



Le mois de décembre 2022 devait être celui d'une nouvelle étape importante pour les mobilités alternatives et décarbonées à l'occasion du lancement du Réseau Express Métropolitain Européen (REME) qu'ASTUS avait contribué à étudier dès 2016.

Malheureusement, rien ne s'est passé comme annoncé et promis par la Région Grand Est, l'Eurométropole de Strasbourg (EMS) et la SNCF. Les usagers du quotidien qui avaient depuis plus d'un an déjà à subir suppressions de TER, annoncées ou impromptues, retards récurrents de leur train, rames aux capacités insuffisantes pour permettre un voyage confortable, ont vu au bout de quelques jours à peine, les trains supplémentaires programmés rapidement supprimés. Cela, pour toutes sortes de motifs incompréhensibles, dénotant un manque total de prévision et d'anticipation.

Au moment où ce texte paraît, les promesses ne sont toujours pas tenues : les usagers n'ont encore trop souvent comme seule alternative que la voiture... S'ils en sont possesseurs et si les règles de la zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) le leur permettent.

Quelle crédibilité ont nos autorités organisatrices qui prônaient à juste titre le repos modal face à la crise climatique !

Et pourtant il est nécessaire que le REME se développe dans son volet ferroviaire - autres lignes diamétralisées, pôles d'échanges multimodaux, gares et haltes

toutes accessibles aux personnes à mobilité réduite - mais aussi dans son volet cars interurbains.

Par ailleurs il est à présent largement temps qu'une tarification unique soit mise en place sur l'ensemble de l'aire du REME pour en faciliter l'usage pour les abonnés comme pour les occasionnels.

L'actualité dans l'EMS est par ailleurs liée à l'augmentation des tarifs au 1<sup>er</sup> juillet, en même temps que le réseau se développe (nouvelle ligne 18 au Marché Gare, réorganisation du réseau à la Meinau et au Neuhof, extension de la ligne de BHNS G, projets d'extension du tram vers l'ouest et le nord dans les années à venir).

Si le maintien des tarifs actuels pour les abonnés au quotient familial les plus bas est à noter positivement, si l'augmentation du ticket simple après plusieurs années sans variation est compréhensible, celle des carnets de 10 et de 30 est disproportionnée, même si l'objectif d'inciter à l'abonnement n'est pas contestable.

Les enquêtes à venir sur les extensions du réseau de tram et des lignes de bus adjacentes nous mobiliseront dans les prochains mois : la parole des usagers des transports ne doit pas être étouffée par celle des automobilistes attachés à leurs priviléges ni par celles des cyclistes, maltraités dans le passé et en demande d'un meilleur partage du domaine public.

Chacun d'entre nous, d'entre vous, doit se sentir investi de ce rôle.

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

ASTUS c'est aussi...

Plus de 120 réunions internes ou externes auxquelles ont participé les membres de l'association depuis septembre 2022 :

- La Rentrée des assos au parc de la Citadelle à Strasbourg
- Le Village des Associations de la Ville de Schiltigheim
- Les réunions trimestrielles avec l'Eurométropole de Strasbourg et la CTS
- Les réunions publiques et ateliers de concertation organisés par la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg sur les projets liés à la mobilité
- Des rencontres avec des élus, des techniciens, des associations et autres structures
- Des interviews et rencontres avec des journalistes locaux et nationaux notamment sur le REME
- Les réunions et groupes de travail avec la SNCF et la Région Grand Est
- Les groupes de travail internes à ASTUS

### sommaire

#### EDITO

P. 1

#### ACTUALITÉS

Le REME : un démarrage difficile mais un projet devenu réalité P. 2  
Quoi de neuf du côté de l'Eurométropole ? P. 3

#### DOSSIERS

Voiture électrique P. 4  
Tarification transfrontalière P. 5

#### VIE DE L'ASSOCIATION

Michel DERCHÉ nous a quittés P. 6

#### TRANSPORTS D'AILLEURS

Réouverture partielle de la ligne ferroviaire de la rive droite du Rhône P. 6

#### PAROLE AUX ASSOCIATIONS

Strasbourg Initiation Nature Environnement (SINE) P. 7

#### BRÈVES

P. 8

## LE REME : UN DÉMARRAGE DIFFICILE MAIS UN PROJET DEVENU RÉALITÉ



Lancé le 11 décembre 2022 avec la mise en place du nouveau service annuel 2023,<sup>1</sup> le Réseau express métropolitain européen (REME) de Strasbourg affichait de grandes ambitions :

- 813 trains supplémentaires,<sup>2</sup> jusqu'à 120 par jour en semaine,
- 95 gares desservies,
- une amplitude horaire élargie, de 5h à 23h,
- un cadencement au  $\frac{1}{4}$  h aux heures de pointe dans l'agglomération, à la  $\frac{1}{2}$  h sur la desserte périurbaine de Strasbourg et avec les principales gares du département (Haguenau, Molsheim, Sélestat, Mommenheim),
- une fréquence élevée le week-end également et notamment le samedi,
- la création d'une ligne diamétralisée (passante en gare de Strasbourg) reliant Saverne et Sélestat via Mommenheim.

### UN DÉMARRAGE QUI S'EST AVÉRÉ PLUS COMPLIQUÉ QUE PRÉVU...

Sur le principe, le projet fait l'unanimité. Mais son lancement s'est avéré très compliqué, au grand dam des usagers avec un nombre important de retards et de suppressions constatés.

La FNAUT Grand Est s'était montrée prudente depuis plusieurs semaines, compte tenu des difficultés préexistantes dues en partie aussi à la crise liée au Covid (plans de transport adaptés successifs). Ce ne sont donc que 410 trains sur les 800 supplémentaires attendus qui ont effectivement pu circuler dans les premières semaines. La SNCF a prévenu la Région qu'elle allait devoir encore repousser l'augmentation du nombre de trains. Ainsi, 640 trains en plus par semaine devraient circuler à partir de début juin.

Un nouveau calendrier de déploiement est attendu pour la fin du mois de mars.

### ... LA DESERTE DES PETITES GARES IMPACTÉE...

L'effet induit et contradictoire de la mise en place du REME concerne également la desserte (déjà faible) de certaines petites gares ; sur la ligne Haguenau-Wissembourg (Walbourg) ou sur la ligne Molsheim-Saint-Dié-des-Vosges qui s'en est trouvée réduite (Gertwiller, Wisches, Russ-Hersbach), modifiée, voire supprimée.<sup>3</sup>

Au vu des difficultés rencontrées, la Région Grand Est réfléchit désormais à une remise à plat de l'ensemble des horaires du REME, et au-delà sur les prolongements de ses lignes. La FNAUT Grand Est et ses associations membres (dont ASTUS) seront sollicitées dans ce cadre prochainement. Pourtant, des ajustements, des compléments d'offres attendus, et des manquements déjà identifiés, seraient à traiter à court terme dans le cadre des grilles horaires existantes. Cela permettrait aussi d'intégrer les lignes Strasbourg-Lauterbourg et Strasbourg-Kehl-Offenbourg dans le schéma du REME dans un délai plus court.

### ... MAIS UN PROJET EXEMPLAIRE QUI DOIT ÊTRE DÉVELOPPÉ SUR LE LONG TERME

Le REME n'en est clairement qu'à son commencement et son évolution doit se poursuivre jusqu'à l'horizon 2030, avec de nouveaux investissements nécessaires sur les infrastructures ferroviaires existantes notamment en gare de Strasbourg par une ouverture à 360 degrés, mais aussi sur l'aménagement des 95 gares et leur accessibilité, ainsi que le développement de pôles d'échanges multimodaux (PEM) qui bénéficieront à l'ensemble des modes de

déplacements. De nouvelles liaisons diamétralisées en gare de Strasbourg seront également à mettre en œuvre.

Rappelons que ce nouveau réseau s'organise autour d'un volet ferroviaire et d'un volet interurbain (cars) complémentaire, dont le futur Transport en Site Propre Ouest (TSPO) entre Strasbourg et Wasselonne sur la M351 sera l'une des composantes essentielles, avec deux nouvelles stations (Eluard et Forges) aménagées en connexion avec le tram D et la future ligne de bus structurante L5 de la CTS.

L'appel d'offres transfrontalier vers les trois régions allemandes du Bade-Wurtemberg, de la Rhénanie-Palatinat et de la Sarre est repoussé en 2028. L'offre cible vers l'Allemagne (Wörth, Karlsruhe, Neustadt, Kehl, Offenbourg) est attendue dès 2025. Les premières rames dédiées (Régolis transfrontaliers) doivent être réceptionnées à partir de l'année prochaine.

Un autre gage de réussite du REME concerne la tarification.

**« ASTUS soutient depuis de nombreuses années la mise en place d'un ticket unique qui permettrait une utilisation plus aisée de l'ensemble des réseaux »**

ASTUS soutient depuis de nombreuses années la mise en place d'un ticket unique qui permettrait une utilisation plus aisée de l'ensemble des réseaux disponibles et interconnectés.

À l'image de ce qui existe outre-Rhin (comme Fribourg avec un réseau comparable), la mise en place d'une tarification zonale concentrique avec prise en compte de la distance parcourue de façon simplifiée, apparaîtrait comme la plus logique et la plus lisible à mettre en place sur l'aire métropolitaine strasbourgeoise.

Par ailleurs, la tarification transfrontalière doit devenir plus simple et moins dissuasive, notamment sur les liaisons ferroviaires en zone urbaine jusqu'à Kehl via Krimmer-Meinau.

Le fonctionnement et le développement du REME se fera dans le cadre d'un futur syndicat mixte composé de la Région Grand Est, de L'Eurométropole de Strasbourg et des communautés de communes bénéficiaires du REME, et qui ont choisi de prendre la compétence d'organisation de la mobilité en leur sein au 31 mars 2021, dans le cadre de la loi sur l'orientation des mobilités (LOM).

En attendant, il faudra se montrer patient avant que le REME ne soit déployé dans son intégralité et ne réponde pleinement aux besoins en déplacements des usagers du quotidien. Mais Rome ne s'est pas faite en un jour...

David WENDLING

<sup>1</sup> Le changement de service annuel (SA) s'effectue le deuxième dimanche du mois de décembre avant l'année concernée.

<sup>2</sup> Par rapport au service annuel 2022 avec environ 500 trains en semaine, avant la mise en service du REME.

<sup>3</sup> La halte de Hunspach sur la ligne Haguenau-Wissembourg ne bénéficie plus d'aucune desserte depuis le 11 décembre 2022.

## QUOI DE NEUF DU CÔTÉ DE L'EUROMÉTROPOLE ?

### LE FUTUR NŒUD MULTIMODAL DES FORGES

L'échangeur actuel des Forges à Hautepierre ne permet plus de répondre aux besoins actuels et futurs de la desserte locale. Il est amené à évoluer en un nœud multimodal complet pour répondre aux enjeux de circulation routière, de maillage des transports en commun et d'accessibilité des quartiers aux modes actifs.

Il consistera à relier le quartier de Haute-pierre et la zone d'activité des Forges situés de part et d'autre la M351, et a fait l'objet d'une consultation publique du 16 janvier au 24 février 2023.



paces publics, réseau de bus associé et plan de circulation. Les travaux doivent débuter mi-2023 pour une mise en service fin 2025.

En savoir +



En savoir +



### LE TRAM NORD

La concertation se poursuit sur l'aménagement du futur terminus au nord, l'apaisement de la route de Bischwiller à Schiltigheim et à Bischheim, l'aménagement de l'avenue des Vosges, des places de Haguenau et de la Gare à Strasbourg. Une grande réunion publique s'est tenue le 29 mars au Palais des Fêtes de Strasbourg. D'autres réunions, ateliers et permanences vont compléter la phase de concertation. L'enquête publique est annoncée entre mai et septembre 2024 et le démarrage des travaux espéré à partir de 2025.



### LA LIGNE G DU BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE VERS LE SUD

Cette extension de 5,3 km environ est prévue pour novembre 2023 et offrira une nouvelle desserte en transports en commun aux habitants des quartiers Bourse-Esplanade et du Conseil des XV, avec plusieurs correspondances sur le réseau tram.



En savoir +



### LA NOUVELLE LIGNE 18 MARCHÉ GARE

A partir du lundi 3 avril 2023, une nouvelle ligne de bus est mise en circulation sur le réseau CTS pour desservir le secteur Marché Gare. Cette ligne circulaire dessert 6 nouveaux arrêts du lundi au samedi avec un bus toutes les 20 minutes de 6h00 à 21h00.



Elle bénéficie déjà aux cyclistes avec un itinéraire désormais en site propre intégral

En savoir +



## VOITURE ÉLECTRIQUE, SOLUTION DE TOUS NOS PROBLÈMES ?

*Les transports constituent le premier secteur émetteur de CO<sub>2</sub> en France. L'électrification des usages fossiles prônée par les hommes politiques, les scientifiques<sup>1</sup> et nombre d'associations a déjà commencé. Dans ces conditions, la voiture électrique n'est-elle pas la réponse idéale face aux problèmes environnementaux ?*



Il faut savoir avant toute chose que l'électricité est actuellement à l'échelle mondiale le premier secteur émetteur de CO<sub>2</sub>, avant même celui des transports. Songeons par exemple à la Chine qui brûle le charbon en très grande quantité pour produire son électricité. Et l'électrification des usages fossiles conduit à produire davantage d'électricité.



*Faisons un petit calcul, sachant qu'un kWh/100 km correspond formellement à une force de résistance de 36 N. Considérons une masse d'une tonne, et un coefficient de roulement de 0,01 (pour le train ce coefficient tombe à 0,001).*

*La force de résistance au roulement conduit à  $[10 \times 0,01 \times 1000] / 36 = 2,8 \text{ kWh}/100 \text{ km}$*

*La traînée aérodynamique d'une citadine d'une surface apparente de 2 m<sup>2</sup> et au coefficient aérodynamique de 0,3, conduit à la vitesse de 90 km/h à  $[0,5 \times 1,2 \times 2 \times 0,3 \times (90 \times 1000 / 3600) / 2] / 36 = 6,3 \text{ kWh}/100 \text{ km}$ ,*

*Dans un cadre purement théorique, la consommation permettant de vaincre la résistance à l'avancement d'un petit véhicule s'élèverait déjà à 9,1 kWh/100 km, sans freinage. Chaque démarrage nécessite environ un dixième de kWh pour atteindre 90 km/h.*

Il n'en est pas moins vrai que l'électrification présente de nombreux avantages, qu'il s'agisse de l'amélioration de son efficacité au travers de la cogénération et des centrales à gaz à cycle combiné, ou de la baisse de l'intensité en carbone grâce au recours à la séquestration du CO<sub>2</sub>, au nucléaire et aux énergies renouvelables.

Par ailleurs, 10 millions de véhicules électriques consommeraient de l'ordre de 30 TWh/an selon l'ADAC, l'automobile-club allemand<sup>2</sup> (22,4 TWh/an selon RTE<sup>3</sup>). Avec environ 40 millions de voitures, toutes devenues électriques, la consommation supplémentaire à fournir en France serait au minimum de 90 TWh/an (alors que la consommation actuelle du pays est de 500 TWh/an environ). Remplacer purement et simplement les voitures thermiques par des voitures électriques s'avère donc inenvisageable. En effet, il resterait à prendre en compte les camions et les avions, que d'aucuns voudraient voir alimentés en hydrogène obtenu avec un piètre rendement, sans compter les pompes à la chaleur et les besoins de l'industrie. Rappelons qu'un TGV bien rempli entre Paris et Strasbourg ne consomme que 4 kWh/100 voyageur-km en dépit de sa très grande vitesse.



*Considérons une voiture électrique parcourant 15 000 km/an, et consommant 16 kWh/100 km. Elle consommera 2 700 kWh/an. 40 millions de tels véhicules nécessiteront près de 100 TWh/an.*

Certains voient dans les batteries des véhicules électriques de gigantesques zones de stockage de l'énergie, qui autoriseraient le lissage d'une production électrique qui n'a pas l'heure de s'adapter à la demande, en particulier quand le pourcentage d'énergies renouvelables est élevé. Pour ce faire, les voitures devraient être à l'arrêt quand la production et la demande sont trop éloignées, pour puiser de l'énergie électrique, ou en livrer à un réseau trop tiraillé, et n'être

autorisées à rouler que quand le réseau est relativement stable. Pour intéressant qu'il soit, le lissage ne saurait justifier la fabrication de voitures électriques. Ce d'autant plus que c'est l'état du réseau qui dicte l'heure de la conduite, et il n'est pas sûr que cette contrainte rencontre l'assentiment des automobilistes.

**« Les voitures électriques vont donc rejeter davantage de microplastiques dans l'air, dans le lit des rivières et dans les océans. »**

Nous nous sommes intéressés ici aux émissions de CO<sub>2</sub>, car le dérèglement climatique constitue une limite planétaire d'ores et déjà dépassée. Mais il est une autre limite, franchie cette année dans l'indifférence générale et qui se rapporte aux « nouvelles entités ». Il s'agit là de substances toxiques, de plastiques, de pesticides, d'éléments-traces métalliques ou encore de substances radioactives, produites par exemple par l'industrie nucléaire. Or les voitures électriques, plus lourdes que les voitures thermiques en raison de leurs batteries, libèrent davantage de microplastiques issus de l'usure des pneus. Le freinage régénératif diminue en revanche les particules métalliques relâchées par les freins. Les voitures électriques vont donc rejeter davantage de microplastiques<sup>4</sup> dans l'air, dans le lit des rivières et dans les océans.

Les voitures électriques consomment des minéraux en plus grande quantité que les voitures thermiques. Les énergies renouvelables électriques, en particulier l'éolien (notamment en mer) sont également très demandeuses de minéraux.<sup>5</sup> L'interconnexion poussée des réseaux requiert davantage de cuivre. Nombreux sont les États qui lorgnent sur les plaines abyssales pour assouvir leurs besoins en matériaux. Autour d'un îlot français du Pacifique, la vaste zone de fracture de Clipperton fait l'objet de toutes les convoitises,<sup>6</sup> au risque de la destruction de la biodiversité benthique. Pour chaque parc éolien en mer, il faut compter 47,5 km<sup>2</sup> par TWh/an,<sup>7</sup> ce qui correspond

à la faible densité surfacique de 2,4 W/m<sup>2</sup>. Qu'on le veuille ou non, cela ne favorise pas l'acceptation sociale des projets éoliens.

Strasbourg entend, à juste titre, végétaliser ses rues et ses places pour lutter contre les îlots de chaleur. Cette végétalisation passera par la diminution des places de stationnement. Les voitures électriques seront-elles toujours les bienvenues quand les places réservées aux voitures viendront à manquer ?

Les voitures électriques contribuent incontestablement à l'objectif de décarbonation de la société tout entière. Mais elles sont énergétiquement moins efficaces que le train. Et elles requièrent beaucoup de minéraux, accaparent beaucoup de place, à l'instar de leurs homologues thermiques, et continuent d'user les pneus, peut-être même davantage qu'auparavant. Leur nombre est

appelé à décroître dans les zones de forte densité, bien dotées de moyens de transport en commun. Le problème réside dans la desserte des zones de moyenne à faible densité. La voiture électrique et les transports à la demande y ont leur place dans le cadre du covoiturage sur courte distance, dans une logique de rabattement vers les moyens de transports en commun. **Une chose est sûre, il faudra moins de voitures électriques qu'il n'y eut de voitures thermiques.** Pour ce faire, l'organisation des transports dans les zones de moyenne à faible densité (i.e. périurbain et campagne) s'avère cruciale.

Jean-François BRISSET

<sup>1</sup> <https://www.nature.com/articles/s41893-020-0488-7.pdf>

<sup>2</sup> <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/info/elektroauto-pro-und-contra/>

<sup>3</sup> <https://www.concerfe.fr/system/files/concertation/Electromobilit%C3%A9%CC%81%20-%20Synth%C3%A8se%20Finale.pdf>

<sup>4</sup> <https://reporterre.net/Pollution-de-l-air-les-voitures-electriques-emettent-beaucoup-de-particules-fines>

<sup>5</sup> <https://iea.blob.core.windows.net/assets/24d5dbb-a77a-4647-abcc-667867207f74/TheRoleofCriticalMineralsin-CleanEnergyTransitions.pdf> voir page 6

<sup>6</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Faille\\_Clipperton](https://fr.wikipedia.org/wiki/Faille_Clipperton)

<sup>7</sup> [https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2020/12/2020\\_12\\_Briefing\\_feasibility\\_study\\_renewables\\_decarbonisation.pdf](https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2020/12/2020_12_Briefing_feasibility_study_renewables_decarbonisation.pdf) voir page 12

## POUR UNE TARIFICATION TRANSFRONTALIÈRE, PLUS COHÉRENTE, PLUS SIMPLE ET PLUS ATTRACTIVE ENTRE L'EUROMÉTROPOLE ET KEHL



Par conséquent, de nombreux habitants des quartiers de la Meinau et de Neudorf sont dissuadés de prendre le train, de peur du risque de voyager sans titre de transport valable. Pourtant, ils disposent d'un moyen de transport très rapide pour arriver en Allemagne, étant donné que le train roule à une vitesse de 100 km/h jusqu'à la gare de Kehl, atteinte en seulement 5 minutes ! De même, la mise en place d'un distributeur automatique de billets de la DB en gare de Strasbourg serait très souhaitable et utile à un large public.

**« (...) de nombreux d'habitants des quartiers de la Meinau et de Neudorf sont dissuadés de prendre le train, de peur du risque de voyager sans titre de transport valable. »**

Plus concrètement, il arrive souvent que des voyageurs soient désorientés à Krimmeri-Meinau face au distributeur automatique de billets classique de la SNCF. Certes, on peut y obtenir facilement l'Europass, mais étrangement, il ne fournit aucun billet pour les gares de l'Ortenau, telles que Kehl, Appenweier, Offenbourg. C'est pourquoi, il serait pertinent de disposer d'un distributeur de la DB, comme ceux qui sont installés depuis de nombreuses années dans les gares de Wissembourg et de Lauterbourg.

La complexité et le coût anormalement élevé de la plupart des tarifications transfrontalières au sein de l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau devraient être atténués le plus rapidement possible, comme le réclament ASTUS et la FNAUT depuis plus de 10 ans. Il est inadmissible que les prix très élevés et dissuasifs des billets simples Stras-

bourg-Kehl (8 km) et Krimmeri-Meinau (5 km) s'élèvent à 4,60 €, tandis que, même après l'augmentation des tarifs intervenue le 1<sup>er</sup> avril 2023, les coûts demeurent abordables outre-Rhin : 3,20 € pour 20 km entre Kehl et Offenbourg (zones 2 et 5 de l'Ortenau) et même 2,90 € pour 12 km jusqu'à Appenweier.

Il conviendrait que, dans les plus brefs délais, les élus de la Région, de l'Eurométropole et des collectivités allemandes compétentes examinent ensemble de près les tarifications transfrontalières des transports en commun en prenant particulièrement en compte l'espace Eurométropole-Kehl, en vue de les rendre plus cohérentes, plus simples et plus attractives pour les usagers, dans le contexte du développement durable. Dans cet esprit, il nous paraît logique et clair d'intégrer la liaison ferroviaire Strasbourg-Kehl dans l'abonnement CTS et le ticket Alsa + 24h. Réciproquement, nous souhaitons vivement que l'usage du Baden-Württemberg-Ticket soit étendu jusqu'à Krimmeri-Meinau et Strasbourg-Gare centrale, comme cela existe pour les gares suisses de Basel Bad Bf et Basel-SBB au-delà de Weil am Rhein, dont l'intégration tarifaire est en vigueur depuis de très nombreuses années.

Patrice PAUL



Michel DERCHÉ nous a quittés le 9 octobre dernier, après environ 8 mois d'hospitalisation dus à divers problèmes dont une insuffisance cardiaque.

## transports d'ailleurs

## RÉOUVERTURE PARTIELLE AUX VOYAGEURS DE LA LIGNE FERROVIAIRE DE LA RIVE DROITE DU RHÔNE



Le dimanche 28 août dernier a eu lieu dans le département du Gard un événement assez rare pour être signalé. Il a été organisé par l'Association des usagers du TER de la ligne ferroviaire de la Rive Droite du Rhône.

« Cette ligne ferroviaire, fermée aux voyageurs en 1974 mais toujours utilisée par les trains de fret depuis cette date, a été rouverte aux voyageurs entre Avignon et Pont-Saint-Esprit... »

Cette ligne ferroviaire, fermée aux voyageurs en 1974 mais toujours utilisée par les trains de fret depuis cette date, a été rouverte aux voyageurs entre Avignon et Pont-Saint-

C'était avant tout un passionné des chemins de fer, également de tramways, et de ce fait un très fidèle adhérent d'ASTUS, depuis sa création, dont il fut un membre du bureau très actif. Il avait également fait partie du collectif transport qui avait soutenu le projet de tramway à Strasbourg à la fin des années 80.

C'était aussi un grand voyageur... en train. Entre autres, il a pris 3 fois le célèbre Transsibérien de Moscou à Vladivostok et à Pékin. Et il est même allé jusqu'en Corée du Nord !

Il était aussi membre de l'association des amis du Musée du chemin de fer de Mulhouse.

Par ailleurs, c'était un grand défenseur des piétons.

Nous avons créé ensemble à Strasbourg la « coordination piétons », puis en l'an 2000 l'association Piétons 67, dont il fut le premier président. Il fut ensuite, un court moment, président de l'association nationale « Les droits du piéton ». Pendant près de 25 ans nous avons entrepris ensemble de nombreuses actions pour défendre les piétons, en particulier avec les élus strasbourgeois des municipalités successives.

C'était un bénévole et un ami calme, serviable et sympathique, dont on se souviendra bien volontiers.

Gilles HUGUET

devrait se poursuivre jusqu'au Teil à partir de février 2024 aboutissant à une liaison directe en train express régional (TER) du Teil à Avignon ou Nîmes.



Esprit, grâce à la volonté de la région Occitanie et en premier lieu de sa présidente Carole Delga. Cette réouverture a nécessité avant tout une remise en état avec rehaussement des quais des gares de Bagnols-sur-Cèze et Pont-Saint-Esprit. Mais les quais des autres gares de la ligne, non rehaussés pour le moment, ne permettent pas aux trains de s'y arrêter dès à présent. Cela est prévu à court terme.

Les trains TER « liO » (l'équivalent de Fluo Grand Est, en Occitanie) y circulent à raison de 6 allers-retours par jour pour le moment, et 8 aller-retours par jour à terme.

Cette ligne de 82 kilomètres vise une fréquentation de 200 000 voyageurs par an, le bassin d'emploi concerné étant de plus de 40 000 habitants.

Selon le trajet, le billet de train coûte 3€ (Pont-Saint-Esprit <> Bagnols-sur-Cèze), 6€ (Bagnols-sur-Cèze <> Avignon) ou 9€ (Pont-Saint-Esprit <> Avignon-Centre).

Ils sont à 1€ pour les 18-26 ans et les seniors. Ces billets sont également valables en correspondance dans les cars liO.

L'opération de réhabilitation a coûté environ 20 millions d'euros.

La réouverture du reste de cette ligne plus au nord, essentiellement dans le département de l'Ardèche (seul département de France métropolitaine sans train de voyageurs depuis 1973), est de la compétence de la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Une ouverture qui



## QUI SOMMES-NOUS ?

Créée en 2000, Strasbourg Initiation Nature Environnement a pour objet de sensibiliser à la nature et à l'environnement les habitants du territoire de l'Eurométropole de Strasbourg.

En matière d'environnement, les enjeux sont planétaires mais rien ne se fera sans des actions locales et l'implication concrète du plus grand nombre.

« Il nous appartient de poser des jalons et d'inventer pour demain un nouveau pacte avec notre environnement. »

Pollution, climat, biodiversité, énergie, alimentation, santé, déplacements... Sur toutes ces questions nous avons besoin d'éclairages et de confronter les points de vue. Il nous appartient de poser des jalons et d'inventer pour demain un nouveau pacte avec notre environnement. Pour cela, nous devons réfléchir collectivement et construire de nouveaux équilibres.

Avec le CINE de Bussière, l'Eurométropole de Strasbourg dispose d'un outil remarquable pour aborder toutes ces problématiques et avancer ensemble dans cette direction : ce chemin encore en friche SINE veut le tracer avec vous !



## Nos missions

- **Animations scolaires** : Entre 2 et 4 classes par jour sont accueillies au CINE de Bussière et sur toute l'Eurométropole.
- **Accueil de loisirs**
- **Accueil des enfants pendant toutes les vacances**
- **Club Nature** tous les mercredis après-midi en période scolaire.
- **Sorties Nature et ateliers grand public** pour une immersion dans la nature
- **Expositions de peintures/photos d'artistes** en relation à la nature.
- **Formation et accompagnement** des animateurs des Centre socio-culturel sur le volet éducation à l'environnement

## DES ÉVÉNEMENTS FESTIFS ET ENGAGÉS

- **Faut qu'on s'bouge** : événement militant inter associatif le 14 mai



- **Salon de la Nature et du livre** en novembre
- **Journées Nature et Patrimoine** deuxième week-end de septembre

Plus de 20 000 personnes sont sensibilisées chaque année !



Centre d'Initiation à la Nature et à l'Environnement de Bussière

155 rue Kempf  
67000 STRASBOURG  
Tél 03 88 35 89 56  
[www.sinestrasbourg.org](http://www.sinestrasbourg.org)

Le repas de la nouvelle année 2023 s'est tenu vendredi 27 janvier au restaurant « Bateau du Rhin » avec une trentaine de membres de l'association réunis.

Ce fut l'occasion de se retrouver pour un moment de convivialité autour d'une tarte

flambée et d'échanger entre autres, sur les nombreux sujets transports et mobilité du moment et à venir.

Nous remercions l'équipe du restaurant pour son accueil chaleureux.



## SORTIE À MANNHEIM-LUDWIGSHAFEN-HEIDELBERG



ASTUS va reprogrammer au lundi 8 mai 2023 une journée à la découverte du réseau de transports de l'agglomération de Mannheim-Ludwigshafen et Heidelberg. Cette sortie initialement prévue le 15 octobre 2022, avait dû être reportée en raison de travaux sur la ligne ferroviaire entre Lauterbourg et Wörth et de difficultés de production en Allemagne, limitant les circulations des trains côté français.

## COMMENT INVERSER LA PYRAMIDE DE LA MOBILITÉ POUR DES VILLES HABITABLES ?



Nous savons bien que les choix de transport que nous avons faits au cours de nombreuses décennies, et que nous continuons de faire, ont causé de la pollution et de la congestion en France. La pollution de l'air dans les villes causée par les véhicules à combustible fossile est un facteur majeur de décès et de déficiences chez les adultes et les enfants. Nous ne pouvons pas tolérer les décès évitables. L'abus de biens communs précieux comme la rue par des modes de transport puissants et hautement inefficaces, qu'un

segment de la population peut se permettre, est une caractéristique de la congestion. Cet abus de l'espace de la rue, par une partie des véhicules à moteur, exclut un ensemble de personnes qui doivent marcher, faire du vélo ou prendre les transports en commun de l'utilisation des communs. Les deux sont des coûts imposés par une certaine partie de la population à d'autres. Il s'agit d'un échec classique des principes d'équité qui maintiennent notre société ensemble.

*En savoir +*



*Etude source : « How do you invert the mobility pyramid? » de Sathya Sankaran (en anglais)*  
<https://sathya-sankaran.medium.com/how-do-you-invert-the-mobility-pyramid-2c30509ca92>

*SHARE-North : How to make Shared Mobility Rock: A Planner's Guide to the Shared Mobility Galaxy (en anglais)*  
<https://share-north.eu/the-guide/>

## agenda

- **29 avril :** Assemblée générale d'Alsace Nature à Mulhouse
- **5 mai :** Assemblée générale de l'association ASTUS à Strasbourg
- **13 mai :** Assemblée générale de la FNAUT Grand Est à Reims
- **14 mai :** Faut qu'on s'bouge au CINE de Bussierre à Strasbourg
- **23 juin :** Assemblée générale de la Chambre de Consommation d'Alsace et du Grand Est à Saverne
- **Septembre :** Village des Assos au parc de la Citadelle à Strasbourg

## horaires d'accueil

ASTUS vous accueille à son local, sur rendez-vous au 03 88 95 79 63, par mail (astus67000@gmail.com) ou via le formulaire de contact du site.

## coordonnées

ASTUS  
Résidence l'Ortenbourg,  
13 rue Georges Rossdeutsch  
67800 BISCHHEIM

03 88 95 79 63 - [www.astus67.fr](http://www.astus67.fr)  
Courriel : astus67000@gmail.com  
Facebook : @astus67  
Twitter : @ASTUS67



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

Graphisme et mise en page : [www.ipiapia.fr](http://www.ipiapia.fr)  
Imprimerie : Kocher, imprimé sur papier recyclé.  
Crédits photos : ASTUS, The Noun Project : Adrien Coquet et Rutmer Zijlstr ; Couverture, © dervish15 - Fotolia.com



Astus-info est le bulletin d'information de l'ASsociation des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise ASTUS est Membre de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT).

Directeur de la publication : David WENDLING

Rédacteur en chef : David WENDLING

Ont contribué à ce numéro : Marie-Catherine BRENETIÈRE, Jean-François BRISSET, Floriane DUPRÉ, Gilles HUGUET

Prochaine parution : Octobre 2023