

LE BILAN 2020-2026, ENTRE CONQUÊTES À L'OUEST ET RENDEZ-VOUS MANQUÉS :

Nous voici au terme d'une mandature qui aura profondément remodelé le paysage des mobilités de l'Eurométropole. Pour ASTUS, l'heure est à l'analyse. Si les six dernières années ont été marquées par des avancées réelles en faveur de l'inclusivité et de l'accès au réseau, elles laissent néanmoins un goût d'inachevé, notamment sur les grands axes structurants du Nord.

L'OUEST ENFIN RATTACHÉ AU CŒUR BATTANT

Après de longues années d'attente, le tramway a enfin franchi une nouvelle frontière pour atteindre Wolfisheim. C'est un progrès significatif pour l'ouest de l'Eurométropole : relier Wolfisheim à l'Homme de Fer en moins de 30 minutes, tout en irriguant Eckbolsheim, le quartier du Hohberg et Koenigshoffen, change concrètement la donne pour des milliers d'usagers. Ce nouveau maillage, complété par deux lignes de rocade Chron'Hop performantes et une offre cyclable renforcée, prouve que lorsque l'ambition politique rencontre les besoins du terrain, la transition vers les transports collectifs devient une réalité tangible.

Toutefois, ce succès à l'Ouest apparaît presque comme un « lot de consolation » face au nouveau report du Tram Nord. Ce projet, qu'ASTUS appelle de ses vœux depuis de très (trop) longues années, reste le grand absent de cette fin de mandat.

LE REME : UN SAUT CAPACITAIRE ENCORE TROP ILLISIBLE

Un autre grand chantier de ces dernières années restera le lancement du Réseau Express Métropolitain Européen (REME). Si ASTUS salue l'ambition d'un « RER à la strasbourgeoise » pour désengorger nos axes routiers, le compte n'y est pas encore pour l'usager au quotidien. Entre adaptations et allègements d'offres permanentes et périmètres d'action flous, le service peine à trouver sa stabilité. La lisibilité reste le point noir : la tarification croisée entre CTS, CTBR et SNCF demeure un casse-tête qui freine l'adoption massive de ce mode de transport.



Pour le prochain mandat, le REME devenu SERM (Service Express Régional Métropolitain) ne devra plus être une promesse de papier, mais un service fiable, cadencé et enfin compréhensible. Il devra aussi être étendu aux lignes de cars interurbains dans les secteurs sans trains pour créer, avec les transports ferroviaires et urbains, un véritable réseau coordonné (amplitude, cadences de desserte, correspondance).

UNE POLITIQUE DE SOLIDARITÉ AFFIRMÉE

Nous ne boudons pas pour autant les progrès réalisés en faveur d'un service public plus accessible. Ces six dernières années ont vu naître des mesures fortes :

- la gratuité pour les mineurs résidant dans l'EMS, une mesure d'équité qui prépare les usagers de demain,
- la refonte de la tarification solidaire, avec une réévaluation des seuils pour protéger la mobilité des plus fragiles face à l'inflation,
- l'optimisation du réseau de proximité via le label Chron'hop et l'élargissement du transport à la demande (TAD), ainsi que la rénovation en 2025 du service de transport des personnes à mobilité réduite Mobistras essentiels pour la cohésion du territoire.

TARIFICATION : LA RANÇON DE LA COMPLEXITÉ

Si l'innovation est au rendez-vous avec la multiplication des supports (tickets sans-contact, application mobile, carte bancaire), la tarification

souffre paradoxalement d'un manque de clarté. À force de diversifier les outils, la collectivité a complexifié la lecture des tarifs et des validités selon le support choisi. L'usager ne doit pas devenir un expert en billetterie pour simplement monter à bord.

Le présent s'écrit ici, mais notre avenir et la suite de cet édito se dessinent en page 2.

sommaire

EDITO	P. 1-2
ACTUALITÉS	
L'Ouest Strasbourgeois change d'ère	P. 2
La CTS teste l'affluence dans les trams	P. 3
VIE DE L'ASSOCIATION	
Pôle d'échanges multimodal de Mundolsheim	
Développement du TER200	P. 4
Tarification solidaire	P. 5
TRANSPORTS D'AILLEURS	
Venise en train & en bateaux	P. 6
Les bus de la ville de Mindelo (Cap-Vert)	P. 7
PAROLE AUX ASSOCIATIONS	
Strasbourg à vélo	P. 7
BRÈVES	
Hommage à nos adhérents disparus	
Test de l'Open Payment	P. 8

CAP SUR DEMAIN :
DÉCOUVREZ NOTRE MANIFESTE « L'AVENIR DES MOBILITÉS »



Notre avenir et la suite de l'édito, commencé en page 1, s'écrivent ici.

Face aux bouleversements climatiques et aux urgences sociales, ASTUS refuse l'immobilisme. Nous avons publié en début d'année un document de référence majeur : « L'avenir des mobilités ».

Consulter le document



Plus qu'une simple analyse, ce manifeste est la feuille de route que nous proposons aux décideurs pour les années à venir. Nous y traçons des pistes concrètes pour que l'Eurométropole et ses territoires voisins pilotent enfin la transition avec l'ambition et la cohérence que les usagers réclament.

Nous vous invitons à découvrir ce document : il constitue le socle de notre plaidoyer pour un réseau plus vaste, plus lisible et, surtout, plus juste pour tous.

La mobilité de demain se construit aujourd'hui, et elle se construira avec vous.

Ensemble, restons mobilisés !

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

ASTUS c'est aussi...

Une centaine de réunions internes ou externes auxquelles ont participé les membres de l'association depuis octobre 2025 :

- Les réunions trimestrielles avec l'Eurométropole de Strasbourg et la CTS et la participation au Conseil d'administration de la CTS
- Des réunions avec la CTBR et la participation au Conseil d'administration
- Des rencontres avec des élus, des techniciens, des associations et autres structures
- Les réunions et groupes de travail avec la SNCF et la Région Grand Est
- Les Comités Régionaux des Services de Transport (COREST) et le Comité de ligne Strasbourg – Lauterbourg (- Wörth)
- Des évènements d'associations membres
- Des groupes de travail internes à ASTUS
- Des sorties organisées avec les adhérents (au Marché de Noël de Ludwigsburg et au Carnaval de Villingen)



l'Ouest de laisser leur voiture à l'entrée de l'agglomération.

- **Alternative aux bouchons** : En stationnant à Wolfisheim, les usagers contribuent à **décongestionner la M351** (ancienne A351) et évitent les difficultés de stationnement au centre-ville.

- **Ligne C5 (Rocade Ouest-Nord)** : Cette ligne joue un rôle social majeur en reliant les quartiers d'habitat social du Nord-Ouest de l'agglomération. Elle assure une liaison efficace entre **Koenigshoffen, HautePierre, Cronembourg et Schiltigheim**, en irriguant des secteurs denses comme celui des **Écrivains** et des **Généraux à Schiltigheim Bischheim**.

C4 ET C5 : LA POURSUITE DU DÉVELOPPEMENT DES LIGNES DE ROCADE

La grande nouveauté réside dans la création de lignes de rocade. L'objectif est de permettre des trajets de périphérie à périphérie beaucoup plus rapides, sans l'obligation de transiter par les nœuds de correspondance centraux.

- **Ligne C4 (Rocade Ouest-Sud)** : Elle s'affirme comme une transversale majeure reliant Illkirch à Schiltigheim. Son tracé permet de desservir successivement Ostwald, la Montagne-Verte, Koenigshoffen et Cronembourg.

UN SAUT QUALITATIF DU SERVICE PUBLIC

Le label **Chron'Hop** se traduit par une amélioration réelle de l'offre :

- **Amplitude élargie** : Un service garanti de **4h45 à 0h45**, couvrant les besoins des salarié(e)s à horaires atypiques tôt le matin et tard le soir et ceux des usagers se déplaçant pour leurs activités sociales.

- **Fréquence accrue** : Une attente réduite en heures de pointe comme en heures creuses, rend le transport public plus compétitif face à la voiture individuelle.

LE REGARD D'ASTUS : RESTER VIGILANT

Si l'intermodalité entre le tram et les nouvelles lignes rocales semblent fonctionner, ASTUS reste attentive à l'expérience quotidienne. Deux points noirs viennent nuancer le tableau précédent :

- **La priorité aux feux de signalisation et l'éclairage aux stations** : La priorité aux feux, pas encore mise en œuvre, reste le nerf de la guerre pour maintenir et augmenter la vitesse commerciale des bus. Par ailleurs, nous serons vigilants sur l'entretien des stations : **un éclairage trop souvent défaillant** sous les abribus et les auvents nuit au sentiment de sécurité, surtout en soirée.

- **L'accès aux titres de transport** : Nous regrettons l'absence de distributeurs automatiques de titres à de nombreux arrêts des lignes C4 et C5. Pour les usagers occasionnels ou ceux qui ne maîtrisent pas l'application mobile, ce manque de service complique inutilement l'accès au transport public.

« **ASTUS continuera de porter la voix des usagers pour que ce réseau étendu soit synonyme de fiabilité, de simplicité et de sécurité pour tous.** »

Loy DURRENBERGER

actualités L'OUEST STRASBOURGEOIS CHANGE D'ÈRE

Depuis novembre 2025, le paysage des transports publics dans l'Eurométropole a franchi une nouvelle étape importante. Le prolongement de la ligne de tram F et le déploiement des nouvelles lignes de bus Chron'Hop C4 et C5 ne sont plus des projets, mais une réalité quotidienne. Pour ASTUS, cette restructuration rend le réseau plus efficace et plus rapide.



LA LIGNE F : LE TRAMWAY S'INSTALLE À WOLFISHEIM

Après une phase de transition de cinq ans avec un terminus à l'arrêt Comtes, la ligne F poursuit enfin sa route. En prolongeant son tracé à travers **Koenigshoffen, le Hohberg, Eckbolsheim** et jusqu'à **Wolfisheim**, elle irrigue désormais tout le secteur Ouest de manière efficace.

- **Lien direct** : Les habitants de la seconde couronne disposent d'un accès sans rupture de charge vers le centre de Strasbourg et la station Homme de Fer.

- **Une route des Romains métamorphosée** : Le projet a permis un réaménagement complet de façade à façade. L'ancien axe routier saturé laisse place à une infrastructure apaisée, intégrant des **pistes cyclables et des trottoirs**

sécurisés et une végétalisation qui améliore le cadre de vie. Ce partage de l'espace favorise la cohabitation entre le tram, les cyclistes et les piétons.

LE P+R (PARKING-RELAIS) DE WOLFISHEIM POUR DÉCONGESTIONNER LA ROUTE MÉTROPOLITAINE M351

« **L'extension de la ligne F ne profite pas qu'aux seuls riverains. La création du parking-relais (P+R) à Wolfisheim joue un rôle clé pour la fluidité du secteur...** »

L'extension de la ligne F ne profite pas qu'aux seuls riverains. La création du parking-relais (P+R) à Wolfisheim joue un rôle clé pour la fluidité du secteur :

- **Point d'ancrage pour le Kochersberg** : Ce pôle permet aux habitants des villages de

LA CTS TESTE L'AFFLUENCE DANS LES TRAMS



Depuis le 13 mars 2026, la CTS expérimente un système de mesure d'affluence en temps réel à la station Gare Centrale (pour les rames en provenance de Rotonde) sur les lignes de tram A et D.

Un premier test avait déjà été effectué sur ces deux lignes en 2024/2025 au niveau de la station Porte de l'Hôpital (direction centre-ville).

Cette expérimentation permet de compter les usagers à bord des rames via une caméra située sur le quai de la station Rotonde et ainsi de connaître l'affluence dans chacune d'elles.

L'objectif est d'aider les usagers en attente à la station Gare Centrale à se positionner sur le quai au niveau des parties de la rame les moins densément occupées, et monter à bord en évitant les congestions, tout en favorisant la régularité et la fluidité des montées et des descentes, notamment aux heures de pointe.

N'hésitez pas à nous faire part de votre retour d'expérience sur ce dispositif-test et vos éventuelles suggestions/souhaits de développement ou d'amélioration !

En savoir +



David WENDLING

LES NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS DU PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE MUNDOLSHEIM



Nous tenons à réagir à la publication de l'article du 6 janvier 2026 relatif aux travaux du pôle d'échanges multimodal de Mundolsheim, qui nous interpelle.

Nous félicitons l'Eurométropole pour son engagement en faveur des modes doux et pour le financement de ces aménagements.

Toutefois, cet investissement de plus de 3M€ connexe à la halte de Mundolsheim ne sera malheureusement pas valorisé à sa juste valeur car des éléments essentiels n'ont pas été traités, faute d'une collaboration efficace entre l'Eurométropole, la Région Grand Est et la SNCF, dans le cadre du SERM de Strasbourg (ex-REME) :

- l'accès au quai central vers Strasbourg reste difficile, voire impossible, pour de nombreux usagers notamment les PMR,

- la desserte par l'axe Haguenau-Strasbourg reste insuffisante face aux besoins des usagers, une offre complémentaire par l'axe Saverne-Strasbourg-Sélestat est nécessaire,

- la suppression de 20 trains par jour durant toutes les périodes de vacances scolaires est tout à fait inadmissible et insupportable pour de nombreux usagers, notamment les abonnés qui vont revenir à d'autres transports moins vertueux,

- la création d'un quai latéral, côté ouest, accessible de plain-pied, est un besoin pour l'accessibilité de tous vers Strasbourg ainsi que pour l'arrêt des TER Saverne-Strasbourg-Sélestat,

- la gare manque cruellement d'un accès direct et lisible depuis la rue du Général Leclerc pour l'intermodalité avec les lignes CTS 60 et 73, ainsi que pour un lien simple et rapide

avec les secteurs fortement peuplés des Floriales/Flore et le Parc des Découvertes (plus de 1500 emplois) ; les horaires des TER et des bus ne sont toujours pas synchronisés,

- la ligne CTS 74 pourrait très avantageusement desservir l'arrêt de bus créé sur le nouveau parking afin de créer un lien en transport en commun avec Reichstett ; cet arrêt de bus devrait être aussi un arrêt Flex'hop,

L'idée d'une navette pourrait faire son chemin entre le PEM de Mundolsheim et la zone commerciale via Shopping Promenade, le nouveau quartier rue du Commerce à Vendenheim (700 habitants à terme) et l'autre PEM de la Gare de Vendenheim.

Sans la prise en compte de ces points, la halte de Mundolsheim ne pourra pas se développer à la hauteur de ses possibilités et des ambitions souhaitées et l'investissement déjà réalisé ne sera pas valorisé.

Communiqué du 8 janvier 2026

Association ASTUS
Collectif EntrainMundo
Collectif OTEN

NOS DEMANDES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU TER 200

LE TER 200 : UNE RÉFÉRENCE NATIONALE QUI DOIT ÉVOLUER

Le TER 200 est un exemple en France en termes de service ferroviaire et son succès en fréquentation (26 000 voyageurs par jour) est



aussi lié à sa vitesse élevée (200 km/h) et à son cadencement régulier à la demi-heure, malgré un matériel ancien et peu accessible aux personnes à mobilité réduite.

« Il convient de conserver ces horaires attractifs toute l'année. Sinon, il y a un risque évident de changement modal vers l'automobile pour certains déplacements professionnels ou personnels. »

Il convient de conserver ces horaires attractifs toute l'année. Sinon, il y a un risque évident

de changement modal vers l'automobile pour certains déplacements professionnels ou personnels.

Ces rames restent une référence en termes de confort d'assise et de roulement.

LA LIGNE DE LA PLAINE D'ALSACE : UNE MIXITÉ DES FLUX QUI EXPLOSE

La ligne Strasbourg-Bâle, qui a une fréquentation internationale non négligeable, devrait être partiellement subventionnée par la SNCF et l'État.

A terme, le développement de l'ERTMS/ETCS permettra de réduire l'espacement entre les trains avec une capacité de la ligne augmentée jusqu'à 25 %.

Sur le très long terme, la construction d'une troisième voie, voire d'une 4^{ème} voie, dans la plaine d'Alsace devrait être mise à l'étude, afin d'assurer une meilleure régularité du trafic (TER 200, TER, TGV) et celle des trains de

fret, en cohérence avec les ambitions affichées de développement du transport de marchandises par le rail.

DES TROUS HORAIRES À COMBLER

Il convient de ne pas négliger les services de soirée. Un problème de lacune horaire récurrente subsiste en soirée au départ de Bâle : en semaine, il n'y a pas de départ après 21h51, ce qui est très gênant pour des voyages tardifs venant d'Italie ou de loin en Suisse.

Un dernier départ à 22h51 serait utile. C'est pire le samedi, puisque le dernier TER 200 pour Strasbourg est à 20h21, ce qui contraint à passer par Offenbourg et Kehl pour atteindre Strasbourg à 23h57. Le dimanche, le dernier TER 200, qui part à 21h21, devrait être complété par un TER plus tardif afin d'assurer des correspondances avec les nombreux trains de soirée arrivant à Bâle entre 21 et 22 h en provenance de toutes les régions suisses.

Dans le sens Strasbourg - Mulhouse - Bâle, il manque aujourd'hui en semaine 3 dessertes :

- Départ 4h51 - Arrivée 5h44
- Départ 14h21 - Arrivée 15h14
- Départ 21h51 - Arrivée 22h56

Enfin, quelques prolongations jusqu'à Nancy et Metz, de TER 200 traversants en gare de Strasbourg, seraient appréciées comme cela était le cas jusqu'en avril 2016, avant l'arrivée de la seconde phase de la LGV Est Européenne et la réorganisation du réseau à l'échelle de la nouvelle région Grand Est.

UN MATÉRIEL ROULANT QUI N'EST PLUS ADAPTÉ À LA DEMANDE

Il devient de plus en plus urgent de remplacer le matériel roulant composés de rames Corail et des locomotives BB 26000 qui les tractent. La capacité des rames Regiolis, aptes à 200 km/h

(version Coradia liner V200), est insuffisante, même en unité multiples en heures de pointe.

Par ailleurs, les rames Corail ne disposent pas des dernières technologies en termes d'information voyageur (écrans d'information dynamiques, notamment). Enfin, les temps d'échanges voyageurs mettent à mal la régularité et la ponctualité.

Des rames tractées à double étage comme en Suisse et en Allemagne pourraient être envisageables, d'autant plus que cela permettrait de moduler le nombre de voitures en fonction des périodes de pointe et de moindre fréquentation. Une plus grande capacité d'emport pour les vélos fait également partie des attentes des usagers (ils sont aujourd'hui interdits aux heures de pointe).

François GIORDANI

UNE TARIFICATION SOLIDAIRE DES TRANSPORTS URBAINS POUR CHACUN EN FONCTION DE SES REVENUS PLUTÔT QUE LA GRATUITÉ POUR TOUS



- une extension du réseau de tram et de bus ;
- une desserte de tous les quartiers de Strasbourg et des 33 communes de l'EMS ;
- une amplitude élargie le matin tôt et le soir tard pour les personnes occupant des emplois à horaires atypiques et les personnes rentrant d'activités de loisir ;
- une fréquence régulière, en fonction des heures de la journée ;
- une information en temps réel sur les changements d'itinéraires et les retards éventuels ;
- un confort des cheminements à pied avant et après le voyage et de l'accueil aux arrêts et aux stations.

La campagne électorale dans le cadre des élections municipales est propice à la réflexion.

ASTUS a notamment analysé les modalités de tarification des transports urbains dans l'Eurométropole de Strasbourg (EMS) : tram, bus, transport à la demande Flex'hop, bus de nuit, transport des personnes à mobilité réduite Mobistras.

Elle s'est posée la question : faut-il prôner la gratuité, notamment pour les usagers à partir de 65 ans ?

La réponse est : certes non. A partir de 65 ans, le coût de l'abonnement est réduit d'office de moitié.

Par ailleurs, depuis bientôt 16 ans, la CUS (Communauté Urbaine), puis l'EMS (Eurométropole) ont mis en place une tarification solidaire pour tous.

En fonction du quotient familial, le prix de l'abonnement mensuel est, pour un senior (re-

traité ou bénéficiaire de l'ASPA notamment), de :

- 28€ au tarif plein (soit 1€ par jour) ;
- 13,60€ de 583 à 795€ (soit 0,50€ par jour),
- 7,30€ de 371 à 582€ (soit 0,25 par jour),
- 3,40€ si le quotient familial est inférieur ou égal à 370€ (doit 0,10€ par jour).

ASTUS demande que les seuils (seulement modifiés deux fois depuis l'instauration de la tarification solidaire le 1er juillet 2010) soient remis à niveau, puis réévalués, en fonction du coût de la vie et de l'évolution du SMIC et du RSA, au moins tous les deux ans.

Ainsi la tarification sera encore plus juste pour tous.

ASTUS constate, au demeurant, que l'usager demande plutôt une amélioration continue de l'offre et des services robustes, efficaces, faciles d'accès et inclusifs :

ASTUS recommande que les usagers soient informés régulièrement de leurs droits en matière de tarification par des campagnes d'information.

En conséquence, ASTUS, avec la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports), estime que les propositions de gratuité totale ou partielle ne sauraient aller dans le sens de l'amélioration nécessaire de l'offre qui est financée par l'EMS via l'impôt, par les entreprises de plus de 11 salariés via le versement mobilité, par la publicité et par les usagers en fonction de leurs ressources réelles.

Communiqué du 20 février 2026



Tant qu'il ne sera pas rétabli, je regretterai le Bruxelles-Milan de nuit qui s'arrêtait à la gare de Strasbourg à minuit et demi et poursuivait jusque Venise les vendredis et samedis. Pour autant, il est toujours possible et souhaitable de « préférer le train », comme je l'ai expérimenté cet été où j'ai décidé de passer 4 jours à Venise avec mes jeunes neveux.

J'avais opté pour une traversée de la Suisse, et ses majestueux paysages de montagne, de jour par Trenitalia et un retour de nuit via Stuttgart. Préparation contrariée 15 jours avant le départ : j'apprends qu'à cause de travaux dans un tunnel le Bâle-Milan partira d'Olten et que, suite aux contrôles à la frontière allemande (et l'arrêt d'une heure en gare de Salzbourg), je raterai à Stuttgart le TGV de retour pour Strasbourg. Ce fut néanmoins un merveilleux voyage.

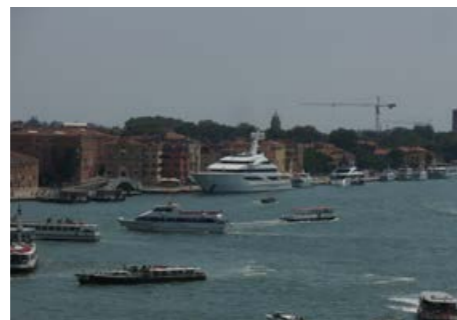
Partis de Strasbourg par le train de 10h51, nous pique-niquons à la gare de Bâle et pour assurer la correspondance à Olten, prenons le train pour Domodossola de 14h23 (nous étions censés partir à 15h03) : c'est la première découverte du voyage. La gare d'Olten donne directement sur l'Aar, la rivière qui vient de Berne et va se jeter dans le Rhin et c'est une belle pause que nous passons au bord de l'eau. A 15h30 nous montons enfin dans l'Eurocity 173 de Trenitalia pour admirer les paysages alpins et longer de nombreux lacs entre Lucerne, Lugano et Côme.

La gare de Milan atteinte vers 20h ne ressemble pas à celle de mes souvenirs. Finies les petites échoppes des quais, remplacées par des portillons automatiques d'un côté et des enseignes franchisées de l'autre ; nous arrivons à attraper les 3 dernières parts de pizza d'une cafétéria, avant de repartir à 20h45 pour Venise et bénéficier d'un joli coucher de soleil sur la campagne italienne. Les garçons somnolent mais se réveillent à la gare de Mestre ne voulant pas rater la traversée de la lagune.

L'arrivée à Venise à 23h15 est magique comme jamais : pas de chaleur, pas de foule, juste la quiétude du Grand Canal, la splendeur des palais, les lumières et quelques promeneurs savourant la nuit vénitienne. Il faudra quelque temps et une première promenade nocturne pour que les garçons excités et heureux trouvent le sommeil malgré la fatigue de 13h de voyage.

Dès le lendemain matin j'achète à l'office de tourisme les pass de transport public, carte ACTV de 72h, que j'actionnerai en soirée (ainsi qu'un pass musées municipaux qui servira de coupe-file au Palais des Doges, entre autres).

« C'est pour se reposer que parfois on navigue ente la place Saint Marc et la gare via le Grand Canal (Vaporetto 1) ou via la lagune et le canal de la Giudecca (Vaporetto 2) ; »



À Venise, on marche avant tout, et même en plein été il est possible d'éviter la foule en déambulant dans le labyrinthe des ruelles. C'est pour se reposer que parfois on navigue ente la place Saint Marc et la gare via le Grand Canal (Vaporetto 1) ou via la lagune et le canal de la Giudecca (Vaporetto 2) ; à propos de ce dernier, comme nous séjournons quelques jours avant la grande Fête du Redentore, nous apercevons, du vaporetto 2, la construction du pont flottant qui reliera pendant les fêtes les quais de Zattere à la Giudecca et permettra le pèlerinage à pied de Venise à l'église du Rédempteur.

Même si les bateaux sont pleins, la promenade reste agréable pendant tout le séjour. Le trafic est important sur la lagune mais les grands navires de croisière n'y rentrent plus, on les aperçoit parfois au loin.

Vient un jour où l'on veut voir les îles. La file d'attente est massive et en plein soleil à l'embarcadere de la gare (Ferrovia), nous préférons rejoindre l'arrêt Giuglie sur le canal de Cannaregio pour attraper le 4.2 vers Murano ; il y a moins de bateaux qu'à Ferrovia mais on attend dans un embarcadere à l'ombre et au milieu de l'activité d'un quartier parmi les moins touristiques.



En revanche, pour aller de Murano, l'île du verre, à Burano, celle plus loin de la dentelle, on évite pas la cohue. C'est la seule fois que j'ai eu la sensation d'être prise pour du bétail, parquée 45 minutes en attendant qu'un bateau veuille bien nous prendre. Tout autre fut la traversée vers le Lido pour que les garçons se baignent dans l'Adriatique ; une agréable mini croisière de 50 minutes sur la lagune par la ligne 14. Revenir du Lido vers la ville est facile : la ligne 1 circule au moins toutes les 20 minutes et est relayée par la ligne N toute la nuit.

Ce n'est pas sans regrets que nous sommes repartis, en train autrichien (billet Deutsche Bahn) par le Venezia Santa Lucia-Stuttgart de 21h05. Nous étions censés arriver à 8h38 pour attraper le TGV qui nous aurait déposés à Strasbourg à 10h37. Le voyage est d'autant plus agréable que nous nous partageons à 3 un compartiment à 6 couchettes.

Le lendemain matin à 8h, on nous sert un petit déjeuner avec petits pains frais, et c'est vers 9h30 que nous arrivons. Je n'ai pas besoin ici de décrire tous les désagréments de la gare de Stuttgart ; heureusement les canards du parc voisin ont su distraire les garçons en attendant l'ICE de 10h52. Ravis du séjour, nous sommes rentrés à Strasbourg à 12h12, de beaux souvenirs pleins les têtes.

Florence LECOMTE



parole
aux associations

STRASBOURG À VÉLO

Strasbourg à Vélo est une association qui défend le vélo comme mode de déplacement sûr et agréable, pour que chacun·e — dès l'enfance — puisse circuler sereinement dans l'Eurométropole. Par nos actions militantes, conviviales et joyeuses, nous faisons progresser le droit au vélo.

L'association a été créée par des membres du collectif Vélorution Strasbourg, connu pour ses manifestations joyeuses pour réclamer plus de pistes cyclables. C'est suite à l'affaire de l'interdiction du vélo dans les trams que les vélorutionnaires se sont rendu compte de la nécessité de créer une association pour peser dans le débat public et défendre leurs positions.

Depuis 2021 l'association est continuellement investie dans la promotion du droit au vélo. Parmi nos principales victoires, il y a :

- le retour de l'autorisation des vélos dans les trams après la crise COVID
- l'utilisation de couleur aux intersections pour matérialiser les itinéraires cyclables
- la réalisation d'une piste cyclable rue de Berstett à Cronembourg : nous avons demandé une application stricte de la loi LOM lors de la réfection de la voirie

AVANT/APRÈS RUE DE
BERSTETT À CRONEMBOURG



- le maintien de l'itinéraire sur la Vélos-tras 2 à Schiltigheim

Nous utilisons plusieurs moyens d'action pour faire progresser le droit au vélo et remporter des victoires :

- concertation avec les élu·es et services, revues critiques et propositions sur aménagements existants ou proposés
- manifestations et actions militantes
- interpellations des décideurs et publications de tribunes sur notre site, sur les réseaux sociaux et dans la presse



KIDICAL MASS
À SCHILTIGHEIM



La première Kidical Mass de l'Eurométropole s'est tenue le dimanche 9 mars 2025 à Schiltigheim. La Kidical Mass c'est une vélorution familiale pour rappeler que les enfants ont aussi ont le droit de pédaler sans danger ! Dans la loi, dès 8 ans, un enfant n'a plus le droit de circuler à vélo sur le trottoir, les aménagements cyclables doivent donc être à la hauteur en terme de sécurité. C'est pourquoi le trajet choisi devait passer par la route

de Bischwiller et la route du Général de Gaulle, itinéraire retoqué par les services de police car « trop dangereux » : CQFD !

Cet événement a réuni près de 200 manifestant·es adultes et enfants dans une ambiance revendicative et joyeuse.

Rejoindre Strasbourg à vélo c'est :

- rejoindre une communauté accueillante répartie sur l'ensemble de l'Eurométropole, avec un large éventail d'intérêts et de connaissances autour du vélo,
- trouver une plateforme pour faire remonter soucis de circulations, travaux, dégradations, etc. dans votre quartier ou sur vos travaux,
- participer à nos actions militantes, ou proposer les vôtres,
- organiser des événements festifs autour du vélo : découvertes de nouvelles pistes, introduction à des aménagements de quartiers, apéro vélos, fresques de la mobilité, etc.
- enfin, apporter vos propositions et idées pour faire vivre le vélo dans la ville, et trouver une communauté pour les réaliser avec vous.



Association « Strasbourg à vélo »,
www.strasbourgaveilo.org

DERNIER HOMMAGE À NOS ADHÉRENTS DISPARUS

ASTUS a appris avec tristesse la disparition de trois de ses adhérents de longue date, survenue à l'automne 2025 :



Gerdy DREYER,

il fut le créateur du Musée de la Fondation protestante Sonnenhof à Bischwiller, qui œuvre depuis plus de 140 ans pour permettre aux plus fragiles, personnes en situation de handicap mental et personnes âgées dépendantes, de s'épanouir et de trouver leur place dans la société.



Sébastien PEQUIGNOT,

horticulteur à la Ville et Eurométropole de Strasbourg, il était un passionné de fleurs et de nature et photographe amateur, notamment à destination de la commune de Lutzelhouse. Il était également impliqué dans le milieu associatif local.



Herbert WEHR,

adhérent depuis 2013, il a été Directeur des relations extérieures de la Ville de Strasbourg, principalement sous Pierre PFLIMLIN et Marcel RUDLOFF, notamment en relation avec le Conseil de l'Europe et le Parlement européen. Il connaissait Strasbourg, son Histoire, son rayonnement, ses vitrines, son Hôtel de Ville...



Et en ce début d'année 2026, c'est **Maude BERGER** qui s'en est allée le 16 janvier à l'âge de 92 ans. Cycliste infatigable, nous garderons en mémoire son dynamisme, son franc parler et sa bonne humeur communicative.

Nous adressons nos pensées les plus chaleureuses à leurs familles. Nous ne les oublierons pas.

LES USAGERS DES LIGNES DE BUS C3 ET G DE LA CTS TESTENT L'OPEN PAYMENT



Depuis le 23 février et jusqu'au 30 avril 2026, la CTS expérimente l'« Open Payment ».

Ce dispositif permet d'acheter votre titre de transport directement avec votre carte bancaire (qui sert aussi de justificatif d'achat) à bord des bus de la ligne C3, et sur les validateurs à quai de la ligne de bus G.

Le dispositif permet de régler son trajet directement avec :

- une carte bancaire sans contact (Visa, Mastercard ou CB)
- un smartphone via Apple Pay, Google Pay ou Samsung Pay
- le tarif du voyage est de 2,10 € et valable 1h avec ou sans correspondance

Il est avant tout destiné aux voyageurs occasionnels, touristes comme professionnels de passage, qui pourraient ne pas comprendre facilement le fonctionnement des

bornes d'achat ou de l'application mobile. Il doit servir aussi à limiter la durée des arrêts en station.

Pour les groupes, il est également possible de prendre jusqu'à 4 titres pour voyager à plusieurs sur la même carte.

Un déploiement à l'ensemble du réseau est attendu à l'automne 2026.

Première observation d'ASTUS : les validateurs tests ne sont installés qu'aux deux premières portes des bus.

Faites-nous remonter vos propres constatations.

ASTUS espère que le post paiement sera mis en œuvre également sur le réseau CTBR.

En savoir +



agenda

- **18 avril** : assemblée générale de la FNAUT Grand Est à Reims
- **26 avril** : fête du train organisée par l'association Trans Rhin Rail Colmar-Freiburg à Volgelsheim
- **29 mai** : assemblée générale d'ASTUS à la Maison des Associations à Strasbourg
- **13 juin** : accueil de nos collègues allemands du VCD (Verkehrsclub Deutschland) à Strasbourg
- **13 juin** : fête du vélo et des mobilités à Oberhausbergen
- **26 juin** : 5^{ème} édition de la Fête de la gare de Bischheim organisée par le collectif Mon train j'y tiens et ASTUS
- **11, 12, 13 septembre** : Village des Assos organisé par la Maison des associations de Strasbourg au parc de la Citadelle
- **16 au 22 septembre** : rentrée du transport public et Semaine européenne de la mobilité (SEM)

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 Rossedeutsch
67800 BISCHHEIM
03 88 95 79 63 - www.astus67.fr
Courriel : astus67000@gmail.com
Facebook : @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 : Boris ARBOGAST, Florence LECOMTE, Association Strasbourg à vélo (SAV)

Prochaine parution : Octobre 2026

Registre des associations Tribunal de proximité de Schiltigheim A2018SCM000003

Graphisme et mise en page : www.ipiapia.fr
Imprimerie : Koehler, imprimé sur papier recyclé.
Crédits photos : ASTUS ; Boris ARBOGAST, Florence LECOMTE, SAV, Ville de Bischwiller
Couverture, © dervish15 - Fotolia.com