

édito

1994 - 2024

30 ans

astus

30 années de vie associative et militante, avec des hauts et des bas ! La Covid nous a fait du mal quant à nos activités, d'où une désaffection d'adhérents de longue date qu'il nous faut reconquérir, en même temps que de nouvelles et de nouveaux membres plus jeunes.

Notre réunion publique du 8 février dernier a été un succès, de l'avis général. D'autres événements suivront au cours de l'année.

ASTUS a récemment contribué au lancement du collectif « CAP Tram Nord - collectif inter-associatif », qui compte à ce jour 26 associations ou collectifs membres, pour pousser à la réalisation (enfin) des extensions nord du réseau de tram : nous vous solliciterons bientôt pour agir avec nous.

Rappelons qu'ASTUS revendique aussi que les collectivités aillent plus loin sur le billet unique dans l'Eurométropole - c'est-à-dire pouvoir utiliser son billet CTS pour prendre le train ou le car dans ses 33 communes - mais aussi sur l'abonnement et le billet unique dans l'aire du REME (*Réseau Express Métropolitain Européen*), sur la tarification solidaire, mise à jour dans l'EMS et à mettre en place dans l'aire du REME et la Région Grand Est.

C'est par là que passera le plus sûrement un véritable accroissement de l'offre au service du plus grand nombre. Avec une offre plurimodale efficace et attractive permettant à l'usager de choisir et de combiner trans-

ports en commun, modes actifs, transports à la demande, autopartage ou covoiturage.

Enfin, au plus près du terrain et de leur vécu au quotidien, ASTUS est aux côtés des préoccupations des usagers pour les aider à rejoindre facilement les arrêts et stations, avec des trottoirs et des itinéraires confortables, des jalonnements - après tout il y a bien des panneaux directionnels pour les automobilistes et les cyclistes, pourquoi pas enfin pour nous et pour les piétons que nous sommes en amont ? -, des bancs judicieusement disposés pour faire étape, mais aussi plus de toilettes.

Aux arrêts et aux stations, ASTUS continuera à demander partout un abribus, un siège, un éclairage qui fonctionne, une information en temps réel toujours disponible sur les heures de passage et sur les déviations éventuelles, des facilités d'accès pour les personnes à mobilité réduite, la possibilité d'acheter partout et simplement son titre de transport.

Dans les bus et tram, des informations phoniques et visuelles à jour et fonctionnelles.

« Pour faire progresser tout cela, nous avons besoin de vous : faites-nous remonter vos observations, vos constats. »

Mêmes demandes, parallèlement, pour le réseau de cars interurbains et celui du REME ferroviaire.

Pour faire progresser tout cela, nous avons besoin de vous : faites-nous remonter vos observations, vos constats.

Et faites venir de nouveaux membres : il y a du pain sur la planche pour toutes et pour tous.

Et parlez de nous autour de vous.

À bientôt pour d'autres aventures pour nos 30 ans.

Le bureau : Michel BERNAULT, Claude BOULEAUX, Hervé DIEBOLD, Loïc 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 octobre 2023 :

- 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 et le projet de Tram Nord
- Les réunions et groupes de travail avec la SNCF et la Région Grand Est
- Les groupes de travail internes à ASTUS

sommaire

EDITO

P. I

RÉTROSPECTIVE

La naissance d'ASTUS
Rétrospective ASTUS Info
1994 à 2023

P. 2

P. 3 à II

BRÈVES

P. III-IV

ASTUS INFO N° 24 – DÉCEMBRE 2003

LES NOUVELLES EXTENSIONS DE TRAMWAY

En juin/juillet 2003 s'est déroulée à Strasbourg l'enquête en vue de la déclaration d'utilité publique des nouvelles extensions du tramway. Rappelons qu'il s'agit de :

- la prolongation de la ligne B (Elsau-Hoenheim gare) à Ostwald puis à Lingolsheim Hirondelles
- la prolongation de la ligne D (Rotonde Etoile Polygone) depuis l'Etoile jusqu'à l'avenue Aristide Briand à Neudorf
- la création d'une nouvelle ligne E du Baggersee à la rue Boecklin (Robertsau)

impliquant la construction de nouvelles voies entre le Wacken et la Robertsau.

Les critiques des opposants au projet portaient principalement sur les tracés des nouvelles voies à Neudorf et à la Robertsau et sur les travaux routiers d'accompagnement. Les opposants souhaitent, en effet, que le tramway passe par la place du Marché à Neudorf et pas par la rue de Ribeauvillé et que la desserte de la Robertsau se fasse par l'allée de la Robertsau au lieu du Wacken. (...)

Raoul Esquesne



ASTUS INFO N° 39 – AVRIL 2010

ASTUS... LA RENAISSANCE

ASTUS est redevenue une « association », c'est-à-dire un ensemble de femmes et d'hommes agissant dans un but commun et dans l'intérêt collectif. L'objectif est de militer pour le développement des moyens de transport collectif à Strasbourg et dans son agglomération. Cette lutte (...) contre la congestion quotidienne des grands axes de la ville et de sa périphérie ainsi que de ses accès par le trafic pendulaire et de transit passe par la reconquête de l'espace public par des transports en commun attrayants, confortables, bien cadencés, accessibles à tous.

Il s'agit, pour la collectivité publique, de mettre la technique au service de l'humain,

depuis les tout jeunes jusqu'aux personnes âgées, des bien portants aux handicapés. Etre au service de l'humain, c'est aussi privilégier le respect des milieux naturels et du patrimoine, et viser à une bonne insertion des transports publics dans le tissu urbain et suburbain. (...)

ASTUS renaît à un moment crucial de l'avenir de l'agglomération. Nous avons participé aux concertations mises en place à cet effet par la CUS et aux Comités de ligne de la Région Alsace. Cette participation impose à ASTUS un travail de réflexion sur l'avenir pour pouvoir peser sur les choix politiques.

Le bureau : François Giordani, Patrice Paul, Roland Hatzenberger, Claude Bouleaux



ASTUS INFO N° 52 – DÉCEMBRE 2013

UNE INAUGURATION CONVIVIALE

Le 30 novembre à 8h, ASTUS était au terminus Schiltigheim Campus du bus 29 pour fêter en musique l'inauguration de cette nouvelle ligne "oubliée". Les conducteurs des bus, accueillis avec thé, café et "bredele", ont beaucoup apprécié...

Chantal Fabling



ASTUS INFO N° 55 – SEPTEMBRE 2014

et Familial, représenté par son directeur, M. KLEBERT.

Une initiation au graff' a été organisée durant deux jours, dès les vacances de février, avec une première étape de dessin au crayon sur le thème du voyage, puis une seconde étape d'utilisation des bombes de peinture sur des planches en bois et d'exécution de dessins sur une idée commune. Le projet a été discuté et construit ensemble, la SNCF en assurant l'entier financement.



CRÉATION D'UNE FRESQUE PAR LES JEUNES DES ÉCRIVAINS

Le 30 avril 2014 a été inaugurée dans le souterrain de la gare de Bischheim, en présence du Maire de Bischheim, M. HOERLE, de l'Adjoint au maire de Schiltigheim chargé des déplacements, M. FARES et du Directeur régional de la SNCF, M. MAZARS, la fresque réalisée par huit jeunes du quartier des Écrivains (trois filles et cinq garçons) avec l'aide de Pisco, artiste graffeur, et de

Katia, animatrice « jeunes » au Centre Social et Familial (CSF) Victor Hugo.

Le projet est né des remarques d'usagers du TER Alsace qui empruntent quotidiennement le tunnel permettant l'accès au quai et qui le trouvaient relativement sinistre. Se sont mis à la même table à plusieurs occasions pour permettre sa réalisation - grâce à l'entremise d'ASTUS - la SNCF, en la personne de M. BLAISE, responsable de lignes, et le Centre Social

Ne manquez pas d'aller admirer le résultat lors d'un passage en gare !

L'avenir ? Enfin l'ouverture tant attendue de cette gare vers le quartier d'origine des jeunes artistes, les Écrivains ? D'autres œuvres de ce genre en d'autres lieux ?

Il est permis d'espérer...

François GIORDANI

ASTUS INFO N° 61 – MARS 2016

POUR DES TER TRAVERSANT LA GARE DE STRASBOURG

Chaque jour ouvrable, une mobilité pendulaire importante peut être observée de part et d'autre de Strasbourg. La plupart des personnes concernées n'ont pas d'autre choix que l'usage de la voiture individuelle ou le covoiturage, alors que beaucoup d'entre elles préféreraient l'utilisation de transports en commun pratiques et suffisamment fréquents.



Par exemple, l'habitant de Mundolsheim ou de Brumath, travaillant à Fegersheim ou à proximité de la ligne Strasbourg-Molsheim n'est guère incité à utiliser le TER à cause

de la correspondance en gare de Strasbourg, trop souvent longue et pénible. Il est donc contraint d'utiliser l'A35 contournant le centre de Strasbourg.

Dans plusieurs grandes villes françaises comme Metz, Lyon ou Nice et dans de très nombreuses villes de pays voisins, il y a des trains régionaux dont la gare centrale n'est pas le terminus : les TER poursuivent leur trajet au-delà du centre-ville dans la même direction, après un arrêt de 2 à 5 minutes.

Outre l'attractivité certaine pour nombre d'usagers, ces trains libèrent une voie en gare, beaucoup plus rapidement que la rame actuellement affectée à un nouveau service dans l'autre sens.

Nous sommes convaincus qu'une gare centrale passante à Strasbourg pourrait être mise en œuvre pour un certain nombre de TER. Pour ne citer que deux exemples, une relation Haguenau - Strasbourg - Krimmeri-Meinau (et même Kehl) présenterait l'avantage de générer peu de cisaillements de voies et faciliterait de manière consi-

dérable l'accessibilité au secteur sud de l'Eurométropole. Une autre liaison Saverne - Brumath - Vendenheim - Strasbourg - Fegersheim - Erstein - Sélestat serait facile à mettre en place dès à présent avec les équipements actuels. Pourquoi ne pas expérimenter prochainement l'une ou l'autre de ces relations ?

Il n'y a assurément pas de sérieux obstacles techniques pour mettre en place de tels services. Il suffirait d'une réelle volonté de l'autorité organisatrice de la mobilité de vouloir créer de telles relations nouvelles efficaces et innovantes. Elles pourraient assurer des synergies à des coûts non prohibitifs et contribuerait à un allègement certain du trafic autoroutier local.

Actuellement, les trains, ayant leur terminus reporté à Krimmeri - Meinau, démontrent l'attractivité d'une telle offre et mettent en évidence la nécessité de développer des TER traversant, circulant au-delà de la gare de Strasbourg-Ville...

Patrice PAUL

ASTUS INFO N° 62 – JUIN 2016

MOBILISATION CONTRE LE STATIONNEMENT SAUVAGE AUX ABORDS DU STADE DE LA MEINAU

Les associations ASTUS, CADR 67 et Piétons 67 ont mené trois actions, respectivement le 22 avril, les 6 et 13 mai 2016 contre le stationnement sauvage avenue de Colmar à proximité du stade de la Meinau les soirs de matchs.



piétons et les cyclistes à se déporter sur la route. Ainsi, les membres associatifs présents ont déroulé de la rubalise de part et d'autre du pont enjambant le Krimmeri, laissant le cheminement libre sur le trottoir et la piste cyclable, à la grande satisfaction des nombreux usagers du tram.

« Ainsi, les membres associatifs présents ont déroulé de la rubalise de part et d'autre du pont enjambant le Krimmeri, laissant le cheminement libre sur le trottoir et la piste cyclable, »

En effet, toutes les trois ou quatre minutes, des centaines de supporters sortent à la station Krimmeri pour cheminer jusqu'au stade de la Meinau. La troisième action du 13 mai a montré que les automobilistes ne cherchaient plus à se garer de force. Les deux actions précédentes relayées par les

médias, la présence de la police municipale et les verbalisations effectuées la semaine précédente ayant semble-t-il été dissuasives.



En effet, à cette occasion, un certain nombre d'automobilistes utilisent le trottoir de part et d'autre de la chaussée comme des places de stationnement, obligeant les

ASTUS INFO N° 63 – SEPTEMBRE 2016

20^e CONGRÈS STRASBOURG, LES 21 - 22 - 23 OCTOBRE 2016 AU PAVILLON JOSÉPHINE À L'ORANGERIE



Depuis sa création en 1978, la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) organise un congrès tous les deux ans. Le 20^e se tiendra à Strasbourg, les vendredi 21, samedi 22 et dimanche 23 octobre 2016. Il sera organisé par l'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS URBAINS DE L'AGGLOMERATION STRASBOURGOISE (ASTUS), en collaboration avec la FNAUT Alsace.

Le programme comprendra :

- des visites techniques (le technicentre SNCF à Bischheim, l'usine Lohr à Duppigheim, un circuit en Allemagne, le chantier de l'extension tram vers Kehl, la
- un dialogue avec des représentants de l'Eurométropole de Strasbourg, du Conseil Départemental du Bas-Rhin et du Conseil Régional Grand Est ; - un débat sur la politique européenne des transports ;
- l'attribution de prix (ticket Vert et ticket Rouge) ;
- des ateliers thématiques et des exposés divers le dimanche matin ;
- des visites touristiques le dimanche après-midi.

Les congressistes seront accueillis à la Maison de la Région le vendredi 21 au soir et à l'Hôtel de Ville de Strasbourg le samedi 22 au soir.

Membres d'ASTUS, participez nombreux à ce congrès.

Afin de faciliter l'organisation du congrès (accueil, hébergement, restauration, déplacements, visites), demandez le dossier d'inscription par courrier, téléphone ou internet à

FNAUT - Congrès de STRASBOURG
32 rue Raymond Losserand, 75014 Paris
Tél. 01 43 35 35 75
Internet : fabrice.michel@fnaut.fr



ASTUS INFO N° 64 – AVRIL 2017

UN ABONNEMENT UNIQUE, OUI MAIS...

ASTUS s'est réjouie de la mise en place le 11 décembre 2016 d'un abonnement combiné CTS/TER. Une revendication de longue date qui permet aux abonnés du réseau CTS d'utiliser, sans supplément de prix, leur titre sur le réseau TER englobant les 13 gares de l'Eurométropole.

« ASTUS s'est réjouie de la mise en place le 11 décembre 2016 d'un abonnement combiné CTS/TER. »



Rappelons qu'en 2015, une cycliste avait été tuée sur cette même avenue à quelques centaines de mètres en amont en raison d'une camionnette stationnée en partie sur la bande cyclable.

David WENDLING

Cette mesure est discriminatoire, tous les autres titres de transport étant indépendants du lieu de résidence.

« Alors que d'autres grandes villes (...) le permettent, Strasbourg interdirait aux abonnés CTS non-résidents dans l'Eurométropole d'utiliser le réseau TER dans l'agglomération ? »

ASTUS continue par ailleurs à revendiquer pour tous un ticket unique permettant l'utilisation de l'ensemble des réseaux de transport en commun dans l'Eurométropole. Notre association dénonce en parallèle le paradoxe de la suppression par la Région Grand Est de dessertes TER sur plusieurs gares de l'Eurométropole : ainsi, le 3 juillet dernier, Mundolsheim a perdu 12 trains par jour, Vendenheim 8, alors que seuls deux seront remis en place le 11 décembre, Krimmeri-Meinau en a perdu 1 et la régularité du matin. A compter du 11 décembre prochain, Lingolsheim perdra 14 dessertes le samedi et 23 le dimanche, Strasbourg-Roethig 10 le dimanche, Bischheim 6 le samedi et 5 le dimanche.

Ces suppressions effectives et programmées sont inacceptables, en totale incohérence avec la volonté de développer les gares de l'Eurométropole en pôles d'échange, afin de créer meilleures complémentarité et attractivité entre les réseaux urbain et ferroviaire ; l'Eurométropole compte s'appuyer sur le TER pour l'amélioration de la desserte des communes de la seconde couronne et s'y implique financièrement à hauteur de 790 000 euros par an.

BRÈVES

DERNIÈRE ÉDITION DE LA PLAQUETTE « BOUGER MALIN » (OCTOBRE 2013)

L'édition actualisée de notre plaquette sur les astuces tarifaires pour bouger malin en transports en commun est téléchargeable sur notre site internet !

La version papier est également disponible à notre local.

[Consulter la plaquette « Bouger malin »](#)



« ASTUS continue par ailleurs à revendiquer pour tous un ticket unique permettant l'utilisation de l'ensemble des réseaux de transport en commun dans l'Eurométropole. »

ASTUS a donc demandé, pour une cohérence d'intermodalité et dans l'intérêt des usagers :

- le maintien et le développement de la desserte TER du pôle d'échange urbain de Krimmeri-Meinau et des haltes ferroviaires de Mundolsheim, Vendenheim, Lingolsheim, Strasbourg-Roethig, Bischheim, Graffenstaden,

- une augmentation de la capacité des rames TER aux heures de pointe afin de pouvoir effectivement monter dans les trains actuellement trop souvent surchargés à l'entrée de l'Eurométropole,

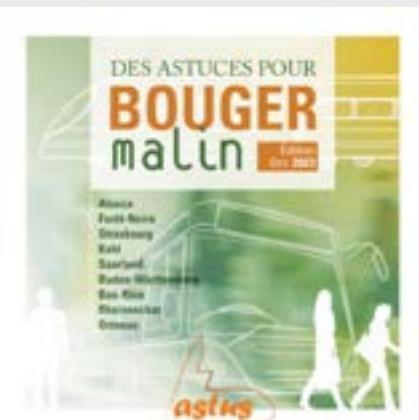
- un véritable cadencement rythmé tout au long de la journée sans « trous horaires »,

- l'intégration tarifaire de la gare de Kehl dans la zone de l'Eurométropole,

- une information efficace indiquant aux usagers les possibilités de correspondance entre bus/tram et trains,

- un vrai ticket unique qui ne soit pas limité aux abonnés CTS eurométropolitains, mais qui permette l'utilisation de **tous les titres CTS** sur le réseau TER dans l'Eurométropole par tous les usagers.

François GIORDANI



ETUDE PROSPECTIVE SUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE FERROVIAIRE PÉRIURBAINE DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Synthèse de la mission réalisée par Ibiro Ahmed Ibiro dans le cadre de son stage de master 1 « Aménagement, Urbanisme et Développement des territoires », effectué auprès d'ASTUS et de la FNAUT au premier semestre 2017

Au départ, un réseau ferroviaire performant...

L'infrastructure ferroviaire qui irrigue l'agglomération strasbourgeoise est particulièrement dense et présente de nombreux atouts.

- une étoile à 5 branches en voie double,
- 14 gares ouvertes au trafic voyageur dans le seul périmètre des transports urbains (gare de Kehl incluse),
- un référentiel de vitesse admise élevé (de 90 à 220 km/h selon les axes et les sections),
- un contournement pour le fret.

« Cette infrastructure de premier plan constitue une opportunité pour développer le rôle du train dans la desserte de l'ensemble du bassin de vie de l'agglomération strasbourgeoise. »

Cette infrastructure de premier plan constitue une opportunité pour développer le rôle du train dans la desserte de l'ensemble du bassin de vie de l'agglomération strasbourgeoise.

En effet les enjeux actuels du report modal et du traitement des flux d'échanges, tels qu'ils s'expriment dans le Plan Local d'Urbanisme, ne pourront être mis en œuvre que par un changement d'échelle majeur dans l'organisation des transports au sein de l'Eurométropole.

... mais qui présente des faiblesses pour la desserte métropolitaine

Mais si ce réseau est attractif d'un point de vue technique (gares et infrastructures) ou de service (niveau d'offre important), il présente de nombreuses lacunes lorsqu'on l'analyse sous le prisme de la desserte métropolitaine.

Des fréquences irrégulières et peu attractives dans les gares de l'Eurométropole

Seules les gares d'Entzheim-Aéroport, de Krimmeri-Meinau et de Hoenheim-Tram sont desservies par tous les TER en passage,

mais l'offre est irrégulière en journée avec des intervalles allant de 15 minutes à 2 heures selon les lignes.

Une intermodalité plus théorique que réelle

Si la majorité des gares de l'Eurométropole est également desservie par le réseau tram bus de la CTS, la construction d'offres coordonnées est souvent impossible du fait des différences structurelles de conception d'offre entre les réseaux urbains et régionaux.

Des gares méconnues et peu attractives

En dehors d'Entzheim-Aéroport, Fegersheim-Lipsheim, Geispolsheim, Vendenheim, Krimmeri-Meinau et Hoenheim-Tram qui ont fait l'objet d'investissements significatifs en termes d'intermodalité, les autres gares de l'agglomération sont trop souvent méconnues et ne disposent pas des aménagements minimums pour les rendre attractives.

« ... les autres gares de l'agglomération sont trop souvent méconnues et ne disposent pas des aménagements minimums pour les rendre attractives. »

Des lacunes tarifaires

Si depuis décembre 2016, l'offre TER interne au périmètre de transport urbain (PTU) est ouverte aux abonnés de la CTS résidant dans l'Eurométropole, le dispositif reste complexe (nécessité de se procurer une contremarque en agence commerciale) et n'est pas accessible aux voyageurs occasionnels. Il ne s'agit que d'une première étape dans la démarche d'intégration tarifaire, mais tant que celle-ci ne sera pas complète, il sera impossible de communiquer simplement, ni de construire des offres intégrées plus performantes et potentiellement moins coûteuses.

L'absence de lignes traversantes

La quasi-totalité des lignes TER desservant l'agglomération sont radiales et ont la Gare

centrale pour terminus. Cette situation génère un certain nombre de contraintes telles que :

- l'encombrement des voies en gare de Strasbourg par les trains en arrivée ou en attente de départ,
- l'effet de pointe dans le transfert vers le réseau urbain,
- l'obligation de recourir à une correspondance pour traverser l'agglomération.

Vers un réseau métropolitain pour répondre au défi du transfert modal

Le diagnostic ainsi posé, il est proposé de réorganiser l'offre ferroviaire :

- en conservant une offre TER adaptée aux déplacements régionaux « lointains et rapides »,
- en créant une nouvelle offre centrée sur l'Eurométropole, limitée à un périmètre de 20 à 30 kms autour de la gare centrale de Strasbourg, et complémentaire au TER et au réseau urbain.

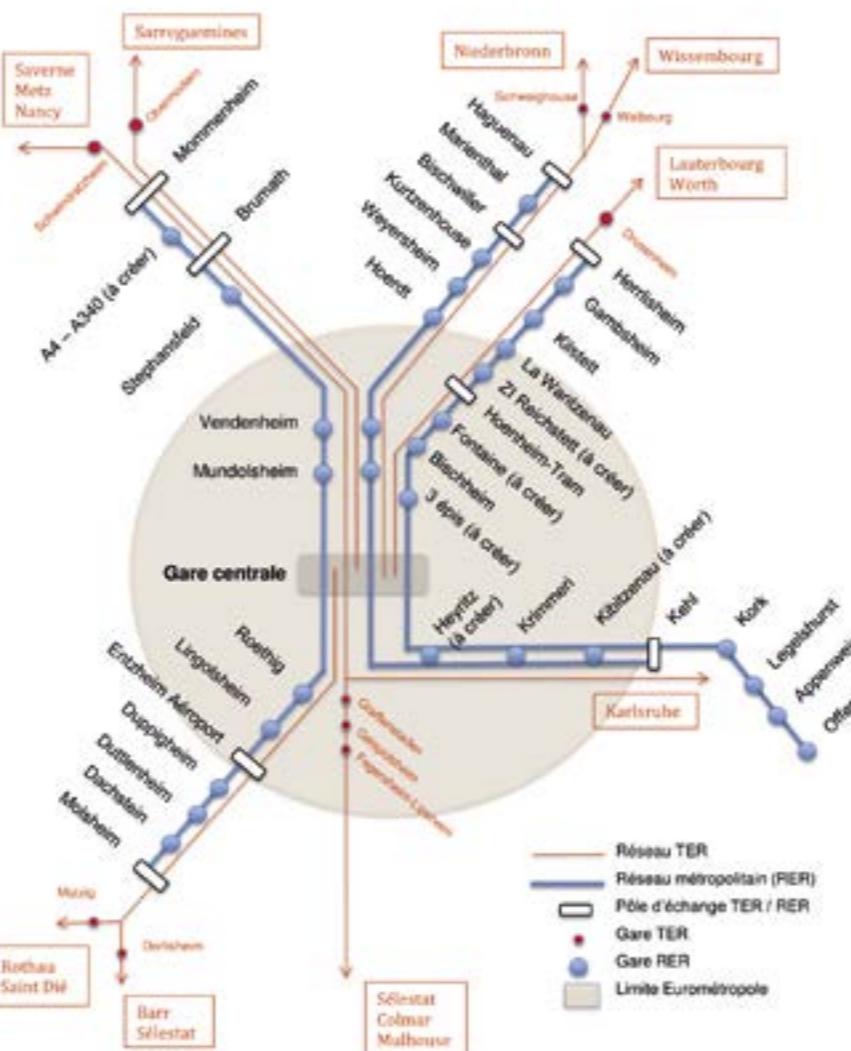
Le principe en serait le suivant :

- des lignes traversantes,
- une desserte de toutes les gares,
- un cadencement systématique des horaires,
- un niveau d'offre en volume, amplitude et jours d'application compatible avec le réseau urbain,
- une coordination des offres urbaines et ferroviaires sur les pôles d'échanges.

Le service TER est plus rapide et plus attractif car les gares intermédiaires ne sont plus desservies. Les pôles d'échanges en périphérie permettent le transfert entre le TER et le train métropolitain, toutes les origines-destinations (OD) étant alors possibles moyennant une correspondance. De la même manière l'intermodalité est assurée sur chacune des gares desservies par le réseau urbain.

Le réseau ferré métropolitain ainsi proposé se décline autour de trois lignes :

- une ligne Molsheim - Mommenheim,
- une ligne Haguenau - Kehl,
- une ligne Herrlisheim - Gare centrale de Strasbourg, qui serait prolongée à Offenbourg en seconde phase.



« Le diagnostic ainsi posé, il est proposé de réorganiser l'offre ferroviaire (...) en créant une nouvelle offre centrée sur l'Eurométropole, limitée à un périmètre de 20 à 30 kms autour de la gare centrale de Strasbourg, et complémentaire au TER et au réseau urbain. »

Le choix de ces lignes résulte de l'existence dans chacune des gares terminus des infrastructures techniques nécessaires pour le rebroussement des trains et de la volonté d'éviter tout conflit de cisaillement avec le réseau structurant TGV et TER 200.

Ainsi, la création d'une ligne Molsheim - Haguenau aurait été plus cohérente car le

- dans le PTU, les haltes nouvelles ont vocation à desservir de nouvelles zones d'intérêt métropolitain, ou à améliorer la complémentarité avec le réseau tram et bus de la CTS.

« Sur ce nouveau réseau, dédié à la desserte fine de l'Eurométropole et de sa périphérie immédiate, la création de nouvelles haltes est possible sans pour autant pénaliser la performance du réseau TER. »

Pour autant, il ne s'agit à ce stade que d'une réflexion prospective et des études techniques plus poussées seront nécessaires pour valider le concept et en particulier en ce qui concerne la nécessaire cohabitation avec les offres TGV TER et fret.

De même cette réflexion ne traite pas les problématiques spécifiques liées aux contraintes techniques et organisationnelles propres à chaque réseau, ni les problématiques de gouvernance, dans la mesure où cette offre métropolitaine doit s'articuler sur trois périmètres et trois Autorités Organisatrices différentes, la région Grand Est, l'Eurométropole de Strasbourg et le land du Bade-Wurtemberg.

Enfin, la mise en place de ce service nécessitera une démarche marketing ambitieuse pour donner la visibilité nécessaire à l'appropriation de ce service par le plus grand nombre.

À ce stade préliminaire deux volets semblent prioritaires en regard des pratiques des réseaux suisses ou allemands :

- l'identification du produit (nom, image, matériel, etc.)
- l'offre tarifaire, qu'elle soit zonale ou alvéolaire, mais adaptée aux abonnés et aux occasionnels.

Ibiro Ahmed Ibiro : étudiant en master 1 Aménagement Urbanisme et Développement des Territoires

Jean Terrier : maître de stage pour ASTUS

RETOUR SUR L'ACTION POUR LES TRAINS DE NUIT



rappeler, entre autre, que la baisse de fréquentation était en premier lieu la conséquence d'une dégradation du service depuis plusieurs années, faute d'investissements, et de la durée plus longue des trajets. Malgré cela, la clientèle aux motivations très variées, était demeurée importante et déplore la disparition de ces trains qui faisaient gagner du temps durant la nuit.

Le jeudi 25 octobre, nous étions une centaine de personnes, issues de différentes associations et organisations syndicales*, à manifester place de la gare à Strasbourg pour réclamer le retour des trains de nuit vers le sud. Le dernier service au départ de Strasbourg en direction de Nice est intervenu le 30 septembre 2016.

Avec l'appui du collectif « Oui au train de nuit ! », créé en 2018, nous tenions à

Des relations Paris-Vienne, par Strasbourg, ou de l'Alsace vers le Midi de la France sont hautement souhaitables.

*Oui au train de nuit - 67, ASTUS, FNAUT Grand Est, EELV Alsace, Alsace Nature, FO-FIRST Cheminots, FO Cheminots, CGT cheminots, Sud Rail, CFDT cheminots, UNSA ferroviaire.

David WENDLING

*La pétition à signer
est en ligne*



*En savoir +
sur le collectif
« Oui au train de nuit ! »*



ASTUS INFO N° 69 – OCTOBRE 2019

COLLOQUE À L'OCCASION DES 25 ANS DE L'ASSOCIATION

Samedi 5 octobre 2019
de 9 heures à 17 heures
Maison Des Associations de Strasbourg
1a, place des Orphelins

ACCUEIL CAFÉ – CHORALE (LES VOIX DU RAIL) – BUFFET DÉJEUNATOIRE EXPOSÉS / DÉBATS

REGARDS CROISÉS : MOBILITÉ ET RÉSEAUX DE TRANSPORTS EN COMMUN DANS LES GRANDES AGGLOMERATIONS DU RHIN SUPÉRIEUR

(Bâle / Fribourg-en-Brisgau / Karlsruhe / Strasbourg)

Avec le soutien de :

La Ville et l'Eurométropole de Strasbourg, la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS), la Maison Des Associations de Strasbourg (MDAS) et Les Jardins de la Montagne Verte.

Le bureau : Patrice PAUL, André ROTH, Claude BOULEAUX, Michel BERNAULT, Michel DERCHÉ, Hervé DIEBOLD, Gilbert FIEGEL, François GIORDANI, Jacky GROSS, Patrick OUDART



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



De nombreux usagers éprouvent depuis longtemps de grosses difficultés pour comprendre et utiliser les tarifs dans l'usage occasionnel des transports en commun pour aller de Strasbourg à Kehl et vers d'autres gares de l'Ortenau, les seules exceptions notables étant l'usage facile du tram D jusqu'à Kehl ou l'achat du titre Europass 24h, simple et attractif, assurant une libre circulation illimitée dans l'Eurométropole et de l'Ortenau, territoire intégrant une partie de la Forêt-Noire.

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.

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.

La complexité et le coût anormalement élevé de la plupart des tarifications transfrontalières au sein de l'Eurodistrict Stras-

bourg-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 Strasbourg-Kehl (8 km) et Krimmeri-Meinau (5 km) s'élèvent à 4,60 €, tandis que, même après l'augmentation des tarifs intervenue le 1er 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

brèves DERNIÈRES SORTIES ASTUS

• À Mannheim, le 11 novembre 2023
Photographie : Amaury BELLE



• Aux Marchés de Noël de Fribourg-en-Brisgau et de la Ravennaschlucht le 17 décembre 2023 - Photographie : David WENDLING



ASTUS A FÊTÉ SES 30 ANS AU COSMOS



Les premiers retours après la soirée débat organisée par ASTUS le 8 février dernier sont très positifs : c'est l'occasion une fois encore de remercier le cinéma Cosmos qui nous a accueilli, celles et ceux qui se sont investis dans l'organisation et celles et ceux qui en participant ont contribué au succès. Nous étions plus de 200 participants.

Un compte rendu de ces débats viendra ultérieurement.

L'année de nos 30 ans n'est pas terminée : vos idées et propositions seront les bienvenues pour savoir ce que nous organiserons encore pour les fêter.

Il a été évoqué l'idée d'une fête à l'automne pour nous retrouver dans un cadre plus ludique.

Ainsi qu'une autre soirée débat : sur le financement et la tarification des mobilités ?

Donnez-nous votre avis et faites d'autres propositions : nous pourrons en débattre lors de notre Assemblée générale le vendredi 22 mars prochain.

*Vous trouverez
des photos de la soirée
du 8 février via ce lien :*



N'hésitez pas à partager les vôtres !

ASTUS EST DANS LA PEINE :

Marie Jo JEANNE DIT FOUCHE :



Entrée au Conseil d'administration de notre association en 2016, et adhérente de longue date, elle est décédée le 27 décembre 2023 des suites d'une longue maladie.

Elle était par ailleurs très impliquée dans la vie de quartier du Marais à Schiltigheim. Très disponible, elle faisait remonter ses observations sur le réseau dans le cadre des témoins de lignes. Elle fut notamment à l'initiative de la demande de circulation de la ligne de bus 50 les dimanche et jours fériés il y a plusieurs années.

Les nombreuses personnes venues lui rendre un dernier hommage ont témoigné de son engagement et de sa disponibilité. Elle laissera un grand vide.

Lucien GANTER :



Nous avons malheureusement appris sa disparition en ce début d'année 2024 à l'âge de 97 ans. Adhérent à ASTUS depuis de nombreuses années, il fut notamment conseiller municipal, puis adjoint au Maire de Schiltigheim (puis de Reichshoffen), et co-fondateur du Conseil Municipal des Enfants de la Ville.

Nous adressons à leurs familles nos condoléances les plus sincères.

agenda

- **22 mars** : Assemblée générale d'ASTUS à la Maison Des Associations de Strasbourg
- **23 mars** : Assemblée générale de la FNAUT à Paris
- **14 avril** : Chaîne humaine pour le chemin de fer Colmar - Fribourg à Vogelsheim
- **4 mai** : Assemblée générale d'Alsace Nature à Dorlisheim
- **25 mai** : Assemblée générale de la FNAUT Grand Est à Strasbourg
- **26 mai** : Evénement inter-associatif « Faut qu'on s'bouge » au CINE de Bussiere
- **Juin-Juillet** : Phase d'enquête d'utilité publique sur le projet de développement du réseau tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim (Tram Nord)
- **14 et 15 septembre** : Village des Assos 2024 au parc de la Citadelle à Strasbourg
- **16 au 22 septembre** : Semaine européenne de la mobilité
- **20 septembre** : Journée du transport public
- **1er, 2 et 3 octobre** : European Mobility Expo (EuMo Expo) à Strasbourg
- **15, 16 et 17 novembre** : 23^{ème} congrès de la FNAUT à Mulhouse

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



*Flashez
pour adhérer à ASTUS !*



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 : Amaury BELLE, Raoul ESQUESNE, Dominique LEBLANC, Bernard PARENT
Prochaine parution : Octobre 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, Pixabay ; Couverture, © dervish15 - Fotolia.com