

### édito

ASTUS continue de fêter ses 30 ans et a le plaisir de vous inviter à une soirée de gala le 9 novembre prochain pour clore en beauté cette année de festivités (*plus d'informations en page 5*).



### L'ANNÉE 2024 A DÉJÀ ÉTÉ RICHE POUR L'ASSOCIATION :

- une soirée-débat réussie pour lancer le trentième anniversaire de l'association,
- la mobilisation avec le collectif CAP Tram Nord pour le continuer à militer pour l'arrivée du tram à l'ouest de Schiltigheim, avenue des Vosges et vers la gare,
- la soudure du premier rail de l'extension de la ligne F vers Wolfisheim,
- une tarification plus avantageuse pour les parkings-relais,
- depuis le 26 août dernier, une augmentation de l'offre en heure de pointe sur certaines lignes de bus (G, C1, C7, C9 et 75) et le prolongement de la ligne 45 de Lingolsheim à Eckbolsheim jusqu'aux Pote-ries (plus d'informations en page 2),
- des sorties conviviales à Stuttgart, sur la route des Crêtes, au parcours Chagall à Sarrebourg et au plan incliné de Saint-Louis-Arzviller.

Une avancée a également été faite sur la mise en œuvre du Ticket Unique qui, dès le 1<sup>er</sup> octobre prochain, permettra à toutes et à tous de voyager en TER et en car CTBR avec n'importe quel titre dématérialisé de la CTS dans le territoire de l'Eurométropole, que l'on y soit résident ou non. Malheureusement, seuls les possesseurs de smartphone

pourront utiliser ce service dès cet automne. ASTUS et la FNAUT Grand Est ont demandé aux élus des autorités organisatrices qu'un titre physique soit également mis en place pour que toutes et tous puissent bénéficier de ce progrès.

ASTUS continuera également à veiller à la poursuite de l'amélioration de l'accessibilité des transports en commun, particulièrement dans le cadre du développement du réseau express métropolitain européen - REME (désormais labellisé service express régional métropolitain - SERM), alors que nous sortons des jeux paralympiques de Paris 2024, qui ont permis de mettre en lumière l'ampleur du travail qu'il reste à accomplir à grande échelle.

Par ailleurs, ASTUS regrette que les élus des autorités organisatrices de la mobilité (Région Grand Est et Eurométropole de Strasbourg) n'arrivent pas à associer à chaque fois à leurs manifestations, les représentants des usagers que nous sommes. Cela est particulièrement regrettable, puisque c'est bien pour eux que les transports collectifs sont développés.

Enfin, cette fin d'année marque également, ne l'oublions pas, les 30 ans du retour du tramway à Strasbourg (mis en service le 26 novembre 1994), pour lequel ASTUS a toujours fortement milité. Beaucoup de chemin a été parcouru depuis, mais des projets d'extensions restent encore à réaliser !

*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 :

- Le collectif inter-associatif CAP Tram Nord dont ASTUS est membre
- 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

<b>EDITO</b>	<b>P. 1</b>
<b>ACTUALITÉS</b>	
Une rentrée placée sous le signe des nouveautés	<b>P. 2</b>
<b>DOSSIER</b>	
Les déplacements permettent de satisfaire les besoins des humains	<b>P. 3</b>
Des automotrices hybrides électriques-batteries en service dans l'Ortenau	
Vers l'électrification des trains régionaux transfrontaliers	<b>P. 4</b>
<b>VIE DE L'ASSOCIATION</b>	
Astus fête ses 30 ans	<b>P. 5</b>
Retour sur l'assemblée générale	
Retour sur les dernières sorties	<b>P. 6</b>
<b>PAROLE AUX ASSOCIATIONS</b>	
Collectif Optimisation des Transports Eurométropole Nord (OTEN)	<b>P. 6</b>
<b>TRANSPORTS D'AILLEURS</b>	
Les déplacements à Barcelone	<b>P. 7</b>
<b>BRÈVES</b>	<b>P. 8</b>





Le réseau de la CTS étoffe notamment son offre sur certaines lignes de bus pour répondre aux besoins de déplacements des usagers.

### UNE LIGNE 2 DIRECTE AVEC LA GARE CENTRALE

Elle est prolongée de « Gare centrale » jusqu'à son nouveau terminus « Elmerforst » selon son ancien schéma. Le tronçon de la ligne C6 entre « Elmerforst » et « Laiterie » est par conséquent supprimé.

### UNE LIGNE 45 RELIE ECKBOLSHEIM ET LINGOLSHEIM

Elle offre désormais une liaison directe, jusque-là inexistante, entre les communes de Lingolsheim et d'Eckbolsheim ; avec huit arrêts supplémentaires, elle relie le tram D/futur tram F (Poteries) et le tram B (Lingolsheim Alouettes), renforçant un peu plus le maillage du réseau urbain sur l'ouest de l'Eurométropole.

### DES SERVICES SUPPLÉMENTAIRES EN HEURES DE POINTES SUR CERTAINES LIGNES DE BUS

Sont concernées les lignes G, les Chron'Hop C1 et C7 (vers le Port Autonome) et la 75 (desserte de Niederhausbergen). A noter que le terminus de la C8 au centre-ville est déplacé provisoirement au niveau de Porte de l'Hôpital et devrait être pérennisé à terme sur le quai Saint-Nicolas.

### UNE NOUVELLE GAMME TARIFAIRE POUR LES P+R (PARKINGS-RELAIS)

Le titre P+R journée permet désormais de voyager en illimité sur toute une journée à un tarif de 4,20 €, y compris à Rotonde (anciennement 4,70 €).

La création de titres P+R longue durée pour les séjours de 1 à 3 jours avec voyages illimités jusqu'à 72 heures.

### UN TICKET CTS/TER POUR LES OCCASIONNELS

Très attendu depuis des années, l'accès aux TER sur les 13 gares de l'Eurométropole sera désormais possible pour tous les usagers occasionnels à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2024, mais seulement via l'application mobile CTS en « départ immédiat », pour le moment...

En savoir +  
sur les nouveautés  
de la CTS



### LE TRAM NORD

Le projet de tramway vers le nord de l'agglomération entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim entre dans une phase décisive avec la phase d'enquête publique qui se tient du 9 septembre au 18 octobre inclus. L'Eurométropole devra délibérer au début de l'année 2025 avec un démarrage espéré des travaux dans la foulée. La mise en service est désormais annoncée pour la fin de l'année 2027.

N'hésitez pas à apporter votre contribution à l'enquête publique !

En savoir +



### LE TRAM OUEST

Le chantier du tram ouest se fait de plus en plus visible avec la pose des rails et appareils de voies entamées cet été. La mise en service de l'extension de 4 km de la ligne F vers l'ouest de

Koenigshoffen, les communes d'Eckbolsheim et de Wolfisheim est prévue pour novembre 2025.



Pose du 1<sup>er</sup> rail du tram Ouest

À noter que la dénomination des huit nouvelles stations fera l'objet d'une participation citoyenne au cours de laquelle le public sera amené à choisir parmi plusieurs noms proposés. Cela est également prévu à plus long terme sur le Tram Nord.

En savoir +



### DE NOUVEAUX TRAINS TRANSFRONTALIERS ENTRE LA FRANCE ET L'ALLEMAGNE

Le nouveau matériel roulant transfrontalier baptisé Régiolis France-Allemagne (TFA) commandé par la Région Grand Est et le Land du Bade-Wurtemberg va bientôt régler les contraintes de ruptures de charges sur un certain nombre de lignes entre les deux pays (Strasbourg-Wissembourg-Neustadt par exemple).

Quatre rames commenceront à circuler côté français à partir d'octobre 2024, puis jusqu'en en Allemagne à l'été 2025, une fois l'homologation obtenue chez nos voisins.

Les trente rames attendues circuleront à cette échéance sur sept lignes transfrontalières\* en remplacement du matériel roulant existant.

\* Mulhouse-Müllheim-Fribourg / Strasbourg-Sarregru-mines-Sarrebruck / Strasbourg-Wissembourg-Neustadt / Strasbourg-Lauterbourg-Wörth-Karlsruhe / Strasbourg-Kehl-Offenbourg / Metz-Trèves / Metz-Sarrebruck.

En savoir +



David WENDLING

*Qu'il s'agisse d'aller faire ses courses, d'aller travailler ou d'aller au cinéma, ils participent au développement de l'humanité, et sont reconnus par la Déclaration universelle des droits de l'homme : « toute personne a le droit de circuler librement et de choisir sa résidence à l'intérieur d'un État ». Mais, analysés sous le prisme de l'écologie des transports, ces déplacements sont chèrement payés au travers du franchissement de limites planétaires toujours plus nombreuses, compromettant les conditions d'habitabilité de notre planète-hôte. Ainsi, les zones tropicales pourraient présenter des conditions de vie létales dès le milieu du siècle. Nous pensons ici aux gaz à effet de serre émis par les moteurs, à la fragmentation des habitats, mais aussi aux microplastiques issus de l'usure des pneus, qui tapissent les sols et vont rejoindre les fleuves et les océans.*



« Il est peu de dire qu'une crise civilisationnelle guette. Une analyse lucide de la situation commande de revoir de fond en comble notre façon de se déplacer. »

Il est peu de dire qu'une crise civilisationnelle guette. Une analyse lucide de la situation commande de revoir de fond en comble notre façon de se déplacer. Heureusement, nous savons d'ores et déjà énormément de choses en la matière. Changer l'énergie utilisée dans les transports peut s'avérer intéressant, mais cela ne suffira pas. Les biocarburants sont en concurrence avec la production alimentaire et induisent un changement préjudiciable d'usage des sols. L'historien des sciences Jean-Baptiste Fressoz rappelle fort justement que la Chine, non contente de concentrer la moitié du parc automobile mondial, produit les deux tiers de son électricité à partir de charbon, énergie à haute intensité en carbone ; ainsi, la « voiture électrique a eu pour effet de renforcer la part du charbon face au pétrole dans la mobilité mondiale ». Les Nations unies nous apprennent

que la production des matériaux, nécessaires à la construction des infrastructures et des équipements de transport, repose de plus en plus sur le charbon.

« Les Nations unies nous apprennent que la production des matériaux, nécessaires à la construction des infrastructures et des équipements de transport, repose de plus en plus sur le charbon. »

Les minerais sont de plus en plus difficiles à extraire du sous-sol. Concernant l'hydrogène, une étude du Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives montre qu'à l'échelle européenne, il serait réservé majoritairement aux domaines de l'aviation et de la sidérurgie. Les zones à l'électricité fortement décarbonée — l'Europe du Nord et la péninsule Ibérique grâce aux énergies renouvelables et la France, grâce au nucléaire — pourraient produire ce dihydrogène, tandis que l'Europe de l'Est devrait effrontément l'importer. En particulier l'Allemagne, qui est sortie du nucléaire, a d'ores et déjà

élaboré des scénarios d'importation d'hydrogène à grande échelle. Tout cela donne l'impression d'une grande improvisation.

Bref, il n'est d'autre choix que d'économiser et l'énergie et les matériaux. À cet égard, la mise en place à Strasbourg d'un service express régional métropolitain (SERM) est une chance unique à saisir. En s'appuyant sur le train, le SERM fait appel au moyen de transport de masse, vélocité et motorisé, qui est le plus efficace énergétiquement. Le train participe des économies d'énergie que nous appelons ardemment de nos vœux.

Il convient de prévoir des rabattements vers le réseau ferroviaire à partir de réseaux d'autocars. Là où le train ne passe pas, les autocars ont toute leur place. Enfin, dans les zones non desservies par les transports en commun, une réduction drastique de l'auto-solisme au travers du covoiturage ou des transports à la demande, et une réduction du nombre de voitures au travers de l'autopartage, y compris dans les villes périphériques s'avère indispensable.

Rappelons enfin que les modes les plus sobres sont les mobilités actives, et que la recherche d'un urbanisme qui limite les transports est à encourager. Une condition sine qua non de réussite par l'édification du public. Mettre en place des contraintes telles qu'une zone à faible émission avant même de développer une offre alternative génère des tensions inutiles. Au contraire, associer la population aux nécessaires changements à mettre en place et expliquer les enjeux calmement augmente l'acceptabilité du projet.

« Rappelons enfin que les modes les plus sobres sont les mobilités actives, et que la recherche d'un urbanisme qui limite les transports est à encourager. »

Jean-François BRISSET



## DES AUTOMOTRICES HYBRIDES ÉLECTRIQUES-BATTERIES EN SERVICE DANS L'ORTENAU



Un mode de traction alternatif au diesel est apparu au printemps 2024 sur plusieurs petites lignes de l'Ortenau exploitées par la SWEG. Il s'agit de rames automotrices à batteries, de type Mireo Plus B, construites par Siemens.

Ce nouveau matériel dispose de batteries pouvant se recharger à plusieurs points d'arrêt (Achern, Biberach) ou dans les parcours sous caténaires. L'autonomie en mode batterie est de 120 km. Elles arborent le sigle « bewegt » du Land de

Bade-Wurtemberg avec une coloration en blanc, jaune et gris. Très peu bruyantes, elles apportent de nombreuses améliorations pour le confort des voyageurs en disposant de tout l'équipement moderne contemporain : larges écrans d'information en temps réel pour les usagers, espace multifonction pour les vélos, les fauteuils roulants et les poussettes, ainsi qu'un grand WC accessible aux handicapés. La capacité est de 105 places assises et 15 strapontins, soit nettement plus que les anciennes automotrices diesel Regio-Shuttel.

« Il convient d'espérer que ce genre de matériel à batteries très séduisant puisse faire un jour son apparition dans le Grand Est. »

Il convient d'espérer que ce genre de matériel à batteries très séduisant puisse faire un jour son apparition dans le Grand Est. En effet, il n'est pas sûr que les rames à hydrogène soient l'idéal, alors que 27 trains à hydrogène, expérimentés depuis 2022 avec des voyageurs sur une ligne assez longue de Basse-Saxe, devraient être abandonnés, pour des raisons financières, au profit de l'électrique à batteries moins cher. Celui-ci pourrait être bien adapté à plusieurs lignes, comme Strasbourg-Wissembourg, en cas d'électrification jusqu'à Haguenau.

Patrice PAUL

## VERS L'ÉLECTRIFICATION DES TRAINS RÉGIONAUX TRANSFRONTALIERS ET ENFIN UNE SIGNALISATION EUROPÉENNE ERTMS

La nouvelle rame Regiolis France-Allemagne d'Alstom a été présentée lundi 2 septembre et une vingtaine sont déjà produites, dans l'objectif de remplacer des petits autorails diesel des années 1990. Mais sans être immédiatement en service, faute d'opérateur transfrontalier, de personnel compétent et de signalisation unifiée européenne ERTMS. Et le Technicentre destiné à les maintenir est en cours de construction à l'arrière de la gare de Strasbourg.



Les deux séries d'autorails diesel actuelles sont conduits par des cheminots spécialisés, peu nombreux, peu bilingues. Ils utilisent les deux vieux systèmes de sécurité et de signalisation, soit SNCF rive gauche du Rhin et soit DB-Deutsche Bahn, rive

droite. Le système radio indispensable à la sécurité, de niveau 2G, est inférieur au 4G de nos smartphones individuels !

Les circulations futures des nouvelles rames électriques transfrontalières pourront enfin être améliorées grâce au « Système de Management Européen du Trafic Rail » dite ERTMS. Mais surtout elle permettra l'augmentation des circulations de tous types de trains et notamment de fret Nord-Sud.

Introduit depuis une vingtaine d'années, ce système est en cours d'installation sur la voie classique Luxembourg-Bâle pour le développement du Fret Nord-Sud Européen, ainsi

que sur Strasbourg-Kehl où les nouveaux trains régionaux sont équipés de l'ERTMS pour faciliter la formation du personnel de conduite.

Pour la SNCF l'intérêt de l'ERTMS et les investissements se sont enfin accrus, car l'installation de ce système de sécurité permettra une augmentation de 20% du nombre des circulations sur les grandes lignes les plus chargées du réseau national à savoir Paris-Lyon et Marseille-Vintimille. Sa première mise en œuvre se fera sur la ligne classique la plus chargée et aux circulations les plus variées de la côte provençale.

Jean GERBER

vie de l'association

**Le Gala**  
1994 - 2024  
astus

Possibilité de covoiturage aller/retour !

**PFULGRIESHEIM**  
Salle des fêtes  
1a rue des Acacias

**le samedi 9 novembre 2024**  
à 18h30

1994 - 2024  
astus  
Association des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise

Inscriptions et informations :  
03.88.95.79.63  
astus67000@gmail.com

Contact - Organisateur :  
06.83.14.38.06



## RETOUR SUR NOTRE ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 2024



Notre dernière assemblée générale s'est tenue à la Maison Des Associations de Strasbourg. Elle a réuni 59 participants dont 54 membres (individuels et associations

confondus), Merci à eux ! 26 étaient excusés avec 11 procurations.

L'opportunité une nouvelle fois, de discuter des nombreux sujets qui irriguent l'actualité des transports (Tram Nord, REME pour en citer deux), et de répondre à des questions plus pratiques.

L'occasion de féliciter une nouvelle fois François CRIDLIG et Anne SOMMER pour leur entrée au sein du Conseil d'administration.

Merci à tous les participants pour leur présence !

En savoir +



David WENDLING  
et André ROTH (photographie)

## RETOUR SUR LES DERNIÈRES SORTIES



16 mars : sortie à Stuttgart



16 juin : sortie avec la navette des Crêtes



7 juillet : sortie à Sarrebourg, Parcours Chagall



25 août : Au plan incliné d'Artzwiller

## COLLECTIF OPTIMISATION DES TRANSPORTS EUROMÉTROPOLE NORD



En janvier 2020, l'idée était de créer une page Facebook Optimisation des Transports Lampertheim. En février 2021, le collectif Optimisation des Transports Lampertheim était né avec 4 membres actifs.

En janvier 2024, je décide de changer le nom du collectif pour Optimisation des Transports Eurométropole Nord (COTEN) car les enjeux des transports sont au-delà d'une seule commune au nord de l'Eurométropole de Strasbourg (EMS).

Nos actions à travers notre groupe Facebook sont surtout d'informer les usagers des transports en commun, les cyclistes, piétons et également automobilistes et prendre contact si nécessaire avec la CTS,

les communes concernées ou d'autres associations d'usagers avec qui nous nous sommes rapprochés.

Nous réalisons aussi de petits reportages sur le terrain sur des travaux et évolutions en cours (Zone commerciale Nord, travaux dans les communes) avec les éléments en notre possession.

2024 est une année riche en événements dans le secteur. Création du futur Pôle d'Echange Multimodal (PEM) de la gare de Mundolsheim, rapprochement avec ASTUS et d'autres collectifs d'usagers et riverains avec lesquels nous avons un bureau de travail concernant la Zone Commerciale Nord sur des améliorations à faire en terme de desserte.

Nous avons également rejoint le collectif CAP TRAM NORD qui regroupe 27 associations et collectifs, car nous estimons que la création d'un tram au Nord de l'agglomération aura un impact positif pour les habitants de la 2<sup>ème</sup> couronne de l'EMS et surtout, permettra une réorganisation totale de la Place de Haguenau devenue obsolète et datant d'une autre époque.

Nous sommes encore à la recherche d'usagers des transports résident à Lampertheim, Mundolsheim, Vendenheim, Eckwersheim, Niederhausbergen et Reichstett qui veulent rejoindre notre collectif. Leur mission peu contraignante serait d'être des observateurs des transports et signaler des anomalies (accès, horaires, retards récurrents).

Vous pouvez joindre le collectif à l'adresse suivante : [collectif.otl@gmail.com](mailto:collectif.otl@gmail.com)

Hervé HABLITZ,  
Membre fondateur



Collectif OTEN

67450 Mundolsheim  
Tél. 06 07 88 73 85

## LES DÉPLACEMENTS EN VÉHICULES MOTORISÉS À BARCELONE SONT PASSÉS EN-DESSOUS DES 20% DE PART MODALE



Dans toutes les grandes villes sur la planète, la circulation des véhicules à moteur, dont l'extension a été ininterrompue ces dernières décennies, pose problème.

« 42% des déplacements dans la capitale catalane s'effectuent à pied. »

À Barcelone, la municipalité a pris ce sujet à bras le corps. Pour la première fois depuis l'avènement de l'automobile, les déplacements motorisés ont diminué. C'est le résultat d'une volonté politique de la Ville depuis plusieurs années, avec la mise en place d'un PMU (Plan de Mobilité Urbaine). Sa conception s'est appuyée sur les besoins des habitants, ce qui a conduit à sa réussite. Depuis 25 ans, les acteurs de la société civile sont impliqués dans la mobilité urbaine.



42% des déplacements dans la capitale catalane s'effectuent à pied. Les TC (transports en commun), tout en atteignant des chiffres en valeur absolue record, ont vu leur part dans l'ensemble diminuer parce que les déplacements à pied ou à vélo ont augmenté.



« (...) c'est notamment que certaines artères centrales très passantes ont été piétonnisées et végétalisées, des petites placettes créées. »

Ce qui explique cette évolution, c'est notamment que certaines artères centrales très passantes ont été piétonnisées et végétalisées, des petites placettes créées. C'est le programme des superilles (super îlots). Ces dernières sont d'ailleurs devenues un modèle pour de nombreuses métropoles qui s'en inspirent. Des corridors cyclables ont été étendus (+ 25km en 2020 et 2022).

En 2020, a été votée l'extension du tramway dont une tranche concerne la jonction de deux réseaux distincts existants (Trambaix et Trambesòs).

Une ZFE (Zone à Faible Emission), la plus vaste d'Europe, a permis de contribuer

à réduire la pollution. Ainsi, Barcelone se conforme pour la première fois aux limites européennes de pollution urbaine. Les chiffres concernent uniquement la mobilité interne à la Ville, à l'exclusion des échanges avec d'autres villes limitrophes.

« Une ZFE (...), la plus vaste d'Europe, a permis de contribuer à réduire la pollution. »

80% des déplacements se font déjà par des moyens de transports durables. Ce thème, très sectoriel et technique du temps où l'automobile était reine, est aujourd'hui un thème de conversation dont tout le monde s'empare. Devant cet engouement et surtout la nécessité de poursuivre les changements, la municipalité de Barcelone va élaborer un nouveau PMU allant de 2025 à 2030.

« 80% des déplacements se font déjà par des moyens de transports durables. Ce thème, très sectoriel et technique du temps où l'automobile était reine, est aujourd'hui un thème de conversation dont tout le monde s'empare. »

Les lignes conductrices, pour ainsi dire, seront la réduction à la dépendance à l'automobile et à la moto, cette dernière étant très utilisée dans la ville. L'objectif sera d'augmenter le nombre de voyageurs dans les transports publics, ce qui nécessitera des investissements, afin de passer sous la barre des 15% de déplacements motorisés hors TC à l'horizon 2030. Une réflexion sera également menée sur les conséquences systémiques de ces changements.

Tout cela fait dire à certains : « Barcelone, ville du futur ».

Jean-Marc MUTZIG



## IMAGE INSOLITE : LE MÉTRO DE TOKYO SOUS LES EAUX

Source image : facebook.com/jpannonsants.jp



La capitale du Japon a subi des orages et des pluies diluviennes le 21 août 2024, avec 100 mm de pluies recensées en à peine une heure ! Conséquence directe, le débordement des stations de métro devenues parfois totalement inaccessibles.

Cette mégapole de 37 millions d'habitants, la plus peuplée au monde, fait partie des zones urbaines les plus vulnérables à la montée des eaux liée au réchauffement climatique.

Elle a néanmoins réussi à enrayer son problème d'affaissement (phénomène dit de « subsidence ») de la première partie du XX<sup>ème</sup> siècle (4 cm par an), en imposant des restrictions strictes de pompage des nappes souterraines.

### Agenda

- **9 septembre au 18 octobre** : Enquête publique sur le projet de Tram Nord
- **25 et 26 septembre** : 20<sup>ème</sup> congrès des Régions de France à Strasbourg
- **1<sup>er</sup> au 3 octobre** : Salon européen de la mobilité 2024 à Strasbourg
- **Novembre** : Festivités pour les 30 ans du tram de Strasbourg
- **9 novembre** : Gala des 30 ans d'ASTUS à Pfulgiesheim
- **15, 16 et 17 novembre** : 23<sup>ème</sup> congrès de la FNAUT à Mulhouse



## LE CONSEIL D'ADMINISTRATION, C'EST AUSSI :

Des moments de convivialité, où les sujets de transports ne restent jamais loin... (le 14 mai 2024, réunion « gastronomique » à la Fischerstüb à Schiltigheim)

## ASTUS PERD L'UN DE SES ADHÉRENTS

Nous avons appris le décès de Claude HERPIN survenu le 26 juillet 2024, à l'âge de 87 ans. Adhérent de longue date à ASTUS, il a été longtemps un fidèle de nos

assemblées générales, où il ne manquait pas d'intervenir. Nous adressons nos sincères condoléances à sa famille.



*Panorama sur la vallée du Rhin  
et la Forêt-Noire depuis le Grand Ballon,  
accessible avec la Navette des Crêtes.*

### Horaires d'accueil

ASTUS vous accueille à son local  
sur rendez-vous au 03 88 95 79 63,  
par mail ([astus67000@gmail.com](mailto: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](mailto:astus67000@gmail.com)  
Facebook : @astus67  
Twitter : @ASTUS67

**Strasbourg.eu**  
sur métropole



*Flashbez  
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 : Jean-François BRISSET,  
Jean GERBER, Marc GIORDANI, Hervé HABLITZ,  
Jean-Marc MUTZIG et Jean-Paul OERTEL  
Prochaine parution : Avril 2025

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 ;  
Couverture, © dervish15 - Fotolia.com