les lignes de bus s'arrêtent à une certaine distance de la gare, obligeant les usagers à transporter leurs bagages à pied sur des centaines de mètres. Pire encore, le quai central n'est accessible qu'au moyen d'un tunnel jugé « glauque » où les personnes à mobilité réduite ne peuvent pas circuler.

La gare n'a pas d'accès à l'ouest qui déboucherait sur le quartier des Écrivains, elle représente « pour l'instant une barrière, mais ça peut devenir autre chose ». Les participants proposent donc de détourner une ligne de bus et de créer un « passe-quartier », tunnel traversant la gare d'est en ouest pour relier les deux parties de la ville.

• Un investissement massif

Les associations demandent le doublement des cadences des trains, l'« aménagement » d'un passe-quartier, la transformation de la gare pour qu'elle ne devienne « pas seulement un lieu de passage mais aussi un lieu de vie » avec une présence humaine permanente.

Ils envisagent aussi une tarification simple, avec un ticket unique pour les trains, trams et bus dans le REME car « si on veut inciter les gens, il faut que ce soit simple ». Pour porter leurs idées, ils ont récolté 700 signatures dans les gares et les magasins à proximité de la ligne Strasbourg-Lauterbourg. Pour eux, « il n'y a pas de raison qu'on soit traités comme des citoyens de seconde zone ».

• Fête de la gare vendredi 24 juin

Toutes ces mesures demandent des investissements massifs, en termes d'infrastructures mais aussi d'embauches pour faire circuler les trains et entretenir la gare. Ils défendent l'idée « d'investir massivement dans le transport ferroviaire ». Pour faire vivre le lieu, « la fête de la gare » sera organisée vendredi 24 juin à partir de 17 h, « dans l'esprit de la fête des voisins ».





Schiltigheim Bischheim

- **Fête de la gare**

VENDREDI 24 JUIN. Les collectifs Montrainjtyiens, Montramjtiens et l'association ASTUS organisent vendredi 24 juin à partir de 17 h la Fête de la Gare de Schiltigheim Bischheim, place de la Gare à Schiltigheim. La soirée sera animée par l'orchestre Chrysalide et le restaurant du Chemin de Fer (tartes flambées et boissons). Une mobilisation pour le renouveau de la gare et de la ligne Strasbourg-Herrlisheim-Lauterbourg et à terme Karlsruhe. Les organisateurs se battent pour obtenir davantage de trains dès maintenant, pour une ligne de bus desservant directement la gare, pour un accès des deux côtés de la voie ferrée par un passe-quartier souterrain, pour une tarification simple, attractive, incitative, avec un abonnement et un ticket unique multimodal, pour un lieu aménagé, sécurisé et rendant des services de tous ordres.

Eurométropole

SCHILTIGHEIM

Un technicentre pour les TER à proximité des habitations ?

Sophie WEBER



Mobilisation devant la mairie de Schiltigheim, afin de lever le secret sur l'installation d'un technicentre en face de la gare de Bischheim-Schiltigheim. Photo DNA/ Cédric JOUBERT

À Schiltigheim, des militants ont manifesté mardi devant la mairie. Ils réclament la plus totale transparence sur le projet d'installation, en ville, d'un nouveau centre de maintenance ferroviaire avec une station de ravitaillement en gasoil.

Mardi 5 juillet devant l'hôtel de ville de Schiltigheim, une vingtaine de manifestants étaient rassemblés pour obtenir que le voile soit levé sur un projet de la Région Grand Est qui les chiffonne. Il s'agit de la création d'un « technicentre », un centre de maintenance des trains, au niveau de la gare SNCF Bischheim-Schiltigheim, en pleine zone urbaine.

Le collectif Montrainjytiens, rejoint par le collectif Montramjytiens et ASTUS, milite depuis deux ans pour [la renaissance de la gare de Schiltigheim-Bischheim et le développement de la ligne de train Strasbourg-Lauterbourg](#). Pour faire connaître leur combat, ces partenaires ont récemment organisé des assises et une fête de la gare.

Dans [le dossier du technicentre](#), Anne-Catherine Klarer, la patronne de la Cab'Anne des Créateurs, est en première ligne. Et dans le brouillard. Elle loue les locaux de son tiers-lieu, le long de la voie de chemin de fer, à SNCF Réseau. Avec « la station de carburant au bout du quai et les trains en attente devant la Cab'Anne », le technicentre condamnerait son activité. Lassée de ne pas savoir à quelle sauce elle sera mangée, elle a demandé l'aide des associations et de politiques locaux. Et elle avait rassemblé mardi, devant la mairie, des soutiens pour faire du bruit. On y croisait plusieurs élus de la majorité schilikoise, mais aussi une élue bischheimoise, Christèle Laforêt.

Principal grief des associations : aucune présentation claire n'a été faite, la concertation est inexistante. Et l'inquiétude est réelle quant aux risques liés au stockage du gasoil. Les militants

rappellent que le quartier des Écrivains doit être relié à la gare par un tunnel ou une passerelle. En passant au-dessus ou sous le technicentre ? Difficile à imaginer.

« On n'a pas besoin de la multiplication des technicentres payés avec l'argent public », s'indigne Raymond Ruck (Montrainjytiens). Et il refuse que la « politique du secret » débouche sur celle du « fait accompli ».

• Quel impact en termes de nuisances ?

François Giordani (ASTUS) estime qu'il faut d'urgence une concertation avec les riverains organisée par la Région. Il souligne que ce technicentre sera dédié aux « lignes transfrontalières » dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, en 2025 : « Les opérateurs privés ne veulent pas dépendre de la SNCF pour l'entretien de leurs trains ». La section PCF locale, dans un communiqué signé par Antoine Splet, déplore aussi que cet équipement soit en fait un instrument de la privatisation.

Danielle Dambach, la maire de Schiltigheim, est intervenue mardi en préambule de la séance du conseil municipal. Elle explique avoir eu connaissance très récemment de ce projet et avoir demandé une réunion au service mobilités de l'EMS, avec la SNCF, pour en savoir davantage. Danielle Dambach s'interroge sur le choix du site et annonce qu'elle fera preuve de fermeté en refusant d'être « mise devant le fait accompli ». Elle s'opposera à l'installation « d'une station de gazole proche d'une zone d'habitat et proche de la Cab'Anne des Créateurs ». Et avant toute décision, elle veut connaître l'impact environnemental du projet en termes de bruit, de trafic et de pollution du sol et de l'air.

Eurométropole

SCHILTIGHEIM

La protection fonctionnelle accordée à deux maires

Sophie WEBER



Mardi 5 juillet, Danielle Dambach en grande discussion avec les militants inquiets de la possible création d'un technicentre à Schiltigheim. Photo DNA /Sophie WEBER

L'ancien maire Jean-Marie Kutner et la maire actuelle Danielle Dambach bénéficieront de la protection fonctionnelle dans le dossier qui oppose la Ville à la Chambre Régionale des Comptes (CRC). Les élus de Schiltigheim en ont décidé ainsi.

La dernière séance du conseil municipal de Schiltigheim avant la pause estivale a été rondement menée, en deux heures trente. En préambule, [pour répondre à une manifestation devant l'hôtel de ville](#), la maire Danielle Dambach a expliqué qu'elle tentait d'en savoir plus sur la possibilité de l'installation d'un technicentre devant la gare SNCF de Bischheim-Schiltigheim, avec un dépôt de carburant à proximité des habitations.

• Procédure de la Chambre régionale des comptes : vers un non-lieu ?

Au programme des discussions, un gros dossier, celui du rapport de la CRC sur les exercices 2016 à 2020. Et plus précisément [la procédure portant sur les conditions de paiement de dépenses liées à l'achat de spectacles](#) par la régie d'avance du service culturel. Avec à la clé une suspicion de gestion de fait pour trois régisseurs et deux maires.

Les élus schilikois ont accordé à la quasi-unanimité la protection fonctionnelle aux deux élus mis en cause, qui n'auront pas à prendre à leur charge les frais de leur défense. Les trois régisseurs bénéficient de la même protection. Christian Ball (Schilick pour Tous) et Martin Henry

se sont abstenus. Christian Ball estime que les élus auraient pu prendre en charge leurs frais, comme d'autres maires l'ont fait par le passé.

La décision de la CRC sera rendue le 18 juillet mais la majorité ne semble pas inquiète. « Le rapporteur demande que soit prononcé un non-lieu étant donné la bonne foi de tous les acteurs du dossier » a révélé le premier adjoint Patrick Maciejewski. Il n'y a « aucun préjudice financier pour la commune » a souligné Patrick Ochs, adjoint aux finances, qui accorde sa « pleine confiance aux trois régisseurs », assurant qu'il n'y a eu ni « détournement de fonds », ni « malversation ».

La CRC a aussi épluché les comptes de la culture à Schiltigheim. Le déficit s'est aggravé, avec un pic lié au Covid en 2020. Il était de 1 245 000 € en 2019. Pour Dera Ratsiajetsinimaro, il y a « des choix à revoir » en privilégiant les spectacles adaptés au public schilikois sans continuer à s'enfermer dans des « offres élitistes ». L'adjointe Nathalie Jampoc-Bertrand lui a rétorqué que le budget du spectacle vivant était à l'équilibre. Le « poste vraiment à découvert c'est tout ce qui concerne les pratiques culturelles amateurs » et qui contribue à la « démocratisation » de la culture.

• **Mal-être des agents de la Ville**

Un autre sujet est revenu en boucle durant le conseil, celui [du mal-être des agents de la Ville](#). Danielle Dambach a accusé Dera Ratsiajetsinimaro, qui affirme que 137 agents ont été malades à un moment ou un autre en juin, de faire de la « désinformation ». Le taux réel d'absentéisme entre le 1^{er} janvier et le 31 mai 2022 s'élevait à 9,95 %, avec « 54 agents absents en moyenne sur 540 ». On notera que le mois de juin est absent de ce décompte. La maire ne nie pas les difficultés rencontrées par les agents et le fait que « les services sont en tension ». Elle a annoncé des mesures concrètes pour mettre de l'huile dans les rouages : un poste de chargé de communication interne, un site intranet, un livret d'accueil pour les nouveaux agents, le réaménagement de l'accueil de la mairie et la création d'un nouveau réfectoire. Un agent de sécurité est désormais en poste à l'entrée de la mairie. Enfin, pour obtenir des « pistes d'amélioration complémentaire », la Ville lance un audit.

Schiltigheim : des habitants se mobilisent contre l'installation d'un technicentre SNCF à proximité des habitations

Publié le 12/07/2022 à 14h52

Écrit par [Anne-Laure Marie](#)



Les riverains se mobilisent contre l'installation d'un technicentre SNCF à la gare de Schiltigheim, ils craignent des nuisances sonores mais aussi de la pollution • © Karine Gélébart / France Télévisions

Schiltigheim

Strasbourg

Bas-Rhin

Alsace

Grand Est

La nouvelle était presque passée inaperçue mais elle a fini par se savoir. Un centre de maintenance ferroviaire avec une station de ravitaillement en gasoil pourrait voir le jour à la gare SNCF de Schiltigheim (Bas-Rhin). De quoi susciter la colère des riverains, qui n'ont pas été avertis.

Les banderoles fleurissent à la gare de Schiltigheim (Bas-Rhin). "Non à la station gazole SNCF" peut-on y lire. Riverains et usagers se mobilisent depuis la mi-juin 2022 contre un projet de technicentre SNCF. Un centre de maintenance de rames de train, équipé d'une zone de stockage d'hydrocarbures, devrait en effet sortir de terre.

"On est estomaqués, on n'en revient toujours pas, soupire Thérèse Sonntag, du collectif Mon train j'y tiens. Le 24 juin dernier, on a organisé une fête à la gare pour faire connaître notre combat pour une augmentation du cadencement des trains sur la ligne Lauterbourg-Strasbourg. Et là, on apprend l'existence de projet de technicentre !"

C'est Anne-Catherine Klarer qui leur apprend. Elle est la responsable de la cabane des créateurs, un lieu social et culturel situé le long de la voie de chemin de fer. Et sera directement impactée par l'installation de ce centre de maintenance. *"L'avenir de la CabAnne est en jeu. Cette fameuse station apparaît sur les plans juste au bout du quai"*, déplore celle qui aura le technicentre sous le nez.

Les habitants regrettent au premier chef le manque de concertation concernant ce projet et surtout le manque de communication et de transparence. Et puis ils redoutent des nuisances sonores et olfactives et se questionnent sur les conséquences du stockage d'hydrocarbures sur le site. *"Est-ce qu'il va être classé Seveso ?"* s'interroge Thérèse Sonntag.

Mobilisation générale

"Ca craint quand même, s'inquiète Monique Barroux qui a vue sur la gare depuis les fenêtres de son appartement. S'ils font ça, le quartier est foutu". De quoi faire bondir certains élus comme le PCF section Schiltigheim-Bischheim qui dénonce dans un communiqué "qu'un tel équipement serve uniquement à satisfaire les exigences de l'opérateur ferroviaire privé à qui l'on confiera la circulation des trains de la ligne Strasbourg-Lauterbourg-Karlsruhe, alors qu'il existe à quelques centaines de mètres le technicentre SNCF de Bischheim qui, lui, est 100% public".

Une vingtaine d'habitants a d'ailleurs manifesté devant la mairie de Schiltigheim mardi 5 juillet 2022 et obtenu un rendez-vous avec la municipalité le 18 juillet. Une pétition a aussi été mise en ligne ce lundi 11 juillet et a déjà recueilli une trentaine de signatures à l'heure où nous écrivons ces lignes.

**Trains Régionaux transports économie mobilité manifestation
social environnement**

partager cet article

undefined - mercredi 27 juillet 2022

Eurométropole

COURRIER DES LECTEURS

Une faute contre l'intermodalité



Le "pôle d'échange multimodal" de Lingolsheim est en pleine construction. « Comment feront les personnes en fauteuil roulant qui voudront voyager en train et en bus ? », s'interroge François Giordani, président de ASTUS et de la FNAUT Grand Est. DR

François GIORDANI, président de ASTUS et de la FNAUT Grand Est :

« Un chantier, piloté par la Région Grand Est et SNCF Réseau, est en cours à la halte « pôle multimodal de Lingolsheim : une passerelle est en construction pour permettre aux usagers d'accéder en meilleure sécurité aux TER.

Cette passerelle est dotée de deux ascenseurs.

Premier constat : le choix a été fait par le maître d'ouvrage de construire une énorme et très disgracieuse passerelle avec ascenseurs. Or, il suffit de se rendre régulièrement en gare de Strasbourg ou de Krimmeri Meinau pour se rendre compte que les jours d'indisponibilité desdits ascenseurs sont presque aussi nombreux que ceux de leur disponibilité. D'où impossibilité pour les personnes à mobilité réduite de voyager et atteinte à leur droit à la mobilité.

Deuxième constat : aucun ascenseur ne permet aux utilisateurs à mobilité réduite du train d'aller prendre le bus de la ligne 13 de la CTS, à l'ouest de la halte ; et inversement. Il s'agit là d'une erreur manifeste de conception, d'une faute contre l'intermodalité de la part de nos décideurs. Comment vont faire les personnes en fauteuil roulant qui voudront voyager en train et en bus ?

Troisième constat : il aurait été, au demeurant, tout à fait possible, au vu de la configuration des lieux, d'implanter des accès aux quais par des plans inclinés beaucoup plus faciles d'accès et

surtout d'un coût beaucoup moins élevé à l'usage que des ascenseurs, comme cela se fait chez nos voisins allemands par exemple.

ASTUS et la FNAUT Grand Est, en amont de la décision de l'Autorité organisatrice des Mobilités (Région Grand Est) sur cet équipement, avaient fait – de longue date – des propositions en ce sens, sans recueillir aucune écoute.

Lors de la phase de concertation entre collectivités locales, il apparaît que la Ville de Lingolsheim et l'Eurométropole de Strasbourg (d'avant 2020) se sont malheureusement désintéressées de ce projet.

Force est de constater que la voix des usagers, notamment à mobilité réduite, ne compte guère.

Depuis, la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg, notamment, ont créé en 2021 une société publique locale (SPL) Grand Est Mobilités pour faciliter, en particulier, la gestion du futur Réseau Express Métropolitain Européen (REME) et plus précisément « mettre en œuvre des complémentarités et des intermodalités entre les services et les offres de transport et de mobilité à l'échelle locale. »

Afin de ne pas voir le renouvellement d'une hérésie comme celle de l'aménagement en cours à Lingolsheim, par exemple à la halte de Bischheim, ASTUS et la FNAUT Grand Est demandent solennellement que l'ensemble des haltes et gares du Réseau Express Métropolitain Européen – qui va être mis en œuvre prochainement – soient aménagées de façon à permettre leur accessibilité facile et permanente aux personnes à mobilité réduite, handicapées ou âgées, sans attendre l'application du Schéma directeur d'accessibilité programmée régional, au plus près des besoins au quotidien des usagers et après avoir consulté et associé aux projets leurs représentants.

Verrons-nous le renouvellement d'une telle aberration ? À la Région Grand Est et à SNCF Réseau de nous le dire. »

• Des solutions pour résoudre définitivement la crise climatique...

Alex GOLDYX,

Strasbourg :

« Pour égayer un peu vos colonnes je voudrais proposer mes solutions, mûrement réfléchies, pour résoudre définitivement la crise climatique :

- Éteindre les volcans
- Interdire les incendies de forêts

- Empêcher les vaches et les écologistes de flatuler.

Je suis sûr qu'en quelques semaines, la crise climatique sera résolue.

Écologiquement vôtre. »

Eurométropole

COURRIER DES LECTEURS

Réseau Express Métropolitain Européen : pensons aux personnes à mobilité réduite



L'ASTUS rappelle qu'il faut faire des efforts pour faciliter l'accès des personnes à mobilité réduite aux trains, notamment dans le cadre du Réseau Express Métropolitain. Archives DNA /Cédric JOUBERT

François GIORDANI, président d'ASTUS et de la FNAUT Grand Est :

« L'association ASTUS a pris connaissance de [l'article paru le 23 juillet concernant la halte urbaine SNCF de Krimmeri Meinau](#).

Elle se félicite qu'enfin cet ascenseur soit bientôt à nouveau disponible : force est de constater qu'il dysfonctionnait depuis plusieurs années, comme nous avons pu le constater, avec des signalements transmis à la SNCF chaque mois, voire chaque semaine.

Le nouvel équipement, qui disposera de la « possibilité de savoir en temps et en heure s'il fonctionne bien », nous épargnera ces nombreux signalements ! Mais nous nous interrogeons : cette nouvelle fonctionnalité anticipe-t-elle déjà les futures pannes, plutôt qu'un fonctionnement optimal ?

La gêne causée aux personnes à mobilité réduite et aux personnes âgées est considérable au quotidien : cette halte, particulièrement fréquentée (plus de 165 000 voyageurs par an), dessert en effet la plaine des Bouchers et le lycée Louis-Couffignal, contribuant à désengorger les lignes A et E du tram.

Aussi nous ne pouvons que désapprouver fortement les déclarations du représentant de la SNCF, indiquant que ce n'est pas une halte qui doit être rendue accessible aux personnes à mobilité réduite. Lire ce genre de déclaration en 2022, 17 ans après la loi handicap, est proprement inadmissible.

À l'heure où le Réseau Express Métropolitain Européen va se mettre en place, ASTUS et la FNAUT (Fédération nationale des associations d'usagers des transports) Grand Est rappellent qu'elles demandent que l'ensemble des haltes et gares desservies par ce nouveau réseau soient accessibles aux personnes à mobilité réduite, ce qui en ferait un réseau modèle en France.

Cela évitera de revoir des scènes comme celle vue lors du dernier match du Racing de la saison passée à la Meinau le 14 mai dernier, où deux trains spéciaux avaient été mis en place et où l'ascenseur était à nouveau en panne : des spectateurs en béquilles n'avaient pu accéder au stade que grâce à la solidarité des autres supporters.

Vivement décembre ! »

Projet de centre de maintenance à la gare : les associations interpellent Jean Rottner

V.B.



Selon les associations, l'implantation d'une station-service et d'un centre de maintenance pourrait compromettre l'activité de la CabAnne des créateurs. Document remis

Mobilisées contre un projet de centre de maintenance ferroviaire à la gare de Bischheim-Schiltigheim, plusieurs associations organisent ce vendredi une réunion publique et interpellent le président de la Région Grand Est.

L'association Astus, les collectifs Montrainjytiens et Montramjytiens et la CabAnne des créateurs organisent une réunion ce vendredi à 18 h, à [la CabAnne des créateurs](#), à Schiltigheim, pour débattre d'un projet de la Région Grand Est... [Il s'agit de l'implantation d'un centre de maintenance ferroviaire à la gare de Bischheim-Schiltigheim et d'une station de ravitaillement en gazole, dans une zone proche des habitations.](#)

Militantes pour la renaissance de la gare de Bischheim-Schiltigheim, ces associations ont manifesté [leur déception lorsqu'a été dévoilée la nouvelle offre ferroviaire de 2023 qui, à leurs yeux, ne tient pas compte de la forte attente des usagers pour la ligne de Strasbourg-Lauterbourg.](#)

Le projet de la Région Grand Est, lié à la gare de Bischheim-Schiltigheim, fait monter d'un cran leur agacement au point de demander une réunion au président de la Région.

Dans un courrier daté du 22 juillet Raymond Ruck (Montrainjytiens), François Giordani ([Astus](#)) ainsi que Jacques Bresson (Montramjytiens) rappellent le contexte et les enjeux de la ligne Strasbourg-Lauterbourg et du [Reme \(réseau express eurométropolitain\)](#) « pour permettre aux habitants de se déplacer autrement et ainsi agir efficacement contre le dérèglement climatique ». « Des assises de la gare de Bischheim-Schiltigheim, organisées par nos associations en date du

5 mars dernier, [ont permis de synthétiser l'ensemble des besoins](#) », soulignent ces acteurs. « Vous avez été alerté à plusieurs reprises sur ce dossier et sollicité pour une rencontre à ce sujet. Force est de constater que nos demandes restent à ce jour sans réponse », poursuivent-ils. « Pire encore, nous avons pris connaissance du projet d'installation d'un site de maintenance, d'une station de gazole, de lavage des rames et de remisage de celles-ci, à proximité de la gare de Bischheim-Schiltigheim, ce sans que les riverains ne soient destinataires d'une quelconque information préalable ou concertation sur une implantation qui ne manque pas de soulever de nombreuses questions et de susciter de l'inquiétude sur les nuisances environnementales dans une partie très habitée de la ville. »

Après des rencontres avec les élus de proximité (Danielle Dambach, maire de Schiltigheim, a évoqué ce projet lors du dernier conseil municipal en annonçant qu'elle s'opposerait à une « station de gazole » à proximité des habitations et qu'elle était en demande d'informations sur l'impact environnemental d'un tel projet, N.D.L.R.), les associations et collectifs considèrent que « les problématiques qui sont liées à la ligne rhénane ne font l'objet d'aucun plan cohérent public et transparent permettant aux citoyens de se faire une idée des évolutions à venir ». Par conséquent, ils demandent à Jean Rottner, le président de la Région Grand Est, d'organiser « avant la fin août ou tout début septembre » une réunion de travail spécifique sur les enjeux du service ferroviaire de la ligne rhénane avec tous les acteurs, élus, collectifs, associations, et la SNCF.

Réunion publique ce vendredi 26 août, à 18 h, à la CabAnne des créateurs, 1 place de la Gare, à
Schiltigheim.montrainjytiens@gmail.com ; astus67000@gmail.com

Eurométropole

BISCHHEIM-SCHILTIGHEIM

Des inquiétudes autour de l'avenir du site de la gare

J.R.



Collectifs, associations, habitants ou encore élus ont longuement évoqué le projet de station de distribution de gazole et de centre de maintenance ferroviaire lors de la réunion publique. Tous sont en attente de réponses sur les impacts d'un tel aménagement. Photo DNA /JR

Habitants et associations étaient réunis vendredi 26 août à la CabAnne des créateurs pour une réunion publique. Ils ont exprimé leurs inquiétudes face à la future implantation d'une station de distribution de gazole et d'un centre de maintenance ferroviaire sur le site de la gare de Bischheim-Schiltigheim.

Après [une lettre ouverte au président de la région Jean Rottner](#), une réunion au sujet de [la création d'une station de distribution de gazole et d'un centre de maintenance ferroviaire](#) a rassemblé environ 80 personnes ce vendredi. Organisée par l'association Astus, les collectifs Mon train j'y tiens et montramjytiens ainsi que la CabAnne des Créateurs, elle avait pour but de transmettre « les informations obtenues aux citoyens et de voir ensemble ce qui peut être fait ».

• L'étude d'impact environnemental pas nécessaire

« À l'horizon 2023, un projet prévoit l'installation d'un point de distribution transitoire de gazole en appoint des installations de la gare de Strasbourg, au pied des locaux de la CabAnne, détaille Raymond Ruck, membre du collectif Mon train j'y tiens. Environ 20 m³ de carburant seraient stockés, avec un volume annuel maximal de 500 m³ et un approvisionnement par

camion. Les valeurs sont inférieures aux seuils qui demanderaient une étude d'impact environnemental. » Et d'ajouter : « À l'horizon 2025-2027, un atelier transfrontalier serait créé un peu plus au sud ». Cet atelier, sorte de « [technicentre](#) » pour la maintenance ordinaire des rames, se situerait au niveau du secteur de Heineken. Il comporterait notamment une machine à laver les trains, des voies de remisage et une station-service permanente avec des cuves enterrées.

Autre problème à l'horizon 2023 : la rénovation de deux voies de remisage pour garer les rames de nuit, en bordure du bâtiment de la CabAnne des créateurs.

« Avec le développement du [Réseau express métropolitain européen \(Reme\)](#), on est conscient que les besoins de maintenance et de remisage vont augmenter. Mais on s'interroge sur les impacts qu'un tel aménagement aurait sur l'environnement et sur les nuisances que pourraient subir les riverains. On est en attente de réponses », indique François Giordani, président d'Astus.

Pour Florence Klarer, membre de l'association Les Créateurs de la CabAnne, « ce projet aura un impact sur tout un quartier et notre ressentiment est dû au manque d'information ».

Anne-Catherine Klarer, fondatrice de la CabAnne des créateurs, craint aussi que ce projet remette en cause l'accueil du public dans ce tiers-lieu : « Cela aura un impact pour nous et pour les autres. D'autant plus que notre bail avec la SNCF arrive à échéance dans deux ans ». Elle confie avoir eu connaissance du projet fin juin-début juillet.

Patrick Maciejewski, premier adjoint à Schiltigheim, explique, de son côté, que « la Ville n'a pas été consultée et qu'on l'a appris par Heineken. Le centre aura un impact sur un terrain SNCF que loue Heineken. Un accord a été trouvé pour réorganiser ce secteur ». Mais cela ne s'arrête pas là. « Lors d'une réunion technique début juillet sur le sujet, on a exprimé notre désaccord sur ce projet en l'état à la Région et à la SNCF. On nous a dit que cela risquerait de remettre en cause le Reme. »

« Un chantage ! Le dossier est soi-disant sous l'égide du Reme, alors qu'il est destiné aux liaisons transfrontalières », dénonce Jacques Bresson, du collectif montramjytiens, qui s'inquiète d'ailleurs de la remise en cause du projet d'un passage souterrain sécurisé et accessible à tous, qui favoriserait les mobilités Est-Ouest.

« En fait, l'atelier servirait pour les rames des liaisons transfrontalières, pointe Raymond Ruck. Or, des opérateurs privés seront sélectionnés par appel d'offres sur ces liaisons. D'où une demande de multiplication de centres de maintenance, mis à disposition du privé mais avec un financement public. »

• Critiques et colère

Lors de la réunion, plusieurs habitants ont critiqué le projet, ou même fait part de leur colère, à l'instar d'un ancien salarié du technicentre de Bischheim : « La station de carburant n'a pas sa place ici ». Des habitants suggèrent aussi de se servir du technicentre de Bischheim. « Un site qui s'occupe de la révision des rames à mi-vie », précise néanmoins François Giordani.

Plusieurs pistes ont ainsi été abordées pour trouver des solutions, y compris l'électrification de la ligne. Des élus d'opposition schilikois proposent, eux, de débattre de ce sujet au prochain conseil municipal, voire de voter une motion. Les participants à la réunion souhaitent que des études sur les impacts (environnementaux, nuisances) soient menées et attendent surtout une réponse de la Région. « Si on n'obtient aucune réponse d'ici l'assemblée plénière du 23 septembre, on ira manifester devant l'Hôtel de région », concluent les collectifs.



Collectifs, associations, habitants ou encore élus ont longuement évoqué le projet de station de distribution de gazole et de centre de maintenance ferroviaire lors de la réunion publique. Tous sont en attente de réponses sur les impacts d'un tel aménagement. Photo DNA /JR



Collectifs, associations, habitants ou encore élus ont longuement évoqué le projet de station de distribution de gazole et de centre de maintenance ferroviaire lors de la réunion publique. Tous sont en attente de réponses sur les impacts d'un tel aménagement. Photo DNA /JR



Pour la CabAnne des créateurs, tiers-lieu situé dans un bâtiment en bordure de voies et appartenant à la SNCF, l'inquiétude est aussi due au remisage de rames juste à côté et à la station de distribution de gazole. Photo DNA /JR

Eurométropole

SCHILTIGHEIM

Associations et collectifs réclament plus de trains

J.R.

L'association Astus ainsi que les collectifs Mon train j'y tiens et montramjytiens ont insisté sur [leur souhait d'un développement de la ligne Strasbourg-Lauterbourg](#). Une nécessité, même, selon eux, avec la mise en place de [la ZFE \(Zone à faibles émissions\)](#) dans l'Eurométropole et face aux enjeux climatiques. « Il faut une vraie alternative à la voiture, souligne Raymond Ruck, de Mon train j'y tiens. Aujourd'hui, on en est à 15 trains par jour dans chaque sens sur la ligne Strasbourg-Lauterbourg. Avec le projet Reme (Réseau express métropolitain européen), en 2023, il est seulement prévu d'ajouter deux allers-retours supplémentaires, soit une augmentation de 13 %, pendant que la ligne Strasbourg-Haguenau bénéficiera d'une augmentation de 58 %. »

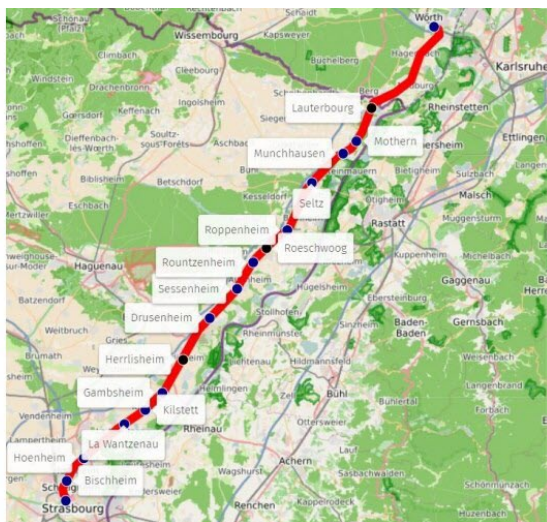
Une offre insuffisante, donc. « Nous demandons un cadencement à la demi-heure en semaine en heures de pointe dans un premier temps, puis au quart d'heure dans une phase ultérieure. Il faut aussi une amplitude horaire élargie et un cadencement à l'heure le week-end », poursuit-il.

« Nous voulons redonner vie à cette ligne, mais pas n'importe comment, ni au prix de nuisances pour les habitants », indique François Giordani, président d'Astus.

Transports

Ligne Strasbourg-Lauterbourg : manifestation vendredi devant la Région

Par **Les Dernières Nouvelles d'Alsace** - Hier à 18:15 | mis à jour hier à 20:14 - Temps de lecture : 1 min



la Ligne Strasbourg-Lauterbourg. Photo DNA/Eddie RABEYRIN

L'association ASTUS, les collectifs schilikois Mon train j'y tiens et Mon tram j'y tiens, la CabAnne des Créateurs et l'Association des Locataires du site ICF de Schiltigheim organisent une manifestation vendredi à Strasbourg, à partir de 8 h 30, devant la Maison de la Région Grand Est. Lassés de ne pas obtenir de réponses des pouvoirs publics, les militants veulent interpeller les élus régionaux. Ils réclament de prendre part à une table ronde [sur l'avenir de la ligne SNCF Strasbourg-Lauterbourg](#). Ils s'opposent [aux aménagements](#)

prévus, un centre de maintenance « avec ses nuisances au milieu d'un habitat dense » et l'installation d'une station gasoil, qui pourraient être destinés à un futur opérateur privé. Les manifestants réclament de plus un cadencement augmenté des trains immédiat, comme c'est le cas pour d'autres lignes desservant Strasbourg.

Société

Strasbourg



À LIRE AUSSI

Taboola Feed

Religion. Après la tempête Eyyub Sultan, Strasbourg recadre sa politique culturelle

Les Dernières Nouvelles d'Alsace

Eurométropole

STRASBOURG

Aménagements ferroviaires : manifestation devant la Région

Sophie WEBER



Manifestation devant la Région Grand Est pour interpellier élus régionaux sur l'installation d'une station gasoil et d'un centre de maintenance à proximité d'habitations dans le cadre de la rénovation de la ligne SNCF Strasbourg Lauterbourg. Photo DNA /Jean-Christophe DORN

Vendredi 23 septembre, une trentaine de manifestants a réclamé plus de transparence et de dialogue dans le dossier des aménagements nécessaires pour inscrire la ligne Strasbourg-Lauterbourg dans le futur réseau express métropolitain européen (REME). En cause, une station gasoil et un centre de maintenance installés en milieu urbain.

Vendredi 23 septembre, les collectifs Montrainjytiens et Montramjytiens, l'association Astus, [la Cab'Anne des Créateurs](#) et l'association des locataires du site ICF de Schiltigheim avaient appelé à une manifestation devant la Maison de la Région, pour interpellier les élus régionaux planchant au sein de la commission transports.

Une trentaine de personnes a répondu à l'appel, essentiellement des membres de la Cab'Anne des Créateurs. Le tract distribué demande l'augmentation du cadencement mais refuse l'installation d'une « station gasoil polluante » et d'un centre de maintenance « au milieu d'un habitat dense ». Un seul politique était présent, le communiste Antoine Splet, membre de la majorité schilikoise.

Avec un temps de retard, la ligne SNCF Strasbourg-Lauterbourg va intégrer le futur Réseau express métropolitain européen (REME). Et les trains iront à terme jusqu'à Karlsruhe. Pour ce faire, un lourd chantier de rénovation est nécessaire. Il implique notamment [la création d'un centre de maintenance et l'installation d'une station gasoil](#) provisoire avant la construction de

cuves enterrées. Les études sont en cours mais le site choisi se situera probablement [aux abords de la gare de Schiltigheim-Bischheim](#).

Depuis quatre mois, Anne-Catherine Klarer, présidente de la Cab'Anne des Créateurs, société coopérative installée dans d'anciens locaux de la gare, tente de savoir si son tiers-lieu sera impacté. Et elle galère à obtenir des informations claires de ses interlocuteurs, mairie de Schiltigheim, Eurométropole, SNCF, Région... Vendredi, « un grand pas a été franchi ». Une délégation a été reçue par Julien Beccherle, directeur adjoint en charge des mobilités. Dans 15 jours à trois semaines, promesse en a été faite, les militants devraient être conviés à une table ronde.

Mardi 27 septembre, une motion sera proposée en conseil municipal aux élus schilikois par la maire Danielle Dambach. La Ville annonce qu'elle accueillera le centre de maintenance mais souhaite en limiter les nuisances. Et elle veut pouvoir ouvrir le dialogue avec les habitants. Elle réaffirme son soutien à la Cab'Anne des Créateurs.

Eurométropole

SCHILTIGHEIM

Une motion pour développer le train en atténuant les nuisances

Sophie WEBER



L'avenir de la ligne SNCF Strasbourg-Lauterbourg a, une fois encore, donné lieu à une motion du conseil municipal de Schiltigheim. Photo DNA /Michel FRISON

Les élus schilikois ont voté mardi 27 septembre une motion intitulée « Oui au développement du train à Schiltigheim, oui à la qualité de vie des Schilikois.es ! ». En clair, d'accord pour les aménagements ferroviaires, mais sans les éventuelles nuisances qu'ils pourraient causer.

Comment peut-on à la fois soutenir le développement du transport ferroviaire et s'opposer aux désagréments qu'il peut entraîner pour les riverains ?

Mardi, à Schiltigheim, la majorité a présenté une motion qui s'inscrit dans le débat créé par [le chantier de rénovation de la ligne SNCF Strasbourg-Lauterbourg](#). Un texte qui s'inscrit dans un débat porté par des militants.

Plusieurs associations sont vent debout contre l'installation d'un centre de maintenance et d'une station gasoil à proximité des habitations. Les mêmes réclament une hausse du cadencement des trains en gare de Bischheim (sur le ban communal de Schiltigheim). [Une manifestation a eu lieu vendredi 23 septembre](#) devant la Maison de la Région.

À Schiltigheim, la majorité a tranché. Pour permettre la mise en œuvre du [Réseau Express Métropolitain Européen \(REME\)](#), un investissement pour la ligne de 42 millions d'euros en tout, « la Ville de Schiltigheim entend le besoin de renforcer les infrastructures techniques et prendra sa part en accueillant le futur centre de maintenance au droit du terrain de la brasserie de L'Espérance ».

La motion rappelle toutefois que cette implantation se fera dans un tissu urbain très dense. Les élus schilikois demandent aux partenaires du REME, la Région, l'Eurométropole et la SNCF, de jouer davantage cartes sur table, en présentant aux élus schilikois le résultat des études en cours et en travaillant sur une insertion harmonieuse de cet équipement. Une réunion publique est prévue début 2023.

Concernant la station de gasoil, qui devrait être construite sous le pont de Lauterbourg, à proximité du tiers lieu La Cab'Anne des Créateurs, la motion demande qu'elle soit installée ailleurs. Le texte réclame aussi que [la Cab'Anne des Créateurs](#) puisse poursuivre son activité dans ses locaux actuels, loués à la SNCF.

Dans l'opposition, le groupe Rassemblés pour Schilick a approuvé la motion. Le groupe Osons pour Schiltigheim a reproché à Danielle Dambach, maire et présidente déléguée de l'Eurométropole, d'utiliser le biais des motions plutôt que de « faire preuve de responsabilité ».

Plus étonnant, ou révélateur, une partie de la majorité, les élus de la sensibilité communiste menés par Antoine Splet, n'a pas voté cette motion. Ils refusent l'installation d'un centre de maintenance qui servirait à un « opérateur privé » dans le cadre de l'ouverture à la concurrence. Une position qui a fait bondir le conseiller délégué Tomislav Najdovski, pour lequel il n'y a qu'une option : soutenir, ou pas, le train. Et ce faisant, éviter de « priver d'autres communes de ce projet REME ».

Eurométropole

SCHILTIGHEIM

Manifestation devant la Région contre les aménagements ferroviaires

V.B.



Des riverains, membres de collectifs ou acteur de la vie de la vie économique, hier devant le siège de la Région. Ils veulent avoir leur « mot à dire » sur l'installation d'une station gasoil et d'un atelier de maintenance, à proximité d'habitations à Schiltigheim. Photo DNA /Cédric JOUBERT

Une dizaine de personnes se sont retrouvées, jeudi matin, devant le siège de la Région à Strasbourg [pour demander davantage d'informations sur la réalisation d'aménagements ferroviaires prévus dans le cadre de la ligne Strasbourg Lauterbourg et du futur REME \(Réseau express métropolitain européen\).](#)

Quelques jours auparavant, l'association des locataires du site ICF de Schiltigheim a distribué un millier de tracts dans la zone d'habitation concernée par les diverses installations (*) pour alerter les riverains et les sensibiliser aux conséquences sur l'environnement urbain.

« Nous avons pris connaissance de ces projets très tardivement, a expliqué Denys Gass, président de l'association des locataires du site ICF de Schiltigheim et membre du conseil d'administration de CLCV (consommation, logement et cadre de vie). Les habitants sont en rogne d'apprendre qu'il va y avoir une station de lavage, de remisage, du stockage. Tout cela va entraîner des nuisances, une circulation plus dense de camions pendant les travaux, une éventuelle dépréciation des logements », développe ce porte-parole des riverains qui demandent à être associés « en amont » à chaque étape du projet.

Une délégation de manifestants a été reçue, jeudi matin, par des représentants de la Région, de SNCF Réseau et de l'EMS auxquels ils ont remis des questions sur les aménagements prévus. Ils espèrent avoir des réponses lors d'une prochaine réunion qui pourrait avoir lieu en janvier prochain.

(*) une station gasoil, une station de lavage, un atelier de maintenance

Contact : pourunhabitatdecent@gmail.com

Strasbourg : les vélos sont autorisés dans les trams, mais pas n'importe quand

Publié le 05/11/2022 à 11h26

Écrit par [Flavien Gagnepain](#).



Quelles sont les règles pour les cyclistes strasbourgeois(es) qui veulent monter dans le tramway avec leur vélo ? • © Flavien Gagnepain / France Télévisions

Strasbourg

Bas-Rhin

Alsace

Haut-Rhin

Grand Est

À Strasbourg, monter dans un tramway avec son vélo est autorisé "si l'affluence le permet". En

semaine, la pratique est interdite aux heures de pointe. Un pictogramme a été créé pour rappeler cette règle souvent transgressée.

À Strasbourg, le vélo a une place de choix. Depuis 25 ans, il est autorisé dans les tramways de la capitale alsacienne. Cependant, il y a des règles à respecter. Comme celle qui interdit de monter avec une bicyclette dans une rame pendant les heures de pointe.

Que le vélo soit en panne ou cassé, qu'ils (elles) soient trop fatigué(es) pour continuer ou que des trombes d'eau les empêchent de pédaler quelques centaines de mètres plus loin, plusieurs raisons peuvent conduire les cyclistes strasbourgeois(es) à grimper dans un tramway. Surtout que c'est autorisé.

Dans son règlement, la CTS (Compagnie des transports strasbourgeois) indique en effet que la présence à bord des vélos et des trottinettes non pliés est autorisée dans les trams "si l'affluence le permet". Pour les bus, il n'en est pas question, à moins d'avoir une trottinette pliée.



La montée dans le tram avec un vélo ne se fait qu'à un endroit : par la dernière porte de la rame. • © Flavien Gagnepain / France Télévisions

Amandine Carré Charter est directrice de l'accompagnement de la stratégie à la CTS. Depuis plusieurs mois, elle travaille avec l'Eurométropole de Strasbourg et les associations de cyclistes au sujet de la place des vélos dans les tramways : *"Ils sont acceptés depuis toujours, mais on les a interdits pendant le Covid. Beaucoup d'usagers et d'associations ont réclamé le retour de cette autorisation, car elle leur manquait"*, se souvient-elle.

"Si l'affluence le permet", une notion bien subjective

Ainsi, la mesure a été réintroduite en juin 2021. Elle précise bien que les bicyclettes sont autorisées seulement si l'affluence le permet. Mais également qu'elles sont interdites du lundi au samedi de 7h à 9h et de 17h à 19h. Les fameuses heures de pointe.

"Sauf que la règle elle n'a pas trop été respectée, avoue Amandine Carré Charter. Nous avons eu des remontées d'usagers non cyclistes et de conducteurs comme quoi des vélos étaient là alors que les rames étaient bondées."



La règle est inscrite sur la porte arrière de chaque rame. • © Flavien Gagnepain / France Télévisions

"Les associations de cyclistes ont voulu avoir plus de clarté", continue la directrice. C'est pourquoi en septembre 2022, la CTS a procédé à un comptage pour mettre des chiffres derrière ce constat : "Sur toute une journée, nous avons compté 1.900 vélos à bords des rames. Parmi eux, près de 300 sont montés pendant les horaires d'interdiction, soit 15 %." C'était un jour de beau temps, donc il n'y avait pas de raison particulière pour que des cyclistes veuillent monter dans une rame.

La règle a été comprise dans l'ensemble.

Amandine Carré Charter

Directrice de l'accompagnement de la stratégie - CTS

Des opérations de terrain ont été effectuées aux stations Homme de Fer, République et Étoile-Bourse pour connaître les raisons de ces transgressions : *"Tout le monde a une bonne raison de monter, et quand un vélo est en panne ou que le cycliste, on l'accepte bien entendu. Mais la règle a été comprise dans l'ensemble", tempère Amandine Carré Charter.*

Cette opération a permis de rappeler toutes les règles concernant la place des vélos dans les rames :

Deux vélos ou trottinettes non pliés maximum par rame, sauf dimanches et jours fériés (si l'affluence le permet)

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

L'accès est interdit pour les cyclistes livreurs professionnels (Deliveroo, UberEats, JustEat...)

Le propriétaire doit obligatoirement maintenir son vélo

Il est interdit de circuler à vélo, trottinette ou en planche à roulettes dans le tram

Il est possible de prendre le tram à toute heure si un problème technique empêche au vélo de rouler

Depuis la mi-octobre 2022, un pictogramme a été ajouté sur les panneaux indiquant l'arrivée des tramways. Aux heures d'interdiction, un vélo barré dans un rond rouge rappelle que les bicyclettes ne sont pas les bienvenues à bord :

"Pour l'instant, nous avons eu des retours positifs même s'il est trop tôt pour faire un premier bilan. Tout le monde jette un coup d'œil au panneau, c'est en cours d'appropriation", affirme la directrice.

Si un cycliste monte dans un tramway en dehors des horaires autorisés, il s'expose à une amende de 150 euros. Mais encore une fois, si l'affluence le permet. Bon courage si vous voulez monter dans une rame de la ligne A ou E un jour de match de Racing...

partager cet article

Eurométropole

SCHILTIGHEIM

Tram nord : le débat de Col'Schick fait salle pleine

Sophie WEBER



La réunion publique sur le futur tram nord organisée par l'association Col'Schick à la salle Kléber. Photo DNA /Laurent RÉA

Environ 80 personnes ont répondu à l'invitation, mercredi 9 novembre, de l'association Col'Schick. Le débat sur le tram nord est reparti sur les chapeaux de roues.

La première phase de la concertation menée par l'Eurométropole sur le tram nord s'est terminée en septembre 2021. Mercredi, cela faisait plus d'un an qu'aucune réunion n'avait été organisée sur ce dossier brûlant.

En relançant le débat, l'association Col'Schick prenait le risque d'une volée de bois vert.

L'association conteste en effet [le tracé retenu, par la route du Général-de-Gaulle sur Schiltigheim et Bischheim \(N1\)](#) mais aussi par l'avenue des Vosges, à Strasbourg. Une position qui agace ceux qui craignent que la mise en route du tram ne soit retardée par un long combat devant les tribunaux.

Il y avait bien, dans l'assistance, des militants prêts à en découdre. L'association ASTUS avait battu le rappel pour soutenir l'actuel projet du tram. Des membres du [collectif Montramjiens](#) ont plusieurs fois pris la parole, reprochant à Col'Schick d'avoir essentiellement, parmi ses intervenants, des opposants au tracé. En préambule, Louisa Krause, la présidente de Col'Schick, avait demandé aux défenseurs du tracé N1 d'organiser « leur propre réunion » et de ne pas venir « jouer les trouble-fêtes ». Le débat, souvent haut en couleur, n'a pas dérapé.

« Les endroits où l'on est toujours d'accord, ça s'appelle la dictature » avait utilement rappelé Jean-Philippe Restoueix, de l'association Faire Ensemble.

Pour Col'Schick, l'enjeu de la soirée était avant tout de mobiliser en vue de la future enquête publique. L'association est persuadée de pouvoir encore obtenir que soit étudié, par les pouvoirs publics, le tracé qu'elle a imaginé (N4), reliant la route du Général-de-Gaulle à la route de Bischwiller par la rue Saint-Charles. Col'Schick souhaite aussi le retour à l'option défendue à Strasbourg par le collectif strasbourgeois La Neustadt Apaisée, par les quais et non par l'avenue des Vosges.

Deux vidéos ont été projetées : un micro-trottoir donnant la parole à des Schilikois et des Strasbourgeois sur la même longueur d'onde que Col'Schick. Et une présentation du tracé alternatif que défend l'association.

Plusieurs voix se sont élevées pour pointer une « caricature de concertation ». « On a eu l'impression de s'être fait avoir. On nous a fait décider sur des tracés sans nous dire quels seraient les reports de circulation » a souligné [Hélène Holleder \(En marche\)](#). Pour peser, faudrait-il créer la « convergence des luttes » évoquée par un Bischheimois ? Le Schilikois Vincent Mathieu, président de PEPS21, a ainsi soutenu le tracé de Col'Schick, alors qu'il militait autrefois pour que le tram passe par la gare SNCF.

Du côté des opposants à cette ligne de tram, Dera Ratsiajetsinimaro (Rassemblés pour Schilick) a fait part des inquiétudes des riverains et des commerçants. Le maire de Bischheim Jean-Louis Hoerlé préconise d'améliorer plutôt la ligne de bus L6, sans faire « lambiner encore pendant des années » les utilisateurs des transports en commun.

Très attendu, Patrick Maciejewski, président de la CTS et premier adjoint à Schiltigheim, a expliqué la suite du processus. Et il a été clair : pour lui, il n'est plus possible de changer le tracé approuvé par les élus eurométropolitains le 17 décembre 2021. Il a de plus assuré que le tracé nord devrait « à terme » se poursuivre jusqu'à Vendenheim.

• Circulation automobile : il faudra contourner Schiltigheim

Pourquoi la concertation a-t-elle piétiné pendant un an ? À cause du « montage technique ». Le choix du consortium de plusieurs bureaux d'études qui va plancher sur la partie technique a été validé vendredi 4 novembre par les élus eurométropolitains. La concertation a été mise en pause parce qu'il fallait d'abord attribuer ce marché. Pour la suite, Patrick Maciejewski envisage de créer une « maison des mobilités », un rendez-vous hebdomadaire avec les citoyens. L'Eurométropole s'apprêterait à dévoiler le calendrier de la concertation complémentaire.

Quel impact aura le tracé retenu sur la circulation automobile ? « On ne peut pas continuer à avoir des axes de transit, aujourd'hui il faut contourner notre ville » a froidement expliqué Patrick Maciejewski. « Autant construire un mur, ça coûtera moins cher » a lancé un opposant.

La première concertation a permis de réaliser « quelques modifications », dont celle de l'emplacement du « terminus provisoire ». [Pour ne pas démolir huit maisons route de Brumath](#) , le terminus sera installé rue Poincaré, au grand soulagement d'un Bischheimois qui a réclamé bruyamment des éclaircissements sur ce point pendant toute la réunion.

Région

TRANSPORTS

Réseau express métropolitain : les associations d'usagers dubitatives

Hélène DAVID



Au-delà de Haguenau et Molsheim, suppressions de trains et réduction de l'offre dans les petites gares sont à craindre, alerte la Fnaut. Photo DNA /Franck KOBİ

À moins d'un mois du déploiement de la première phase du futur RER strasbourgeois, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) Grand Est doute de la réussite de cet ambitieux programme et s'inquiète de ses conséquences sur le reste du réseau.

Sur le papier, le Réseau express métropolitain européen (Reme) a tout pour plaire. [Sorte de RER strasbourgeois, il doit proposer une alternative sérieuse à la voiture en élargissant considérablement l'offre de trains et de cars express entre Strasbourg et dix communes du bassin de vie de l'Eurométropole \(EMS\)](#), jusqu'à Haguenau et Molsheim. Un « choc de l'offre » impulsé par la Région Grand Est et l'EMS basé sur une extension des horaires de circulation et un cadencement renforcé dont la première phase doit débuter le 11 décembre prochain. Une première en France (après Paris) que les associations d'usagers voient naturellement d'un très bon œil. Sur le papier.

Car « on s'interroge sur la manière dont la SNCF va pouvoir faire circuler 800 trains supplémentaires par semaine », lâche François Giordani, président Grand Est de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut), qui craint que l'« on nous fasse miroiter quelque chose qui ne va pas fonctionner ». Une inquiétude liée à la [dégradation de l'offre observée ces derniers mois sur les lignes de TER. Des perturbations, annulations parfois inopinées et retards](#) liés, avance la SNCF, à des problématiques de recrutement et de

maintenance du matériel et des retraits de rames touchées par l'amiante. Qu'autant de difficultés puissent être reléguées au passé avec le déploiement du Reme dans moins d'un mois : les associations d'usagers voudraient y croire, mais le scepticisme l'emporte.

• Des « effets induits » sur le reste du réseau ?

Non seulement la Fnaut se dit « extrêmement réservée » sur la réussite de la mise en place du réseau métropolitain, mais « nous craignons des effets induits sur le reste du réseau », alerte François Giordani. Il craint un « report de difficultés » au-delà du périmètre du Reme. En particulier au-delà de Haguenau et Molsheim, lignes sur lesquelles des suppressions de trains et des réductions d'offre dans les petites gares sont déjà prévues, dénonce la Fédération. Dans la vallée de la Bruche, la correspondance par Molsheim va devenir quasiment systématique. Et les trains ont été avancés d'un quart d'heure. « Pour tous les lycéens du secteur scolarisés à Molsheim, c'est une demi-heure par jour de battement supplémentaire », soulève le président de Bruche Piémont Rail et vice-président de la Fnaut Alsace André Lott.

Au nord, certaines dessertes sont supprimées entre Haguenau et Wissembourg et les arrêts à la gare de Hunspach vont cesser, affirme encore la Fnaut, qui tient à ce que la promesse d'une alternative à la voiture soit aussi tenue au-delà du périmètre de ce futur RER strasbourgeois.



L'Astus alerte sur un Réseau express métropolitain trop ambitieux et délétère pour les petites gares

par **Pierre France**.

Publié le 16 novembre 2022.

Imprimé le 16 novembre 2022 à 10:09

761 visites. Aucun commentaire pour l'instant.

L'Association des usagers des transports en commun de Strasbourg ne croit pas en la capacité de la SNCF d'assurer le cadencement exigé du futur Réseau express

métropolitain, une sorte de RER strasbourgeois. Les petites gares du Bas-Rhin pourraient même pâtir d'une concentration des efforts vers l'agglomération.

« On préfère avertir les usagers pour qu'ils ne soient pas déçus. » Le président de l'Association des usagers des transports urbains de Strasbourg (Astus), François Giordani, est amer. Mardi après-midi devant la presse, il a évoqué la gêne de son association, enthousiasmée par l'arrivée le 12 décembre du Réseau express métropolitain (REME, [voir tous nos articles](#)), mais certaine que la SNCF n'arrivera pas à fournir le service annoncé :

« Tous les jours, nos membres nous alertent sur des retards et des trains supprimés à la dernière minute. La SNCF n'a pas assez de conducteurs, pas assez de matériel, pas assez de pièces de rechange pour satisfaire aux exigences d'un service déjà "aménagé" à la baisse depuis un an... Et ils devraient être en mesure de faire rouler 800 trains supplémentaires par semaine à partir du 12 décembre ? Nous sommes très inquiets et les assurances, purement déclaratives, de la SNCF ne nous ont pas rassurés. »



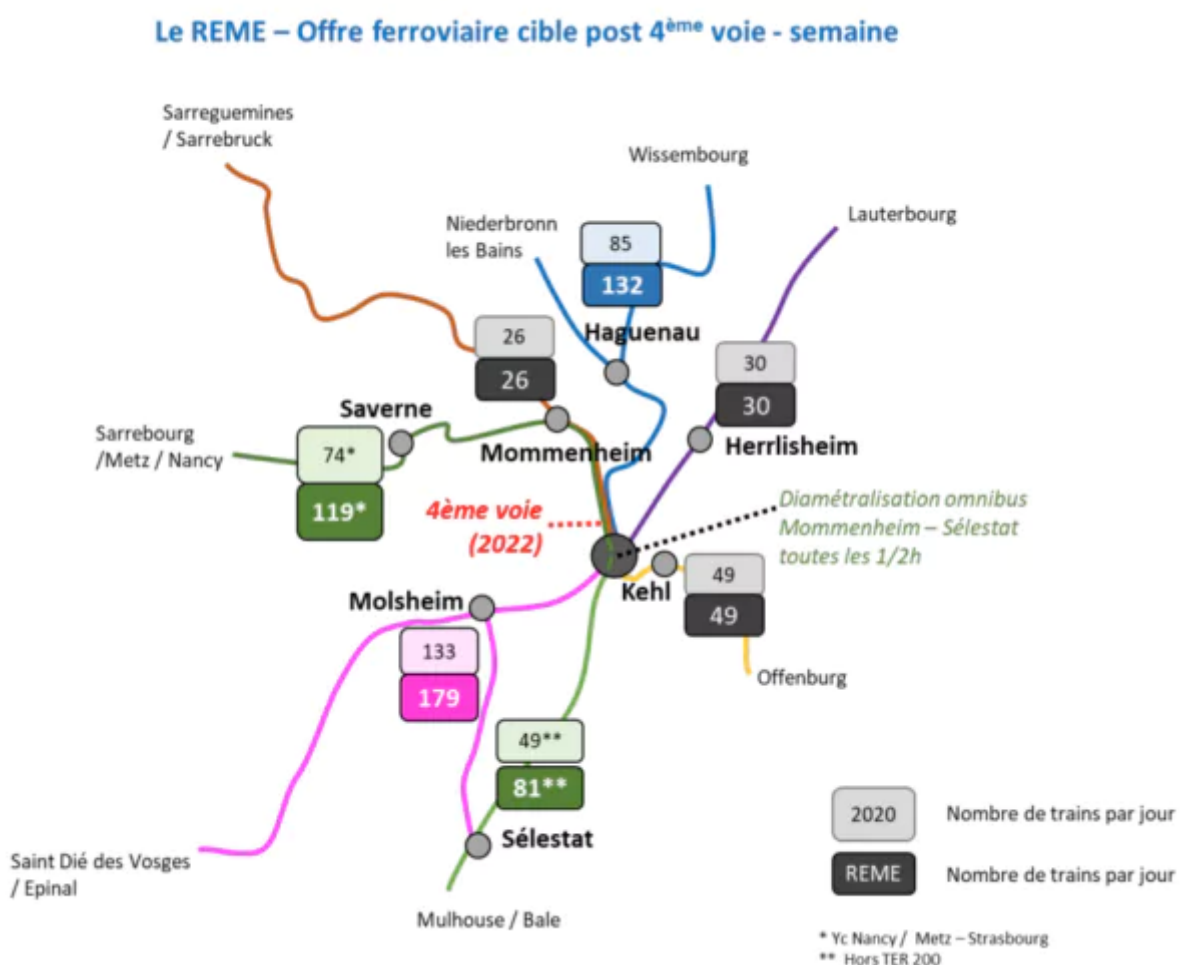
Le REME devrait ajouter 800 trains par semaine autour de Strasbourg (Photo Amélie Schaeffer / Rue89 Strasbourg / cc)

Contactée, la communication de la SNCF n'a pas été en mesure de trouver un interlocuteur pour répondre à cette mise en cause avant la parution de cet article. Mais l'entreprise publique a déjà reconnu elle-même ses difficultés de recrutement, le métier de conducteur de train ayant perdu beaucoup d'intérêt depuis qu'il n'y a plus les avantages du statut de cheminot mais toujours ses contraintes d'horaires et de déplacements...

15 minutes de plus et tout bénéfice est perdu

Autre point d'inquiétude de l'Astus, si le REME parvient à exister selon les cadencements demandés par la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg, ses deux collectivités financeuses, il devrait provoquer une dégradation quasi-automatique du service des TER au-delà de l'étoile strasbourgeoise, comme l'explique André Lott, vice-président de l'Astus et président de Bruche-Piémont Rail :

« On a regardé en détails les horaires des TER à partir du 12 décembre. Et on remarque que des trains au-delà de Molsheim ou d'Haguenau ont été décalés de 5 à 15 minutes. Ça n'a l'air de rien, mais 15 minutes de plus à attendre devant la porte d'un lycée et 15 minutes sur le quai au retour, chaque jour, ça change tout ! Des parents vont légitimement se demander s'il ne vaut pas mieux conduire leurs enfants... »



La dernière version de Réseau express métropolitain telle que votée à la Région et à l'Eurométropole. (extrait de délibération)

Les deux associations d'utilisateurs ont listé plusieurs problèmes très concrets qui vont provoquer ces modifications d'horaires, « décidées sans concertation » selon elles. Mais la SNCF n'a guère été à l'écoute selon François Giordani et André Lott.

Ainsi, les deux représentants d'utilisateurs ont constaté que les trains ne seront plus en mesure de desservir aux bonnes heures de début et de fin de service le site industriel de Merck, 2 200 employés et 800 prestataires... « Qui acceptera d'attendre une demi-heure chaque jour pour des

trajets aussi courts ? C'est irréaliste, et de nombreux employés habitant dans le Piémont vont opter pour la voiture », se désole André Lott.

Quatre hubs et des connexions ralenties

Selon l'analyse des membres de l'Astus, qui ont épluché les futurs horaires, la SNCF a réorganisé son service dans tout le Bas-Rhin pour l'adapter aux exigences de cadencement du REME. Quatre mini-hubs seront activés dans les gares de Molsheim, Entzheim, Bischwiller et Haguenau. Entre ces gares et Strasbourg, le REME proposera un bien meilleur service de transports en commun qu'actuellement selon leur analyse, mais au-delà, le service va se dégrader selon l'Astus :

« Il y aura des changements de trains systématiques dans ces quatre gares, pour tous les trains qui viennent des petites villes. Auparavant, les gens pouvaient choisir les omnibus, qui étaient plus longs mais directs. Après le REME, ils devront changer de train et attendre parfois 12 minutes, tous les jours, pour des trajets restants de 3 ou 4 minutes ! »

François Giordani et André Lott sont d'autant plus tristes de ces constatations qu'ils considèrent le REME comme une avancée majeure dans l'offre de transports en commun. « Devant le silence de la SNCF, on préfère sonner l'alarme, quitte à être démentis par les faits », soupirent-ils.

0 COMMENTAIRE POSTÉ EN LIGNE

RETROUVEZ CET ARTICLE SUR NOTRE SITE !



<https://www.rue89strasbourg.com/astus-alerte-reseau-express-metropolitain-250804>

Eurométropole

Pas de bus, des trams a minima

Les deux stations de tram Alt Winmārik et Langstross-Grand'rue seront neutralisées entre 11 h et 20 h durant tout le mois que dure le marché de Noël. La station Broglie ne sera pas desservie. Seul le nœud de correspondances de la place de l'Homme-de-Fer et ses deux stations fonctionneront normalement.

Il est à noter que des contrôles aléatoires vont cibler cette place de l'Homme-de-Fer au moment de l'entrée dans les rames. Enfin, les bus qui traversent habituellement l'ellipse insulaire seront déviés le temps de l'événement.

L'association ASTUS (usagers des transports urbains), s'étonne, dans un communiqué, que la Ville de Strasbourg incite « à l'usage des parkings relais en périphérie et (vante) l'opportunité du Pass 3 jours proposé par la CTS » dans ces conditions de voyage dégradées. Le communiqué relève également : « Les personnes à mobilité réduite, particulièrement dépendantes du réseau urbain, risquent de se retrouver en tout ou partie exclues du centre-ville et de ses animations, notamment en journée ».

ACTU

[CARTE] Découvrez le nouveau REMe Strasbourgeois !

29 NOVEMBRE 2022



Le 11 décembre, entrera en service le REMe pour Réseau Express Métropolitain européen, qui verra circuler jusqu'à 120 trains en plus chaque jour au départ ou à destination de Strasbourg ! Découvrez la carte des lignes composant ce nouveau réseau.

Plus de trains, plus régulièrement, de 5h à 22h

Une « révolution » ou plutôt une évolution des mobilités, qui concernera les 13 gares de l'Eurométropole et la plupart des petites gares du Bas-Rhin, qui verront la fréquence des trains augmenter de 5h à 22h, tous les jours.

Jusqu'à présent, les trains y circulent avec une fréquence variable (entre 30min et 3h), tous les jours de 6h à 20h.



À partir du 11 décembre, le RER de Strasbourg verra circuler **650 trains tous les jours pour**

desservir les 13 gares de l'Eurométropole (et au delà), à une fréquence pouvant atteindre 1 train toutes les 15 minutes par sens et avec des horaires simples à retenir.

L'étoile ferroviaire du RER de Strasbourg permet d'atteindre aisément en train de nombreuses villes dans la région, mais aussi des villes allemandes ou encore Bâle en Suisse, elle est représentée ci-dessous.



[Consulter la carte en haute définition, à l'échelle du Rhin Supérieur \(1,4 Mo\)](#)

Nota: cette carte non officielle a été réalisée sur la base des fiches horaires des lignes de train, dans le cadre d'un projet plus vaste visant à référencer les 1000 gares et 110 lignes du Rhin Supérieur et les correspondances possibles avec les autres réseaux (REMe, TER, S-Bahn). Elle ne tient pas compte de la fréquence ou de l'amplitude horaire des trains.

Nouveauté, la mise en service d'une ligne transversale REM1, passant par Strasbourg sans y effectuer son terminus : Saverne – Mommenheim – Strasbourg – Erstein – Sélestat.

Fusion des anciennes lignes 03 et 2A, elle permettra de rejoindre Vendenheim à Geispolsheim en seulement 20 minutes et sans correspondance à Strasbourg (contre 30 à 95 minutes actuellement, avec une correspondance).

Enfin, l'ouest strasbourgeois bénéficiera également d'une hausse de l'offre de transports via les cars interrurbains, rendue possible par les différents aménagements réalisés sur la RN4 (dont des couloirs de bus dédiés).

Pour l'heure, les horaires ne sont pas connus, mais ils intégreront l'offre de RER strasbourgeois.





Le REMe première phase, ne concernera que certaines lignes

Concrètement, le REMe permettra d'accéder de Strasbourg aux principales villes du Bas-Rhin, de 5h à 22h, avec 1 à 4 trains par heure. Les lignes convergeront à Strasbourg, ce qui permettra d'accéder à une fréquence de 2 à 4 trains par heure sur les 13 gares de l'Eurométropole.

Une belle avancée pour certaines gares de l'Eurométropole comme celle de Graffenstaden, qui verra passer en semaine 27 trains par sens (contre 9 actuellement).

Une belle avancée aussi pour certaines villes de la région : à Haguenau par exemple, il était seulement possible de prendre le train jusqu'à 20h. Désormais, le dernier départ de ou vers Strasbourg sera opéré aux alentours de 22h (en fonction du jour de la semaine).



Mais d'autres lignes restent encore à l'étude, comme la ligne Strasbourg - Lauterbourg ou encore Haguenau Wissembourg, qui doivent bénéficier d'investissements supplémentaires et seront intégrées au RER progressivement avec également un renforcement des liaisons vers Karlsruhe et le sud du Palatinat. le déploiement du réseau se faisant sur plusieurs années,



jusqu'en 2030.

Enfin, les lignes **Strasbourg – Mulhouse** et **Strasbourg – Offenbourg**, déjà cadencées et en service tous les jours jusqu'à 23h30, conservent leurs horaires habituels.



Train TER Alsace, en Gare d'Appenweier en Allemagne

Des tarifs encore flous et des associations d'usagers inquiètes

Pour l'heure, peu d'information sur l'offre tarifaire : y aura-t-il, comme pour l'exemple **Alsa+ 24h**, un **billet unique pour emprunter les transports de la CTS, de la SNCF et de la CTBR** dans un périmètre donné ou faudra-t-il s'acquitter de billets individuels pour chaque mode de transport ?

La seule chose que l'on sait, c'est que **l'abonnement CTS permet déjà de circuler sur tous les modes de transport de l'Eurométropole (TER, trams, bus et cars interrurbains)**, mesure en place depuis quelques années mais qui nécessite tout de même de récupérer mensuellement une contremarque en boutique CTS.



Du côté des associations de transport comme l'Astus, l'inquiétude est montée en novembre, sur le **risque de dégradation de service dans les villes périphériques et le risque de manque de personnel.**

La **SNCF rassure**, en indiquant que **tout est opérationnel pour faire circuler les trains** : concrètement, il s'agit d'augmenter les fréquences en journée et de remplacer en soirée des services cars déjà existants, par des services trains.



Une première en France, mais les autres villes rhénanes ont de l'avance

Avec 650 TER quotidiens, Strasbourg est la gare offrant le plus grand nombre de trains régionaux hors île de France.

Si l'on peut se **réjouir de la mise en place d'un tel dispositif** qui devrait faire des émules dans d'autres villes françaises puisque c'est la première fois, hors Paris, que la France déploie un réseau de ce genre.

10 autres RER métropolitains sont prévus dans les années à venir, mais Strasbourg reste encore en retard en comparaison à ses voisins rhénanes.





Ainsi, à Karlsruhe, Freiburg ou encore Bâle, de tels réseaux existent et sont opérationnels depuis des années, à **des amplitudes horaire allant jusqu'à minuit et même 24h / 24 le weekend.**

Mais comparaison n'est pas raison : Outre-Rhin, l'organisation des transports est gérée de manière totalement différente et les budgets alloués sont beaucoup plus importants.

Une chose est sûre, cette première phase du REMe permettra d'améliorer le quotidien des travailleurs, mais facilitera aussi l'usage du train pour les loisirs, ce qui augure **toujours plus de belles escapades régionales** que je me ferai un plaisir de partager ici !

[BAS-RHIN](#)[REM](#)[STRASBOURG](#)[TRAIN](#)

Greg Matter

Fan d'OSS 117. Et habilement de Strasbourg, bien entendu <3

[PREV POST](#)

ÇA VA AUSSI T'INTÉRESSER



Strasbourg, Alsace et Forêt-Noire : mini-guide des transports en



TRANSPORTS

Projet de RER à Strasbourg : on connaît les dessertes qui seront supprimées



Strasbourg

De [France Bleu Alsace](#), [France Bleu Elsass](#)

Mercredi 30 novembre 2022 à 21:12

Par [France Bleu Alsace](#)

Les usagers des TER alsaciens ont pu découvrir les nouvelles dessertes qui vont être mises en place à partir du 12 décembre, lors du coup d'envoi du réseau express métropolitain. S'il y aura bien plus de trains sur certaines villes, d'autres, en revanche, vont disparaître.



TER en gare de Strasbourg © Maxppp - Rachel Noël

Le 12 décembre prochain, la SNCF, la Région et l'Eurométropole de Strasbourg lancent dans le Bas-Rhin **le REM, le Réseau Express Métropolitain**, le premier RER en Région. **800 trains de plus sont prévus par semaine**, mais le plus souvent seulement jusqu'aux grandes villes : Sélestat, Molsheim ou Haguenau, car au delà, les usagers ont eu la désagréable surprise de découvrir que **plusieurs dessertes vont disparaître**, comme Gresswiller, Russ ou Hunspach par exemple.

C'est ce qui ressort en tout cas des nouveaux horaires communiqués par la SNCF : *"Trois lignes sont exclues : Lauterbourg, Offenbourg et Sarreguemines. On a découvert que pas mal de dessertes après Molsheim dans la vallée de la Bruche ont été supprimées. Même chose après Haguenau vers Wissembourg"* explique **François Giordani**, le président de la FNAUT Alsace, la fédération des usagers des transports. *"On privilégie visiblement les grandes gares au détriment d'autres gares et ça ne nous convient absolument pas."*

"Les usagers vont devoir faire des kilomètres en voiture"

Ces suppressions de dessertes vont obliger les usagers à se rabattre sur les gares les plus importantes selon **Patrice Paul**, de la FNAUT Alsace : *"Concentrer les usagers sur les grandes gares, ça peut paraître pratique pour la gestion du service, mais pour les usagers qui sont obligés de faire des kilomètres en voiture pour rejoindre des parkings immenses comme à Molsheim ou Sélestat, ce n'est peut-être pas la bonne solution"*.

Et si ce mouvement s'amplifie, la fédération des usagers des transports en Alsace craint que la SNCF supprime d'autres petites dessertes à l'avenir.

À réécouter



Le 07/11/2022 à 07:46

Le RER strasbourgeois aura-t-il assez de conducteurs ? "La SNCF devra être à la hauteur", dit l'Eurométropole



France Bleu Alsace
France Bleu Alsace



Alsace

SNCF

Strasbourg

TER

Ma France : Économies d'énergie

Hausse généralisée du coût de la vie, risque de pénurie d'électricité ou de gaz, phénomènes climatiques extrêmes : ces crises bouleversent nos quotidiens, transforment nos modes de vie, nous poussent à dessiner les contours d'horizons nouveaux. Pour répondre à ces défis, France Bleu et Make.org lancent

Rue89 Strasbourg



Réseau express métropolitain, J-5 : les élus se félicitent, les cheminots et les usagers s'inquiètent

par **Thibault Vetter**.

Publié le 7 décembre 2022.

Imprimé le 07 décembre 2022 à 14:29

Aucun commentaire pour l'instant.

Lors d'une conférence de presse à Paris mercredi 7 décembre, des élus alsaciens ont présenté l'augmentation des cadencements de trains prévue autour de Strasbourg à partir du 12 décembre. Mais des dysfonctionnements sont à prévoir

vu le manque de personnel à la SNCF selon des associations d'usagers et des syndicats de cheminots.

À partir de ce lundi 12 décembre, les usagers des transports en commun bas-rhinois découvriront le réseau express métropolitain (REME). « 800 trains supplémentaires par semaine, avec de plus grandes amplitudes et une intensification le week-end dès ce mois de décembre. En septembre 2023, on augmentera encore pour arriver à 1 000 trains en plus », résume Jean Rottner (LR), président de la Région Grand Est. L'élus haut-rhinois est fier de présenter le REME, « une première nationale », à Paris, à la Maison de l'Alsace ce 7 décembre. Le ministre des Transports Clément Beaune est présent.

Le projet est issu d'une collaboration entre la Région et l'Eurométropole de Strasbourg, dont la présidente Pia Imbs (sans étiquette), rappelle les investissements des deux collectivités :

« Le REME, c'est 15 millions d'euros supplémentaires par an répartis équitablement entre la Région et l'Eurométropole. Il répond à trois objectifs : réduire les émissions de gaz à effet de serre liés aux transports, donner plus possibilités de déplacement alternatives à la voiture du fait de l'augmentation du prix du carburant, et améliorer la qualité de l'air à Strasbourg, en synergie avec la mise en place de la ZFE. »



Jean Rottner a présenté le REME en présence du ministre des Transports, à Paris, mercredi 7 décembre.
(Photo GK / Rue89 Strasbourg / cc)

Manque de personnel

Les élus locaux insistent : le REME concerne aussi les bus et les cars, dont la fréquence et la rapidité des lignes seront aussi augmentées. Un beau projet sur le papier, salué par le ministre et le PDG de la SNCF Jean-Pierre Farandou, qui participe aussi l'événement, « un jour de fête », dit-il.

Pas sûr que les syndicats des cheminots apprécient, même s'ils soutiennent sur le principe. Ils étaient en grève le 25 novembre pour [dénoncer une augmentation des cadencements irréaliste](#) et diffusaient un tract pour l'occasion, demandant « les moyens de travailler » :

« À l'heure actuelle, de nombreux trains sont supprimés. Prétendre augmenter la plan de transports alors que nous n'avons déjà pas les moyens de tenir la charge actuelle est une arnaque. [...] [Plus de retards, plus de suppressions, moins d'informations...](#) C'est malheureusement à cela que risque de ressembler le REME 2023. »

« Encore cinq ans de travail »

Les associations d'usagers ASTUS et Bruche-Piémont Rail font [la même observation](#) : il manque du personnel et du matériel. Elles s'inquiètent aussi d'une dégradation quasi-automatique du service des TER au-delà de l'étoile strasbourgeoise, à cause d'une concentration des efforts localisée autour de l'Eurométropole. Interpellé sur ces sujets, Jean Rottner a concédé que des dysfonctionnements risquent d'avoir lieu au lancement : « Le rail, c'est du temps long, on travaille depuis quatre ans sur ce projet, et on a encore cinq ans de travail. »



À son lancement, le REME risque de pâtir de suppressions de trains. (Photo Amélie Schaeffer / Rue89 Strasbourg)

Concernant le manque de moyens, le PDG de la SNCF a rapidement répondu que sa société travaillait pour « résoudre ces problèmes de fond ». La direction de l'entreprise ferroviaire expliquait à [France Bleu](#) que 37 conducteurs sur 83 nécessaires pour le fonctionnement du REME seront recrutés avant le 12 décembre, et que les cheminots d'autres régions et des retraités pourront aider. Pas évident vu [la pénurie générale de conducteurs de trains](#) en France. La SNCF ne parvient plus à

recruter suffisamment, dans un contexte où certains avantages des cheminots ont été supprimés par le gouvernement bien que les horaires difficiles et les gros déplacements persistent.

ALLER PLUS LOIN

Sur Rue89 Strasbourg : Des agents SNCF racontent les dysfonctionnements qui énervent les voyageurs et la Région Grand Est

Sur Rue89 Strasbourg : L'Astus alerte sur un Réseau express métropolitain trop ambitieux et délétère pour les petites gares

0 COMMENTAIRE POSTÉ EN LIGNE

RETROUVEZ CET ARTICLE SUR NOTRE SITE !



<https://www.rue89strasbourg.com/reme-elus-se-felicitent-cheminots-usagers-inquiets-252390>



Démocratie participative : les habitantes de la cité du Neuhof conservent un précieux bus

par **Claire Gandanger**.

Publié le 26 décembre 2022.

Imprimé le 03 janvier 2023 à 10:42

3 756 visites. 2 commentaires.

Dans le plan initial de réorganisation des transports publics de la zone Neuhof-Meinau, l'Eurométropole et la CTS ont envisagé de supprimer la desserte de la cité du Neuhof à la rentrée 2023. La concertation a permis d'infléchir ce plan, au bénéfice des femmes, premières usagères.

I l n'est pas encore 6h et la nuit enveloppe l'arrêt Kiefer, sur la ligne du bus 14, qui emmène les habitants du Neuhof vers le centre-ville. La journée s'annonce pluvieuse. Comme chaque matin, aux pieds des barres d'immeubles, en plein cœur de la cité, Danijela attend de s'embarquer pour un trajet de près d'une heure jusqu'à Illkirch-Graffenstaden, où elle travaille comme couturière aux ateliers du théâtre national de Strasbourg. La jeune femme vient d'emménager dans le quartier et se veut enthousiaste :

« J'habite à deux minutes de mon arrêt, c'est très pratique. »



À 5h30, les premiers usagers prennent le chemin de leur lieu de travail. Parmi eux ce jour-là, on ne compte pratiquement que des femmes au départ de l'arrêt Kiefer. (Photo Pascal Bastien / Rue89 Strasbourg)

Elle et les autres usagères de ce petit matin ont pourtant bien failli perdre leur précieuse station desservie toutes les quinze minutes. En septembre 2023, le plan de circulation des bus de la zone Meinau-Neuhof va connaître une réorganisation d'ampleur. En mars dernier, lors d'un atelier de démocratie participative au Stockfeld, l'Eurométropole avait présenté le projet de la Compagnie des transports strasbourgeois (CTS) de supprimer la ligne 14 au profit de lignes de bus renforcées desservant les bords de la cité. Avec seulement 1 250 montées et descentes quotidiennes selon une enquête de mobilité réalisée en 2019, le bus 14 n'était pas assez fréquenté pour la CTS.

L'idée était de renvoyer les usagers des actuels arrêts Saint-Christophe, Hautefort et Kiefer à la marche ou au vélo pour rejoindre les arrêts Rodolphe Reuss du tram C et de la future ligne de bus renforcée L8, ex-ligne 24 reliant le quartier du Stockfeld au centre-ville, ou alors la future ligne renforcée L7 reliant le Port du Rhin au Baggersee.



L'arrêt Kiefer est celui par lequel le bus entre au centre de la cité du Neuhof. (Photo Pascal Bastien / Rue89 Strasbourg)

Compliqué avec les tout petits

Zdenka habite juste à côté de l'arrêt Kiefer. Elle doit prendre son poste tout à l'heure à la Kibitzenau :

« J'ai une fille de trois ans. Maintenant que je travaille tôt le matin, c'est ma mère qui l'emmène à l'école Reuss, à dix minutes à pieds ou trois arrêts d'ici. Sans bus, avec des tout petits, c'est très compliqué à pied. »

Zdenka n'était pas informée de la tenue des ateliers de démocratie participative. Mais elle était présente cet été quand des élus et des sondeurs de la CTS sont venus demander aux habitants des environs leurs avis sur une possible suppression de l'arrêt Kiefer. L'arrêt de tram Rodolphe Reuss est certes à 5 minutes à pieds de celui-ci, mais à plus de 10 minutes des habitations les plus éloignées :

« On a tous répondu que ce serait compliqué. Mais on ne peut rien faire de plus de toute façon. »



Zdenka rappelle que le bus est essentiel pour les mamans avec de jeunes enfants. (Photo Pascal Bastien / Rue89 Strasbourg)

Les inquiétudes des usagers ont cette fois été prises en compte. Pendant l'atelier de quartier au Stockfeld en mars dernier, des associations ont identifié le problème. Deux mois plus tard, fin avril, une assemblée de quartier au sud du Neuhof, confirmait aux habitants présents le projet de suppression de la desserte au cœur de la cité. L'Association des résidents du grand Neuhof a alors lancé une pétition et rassemblé plus de 1 000 signatures contre la suppression de la ligne de bus 14. D'autres associations ont cherché un scénario alternatif aux côtés des élus de quartier en concentrant leur attention sur Kiefer, le point annoncé par les habitants en colère comme le plus essentiel.

Visites de terrain

Suite à cette assemblée de quartier virulente, les deux élus de quartier des parties nord et sud du Neuhof ont réalisé une tournée à vélo pour tester le scénario d'une suppression des dessertes au centre de la cité. Au début de l'été, élus, représentants de la CTS et associations ont réalisé ensemble une visite sur site, qui a démontré l'importance de maintenir l'arrêt Kiefer. Lucette Tisserand, conseillère municipale référente du nord du Neuhof raconte :

« Cette visite sur le terrain a permis de lever les doutes qu'avait encore la CTS sur le maintien de Kiefer. Nous avons réalisé notre propre comptage pour voir d'où venaient les gens qui prenaient le bus et évaluer le temps de trajet des personnes. Il en ressortait bien que Kiefer était essentiel. Prolonger une déviation de la L7 jusqu'à l'arrêt Hautefort aurait demandé de détruire des immeubles, c'était impossible. Mais c'est sûr que si il n'avait pas été décidé de maintenir Kiefer, il y aurait eu une levée de boucliers. »

Lors d'un atelier de quartier du Stockfeld fin juin, l'Eurométropole a finalement communiqué aux habitants que le décrochage jusqu'à l'arrêt Kiefer de la future ligne renforcée L7, qui passera toutes les 8 minutes, est acté. Le cœur de la cité sera toujours desservi en 2023.



Véronique s'apprête à monter dans le bus 14 pour rejoindre son poste de monteuse-câbleuse en électronique à Illkirch. « Sans bus, les personnes comme moi, à mobilité réduite, comment elles font ? », interroge-t-elle en s'appuyant sur sa canne. (Photo Pascal Bastien / Rue89 Strasbourg)

Compromis trouvé avec les associations

Il aura tout de même fallu le concours actif de plusieurs associations particulièrement vigilantes pour parvenir à modifier le tracé de la future ligne. L'association des usagers des transports urbains de Strasbourg (Astus) s'était invitée au fameux atelier de quartier sur les mobilités constitué au Stockfeld, le vieux Neuhof. De là, elle a demandé à prendre part à la réflexion concernant le nord du Neuhof, qui, lui, ne dispose pas d'atelier de quartier pour l'heure, et invité l'association Agate Neuhof, qui représente des habitants de la cité en question, à se joindre à elle. En parallèle de contacts directs avec les services de l'Eurométropole, les deux associations ont étayé leurs arguments sur le terrain. François Giordani, président d'ASTUS, salue la concertation :

« Nous avons été associés par la nouvelle municipalité à notre demande en tant qu'experts mobilité et avons accéléré l'entrée dans la boucle de l'association d'habitants du secteur. Nous ne sommes pas encore partout. Mais sur ce cas, nous avons pu réagir en amont, en co-construction, avant que le projet ne soit bouclé. Les représentants des habitants ont été entendus. »

La L7 devrait circuler de 5h à minuit

Il se satisfait aujourd'hui du compromis trouvé, même si la cité ne bénéficiera plus d'un accès direct au centre-ville :

« Au niveau de la cité du Neuhof, nous avons attiré l'attention de l'EMS sur le problème que posait la disparition des arrêts Kiefer et Hautefort. La zone de pertinence pour qu'un arrêt soit accessible à tous est d'un rayon de 400 mètres. On n'y était pas. De là, nous avons rencontré les services de l'EMS qui ont proposé une déviation de la L7 jusqu'à Kiefer. L'arrêt Hautefort entraînait alors dans la zone de pertinence, à équidistance de trois arrêts.

Astus et Agate ont fait une première tournée dans le quartier pour interroger les gens. Il en ressortait que beaucoup étaient ouverts à une solution intermédiaire. Certes la zone n'est plus reliée directement au centre-ville mais elle gagne en fréquence et en amplitude de desserte, et on l'espère en temps de trajet, puisque l'objectif est aussi que les lignes aient à terme la priorité aux feux rouges. La nouvelle L7 circulera de 5h à minuit. Cela nous paraît équilibré. Bien sûr, nous restons vigilants sur tout nouveau changement dans le projet d'ici la rentrée 2023. »



Sans voiture ou sans permis, au cœur du Neuhof, les femmes comptent sur leur bus pour aller travailler.
(Photo Pascal Bastien / Rue89 Strasbourg)

« Même en étant prévoyante, il m'arrive d'être en retard »

Pour Danijela, le chemin jusqu'à Illkirch-Graffenstaden sera plus court puisque la future L7 la conduira directement au Baggersee, lui évitant un détour chronophage jusqu'à la Kibitzenau, où elle fait pour le moment un changement. Le trajet d'une heure d'Hatice, auxiliaire de puériculture à Schiltigheim, sera par contre toujours aussi long. Un premier changement à Rodolphe Reuss s'ajoutera même à ceux d'Étoile Bourse et Homme de Fer.

Aujourd'hui, la mère de famille ne rentrera pas avant 20h chez elle, après sa journée de travail, ses courses, et son cours de conduite. Elle espère avoir son permis et en attendant, elle a abandonné l'idée d'utiliser le vélo, trop fatigant. Sans compter qu'elle s'en est déjà fait voler trois dans son quartier. Pourtant, prendre le bus ne lui facilite pas la vie et la perspective qu'une nouvelle ligne prenne le relai de la 14 en empruntant le trajet de l'actuelle ligne 27 la laisse méfiante :

« Déjà comme ça, les horaires ne sont pas fiables. C'est à prendre en compte dans son temps de trajet et même en étant prévoyante, il m'arrive d'être en retard à mon travail quand même. »

Une question de sécurité

Pour Hatice comme pour les autres usagères de ce petit matin, la proximité du bus est avant tout une affaire de sécurité, et donc de liberté de mouvement, surtout à la nuit tombée :

« Pour une femme, circuler seule dans le quartier n'est pas sûre quand il fait nuit. Quand je rentre le soir, j'appelle toujours mon mari. Il surveille à la fenêtre. Si je devais rentrer à pied depuis la station de tram, à dix minutes de marche de chez moi, je lui demanderais de venir me chercher, c'est sûr. Je ne veux pas croiser de bandes de jeunes seule. »



Pour Hatice, entre deux changements, le trajet matinal en bus est aussi un moment privilégié. En ce moment, elle en profite pour lire un livre sur son portable. (Photo Pascal Bastien / Rue89 Strasbourg)

Marina, agent de production à Lingolsheim, à une heure de bus, confirme :

« Je n'ai pas de voiture. Je n'ai que les transports en commun. Comment je ferais sans cet arrêt quand je travail d'après-midi ? Il n'y a pas de sécurité ici ! »

Les élus de quartier assurent que l'expérimentation en cours d'arrêts à la demande en soirée sur l'actuelle ligne 14/24 va être reconduite à la fois sur la future L8, qui remplacera la ligne 24 et sur la future L7 qui pénétrera la cité au point de l'arrêt Kieffer. Selon eux, le dispositif n'a été jusque-là que très peu mis à profit et il demande encore des améliorations pour inspirer confiance aux femmes, premières concernées. Le Neuhof est l'un des derniers quartiers de Strasbourg à ne pas bénéficier de bus de nuit.



Marina utilise le bus pour aller travailler mais aussi pour sortir en centre-ville. Comme tous les matins, le trajet vers Lingolsheim sera son « temps calme » de la journée, pour écouter de la musique. (Photo Pascal Bastien / Rue89 Strasbourg)

Il est déjà 7h30. À l'arrêt Kieffer, les travailleuses ont laissé place aux lycéennes et aux étudiantes. Dans le bus 14 qui s'arrête en sens inverse, des groupes d'hommes en gilets jaunes se dirigent vers les usines du Port du Rhin.

ALLER PLUS LOIN

Sur Rue89 Strasbourg : [tous nos articles sur la démocratie participative](#)

2 COMMENTAIRES POSTÉS EN LIGNE

RETROUVEZ CET ARTICLE SUR NOTRE SITE !



<https://www.rue89strasbourg.com/democratie-participative-habitantes-neuhof-conservent-bus-253161>