L'Avenir

Des

Mobilités

astus

ASsociation des usagers des Transports Urbains
de l'agglomération Strasbourgeoise

Décembre 2025

Table des matières

Préface....1

A. Développement du réseau de transports en commun dans l'Eurométropole de Strasbourg....3

1. Développement du réseau de tramway....3

1.1 Mise en service du tram Nord....3

1.2 Extension du tramway vers le Stockfeld....4

1.3 Extension de la ligne F vers le Port du Rhin....4

1.4 Extension de la ligne E vers le nord de la Robertsau....5

1.5 Extension de la ligne A vers le Zénith....5

1.6 Etude en vue de la création d'une nouvelle ligne depuis la Gare....5

2. Développement du bus à haut niveau de service (BHNS)....6

2.1 Renforcement de la ligne G du BHNS....6

2.2 Capacité d'un BHNS insuffisante vers le nord....7

3. Développement du réseau de bus structurants Chron'Hop....7

3.1 Ligne C1 : Lingolsheim Alouettes - Lamproie – Robertsau Renaissance....7

3.2 Ligne C2 : valorisation de la ligne 2....8

3.3 Ligne C6 : Pont Phario - Les Halles - Mittelhausbergen Mittelberg....8

3.4 Ligne C7 : Port Autonome Sud - Baggersee - La Vigie - Geispolsheim Gare....8

3.5 Ligne C9 : recentrage et renforcement....9

3.6 Ligne 70 : renforcement en ligne structurante C10....9

4. Développement du réseau de bus classique et du transport à la demande....9

4.1 Extension des amplitudes et amélioration des dessertes....9

4.2 Prolongements et modifications ciblées....10

4.3 Accessibilité et distribution de titres....11

4.4 Transport à la demande : extension du service Flex'hop....12

4.5 Correspondance train/réseau urbain à Gare Centrale en fin de soirée....12

4.6 Lignes de nuit : continuité et nouvelles dessertes....13

5. Développement du transport pour les personnes à mobilité réduite....13

B. Développement du réseau express métropolitain européen ferroviaire et routier....15

1. Le REME ferroviaire....16

2. Le REME interurbain routier 17
2.1 Lignes structurantes 18
2.2 Lignes de rocade 21
2.3 Lignes secondaires (ou de rabattement) 21
C. Les mobilités complémentaires aux transports en commun 22
1. Les mobilités actives 22
2. Le covoiturage et l'autopartage 22
D. Les modalités d'usage 23
1. Les pôles d'échanges multimodaux 23
2. La billettique et la tarification 24
Conclusion générale 26
Annexes 29

Préface

Les mobilités aujourd'hui :

À l'approche des élections municipales de 2026, ASTUS a souhaité publier ce document afin de dresser un bilan des actions menées – ou restées inachevées – par l'exécutif actuel, et aussi de partager sa vision de l'avenir des mobilités pour la métropole strasbourgeoise et son aire d'influence.

Depuis 2020, les pratiques de déplacement des habitants de l'Eurométropole ont profondément évolué. Malgré le choc de la pandémie mondiale de coronavirus, plusieurs projets structurants ont vu le jour. L'un des plus emblématiques a été le prolongement de la ligne de tram F à Koenigshoffen, permettant enfin de desservir un quartier longtemps dépourvu de tramway. Aujourd'hui, son extension jusqu'à Wolfisheim est achevée, offrant un nouvel axe de transport fort reliant la première et la deuxième couronne ouest au centre-ville.

Le réseau de bus, longtemps considéré comme secondaire, a lui aussi connu d'importantes évolutions. Le prolongement de la ligne de BHNS G a facilité la mise en œuvre d'une rocade au sud du centre-ville, contribuant à désaturer l'hypercentre et le nœud tram de l'Homme de Fer (5 lignes de tramway sur les 6 existantes y passent).

En 2023, la mise en service des lignes structurantes Chron'hop a marqué une avancée notable. Celles-ci ont une fréquence élevée, une large amplitude jusqu'en soirée et bénéficient d'infrastructures dédiées (couloirs réservés, priorité aux carrefours, montée par toutes les portes). Si ASTUS salue ces améliorations, elle souligne néanmoins des insuffisances, notamment en soirée et le dimanche matin, qui limitent l'efficacité de ces lignes structurantes. Certaines lignes en périphérie nécessiteraient également d'être renforcées afin de répondre aux besoins croissants des usagers.

Ces évolutions ont par ailleurs permis de restructurer l'offre sur plusieurs quartiers : Neudorf, Neuhof et Meinau (en 2023), puis Koenigshoffen et Cronenbourg (en 2025). Le développement d'un service de transport à la demande (Flex'hop) couvrant l'ensemble de la deuxième couronne eurométropolitaine a également constitué une innovation majeure. Toutefois, son succès a généré des difficultés : réservations saturées aux heures de pointe et qualité de service parfois en deçà des attentes des usagers.

L'année 2022 a marqué un tournant avec la mise en place du REME (Réseau Express Métropolitain Européen), faisant de Strasbourg la deuxième ville de France à se doter d'un tel

dispositif. Ambitieux par son objectif de 1000 trains supplémentaires, ce projet a souffert d'un manque d'infrastructures et de ressources humaines adaptées. Les débuts ont été marqués par de nombreuses perturbations et une offre inférieure aux prévisions. De plus, la desserte de certaines lignes, vers Lauterbourg et Offenburg, n'a pas été suffisamment augmentée.

Si la régularité est aujourd'hui globalement rétablie et l'offre améliorée par rapport à la période antérieure, les infrastructures nécessaires aux ambitions initiales font toujours défaut. Par ailleurs, la lisibilité du REME reste perfectible : absence de différenciation claire avec les TER, champ d'action mal identifié, billetterie multimodale encore limitée malgré des avancées (comme la contremarque CTS-TER).

Enfin, le réseau interurbain routier a bénéficié de progrès notables durant cette mandature. La suppression de l'ancienne gare routière des Halles, vétuste et accidentogène, par l'aménagement d'un nouveau pôle d'échanges multimodal et l'ouverture du TSPO sur la M351, avec une nouvelle connexion au tram (ligne D) à Paul Éluard, a renforcé l'efficacité et la sécurité du système.

Depuis fin 2025, ce pôle d'échanges offre de meilleures conditions d'accueil et de circulation pour les cars interurbains. Néanmoins, ASTUS constate que l'offre encore insuffisante, en particulier en soirée et le week-end, contraint de nombreux habitants de la deuxième couronne à recourir à la voiture individuelle pour leurs trajets domicile-travail décalés.

Ce document propose donc un double regard : un état des lieux objectif des avancées et limites du mandat écoulé, et la projection de la vision portée par ASTUS pour une mobilité plus ambitieuse, inclusive et durable à l'échelle métropolitaine et au-delà sur le très long terme, entre la plupart des zones résidentielles, d'emploi, de commerce et de loisirs.

Pour réussir une politique favorisant les transports publics, il est nécessaire d'avoir :

- une véritable fermeté politique dans la décision, ce qui sous-entend de ne pas évoluer ou changer radicalement en fonction de réunions publiques parfois hostiles comme ce fut le cas jadis et dont nous payons encore aujourd'hui les conséquences ;
- un plan de circulation cohérent pour tous les modes. Sans entrer plus en détails sur ce point, rappelons simplement que la priorité c'est le piéton. C'est lui qui conditionne la réalisation, le vélo ensuite et simplement à la fin la voiture ;
- un véritable plan de communication, pour expliquer, séduire encore et toujours.

Ces points semblent évidents, mais il paraît parfois nécessaire de le rappeler.

A. Développement du réseau de transports en commun dans l'Eurométropole de Strasbourg

Introduction

L'Eurométropole de Strasbourg s'est engagée depuis plusieurs décennies dans une politique ambitieuse de mobilité durable. Le réseau de tramway, fer de lance des transports en commun de l'agglomération, constitue un modèle reconnu en France et en Europe. Cependant, face à l'évolution démographique, aux nouveaux besoins de déplacements et aux enjeux environnementaux, il est nécessaire de poursuivre et d'amplifier cette dynamique.

Cet élan doit passer par l'élaboration d'un plan de déplacement global qui définit l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement.

L'association ASTUS propose, par ordre de priorité, plusieurs projets concrets de développement du réseau de tramway, destinés à renforcer la cohérence de la desserte, à améliorer les liaisons entre les pôles d'activités et à favoriser l'usage des transports collectifs sur l'ensemble du territoire métropolitain.

1. Développement du réseau de tramway

Dans un premier temps :

1.1 Mise en service du tram Nord

ASTUS juge ce projet prioritaire pour le prochain mandat.

Malgré l'avis défavorable de la commission d'enquête, ASTUS considère que le projet du tram Nord demeure indispensable pour l'avenir de l'Eurométropole. La création de cet axe structurant entre le nord de la métropole et le centre-ville de Strasbourg constitue un enjeu majeur pour la cohésion territoriale, la transition écologique et la qualité de vie des habitants.

Ce tramway permettrait de relier efficacement Strasbourg à Schiltigheim et à Bischheim, répondant ainsi à un besoin de mobilité quotidienne sur l'un des axes les plus fréquentés de l'agglomération.

Au-delà de cette connexion essentielle, le projet vise également à désaturer l'hypercentre en rééquilibrant la circulation des flux de voyageurs, en renforçant le maillage existant via un contournement par les boulevards. Ces liaisons périphériques offriraient une alternative directe aux trajets passant par la place de l'Homme de Fer, aujourd'hui saturée, tout en fluidifiant l'ensemble du réseau.

Pour le tracé, ASTUS propose un schéma conciliant rapidité et maillage optimisé, permettant à la fois d'assurer des liaisons efficaces entre les pôles majeurs et de faciliter une réorganisation cohérente du réseau de tramway existant. Ce projet représente ainsi une vision à long terme d'un réseau plus lisible, équilibré et durable au service de toute la métropole.

1.2 Extension du tramway vers le Stockfeld

L'extension du tram jusqu'au quartier du Stockfeld améliorerait la desserte de la partie sud du quartier du Neuhof, et répondrait aux besoins croissants de mobilité des habitants déconnectés du reste de la ville. Ce projet renforcerait encore les liaisons avec le centre-ville, les équipements scolaires et les zones d'activités.

La présence du tram inciterait à une requalification urbaine de ce secteur et à une diminution de l'usage de la voiture, contribuant à une meilleure qualité de vie et à une cohésion sociale renforcée.

1.3 Extension de la ligne F vers le Port du Rhin

De la Place d'Islande, l'extension de la ligne F permettrait de prolonger le tram vers le Port du Rhin, quartier en pleine transformation urbaine, alors que la ligne D est déjà proche de la saturation en heures de pointe et le samedi. Ce prolongement, qui représente la construction de seulement 1,1 km de nouvelles infrastructures, accompagnera le développement résidentiel, commercial et industriel de ce secteur stratégique, situé à proximité du Rhin, de la ville de Kehl et des zones portuaires.

La desserte en tramway favoriserait l'accès aux emplois, aux logements et aux services publics, tout en consolidant la connexion transfrontalière avec l'Allemagne. Elle contribuerait également à renforcer la cohésion entre les quartiers de l'Esplanade et du Port du Rhin, encore marqués par une relative coupure urbaine.

1.4 Extension de la ligne E vers le nord de la Robertsau

Le prolongement de la ligne E jusqu'à l'intersection de la route de la Wantzenau et de la rue de la Roue, via la Clinique Sainte-Anne, permettrait d'améliorer considérablement la desserte du nord-est de Strasbourg.

La création d'un parking-relais (P+R) au niveau du nouveau terminus contribuerait à la réduction de la congestion automobile par un report modal vers le réseau urbain plus efficace.

Enfin, ce projet faciliterait l'accès à la Clinique Sainte-Anne et aux nouvelles zones résidentielles du nord du quartier, très mal desservies actuellement.

Dans un deuxième temps :

1.5 Extension de la ligne A vers le Zénith

L'extension de la ligne A depuis le terminus existant de Parc des Ports vers le Zénith renforcerait l'accessibilité d'un important pôle culturel et événementiel. Ce prolongement réduirait le trafic automobile vers le Zénith, notamment lors de grands événements.

Ultérieurement :

1.6 Etude en vue de la création d'une nouvelle ligne depuis la Gare

ASTUS propose la création d'une nouvelle ligne de tram reliant la Gare centrale au quartier des Tanneries à Lingolsheim, en empruntant la route de Schirmeck ou via un débranchement depuis Elmerforst. Elle desservirait plusieurs quartiers denses et faciliterait la mobilité entre le centre-ville et le sud-ouest de l'agglomération, où aujourd'hui l'offre capacitaire des bus ne suffit plus.

Cette nouvelle liaison compléterait le maillage existant et offrirait de véritables alternatives à la voiture, en améliorant la fluidité des déplacements urbains et intercommunaux.

L'information voyageur embarquée à bord des rames :

ASTUS demande que l'usage du tram soit facilité par des annonces sonores et un bandeau sur les écrans d'information, indiquant le **nom de la station avec la descente à gauche pour les points d'arrêt équipés d'un quai central**, à savoir :

- Tram A : Graffenstaden (terminus) ;
- Tram B : Lycée Marc Bloch, Pont Phario, Le Marais, Futura Glacière, Montagne Verte et Lingolsheim Tiergaertel (terminus) ;
- Tram C : Observatoire, Université, Gare Centrale (terminus) ;
- Tram D : Poteries et Kehl Rathaus (terminus) ;
- Tram E : Robertsau l'Escale (terminus), Université, Observatoire ;
- Tram F : Wolfisheim Henri Rendu (terminus), Gruber, Comtes, Université, Observatoire et Place d'Islande (terminus).

2. Développement du bus à haut niveau de service (BHNS)

Pour une mise à l'étude lors du prochain mandat :

2.1 Renforcement de la ligne G du BHNS

La ligne G constitue aujourd'hui l'un des axes majeurs du réseau de transports en commun de l'Eurométropole de Strasbourg. Depuis son prolongement, cette ligne connaît une hausse remarquable de fréquentation, confirmant son rôle central dans les déplacements quotidiens entre le centre-ville, Cronenbourg et l'Espace Européen de l'Entreprise (EEE/E³) à Schiltigheim.

Ce succès met en lumière les limites de capacité du matériel roulant actuel, notamment aux heures de pointe, où la saturation devient fréquente. Pour répondre à cette demande croissante, ASTUS préconise de faire évoluer la ligne G en adoptant des bus bi-articulés, à l'image de ceux utilisés avec succès sur le réseau Mettis de la métropole de Metz.

Ces véhicules, plus longs et d'une capacité d'accueil accrue, offriraient un meilleur confort, une fluidité d'embarquement améliorée et une plus grande régularité du service. Leur mise en place s'accompagne déjà d'une priorisation renforcée aux carrefours, de voies réservées continues et d'une modernisation des stations (abris spacieux, information en temps réel, intermodalité vélo et tram).

L'objectif est de faire de la ligne G un véritable axe structurant, complémentaire du tramway, capable d'assurer une desserte de haute qualité tout en répondant durablement à la croissance de la demande. ASTUS considère cette évolution comme une étape nécessaire pour conforter la place du BHNS au sein du réseau métropolitain et renforcer l'attractivité des transports collectifs dans la métropole strasbourgeoise.

ASTUS propose de créer une station supplémentaire entre Wilson et Gare aux Marchandises sur la rue Georges Wodli, en lien avec le développement de la gare centrale à 360° et

particulièrement le futur parking silo et la nouvelle gare routière programmés sur l'arrière-gare.

2.2 Capacité d'un BHNS insuffisante vers le nord

La capacité d'un BHNS vers le nord, qui serait nettement plus faible que celle du tram, n'est pas une alternative suffisamment attractive à l'usage de l'automobile.

Le flux de voyageurs, qui est déjà actuellement très élevé dans les bus de la ligne Chron'hop C9, aboutit à des surcharges récurrentes. Cette situation critique s'aggravera assurément dans les prochaines années en relation avec la reconversion des sites industriels et le développement de nouvelles zones résidentielles et d'emplois. La réalisation d'une ligne de tramway est donc incontournable pour ASTUS.[1]

3. Développement du réseau de bus structurants Chron'Hop

Le réseau Chron'hop représente une avancée majeure dans la modernisation du réseau de bus de l'Eurométropole de Strasbourg. Conçu pour offrir un service plus rapide, régulier et attractif, il constitue une alternative performante au tram et au BHNS sur les axes à forte demande. Cependant, son maillage reste encore limité, alors que de nombreux secteurs de l'agglomération devraient bénéficier d'un tel niveau de service.

ASTUS encourage donc la collectivité à poursuivre et à amplifier le déploiement du réseau Chron'hop, en transformant ou prolongeant plusieurs lignes structurantes afin de mieux répondre aux besoins de mobilité des habitants.

3.1 Ligne C1 : Lingolsheim Alouettes - Lamproie – Robertsau Renaissance

ASTUS préconise de prolonger la ligne C1 au-delà de Lamproie, jusqu'à Renaissance, afin de rétablir la connexion historique entre le centre et l'est de la Robertsau, supprimée en 2019.

La forte demande des habitants pour ce lien démontre la nécessité d'un service plus fréquent et régulier que l'actuelle ligne 15, dont l'offre est aujourd'hui insuffisante. Ce prolongement permettrait également une meilleure desserte de la Clinique Sainte-Anne et de ses abords, dans l'attente d'une future prolongation de la ligne de tram E.

[1] Cf. étude de la FNAUT : Retour d'expériences des choix tramway / BHNS

Cette transformation de la desserte actuelle finale en une ligne Chron'Hop offrirait des gains significatifs en temps de parcours, grâce à la priorité aux feux, aux montées par toutes les portes et à une fréquence accrue.

3.2 Ligne C2 : valorisation de la ligne 2

La ligne 2, l'une des plus utilisées du réseau de bus, pourrait devenir la ligne C2, en conservant son itinéraire mais en intégrant les standards Chron'Hop :

- Priorité aux feux,
- Voies dédiées sur les sections congestionnées,
- Montée à toutes les portes pour réduire le temps d'arrêt,
- Information voyageurs améliorée,
- Exploitation en matériel roulant articulé.

Ces évolutions renforceraient la fiabilité, la rapidité et le confort d'une ligne essentielle à la métropole.

3.3 Ligne C6 : Pont Phario - Les Halles - Mittelhausbergen Mittelberg

ASTUS propose de prolonger la ligne C6 depuis les Halles en provenance de Pont Phario jusqu'à Mittelhausbergen, via la Gare aux Marchandises et le secteur de la Rotonde. Cela permettrait de remplacer le parcours actuel de la ligne 17 entre Rotonde et Mittelhausbergen.

Ce prolongement renforcerait la desserte des zones d'activités le long de la route d'Oberhausbergen et offrirait un accès plus direct au centre-ville. Avec les aménagements Chron'Hop (voies réservées, priorités, fréquence), cette ligne deviendrait un axe structurant vers l'ouest, complémentaire du tram et du BHNS ligne G.

3.4 Ligne C7 : Port Autonome Sud - Baggersee - La Vigie - Geispolsheim Gare

ASTUS propose que la ligne C7 soit prolongée de Baggersee en provenance du Port Autonome jusqu'à Geispolsheim Gare, via la route de Lyon et le secteur de la Vigie.

Cette extension relierait mieux les zones commerciales et d'activités du sud, actuellement mal desservies, tout en facilitant les correspondances avec le REME aux haltes de Graffenstaden et de Geispolsheim. Elle renforcerait la complémentarité des modes et réduirait la pression automobile sur de grands axes d'accès à Strasbourg.

3.5 Ligne C9 : recentrage et renforcement

La ligne C9, reliant Hoenheim/Vendenheim aux Halles, fait face à une forte saturation, notamment à Schiltigheim.

Dans l'attente de la réalisation incontournable du tram nord, ASTUS propose de recentrer la ligne entre les Halles et l'Espace Européen de l'Entreprise, via la route du Général de Gaulle, afin de raccourcir le parcours, d'améliorer la régularité et de soulager la charge.

En complément, ASTUS propose la mise en place de lignes express, à partir du secteur Marc Seguin sur la M35 pour desservir directement Hoenheim, Souffelweyersheim, Mundolsheim et Vendenheim.
Ces lignes express offriraient une alternative rapide aux trajets longs de la C9 et renforceraient la complémentarité du réseau global, en offrant aux usagers une mobilité plus fiable et plus efficace.

3.6 Ligne 70 : renforcement en ligne structurante C10

A l'instar de la ligne 50 devenue Chron'hop C5, la ligne 70 serait renforcée avec une déviation en lien avec l'évolution de la C1, depuis Papeterie jusqu'à Fuchs am Buckel (comme renfort à la ligne 72).

4. Développement du réseau de bus classique et du transport à la demande

Le réseau de bus classiques demeure un outil essentiel, complémentaire du tram, du BHNS et du réseau Chron'Hop. Il assure la desserte fine des quartiers, relie zones d'habitat et zones d'activités, et garantit une mobilité de proximité accessible à tous.

4.1 Extension des amplitudes et amélioration des dessertes

ASTUS propose d'allonger les horaires de fonctionnement des lignes classiques, notamment en soirée et le week-end. Cette extension permettrait de :

- faciliter les déplacements domicile-travail et pour les loisirs, les activités culturelles et commerciales ;
- renforcer la complémentarité avec le tram et le BHNS ;

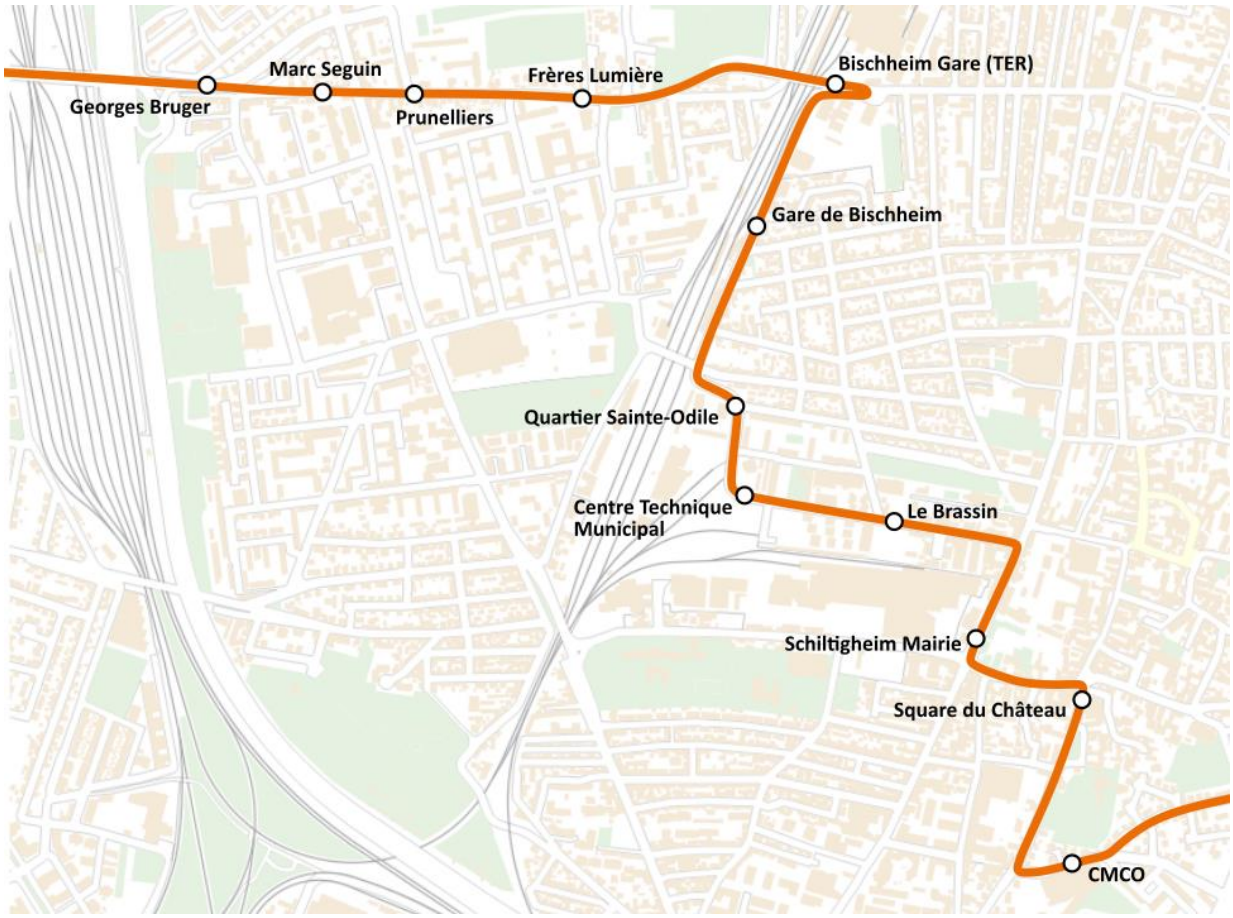
- assurer une continuité de service pour tous les quartiers, y compris les zones périphériques.

4.2 Prolongements et modifications ciblées

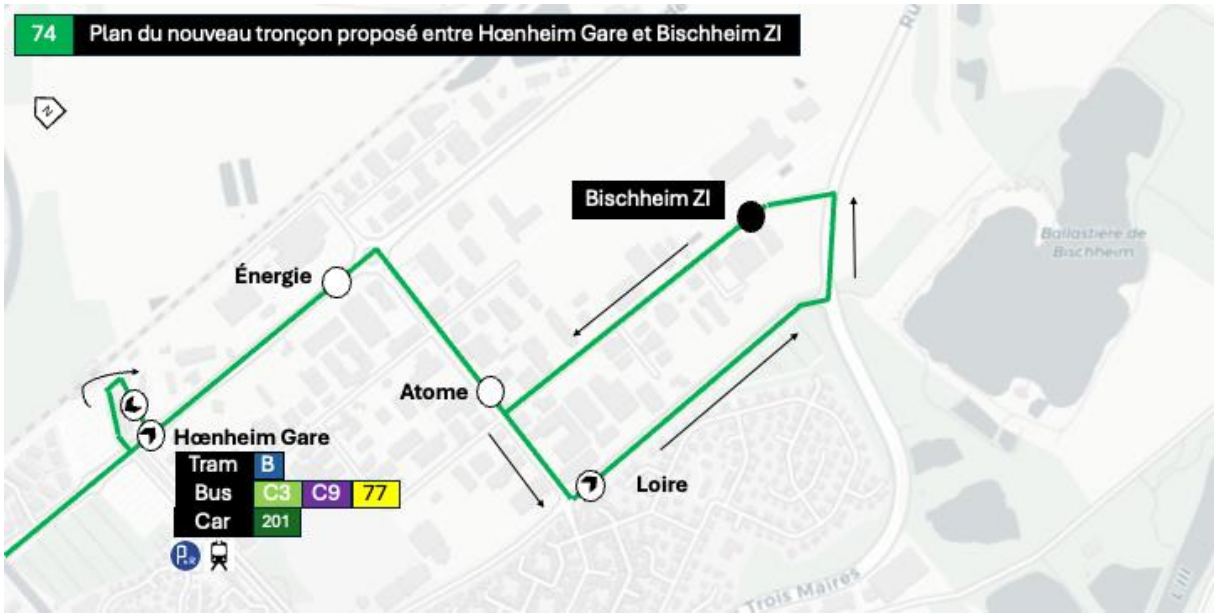
➢ Ligne 15 : extension à la Robertsau vers le Parc du Pourtalès ;

➢ Ligne 31 : extension depuis le terminus Ampère vers l'arrêt La Rochelle de la ligne C7 (Port autonome) via la rue du Havre et la rue de La Rochelle ;

➢ Ligne 60 à Schiltigheim : dévoiement de la ligne actuelle avec une desserte du quartier Sainte-Odile (QPV) et de la gare de Bischheim à Schiltigheim ;



➢ Ligne 74 : prolongement jusqu'à la Zone d'activités de Bischheim, pour faciliter l'accès aux emplois et améliorer la connexion avec le réseau structurant.



4.3 Accessibilité et distribution de titres

Pour améliorer l'accessibilité au réseau, ASTUS recommande la mise en place de points de distribution de titres dans les quartiers et communes qui en sont dépourvus, afin de simplifier l'achat et le renouvellement des titres, pour les personnes n'ayant pas accès aux services en ligne.

ASTUS propose également étudier la mise en place du post-paiement (à l'instar du réseau de Dijon).

En parallèle, il conviendrait de :

- faciliter le parcours usager par la mise en place d'une signalétique optimale des cheminements ;
- généraliser les équipements aux arrêts : abris/auvents avec bancs, information voyageur, éclairage ;
- installer des bancs sur les cheminements (parcours usager) ;
- proposer une offre de toilettes suffisante.

4.4 Transport à la demande : extension du service Flex'hop

Le système Flex'hop en tant que transport à la demande (TAD) zonal, constitue une solution innovante pour desservir les secteurs peu accessibles par le réseau classique. ASTUS propose d'étendre ce service au quartier de la Robertsau, couvrant des zones actuellement non desservies :
Bussierre, Pourtalès, Angle, Kempf, Doernel, Port aux Pétroles, Station d'épuration, Route du Glaserwoerth.

Cette extension permettrait aux habitants de ces secteurs de bénéficier d'une mobilité sur mesure, flexible et connectée au réseau structurant, tout en réduisant la dépendance à la voiture individuelle.

4.5 Correspondance train/réseau urbain à Gare Centrale en fin de soirée

Si pour les TGV il n'y a pas de problème de correspondance, le dernier TER 200 Mulhouse-Strasbourg n'arrive du lundi au jeudi qu'à 0h43, le vendredi qu'à 0h44 et le dimanche qu'à 0h40, soit après les derniers départs de tram A, B, C, D, F, de BHNS G et de bus 2.

Des solutions existent les seuls jeudis et vendredis :

- un bus de nuit N2 vers Campus d'Illkirch à 0h51* ;
- un bus de nuit N2 vers Hoenheim Gare à 1h03*

*A compter du 8 janvier 2026.

ASTUS propose d'élargir l'amplitude existante et de créer les dessertes suivantes :

- un tram A - station souterraine Gare Centrale - vers 0h55-1h dans chaque sens ;
- un tram B - station Faubourg National Gare Centrale - vers 1h-1h05 dans chaque sens ;
- un tram C - station en surface Gare Centrale - vers 0h55 direction Neuhof Rodolphe Reuss ;
- un tram D - station souterraine - vers 0h55-1h direction Kehl Rathaus (vers Poteries, les dessertes en tram A et en tram F suffiraient) ;
- un tram F - station Faubourg National Gare Centrale - vers 0h50-0h55 direction Wolfisheim Henri Rendu (vers Place d'Islande, la desserte en tram C suffirait) ;
- un BHNS G vers 0h55-1h dans chaque sens ;
- un bus 2 vers 0h50-0h55 dans chaque sens.

Enfin la possibilité de prendre un taxi existe également, mais le prix reste dissuasif pour beaucoup.

4.6 Lignes de nuit : continuité et nouvelles dessertes

ASTUS insiste sur l'importance d'un service nocturne fiable et étendu :

- fonctionnement 7 jours sur 7 pour les lignes de nuit existantes ;
- création de nouvelles dessertes pour Lingolsheim, Neuhof/Stockfeld et Illkirch centre, afin de répondre aux besoins des habitants et des travailleurs de nuit.

Cette mesure complète la stratégie de mobilité durable et garantit la continuité de service pour tous, même en dehors des horaires habituels.

5. Développement du transport pour les personnes à mobilité réduite

Il conviendrait d'améliorer rapidement le transport réservé aux personnes à mobilité réduite (TPMR) Mobistras, tant il est défaillant à ce jour. Les moyens humains et financiers sont actuellement le principal frein pour garantir à l'usager PMR une vraie qualité de service, c'est-à-dire pouvoir être en mesure de satisfaire la demande de trajets pour tous et dans des conditions de temps raisonnables.

La nouvelle application mobile dédiée mise en place, indique votre demande de trajet en attente avec réception d'un SMS pour vous avertir dès qu'un créneau se libère. Mais cela n'arrive jamais. Comment alors les PMR peuvent s'organiser pour se déplacer ?

Ce dysfonctionnement du service Mobistras n'est pas lié à l'application, mais à un manque de conducteurs. Ce service n'est donc pas à la hauteur des attentes. Les discours sur l'inclusion sociale doivent être suivis d'actes. La gestion du service a été reprise par la CTS en juin 2025, dans une logique d'harmonisation et de cohérence du service public, et laisse augurer des améliorations (déjà actées) attendues par les usagers.

Conclusion

Le renforcement et le développement simultané du réseau de trams, du BHNS, du réseau classique et du réseau Chron'Hop avec le transport à la demande constituent un levier

stratégique pour une mobilité équitable, fluide et durable dans l'Eurométropole de Strasbourg.

ASTUS appelle la collectivité à :

- poursuivre le développement des lignes de tram et le maillage du réseau ;
- étendre le réseau de bus structurant Chron'Hop pour offrir des axes rapides et performants sur tout le territoire ;
- adapter et prolonger les lignes classiques, développer Flex'Hop et garantir un service de nuit fiable.

Ces mesures permettront de compléter le réseau existant structurant, d'améliorer l'accessibilité des quartiers périphériques et de favoriser l'usage des transports collectifs comme solution durable, alternative à la voiture, au bénéfice de tous les habitants de la métropole, et de repenser la Ville en termes d'urbanisme.

ASTUS n'est pas favorable à une extension de la gratuité du réseau urbain. Le risque de voir disparaître certains financements (versement mobilité des entreprises) est trop grand. Elle approuve cependant la gratuité mise en œuvre pour les jeunes de moins de 18 ans.

La tarification solidaire applicable depuis le 1er juillet 2010, sur la base du quotient familial et de l'échelon de bourse, lui paraît la bonne solution pour tenir compte de la réalité des ressources des usagers et de leur évolution, y compris au-delà de 65 ans.

Cependant, ASTUS demande que les seuils soient réévalués au moins tous les deux ans en fonction de l'évolution moyenne du SMIC, du RSA et de l'inflation. Une simplification des démarches d'obtention serait également la bienvenue.

Les usagers souhaitent un réseau qui soit avant tout qualitatif et performant.

B. Développement du réseau express métropolitain européen ferroviaire et routier

Introduction

La dépendance à la voiture individuelle demeure très grande pour les habitants de la seconde couronne de l'Eurométropole de Strasbourg et des communes périurbaines avoisinantes, notamment dans le Kochersberg. Or l'usage de la voiture, parfois contraint faute d'alternative, demeure source d'encombrement de l'espace public urbain, dans lequel la voirie urbaine réserve encore trop souvent une part trop faible à la mobilité douce, celle des transports en commun, du vélo et de la marche à pied.

La politique des mobilités doit poursuivre le développement de transports publics plus attractifs pour atteindre et quitter l'agglomération strasbourgeoise dans l'Eurométropole.

Le développement du **REME (réseau express métropolitain européen) ferroviaire** devra être méthodiquement poursuivi afin d'atteindre rapidement Strasbourg, tandis que des lignes de cars express dans le cadre du **REME routier interurbain** devront assurer également un accès facile vers l'agglomération strasbourgeoise.

Le REME est destiné à devenir un **SERM (service express régional métropolitain),** qui englobe divers aménagements à venir sur le périmètre des lignes ferroviaires et routières de transport en commun, à l'intérieur et autour de l'Eurométropole de Strasbourg.

La création et le développement de pôles multimodaux devront rendre plus commodes les échanges entre tous les modes de déplacement (voiture, train, bus, tram, vélos, marche à pied, autopartage et covoiturage), afin de rendre plus accessible la plupart des zones d'emploi, de commerce et de loisirs.

Au niveau urbain, l'extension du réseau de tram s'avère nécessaire pour poursuivre le maillage du réseau et assurer la prolongation de plusieurs lignes vers des quartiers périphériques, envisagée de longue date et justifiée par la bonne fréquentation escomptée, associée à une bonne intermodalité et à la création de nouveaux parkings-relais.

D'autres quartiers ayant des densités de population et d'emplois moins élevées doivent disposer de lignes de bus et de cars avec des fréquences suffisamment élevées et une grande amplitude horaire, qui devraient contribuer à diminuer l'usage de la voiture. Ainsi, c'est l'ensemble de l'agglomération strasbourgeoise qui devra disposer d'une offre de transport améliorée et cohérente.

1. Le REME ferroviaire

Diagnostic

Le REME a permis d'obtenir environ 700 trains en plus par semaine, fin 2025, au lieu des 1000 initialement prévus. En outre, quatre TER supplémentaires par sens ont été mis en place sur la ligne de Lauterbourg, au détriment de quelques TER cadencés sur la ligne vers Haguenau.

La gare de Strasbourg est aujourd'hui proche de la saturation en période de pointe du matin et du soir, car le nombre d'usagers a augmenté de plus de 25 % en 5 ans, avec désormais près de 80 000 passages et correspondances par jour.
En 2030, ce sont plus de 100 000 usagers quotidiens qui fréquenteront la gare centrale de Strasbourg.

Souhaits

L'amplitude horaire des trains devra être élargie, notamment pour tenir compte des salariés en horaire décalé, tôt le matin et tard en soirée, et répondre aux besoins de mobilité après des spectacles, des activités conviviales et sociales, des réunions associatives.

L'amplitude horaire doit s'inspirer de ce qui est observé dans les RER et les trains régionaux des pays voisins (5h-24h).

Il y a nécessité d'un vrai cadencement, particulièrement attractif pour attirer de nouveaux usagers : fréquences à la ½ heure et au ¼ d'heure en pointe.

L'augmentation de la capacité de la gare de Strasbourg devra être engagée rapidement pour atteindre, entre autres, l'objectif initial des 1000 trains supplémentaires par semaine.

Pour commencer, dans un délai rapproché, la mise en place rapide du système 2TMV (deux trains sur une même voie), partant dans des sens différents comme à Rennes ou encore à Annemasse (Léman Express), serait un dispositif efficace et peu coûteux. Ce type de fonctionnement est aussi fréquent sur plusieurs réseaux étrangers.

La création dans des délais rapprochés de deux voies supplémentaires selon le modèle réalisé à Lyon Part-Dieu (voies K et L) nous paraît urgente, avant la mise en place de nouvelles voies à moyen/long terme.

La première relation diamétrale Saverne-Sélestat fonctionne désormais plutôt bien. D'autres devraient être mises en place, notamment Lauterbourg - Kehl et Haguenau/Sarreguemines - Molsheim.

La mise à niveau de plusieurs lignes, dont l'infrastructure est dégradée, doit être poursuivie ou engagée dans des délais rapprochés, afin de rendre les relations plus rapides et plus confortables.

ASTUS a réfléchi sur l'implantation de nouvelles haltes, pouvant assurer des échanges intermodaux avec une fréquentation soutenue :

- Brumath-Nord (près du nœud autoroutier A4-D1340),
- Trois-Epis à Schiltigheim
- Kibitzenau,
- Port du Rhin.

L'amélioration de la mise en accessibilité de plusieurs haltes/gares doit être développée. L'intermodalité devrait être renforcée. L'affichage dans les gares n'est pas assez visible et performant, ne prenant pas assez bien en compte l'intermodalité. Pour cela, la consultation des associations s'avère indispensable.

L'identité du SERM, transport du quotidien, jusqu'à 40-50 km de la gare centrale devrait être mieux définie, avec des lignes dédiées facilement identifiables.

2. Le REME interurbain routier

Introduction

Actuellement, 14000 usagers fréquentent les cars interurbains qui arrivent sur le territoire de l'Eurométropole (sites des Halles, de Rotonde, de Baggersee et de Hoenheim-Gare). Ce sont près de 18000 personnes qui arriveront avec les cars interurbains en 2030.

Il conviendrait de mieux développer le rabattement et le cadencement des cars sur les gares et haltes.

Pour garantir une vitesse commerciale efficace, il faudrait également envisager le déploiement de voies réservées dans les secteurs qui le nécessitent.

Les amplitudes horaires devraient être élargies en soirée au-delà de 20 h jusqu'à 0h.

Des échanges intermodaux à l'arrière de la gare de Strasbourg devraient être mis en place.

Des liaisons traversantes en car du Kochersberg vers Illkirch-Graffenstaden seraient à envisager, à condition que les temps de parcours soient compétitifs.

Une plate-forme unique devrait être mise en place pour l'achat de titres de transport (plus de lisibilité, d'interopérabilité).

Notre objectif est d'aboutir à terme à un réseau de cars complémentaire du réseau de trains, avec un niveau de service équivalent en termes de fréquence et d'amplitude :

- cadencement continu à 30 min sur toute la journée et avec des fréquences plus soutenues aux heures de pointe pour les lignes structurantes ;
- augmentation de l'amplitude horaire avec à terme une amplitude 5h/24h ;
- développement des correspondances avec le TER et pour l'EMS avec les trams, le BHNS et les bus.
- développement des lignes diamétralisées ou à rebond.

L'équipement des arrêts doit aussi être amélioré, car nombreux sont ceux qui ne disposent pas d'abri ou d'auvent ni d'information horaire et qui ne sont pas accessibles aux usagers PMR.

Et pour inciter à prendre les transports en communs et faciliter le ou les derniers kilomètres, ASTUS préconise d'équiper les arrêts desservant des zones artisanales ou industrielles de parkings vélos sécurisés.

Concernant la desserte non systématique des communes en bout de ligne, ASTUS souhaite que cela devienne la norme, au moins lors du dernier service en soirée, ce qui n'est généralement pas le cas actuellement.

Néanmoins, le maillage des lignes de cars de la CTBR ne pourra être suffisant pour répondre à l'ensemble des besoins de mobilité des zones périurbaines et rurales. Seule la mise en place de transports à la demande (TAD), en coordination avec les intercommunalités de nos territoires, qui ont toutes pris la compétence d'autorité organisatrice des mobilités, pourra y répondre.

2.1 Lignes structurantes

A l'instar du TSPO (transport en site propre ouest - ligne 230) et récemment de la ligne 240, d'autres lignes du réseau CTBR doivent évoluer pour devenir des lignes structurantes avec un niveau de service équivalent à ces deux lignes.

Pour garantir un temps de trajet correct pour ces lignes structurantes, le nombre d'arrêts par commune doit être limité, ainsi que pour la portion concernant l'agglomération strasbourgeoise.

- **Ligne 220 (Kienheim – Truchtersheim - Strasbourg)**

Pour ne plus traverser Oberhausbergen, il serait utile de créer une voie car spécifique entre la commune et la M35 et passer par la M351, avec desserte de l'arrêt Paul Eluard.
ASTUS propose la création d'un pôle d'échanges multimodaux (PEM) à Wiwersheim ou à Truchtersheim, avec aménagement d'un parking vélo sécurisé.

- **Lignes 203 (Saessolsheim – Strasbourg) et 210 (Gingsheim/Wingersheim - Strasbourg)**

Pour ces deux lignes, le tracé de Pfettisheim à Strasbourg est identique : ASTUS souhaite en faire une ligne unique.

L'efficacité dans le maillage des réseaux ne sera vraiment opérationnelle qu'avec la mise en place du ticket unique permettant d'utiliser train, car, tram et bus. L'accès aux gares ferroviaires devrait faire partie intégrante d'un SERM pour tous les usagers.

En attendant, il existe des possibilités de « rattacher » des territoires adjacents qui n'ont pas la chance d'être dans le même giron administratif (limites administratives intercommunales des communautés de communes, dont l'EMS).

L'utilisation des règles suivantes permettrait de régler des aspects importants de jonction des territoires, notamment quand elle rend possible des connexions particulièrement utiles à un coût réduit :

1. la **limite physique (5-7 km)** pour la desserte limitrophe, tirée de la réglementation technique des véhicules urbains
2. le **principe de territorialité** des AOM (L. 1231-1 et L. 1231-3 du Code des transports)
3. la **possibilité de coopération et de délégation** (L. 1215-1 et L. 1231-4 du Code des transports) qui permet de déroger au principe et d'officialiser la sortie par convention

À ce titre, la jonction de Lampertheim (terminus de la ligne 73) avec le groupe de communes de Pfulgriesheim, Griesheim et Dingsheim (hors EMS et desservies par des lignes régulières de la CTBR) contribuerait à des échanges importants entre les communautés de communes concernées.

Dans le cadre de l'exemple sus-cité, les trois communes n'ont quasiment aucun commerce et pas plus de liaison directe avec le chef-lieu de Truchtersheim, contrairement à Lampertheim et à Mundolsheim qui disposent de quelques commerces de bouche. Mais plus globalement, cette liaison permettrait un échange entre le Kochersberg et le nord de l'EMS et le rabattement vers la halte ferroviaire de Mundolsheim.

La tarification hors EMS devrait être maintenue pour rester cohérente. Elle pourrait être réalisée selon les possibilités techniques et économiques des partenaires concernés, mais il serait utile de conserver le cadencement de la ligne 73 qui serait impactée par une augmentation de trafic non négligeable.

ASTUS propose de desservir l'Espace Européen de l'Entreprise (EEE ou E³) à Schiltigheim avec la création d'une voie cars spécifique entre Mittelhausbergen et l'entrée sud du quartier d'affaires, ce qui permettrait également une jonction avec la ligne G du BHNS à l'arrêt Londres.

La question de la création d'un terminus à l'EEE se pose, ou de son maintien à Rotonde en utilisant une partie de l'itinéraire de la ligne de bus Chron'hop C4.

Pour les secteurs en amont de Pfettisheim, ASTUS préconise une gestion de type ligne à rebond avec une desserte en alternance pour chaque branche. ASTUS propose la poursuite de la branche qui dessert Wingersheim jusqu'à la halte ferroviaire de Brumath, ce qui permettrait de desservir également Donnenheim, Krautwiller et la zone d'activité de Brumath Nord.

- **Ligne 240 (Scharrachbergheim – Strasbourg)**

ASTUS souhaite la prolongation de la ligne jusqu'à Traenheim pour permettre une jonction avec les lignes 234 et 235.

- **Ligne 257 (Mont Ste-Odile – Obernai – Strasbourg)**

La desserte du Mont Sainte-Odile est peu compatible avec une ligne structurante. Il serait utile de créer une ligne touristique dédiée pour gagner en temps de trajet, et de ne plus desservir Blaesheim et Geispolsheim, qui sont déjà reliées par la ligne 57 de la CTS.

- **Lignes 260 (Erstein – Strasbourg Baggersee) et 270 (Diebolsheim/Rhinau – Strasbourg Baggersee)**

Leur tracé étant identique jusqu'à Plobsheim, ASTUS propose d'en faire une ligne unique.

Pour les parties en amont de Plobsheim, ASTUS préconise une gestion de type ligne à rebond avec une desserte en alternance pour chaque branche.

Un prolongement vers l'arrière de la gare centrale via la M35, en lien avec son développement à 360°, nous apparaît également pertinent.

2.2 Lignes de rocade

Pour ces lignes, ASTUS souhaite globalement une augmentation de l'amplitude, notamment en soirée, et des fréquences pour un service a minima toutes les heures en heures creuses.

- **Ligne 404 (Saverne - Strasbourg)**

ASTUS propose la suppression du doublon avec la ligne 220 de Wiwersheim à Strasbourg et préconise un terminus à Wiwersheim, ou une modification du tracé à partir de Wiwersheim en l'orientant vers Truchtersheim et Vendenheim.

- **Lignes 235 (Dorlisheim/Molsheim – Wasselonne) et 420 (Wasselonne – Saverne)**

ASTUS souhaite en faire une ligne unique Dorlisheim/Molsheim – Saverne qui passerait par Marlenheim et Wasselonne (jonction avec les lignes 230 et 240) avec des fréquences d'une ligne structurante ou proche.

- **Création d'une ligne de rocade intérieure Molsheim – Truchtersheim – Brumath**

Cette ligne relierait directement deux pôles d'emplois importants avec un accès direct en transport en commun depuis le Kochersberg, ce qui n'est pas possible actuellement.

- **Lignes 262 (Ottrott – Obernai – Erstein) et 280 (Erstein – Lahr)**

ASTUS propose de les faire évoluer en une ligne unique de rocade Sud.

2.3 Lignes secondaires (ou de rabattement)

- **Ligne 209 (Duppigheim – Strasbourg)**

Pour les usagers de ce secteur, un accès à Strasbourg par la gare d'Entzheim serait beaucoup plus pertinent, car beaucoup plus rapide, d'où la question du maintien de cette ligne.

Pour ASTUS, un prolongement de lignes de bus CTS avec une amélioration de la fréquence suffirait à répondre à la demande : à minima, la ligne 42 pourrait aller jusqu'à Duppigheim et Duttlenheim, voire jusqu'à Altorf et Dachstein, et la ligne 44 jusqu'à Ernolsheim-sur-Bruche, voire jusqu'à Ergersheim et Dachstein.

En se concentrant sur ces axes d'amélioration, le réseau interurbain pourrait non seulement améliorer l'expérience des usagers quotidiens (notamment les scolaires et les salariés), mais aussi se positionner comme une alternative crédible à la voiture pour les déplacements occasionnels et intercommunaux.

C. Les mobilités complémentaires aux transports en commun

Elles regroupent l'ensemble des modes de déplacement qui facilitent l'accès aux transports en commun ou la continuation d'un trajet non couvert par ceux-ci sur le premier et/ou le dernier kilomètre.
Elles visent à offrir une alternative à la voiture individuelle et à rendre les réseaux de transport plus efficaces et plus complets.

1. Les mobilités actives

La marche et le vélo sont les plus écologiques et favorisent l'activité physique.
Les cheminements piétons devraient être sécurisés : largeur minimale des trottoirs d'1,40 mètre libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel, interdiction de stationnement des véhicules automobiles, verbalisation des stationnements intempestifs.
Les bandes et pistes cyclables devraient être sécurisées et leurs itinéraires continus.

2. Le covoiturage et l'autopartage

Le covoiturage est utilisé ponctuellement, il permettrait de couvrir des zones moins denses ou de répondre à des demandes en horaires décalés. Des stations devraient être implantées dans le maximum de communes, notamment de petite taille.

L'autopartage devrait être utilisé comme alternative ponctuelle et flexible à la possession d'une voiture individuelle (démotorisation).
Une voiture en autopartage remplace l'usage de 5 à 8 voitures particulières et le kilométrage annuel de ses utilisateurs.
Cela contribuerait également à une libération de l'espace urbain notamment quant au stationnement. Des arrêts matérialisés (à l'instar de ce qui existe par exemple dans le département de l'Oise) devraient être implantés et des aires de rendez-vous aménagées.

Ces solutions de mobilité renforceraient l'intermodalité et contribueraient à des déplacements plus fluides et plus durables en milieu urbain et périurbain.

D.Les modalités d'usage

Introduction

Cette partie englobe à la fois les aspects pratiques (usage) et tarifaires, les règles de comportement et les droits des usagers. Ils varient selon les réseaux mais suivent des principes communs.

Pour optimiser l'utilisation des transports en commun, il nous semble qu'il y a deux aspects à prendre en compte.

1. Les pôles d'échanges multimodaux

L'existence d'un **pôle d'échanges multimodal (PEM)** pourrait être envisagée dès lors que deux modes de déplacements s'articulent / se croisent en un même lieu physique.

Si les flux des usagers se déplaçant peuvent énormément varier dans un PEM, il n'en demeure pas moins que bon nombre de règles nécessaires à son usage, donc l'utilisation des transports en commun, sont applicables universellement et notamment pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

Les PEM sont nécessaires. Ils pourraient exister dans un état « basique ». Dans ce cas, ils seraient vraisemblablement de simples croisements de moyens de transport, sans beaucoup d'efficacité.

Les mobilités doivent obligatoirement s'inscrire dans un projet d'urbanisme. Il serait même envisageable de construire des quartiers autour de PEM. Ce principe n'est pas une utopie, mais une facilité de développement des mobilités tout en étant économiquement intéressant.

Le PEM rassemble des usagers qui vont utiliser un transport collectif (train, car, tram, bus). Les accès à ces types de transport doivent être adaptés pour permettre une prise en charge efficace pour tous, incluant systématiquement la prise en charge des accès pour les PMR.

Le croisement de lignes doit être évité quand c'est possible, permettant des accès par des quais partagés entre les diverses solutions de mobilité. A défaut, il est nécessaire d'utiliser une troisième dimension accessible facilement à tous comme les ascenseurs (en parallèle avec les escaliers, bien entendu), voire plutôt pour ASTUS des plans inclinés.

Il va sans dire que la fiabilité de ces moyens et surtout la prise en charge rapide des pannes de ces types de matériels doit faire partie du projet.

Pour les accès aux matériels roulants, les quais doivent être adaptés en fonction du type de transport (quai pour bus, tram, cars et trains, bien entendu, chacun ayant ses contraintes).

L'existence d'un PEM fait qu'un certain nombre d'usagers attendent quelques instants leurs moyens de transport. Ces temps d'attente sont logiques et doivent se faire de façon sécurisée. Une assistance doit permettre une intervention rapide de secours. Une vidéosurveillance comme des bornes d'appels doivent permettre de compléter la présence ponctuelle de personnes chargées de cette sécurité.

L'usager doit pouvoir pallier ses besoins de ravitaillement avec la possibilité de faire quelques achats : le développement de petits commerces (commerce de bouche, café, journaux, conciergerie…) peut permettre à l'usager de trouver un avantage dans l'étape qu'il est en train d'effectuer, tout en apportant une sécurité accrue des lieux par cette présence.

L'étude doit intégrer des aménagements de quartiers qui peuvent effectivement faire gonfler les coûts, mais qui sont incontournables pour un succès nécessaire en raison des investissements et objectifs à atteindre.

Comment gérer les PEM issus d'un croisement opportun de lignes de transports alors que ce n'était pas vraiment l'objectif premier ? L'aménagement d'un PEM doit être avant tout centré sur l'usager et son expérience, en visant à minimiser l'effort et le stress liés à la rupture de charge.

Cette gestion repose sur les piliers suivants :

- la clarté et la fluidité des correspondances (hiérarchisation des modes, temps de correspondance, information multimodale, signalétique de jalonnement) ;
- la sécurité (séparation des flux, éclairage, stationnements sécurisés pour les vélos) ;
- le confort (présences d'abris éclairés, cheminements accessibles sur l'ensemble de la chaîne de déplacement et entre les différents réseaux) ;
- les services aux voyageurs et/ou complémentaires à la mobilité.

2. La billettique et la tarification

L'information de l'usager est un élément très important. Les différents acteurs tentent de répondre à cette problématique plus ou moins efficacement, s'arrêtant le plus souvent à leur propre réseau, faute de disposer d'informations actualisées des autres gestionnaires/opérateurs.

La constitution d'une billettique/tarification/information unique pour l'usager devrait être l'objectif recherché, chaque prestataire alimentant en temps réel une base d'information unique qui permettrait d'alimenter en direct différents supports tenant compte du lieu de la demande (information dans les trains, cars, trams et bus, mais aussi sur internet – amélioration de la plateforme fluo.eu).

Dès qu'un deuxième billet est nécessaire, le PEM n'a plus l'intérêt qui justifierait son investissement : le prix ne tient pas compte du parcours et constitue (du moins en apparence) un supplément. En outre, cela reste complexe en termes d'usage et de compréhension.

Le billet unique est indispensable, adaptant le prix notamment à la distance parcourue. La façon la plus simple serait (hors EMS) de détecter le point de départ et le point d'arrivée pour une tarification proportionnelle, ou alors de disposer d'un zonage qui, malheureusement, serait compliqué s'il était concentrique ; un billet unique, sans prendre en compte la distance parcourue, pour une facilité d'usage, partout, tout le temps, reste la finalité à atteindre.

La billettique est aujourd'hui trop complexe. Il est indispensable de progresser dans une logique d'interopérabilité entre tous les réseaux :

- SNCF/TER,
- Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS),
- Compagnie des Transports du Bas-Rhin (CTBR)/Fluo Grand Est 67,
- Services transfrontaliers - Deutsche Bahn, Tarifverbund Ortenau GmbH (TGO). Une stratégie d'ensemble serait à définir en ce sens.

Les problèmes de tarification doivent être approfondi : par exemple, pour atteindre Pfaffenhoffen, avec la ligne 201 (CTBR) de Brumath à Hoenheim-Gare et la ligne 12 (RITMO) de Pfaffenhoffen à Brumath, il est nécessaire de prendre deux billets.

Il existe historiquement un déficit d'information et de qualité de service perçues par les usagers du réseau de cars interurbains, alors qu'il joue un rôle essentiel pour la desserte des territoires et la connexion des zones rurales et périurbaines aux pôles urbains.

Ces limites se concentrent sur la qualité, la disponibilité et l'intégration de l'information (temps réel, accessibilité, visibilité et fragmentation de l'information), notamment par comparaison avec le réseau urbain. La qualité des points d'arrêt et l'information voyageur sont deux aspects identifiés également.

Conclusion générale

Les mobilités demain :

L'avenir des transports publics sur l'aire métropolitaine strasbourgeoise s'oriente vers un système de mobilité multimodal, plus performant, durable et étendu. Il a pour objectif à terme de proposer une alternative crédible à la voiture individuelle.

Le réseau urbain a énormément évolué durant ces trente dernières années, avec le retour du tramway qui a également profondément transformé la ville. Aujourd'hui, il compte à lui seul 550000 voyages par jour en moyenne, ce qui en fait le deuxième réseau urbain de province.

Le tramway reste la colonne vertébrale et son avenir passera par de nouvelles extensions et le renforcement du maillage existant, notamment vers le nord de l'agglomération et en lien avec la gare centrale de Strasbourg, avec le maintien et l'extension des parkings-relais (P+R) pour les usagers venant de l'extérieur.

Une information dynamique sur l'état de disponibilité des parkings devra être déployée notamment le long de la M35.

En complémentarité, le réseau de bus devra être développé, dans une logique de continuité qui permettrait de régler des aspects importants de jonction des territoires, notamment quand elle rend possible des connexions particulièrement utiles à un coût réduit, de montée en gamme, de rabattement et de desserte fine des quartiers/communes, avec :

- un cadencement renforcé (une fréquence plus élevée notamment sur les lignes Chron'hop) ;
- une amplitude horaire élargie ;
- un développement de l'offre le dimanche ;
- une connexion sur les pôles d'échanges multimodaux (tram, REME) ;
- le développement de voies dédiées et la priorité aux carrefours élargie à l'ensemble des lignes du réseau ;
- l'élargissement des bus de nuit à l'ensemble des jours de la semaine et la création de nouvelles dessertes permettant à terme la création d'un réseau de première couronne.

Le transport à la demande Flex'hop, en tant qu'outil de mobilité flexible pour les communes périphériques, devra voir son rôle de complémentarité au réseau de lignes régulières renforcé, tout comme un outil de rabattement vers les pôles d'échanges multimodaux.

Une transition des lignes de soirée Taxibus (qui restent limitées) vers le TAD dans un objectif de desserte de proximité et de lisibilité du réseau serait pragmatique.

Le Réseau Express Métropolitain Européen (REME) a enclenché une nouvelle dynamique multimodale, avec un renforcement de l'offre ferroviaire sur l'étoile de Strasbourg et une démarche visant à développer son volet interurbain par le développement de lignes de cars express, avec de nouveaux aménagements dédiés.

Ce Service Express Régional Métropolitain (SERM) se veut un véritable catalogue pour les mobilités et doit se concentrer sur l'amélioration des infrastructures et de leur accessibilité, l'élargissement de l'offre et la gestion de la croissance urbaine et par extension des réponses aux besoins en déplacements dans une logique de complémentarité entre les modes collectifs et actifs et d'un usage partagé de l'automobile (autopartage et covoiturage). La diamétralisation de certaines lignes, tant ferroviaires que routières, est un des objectifs à atteindre.

Il passerait par une transformation profonde et un développement de la gare centrale de Strasbourg (projet 360°) en tant que pôle d'échange multimodal majeur qui en fera le cœur du SERM.

D'un simple point de départ/arrivée, elle deviendrait un véritable lieu de vie et d'articulation des différents modes de déplacements à l'échelle de l'aire métropolitaine de Strasbourg et de l'Europe rhénane.

Dans cette optique de développement, la billettique et les tarifications existantes sont un autre levier majeur à activer. Elles sont aujourd'hui trop complexes. Il est indispensable de progresser dans l'interopérabilité : SNCF, CTS, CTBR, services transfrontaliers (DB, TGO). Une stratégie d'ensemble est à définir en ce sens entre les autorités organisatrices des mobilités et les opérateurs de transports. C'est un des enjeux majeurs à atteindre pour l'avenir du SERM.

Enfin, il faudrait prendre conscience que la population française vieillit. Cela aura des conséquences profondes sur la société, l'économie et notamment les services publics, comme les transports en commun.

En 2030, (c'est déjà demain !), les projections estiment que 15 millions de Français pourraient être concernés par une mobilité réduite, soit environ 22 % de la population, une augmentation qui s'explique principalement par le vieillissement démographique et la hausse des maladies chroniques, notamment après 65 ans. Il faudrait donc que les collectivités réfléchissent/anticipent dès à présent comment adapter au mieux les transports collectifs, réguliers ou à la demande, à cette réalité.

Les maladies génétiques, comme les déficiences maculaires liées à l’âge, les prévisions de l’Organisation mondiale de la Santé (OMS) pour 2050 en France estiment le nombre à 5 millions de personnes qui seront impactées dans leur quotidien et notamment dans leurs capacités à se déplacer.

Tous ces paramètres ne sont pas suffisamment pris en compte aujourd’hui au sein des politiques publiques.

Une politique de développement des mobilités ambitieuse ne peut s’effectuer sans une volonté politique forte et une écoute de tous les usagers.

Annexes

- Propositions d'un schéma de développement du réseau urbain hyperstructurant - Tramway et Bus à haut niveau de service (BHNS)

- Proposition d'un schéma de développement du réseau des lignes de bus urbaines structurantes « Chron'hop »

ASTUS : Propositions d'un schéma de développement du réseau urbain hyperstructurant - Tramway et Bus à haut niveau de service (BHNS)

1. **Développement d'une ligne de tramway vers le nord (Strasbourg, Schiltigheim, Bischheim, Lampertheim Mundolsheim et Vendenheim) + liaison Gare Centrale <> Robertsau**
2. **Extension tramway vers le Stockfeld**
3. **Extension tramway vers le Port du Rhin**
4. **Extension tramway vers le nord de la Robertsau**
5. **Extension tramway vers le Zénith**
6. **Nouvelle liaison tramway entre la gare centrale et Lingolsheim Tanneries**

Réseau et terminus existants — **Nouvelle infrastructure/ extension de ligne**

- **> Tram A : Zénith / Parc des Sports <> Homme de Fer <> Illkirch Graffenstaden**
- **> Tram B : Lingolsheim Tiergaertel <> Homme de Fer <> Hoenheim Gare**
- **> Tram C : (Vendenheim Gare) <> Bischheim Victor Hugo <> République <> Neuhof Eglise**
- **> Tram D : Poteries <> Homme de Fer <> Kehl Rathaus**
- **> Tram E : Lingolsheim Tanneries <> Gare Centrale <> Homme de Fer <> Campus d'Illkirch**
- **> Tram F : Wolfisheim Henri Rendu <> Homme de Fer <> Port du Rhin**
- **> Bhns G : Espace Européen de l'Entreprise <> Gare Centrale <> Rotterdam**
- **> Tram H : Robertsau Nord (Rue de la Roue) <> Gare Centrale**

astus
ASsociation des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise

Fond de carte : EMS - Réalisation : ASTUS, novembre 2025

Strasbourg.eu eurométropole

EUROMETROPOLE DE STRASBOURG

Réalisé par le Service Géomatique et Connaissance du Territoire
Ville et Eurométropole de Strasbourg
1, parc de l'Etoile 67 076 Strasbourg Cedex France
Site internet: www.strasbourg.eu
Téléphone: +33 (0)3 68 98 50 00

Echelle: 1:20 000

Date d'édition: 22/01/2025

© Eurométropole de Strasbourg - 2025 - Droits réservés

Vers Vendenheim Gare

Nouveau P+R

Hoenheim Gare

Espace Européen de l'Entreprise

Nouveau P+R

Robertsau L'Escale

Parc des Sports

Wolfisheim Henri Rendu

Poteries

Gare Centrale

Place d'Islande

Rotterdam

Port du Rhin

Kehl Rathaus

Lingolsheim Tiergaertel

Neuhof Rodolphe Reuss

Campus d'Illkirch

Illkirch Graffenstaden

Entrée ou sortant

ASTUS : Proposition d'un schéma de développement du réseau des lignes de bus urbaines structurantes " Chron'hop "

ASsociation des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise

Fond de carte : EMS - Réalisation : ASTUS, novembre 2025

Strasbourg.eu
eurométropole

EUROMETROPOLE DE STRASBOURG

Réalisé par le Service Géomatique et Connaissance du Territoire
Ville et Eurométropole de Strasbourg
1, parc de l'Etoile 67 076 Strasbourg Cedex-France
Site internet: www.strasbourg.eu
Téléphone: +33 (0)3 68 98 50 00

Echelle: 1:20 000

Date d'édition: 22/01/2025

© Eurométropole de Strasbourg - 2025 - Droits réservés

Hoenheim Gare
Fuchs Am Buckel
Espace Européen de l'Entreprise
Pont Phario
Robertsau Renaissance
Mittelhausbergen Mittelberg
Schiltigheim Campus
Schiltigheim Le Marais
Les Halles Pont de Paris
Pont Saint-Nicolas
Poteries
Wolfisheim Stade
Koenigshoffen Sud
Jardin des Deux Rives
Lingolsheim Gare
Lingolsheim Alouettes
Baggersee
La Rochelle
Neuhof Stockfeld
Port Autonome Sud
Geispolsheim Gare
Illkirch Fort Uhrich

C1 C2 C3 C4 C5 C6 C7 C8 C9 C10