



Les évolutions du climat constatées cet été ne cessent de nous inquiéter et ne laissent présager rien de bon pour les années à venir.

C'est l'occasion de remettre l'accent sur la place prépondérante du développement des modes alternatifs à la voiture et à l'avion. Cela passe par des investissements importants, notamment pour la remise à niveau du réseau ferré.

Malheureusement, nous devons nous contenter d'annonces au plus niveau de l'Etat, sans précisions sur « qui paiera ». Il en est de même pour la création de réseaux express métropolitains et pour le Pass rail à 49€.

Dans l'aire du REME, il devient à présent urgent de retrouver rapidement la fiabilité attendue par les usagers et de mettre enfin en place un abonnement et un ticket unique.

Pendant ce temps, alors que l'Etat a offert plus de 7 milliards d'euros pour financer le carburant de l'autosolisme, l'usager des transports en commun est appelé à payer de plus en plus, alors que l'inflation vide le porte-monnaie du citoyen.

Si le REME n'a toujours pas atteint l'offre initialement annoncée pour cette fin d'été, et si le quotidien des usagers reste toujours beaucoup trop stressant, le réseau de bus urbain de Strasbourg s'améliore, notamment dans le sud (nouvelles lignes Chron'hop Neuhoef-Meinau, extension prochaine du BHNS ligne G, réorganisation à venir des circulations des lignes C3, C6 et C9 sur les quais).

Reste à mettre à niveau les services annexes aux usagers : **généralisation des abribus à tous les arrêts, avec un éclairage fonctionnel et optimal, informations disponibles en permanence sur tous les écrans, uniformisation des possibilités d'achats des abonnements et tickets sur tous les canaux de distribution disponibles.**

Le bureau : Michel BERNAULT, Claude BOULEAUX, Hervé DIEBOLD, Lojy DURRENBERGER, 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 avril 2023 :

- Le Village des assos au parc de la Citadelle à Strasbourg
- 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

Les nouveautés de la rentrée 2023 sur le réseau de la CTS P. 2

DOSSIER

Optimiser la consommation énergétique des transports passera par le développement de l'intermodalité P. 3
Le retour du train de nuit Berlin-Paris P. 4

VIE DE L'ASSOCIATION

La ligne de bus 18 Rotonde via Marché Gare
Les rendez-vous du mois de septembre P. 5

TRANSPORTS D'AILLEURS

Eurotram à la sauce portuane P. 6

PAROLE AUX ASSOCIATIONS

L'association Préserver Reichstett Et ses Environs (PREE) P. 7

BRÈVES P. 8



NOUVEAU SERVICE CHRON'HOP, RESTRUCTURATION DU RÉSEAU BUS NEUDORF/NEUHOF/MEINAU ET RECHARGEMENT SUR LES SMARTPHONES

Après deux mois d'interruptions sur les lignes A, D et E qui ont permis de renouveler les voies et de réaménager les stations pour plus d'accessibilité sur l'avenue de Colmar, à Illkirch-Graffenstaden et sur la station Étoile Polygone, il est l'heure pour la CTS de faire sa rentrée.

Depuis le 28 août, les lignes L1, 14/24 et 27 laissent place aux nouvelles lignes structurantes Chron'hop C1, C7 et C8.

« Un nouveau service de la CTS qui a pour but de mettre en valeur et de dynamiser la performance des lignes à niveau élevé de service »

Un nouveau service de la CTS qui a pour but de mettre en valeur et de dynamiser la performance des lignes à niveau élevé de service (anciennement lignes structurantes « L »). Les bus circulent avec une fréquence équivalente au tramway en journée, sont prioritaires aux carrefours, disposent à certains endroits des couloirs de bus et certains arrêts sont pourvus d'un distributeur de titres de transport. La grande nouveauté de cette année est le retour de la montée à

toutes les portes sur ces lignes, comme sur le tram et les lignes G et H. Les bus sont dorénavant plus facilement identifiables avec un film bleu sur l'avant des véhicules.

Ce nouveau service s'accompagne de la restructuration du réseau de bus dans les quartiers sud-est de Strasbourg (Neudorf, Neuhof et Meinau). La ligne 24 laisse place à la ligne C8 avec un tracé identique entre l'Ancienne Douane et le Stockfeld avec la suppression des dessertes Stade Michel Walter et Place des Colombes. Le terminus Neuhof Stéphanie est renommé Neuhof Stockfeld.

Les lignes 14 et 27 sont remplacées par la nouvelle ligne C7 qui relie Baggersee à Port Autonome Sud, son tracé reste semblable à celui de la ligne 27 avec des modifications à la Meinau ou le tronçon entre les arrêts Franche-Comté et Hohwart et repris par la ligne 31.

Cette dernière est, quant à elle, prolongée de Kibitzenau à Baggersee en remplaçant des lignes 57/67 en plus de la desserte de la CARSAT.

La ligne 40 remplace le Taxibus Sud et effectuent des rotations en soirée entre Ganzau et Rodolphe Reuss.

Le terminus Wattwiller est renommé Ampère sur les lignes 30/31.



En savoir +

A partir du 13 novembre, les lignes L3 et L6 rejoindront le dispositif Chron'hop, accompagnées d'une nouvelle ligne C9.

Les lignes L3 et L6 rejoindront également le système Chron'hop avec un nouvel itinéraire pour la ligne C6 depuis Les Halles vers Elmerforst par le Pont Kuss et la Route de Schirmeck en remplacement de la ligne 2, qui effectuera son terminus à la Gare Centrale. Le tronçon « Les Halles - Hoenheim/Vendenheim » de la ligne C6 sera reprise par une nouvelle ligne C9.

Ainsi fin 2023 le réseau Chron'hop sera constitué de 6 lignes, et il sera encore amené à se développer dans les prochaines années.

En savoir +



A partir du 20 novembre, la ligne G du BHNS sera prolongée de la gare centrale à la Cité Rotterdam via le Nouvel Hôpital Civil (NHC), la place de l'Étoile, la médiathèque André Malraux et le parc de la Citadelle.

En savoir +



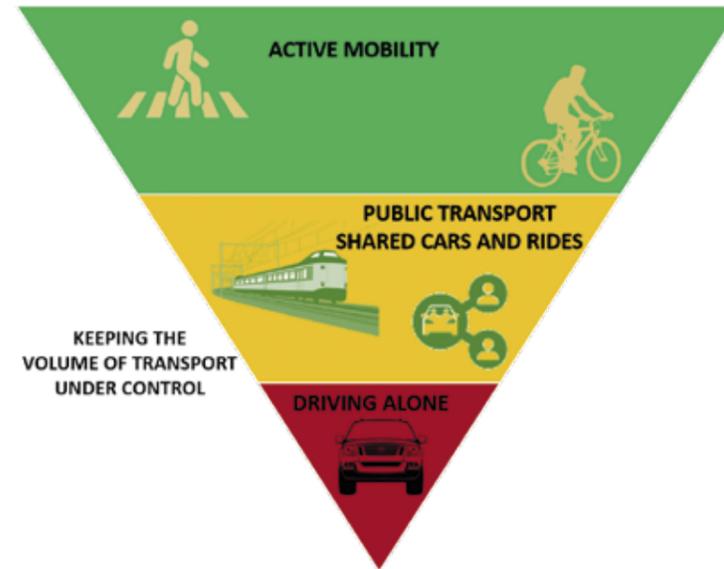
Afin d'éviter les files d'attente en agence ou aux distributeurs il est également possible depuis le mois de septembre de recharger son abonnement de transport sur la carte Badgeo avec l'application de la CTS téléchargeable sur le PlayStore (smartphones Android) et l'AppStore (iPhone).

En savoir +



Loj DURRENBERGER

Nous, humains, éprouvons l'irrépressible besoin de nous déplacer, de découvrir de nouveaux horizons. L'automobile, synonyme de liberté, a comblé ce goût du voyage. L'avion, qui élève les passagers à une altitude de plusieurs kilomètres, se joue des distances et des obstacles orographiques que la géographie a jetés sur notre route. En quelques décennies, les voitures et les avions ont incarné le progrès et se sont hissés au plus haut rang dans nos « imaginaires ».



convient, formule ô combien paradoxale, de réduire au maximum ce surplus d'énergie électrique. Et donc le nombre de voitures et d'avions ne pourra que décroître. Non contente de traiter du problème des imaginaires, la pyramide inversée de la mobilité repose sur le fondement scientifique de l'identité de Kaya. Dans ces conditions, c'est un graphique auquel nous devons recourir de manière immodérée.

Source : fr.wikipedia.org



« Mais les notions de limites planétaires se rappellent à nous, qu'il s'agisse de changement climatique, de biodiversité ou d'introduction de nouvelles entités... »

Mais les notions de limites planétaires se rappellent à nous, qu'il s'agisse de changement climatique, de biodiversité ou d'introduction de nouvelles entités, tels les microplastiques issus de l'usure des pneus. Les effets néfastes de l'autosolisme et de l'aviation sur l'environnement deviennent de plus en plus patents, à tel point qu'il n'est plus possible de les nier. D'ailleurs, selon la revue Sciences humaines, les tenants de la décroissance et de la croissance s'opposent moins sur les constats physiques que sur les « imaginaires » : les premiers voudraient que le monde soit « stabilisé », les seconds voudraient qu'il aille dans le sens du « progrès ».

Source : scienceshumaines.com



« Il convient de susciter l'envie d'un territoire où l'urbanisme et les circuits courts réduiraient les volumes de transport... »

Tout commence effectivement par la marche et le vélo. Pour accéder à leur voiture, les Français marchent beaucoup moins que pour prendre les transports en commun : l'utilisation des transports en commun et le développement des mobilités actives sont donc plus intriqués qu'il n'y paraît à première vue. Il convient de susciter l'envie d'un territoire où l'urbanisme et les circuits courts réduiraient les volumes de transport, et où la lisibilité d'un espace

public reconnu de tous et les moyens mis en œuvre conduiraient naturellement à l'inversion de la « pyramide des mobilités ». Cela ne s'improvise pas, c'est le métier des anthropologues, ethnologues ou autres sociologues, qui œuvrent à la croisée de la psychologie et de la géographie dans le but de rendre nos villes et villages plus désirables (qui traduit le terme allemand *lebenswert*).

Source :
cerema.fr



Les spécialistes savent que les panneaux de signalisation ne suffisent pas. Ainsi, un automobiliste qui entre dans une « zone 30 » ne voit aucune différence avant et après le panneau, le paysage et la voirie restent inchangés. Aussi sera-t-il vite tenté de d'imprimer derechef une vitesse plus élevée à son véhicule pas forcément par mauvaise fois -elle n'est pas entièrement à exclure-

« Là-dessus vient se greffer la prise en compte de l'intermodalité avec l'intégration des transports en commun, et en zones de plus faible densité, l'usage partagé de la voiture avec un covoiturage rassurant... »

mais aussi par habitude. Il convient dès lors de rendre l'espace public plus lisible, plus compréhensible, pour que le piéton se sente à l'aise, et l'automobiliste se sente, non pas exclu, mais juste mal à l'aise. Cela passe par des techniques tels que des dessins sur la voie, ou des aménagements plaisants pour le piéton, et déplaisant pour l'automobiliste. La lisibilité de l'espace public permet également de définir des zones où le piéton

est priorisé par rapport aux cyclistes, mais aussi, plus rarement, quelques zones où le cycliste est mis en exergue au détriment du piéton. Bref, cela demande des compétences en matière de psychologie et de géographie qui ne s'improvisent pas. Là-dessus vient se greffer la prise en compte de l'intermodalité avec l'intégration des transports en commun, et en zones de plus faible densité, l'usage partagé de la voiture avec un covoiturage rassurant, si possible dans une logique de rabattement vers les axes de transports structurants.

Nous avons le plaisir de vous annoncer qu'ASTUS réfléchit à ces sujets dans le cadre des pôles d'échanges multimodaux (PEM). Et ces réflexions pourraient même déboucher sur le suivi d'une thèse. Car un monde soutenable, où les limites planétaires et où les besoins humains de déplacement, y compris des personnes fragiles, sont pris en compte, nous tient à cœur.

Jean-François BRISSET

LE RETOUR DU TRAIN DE NUIT BERLIN-PARIS À PARTIR DU 11 DÉCEMBRE



Il avait été supprimé fin 2014. Dix ans après, il fait son grand retour. Il sera ainsi possible de relier les deux capitales en train en 13 à 14 heures de trajet. Une décision qui s'inscrit dans une volonté de relancer les trains de nuit au niveau européen.

Le service débutera le 11 décembre au départ de Berlin. Le premier train de nuit depuis Paris partira donc le lendemain, le 12 décembre. À raison de trois services prévus par semaine dans un premier temps, la liaison deviendra quotidienne à partir d'octobre 2024

Et comme une bonne nouvelle n'arrive jamais seule, le futur Paris-Berlin de nuit s'arrêtera aussi à Strasbourg.

Il s'agit en fait d'une adaptation de l'offre de nuit existante exploitée par les chemins de

fer autrichiens ÖBB Nighjet. En effet, les trains au départ de Paris seront constitués de 12 voitures, six pour Berlin et six pour Vienne, constitués de places assises, de couchettes et de voitures-lits.

La compagnie ÖBB va donc réorganiser son service, en intégrant la desserte de Berlin à ses trains de nuit Paris-Vienne (via Strasbourg) et Bruxelles-Vienne déjà en circulation.

Pour réserver



Il reste désormais à faire de même pour les liaisons de nuit au niveau national, comme le demande depuis de nombreuses années le collectif d'usagers et de citoyens « Oui au train de nuit ! ». Mais le chemin est encore très long...

En savoir +



ET UNE NOUVELLE LIAISON TGV DE JOUR

En parallèle, la SNCF et la Deutsche Bahn ont annoncé la création d'une liaison conjointe à grande vitesse Paris-Berlin de jour, à partir de décembre 2024. D'une durée prévisionnelle de sept heures, elle sera exploitée dans un premier temps avec des rames à grande vitesse allemandes ICE.



Il faudra encore patienter pour bénéficier d'une desserte de la capitale alsacienne (non prévue initialement !). Elle ne se ferait au mieux qu'à l'horizon 2025.

David WENDLING

vie de l'association

LA NOUVELLE LIGNE DE BUS 18 ROTONDE VIA MARCHÉ GARE

Dans une démarche de revalorisation et de redynamisation du secteur Marché Gare à Strasbourg, l'Eurométropole de Strasbourg (EMS) et la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS) ont inauguré, à la date du 3 avril 2023, la ligne de bus 18 circulaire de la station Rotonde via le Marché Gare. Situé au nord de la ville, ce dernier est une zone mixte avec des habitations et une zone d'activité en évolution.

« Alors que deux millions de visiteurs par an se rendent déjà dans ce secteur résidentiel et d'activités en mutation, la ligne 18 permettra d'en améliorer la desserte et de participer à la transformation globale du quartier et de ce futur bassin de vie. »



La nouvelle ligne 18 fait suite à l'arrêt de la navette Ikea en janvier 2021, permettant aux différents usagers de rejoindre l'enseigne de meubles suédois depuis le pôle d'échanges multimodal de Rotonde. Nous rencontrons au sein de ce secteur, une diversité d'usagers qui empruntent ou peuvent emprunter la ligne, du résident de l'Abattoir, jusqu'au salarié travaillant dans les différents commerces et infrastructures du quartier, en passant par l'usager qui cherche le divertissement et la convivialité qu'offre les structures du secteur, comme la Halle du

Marché Gare, les différents restaurants ou encore la nouvelle brasserie Perle inauguré à la mi-juillet 2023.

Ainsi, deux années après la mise en arrêt de la navette proposé par IKEA, une réelle sollicitation des locaux auprès de l'Eurométropole de Strasbourg a été entrepris dans la gestion du quartier, dans le cadre de répondre aux besoins de la population strasbourgeoise, à l'échelle de la ville et non pas seulement du quartier.

Il conviendrait que, même si cette ligne est considérée comme, une ligne secondaire en périphérie d'artères principales, a été développée dans une démarche d'amélioration de la desserte du secteur, tout en contrant l'autosolisme pour des mobilités plus douces et en participant à la transformation globale du quartier. Par conséquent, et d'après les différentes données statistiques que nous avons pu recueillir, nous retrouvons donc une navette qui est toujours utilisée par les usagers du réseau, et une ligne jugée pratique par

et pour les habitants du secteur Rotonde Marché Gare. Une réelle dynamisation du secteur peut être déjà observée, avec des habitants disant que leur quartier renaît grâce à la mise en place de cette nouvelle navette.

Ainsi, nous pouvons conclure que l'arrivée de cette ligne au sein du quartier Marché Gare, permet déjà une revalorisation du secteur, avec une démarche écologique visant à mettre de côté la voiture pour d'autres commodités. De plus, nous pouvons remarquer que cette ligne avantage aussi dans la dynamisation du secteur, avec des habitants qui se sentent mieux au sein de leur quartier, et une facilité d'accès pour les différents salariés. Ainsi, il y a déjà trois à quatre usagers qui empruntent la navette quotidiennement pour se rendre sur leur lieu de travail.

Emre AYDIN

LES RENDEZ-VOUS DU MOIS DE SEPTEMBRE

LE VILLAGE DES ASSOS :

ASTUS était présente comme chaque année au Village des Assos qui s'est tenu cette année les 9 et 10 septembre (toujours) au parc de la Citadelle, et a réuni 200 associations.



Pour rappel, l'édition 2024 sera aussi accessible avec la nouvelle station « Winston Churchill » (quai des Alpes) sur la ligne G du BHNS, prolongé depuis la gare centrale. Une bonne raison de s'y rendre en transports en commun !

OPÉRATION

« SANS VOITURE SIMONE ! » :

A l'occasion de la journée sans voitures du dimanche 24 septembre, organisée par l'Eurométropole de Strasbourg et baptisée « Sans voiture Simone ! », ASTUS a tenu un stand en collaboration avec Alsace Nature et l'association SINE (Strasbourg Initiation Nature Environnement).



Au programme, des jeux, des quizz, des informations et des échanges avec les nombreux badauds et riverains venus à pied, à vélo, à trottinette etc., pour profiter d'une parenthèse de tranquillité ensoleillée sur une partie de l'avenue du Rhin fermée pour l'occasion aux véhicules motorisés.

David WENDLING



Le printemps dernier, j'ai eu l'occasion de visiter plusieurs villes de la péninsule ibérique et leurs réseaux de transport, et j'ai choisi pour cet article le dit « métro » de Porto.

« Le métro léger de Porto, qui est finalement un réseau de tramways avec la desserte du centre-ville en souterrain (...), est composé de 6 lignes de tramways... »

Porto, seconde ville du Portugal avec 231 000 habitants (environ 1,2 million pour le Grand Porto) est traversée par le Douro. La ville est connue pour son centre-ville en relief et sa célèbre boisson homonyme. Malgré des contraintes géographiques importantes, l'agglomération a su en faire une force. Le métro léger de Porto, qui est finalement un réseau de tramways avec la desserte du centre-ville en souterrain

(sur le modèle du Stadtbahn allemand), est composé de 6 lignes de tramways (identifiées de A à F).

Le réseau portuan utilise des rames Eurotrams comme à Strasbourg ! Il s'agit d'une version plus moderne et améliorée des rames strasbourgeoises, tout en gardant l'esprit de l'Eurotram avec des portes uniques à ouverture coulissante et des petits éléments pour les bogies. Les lignes ont une fréquence de 10 à 12 minutes en moyenne, sauf la ligne B à vocation interurbaine qui est à la demi-heure.

Ce réseau est structuré en étoile avec un tronçon commun desservi par l'ensemble des lignes, contrairement à celui de Strasbourg qui est maillé.

« Ce réseau est structuré en étoile avec un tronçon commun desservi par l'ensemble des lignes, contrairement à celui de Strasbourg qui est maillé. »

Sa particularité vient d'abord des rames, qui sont exploitées en unités multiples (cela veut dire qu'un élément roulant comporte deux rames attelées entre elles).

En plus d'être composé de nombreux tunnels, il comporte un ouvrage d'art qui est l'emblème de la ville, le Pont « Dom Luis I », qui surplombe le centre-ville à une hauteur de 45 mètres.

Le réseau est amené à s'étendre avec le prolongement en cours de construction de la ligne D au sud de la ville et la création de deux nouvelles lignes. Un réseau de BHNS sera mis en service en parallèle en 2024.

Il est également composé de 3 lignes de tramways anciens qui circulent principalement à but touristique, avec une desserte du centre historique de Porto et une seconde qui longe le Douro jusqu'à l'Océan Atlantique en périphérie.

Loj DURRENBERGER



« L'association PREE a été créée en 2016 pour permettre une veille citoyenne sur les projets de forage à des fins géothermiques et de stockage de wagons de GPL dans la zone de l'ancienne raffinerie... »

L'association PREE (Préserver Reichstett Et ses Environs) a été créée en 2016 pour permettre une veille citoyenne sur les projets de forage à des fins géothermiques et de stockage de wagons de GPL dans la zone de l'ancienne raffinerie : « *Nous craignons les risques sismiques, les risques d'explosion, les risques chimiques que pourraient engendrer de telles activités sur un site triplement classé SEVESO seuil haut, dans un secteur abritant la plus grande nappe phréatique d'Europe* » explique Pia Fischer, présidente de l'association.

Aujourd'hui, après plus de 250 séismes qui ont provoqué des milliers de dégâts dans des habitations au nord de Strasbourg et en Allemagne, le site de géothermie profonde exploitée par FONROCHE a été arrêté par décision préfectorale du 4 décembre 2020. Le dernier séisme induit a été répertorié par le RENASS en novembre 2022. La société ARVENE a racheté les actifs de Fonroche

et envisage de reprendre l'exploitation dans trois ans. L'association reste vigilante sur la suite de cette exploitation, les dossiers des indemnités et les projets d'extraction du lithium.

« La société ARVENE a racheté les actifs de Fonroche et envisage de reprendre l'exploitation dans trois ans. L'association reste vigilante... »

Durant l'été 2023, l'association a été alertée par un projet de Wagram Terminal souhaitant agrandir son dépôt de stockage de Gaz Naturel Liquéfié (GNL) aux abords de Reichstett, à la lisière de l'Écoquartier des Vergers. L'approvisionnement des 6 000 m³ de GNL sera principalement assuré par des trains de 600 mètres de long en provenance des terminaux côtiers français, qui chemineront sur les rails de plusieurs communes de l'Eurométropole. Des camions-citernes partiront du site pour assurer la distribution jusque dans le nord de l'Europe. Des nuisances sont prévisibles : élargissement des Cercles Seveso empêchant tout autre projet futur, croissance du trafic routier et ferroviaire, augmentation du danger industriel à proximité de Reichstett. L'association PREE, qui, comme les élus, veut mobiliser les habitants contre ce projet industriel en zone Seveso augmentée sur un territoire

qui, suite à la fermeture de la raffinerie, avait été en son temps rétracté. Le dossier d'enquête relatif à ce projet peut être consulté du 4 septembre au 14 octobre à la mairie de Reichstett et de Vendenheim.

L'association reste vigilante sur d'autres sujets comme la desserte de la commune par les transports en commun : fréquence et augmentations des tarifs, la mise en place du tri des déchets et les points de collecte jugés insuffisants, la circulation des poids lourds aux abords de Reichstett, etc.

« PREE fait partie d'un collectif, VIGICLIMAT, avec des associations d'Oberhausbergen (PROMOBER), de la Robertsau (ADIR) et de la Wantzenau (Naturellement Demain)... »

PREE fait partie d'un collectif, VIGICLIMAT, avec des associations d'Oberhausbergen (PROMOBER), de la Robertsau (ADIR) et de la Wantzenau (Naturellement Demain), et continuera à se battre contre les implantations à risque dont la géothermie profonde dans le bassin rhénan, tant que les scientifiques n'auront pas une vision claire et précise du sous-sol profond de ce bassin permettant de l'exploiter sereinement.

Pia FISCHER,
Présidente de l'association

PREE
Préserver Reichstett
Et ses Environs

Préserver Reichstett
Et ses Environs (PREE)

Siège social : 5 rue Kloeck
67116 REICHSTETT
Tél : 06 07 86 00 73
Mail : pree.reichstett@gmail.com



Gilbert FONTBONNE,

adhérent de longue date à notre association, nous a quittés le 30 juin 2023 des suites d'une longue maladie. Il a été un militant actif dans de nombreuses causes, notamment au sein de la CFDT pour la défense des salariés, une personne chaleureuse, généreuse et engagée comme ont pu en témoigner les nombreuses personnes qui le connaissaient.

Il était également cofondateur de l'Association des Riverains du Dinghof situé à Schiltigheim, où il résidait.



Jean-François WOLFF,

nous a quittés le 3 avril dernier à l'âge de 85 ans.

Adhérent fidèle, il a fait une bonne partie de sa carrière comme géographe à l'agence d'urbanisme de Strasbourg (ADEUS), où il était, entre autres, spécialiste des plans d'occupation des sols (POS).

C'était un vrai « militant écologiste des déplacements », défenseur des cyclistes (il fut longtemps vice-président du CADR) et des piétons (très actif depuis quelques années à Piétons 67).

Avec sa personnalité forte tout en étant en général très calme, il nous manquera à tous.

Nous adressons nos plus sincères condoléances à leurs familles.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 2023



Elle s'est tenue cette année à la Maison des associations de Strasbourg et a réuni près de 50 personnes : adhérents, sympathisants, élus et techniciens de l'Eurométropole de Strasbourg et de la CTS.

Ce fut l'occasion d'aborder les nombreux sujets d'actualité : les dernières avancées dans les projets de tram vers l'ouest et le nord de l'agglomération, le réseau express métropolitain européen (REME) et ses débuts particulièrement compliqués pour la partie ferroviaire, les attentes pour son développement futur... Et ASTUS de rappeler

une nouvelle fois, qu'elle continuera à faire entendre la voix des usagers et de défendre le droit à la mobilité pour tous, à l'heure où les investissements en faveur des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle, dans une logique d'intermodalité, sont plus que jamais nécessaires.



*Flasbez
pour adhérer à ASTUS !*

agenda

- **11 novembre** : Sortie ASTUS à Mannheim
- **13 novembre** : Mise en service des nouvelles lignes de bus « Chron'hop » C3 (actuellement L3), C6 et C9 (actuellement L6)
- **20 novembre** : Mise en service commerciale de l'extension de la ligne G du BHNS entre la gare centrale et le quartier Rotterdam
- **11 décembre** : Mise en service du train de nuit Paris-Berlin

Horaires d'accueil

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

coordonnées

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

03 88 95 79 63 - www.astus67.fr
Courriel : astus67000@gmail.com
Facebook : @astus67
Twitter : @ASTUS67



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

Directeur de la publication : David WENDLING
Rédacteur en chef : David WENDLING

Ont collaboré à ce numéro : Boris ARBOGAST, Emre AYDIN, Jean-François BADIAS, Jean-François BRISSET, Pia FISCHER, Jean-Marc LOOS
Prochaine parution : Avril 2024

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

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