dans le bassin de vie de Strasbourg

astus

***AS**sociation des usagers des **T**ransports **U**rbains*
*de l'agglomération **S**trasbourgeoise*

Septembre 2026

Sommaire

Préface 1

A. Développement du réseau de transports en commun dans l'Eurométropole de Strasbourg 7

1. Développement du réseau de tramway 7

1.1 Mise en service du tram Nord 8

1.2 Extension de la ligne F vers le Port du Rhin 9

1.3 Extension de la ligne E vers le nord de la Robertsau 9

1.4 Extension de la ligne A vers le Zénith 10

1.5 Extension du tramway vers le Stockfeld 10

1.6 Etude en vue de la création d'une nouvelle ligne depuis la Gare 10

2. Développement du bus à haut niveau de service (BHNS) : renforcement de la ligne G du BHNS 11

3. Développement du réseau de bus structurants Chron'Hop 12

3.1 Ligne C1 : prolongement vers Robertsau Renaissance 12

3.2 Ligne C2 : valorisation de la ligne 2 14

3.3 Ligne C6 : Pont Phario – Les Halles – Mittelhausbergen Mittelberg 15

3.4 Ligne C7 : prolongement jusqu'à Geispolsheim Gare 16

3.5 Ligne C9 : recentrage et renforcement 16

4. Développement du réseau de bus classique et du transport à la demande 17

4.1 Extension des amplitudes et amélioration des dessertes 17

4.2 Prolongements et modifications ciblées 18

5. Faciliter les déplacements de l'usager 24

5.1 Transport à la demande : extension du service Flex'hop 25

5.2 Lignes de nuit : continuité et nouvelles dessertes 26

6. Développement du transport pour les personnes à mobilité réduite 26

7. Tarification solidaire 27

B. Développement du Service Express Régional Métropolitain (SERM) ferroviaire et routier 28

1. Le SERM ferroviaire 28

2. Le SERM routier 30

2.1 Lignes structurantes 32
2.2 Lignes de rocade 34
2.3 Lignes de rabattement 34
3. La gare à 360 degrés 36
C. Les mobilités complémentaires aux transports en commun 36
1. Les mobilités actives 37
2. L'autopartage (Citiz) et le covoiturage (Aut'hop) 37
D. Les modalités d'usage 38
1. Les pôles d'échanges multimodaux 38
2. La billettique et la tarification 40
Conclusion générale 42
Annexes 48

Préface

À l'aube de la nouvelle mandature, ASTUS a souhaité publier ce document afin de dresser un bilan des actions menées – ou restées inachevées – par l'exécutif sortant, et aussi de partager sa vision de l'avenir des mobilités pour l'Eurométropole strasbourgeoise (EMS) 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 Kœnigshoffen, 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 G de bus à haut niveau de service (BHNS) 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 s'y croisent).

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 tôt le matin jusque tard dans la 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 Kœnigshoffen 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.

La fin de l'année 2022 a marqué un tournant avec la mise en place du REME (Réseau Express Métropolitain Européen), faisant de Strasbourg une ville pionnière à se doter d'un tel dispositif, devenu en 2025 le Service Express Régional Métropolitain (SERM) sous l'égide de la Région Grand Est. Ambitieux par son objectif de 1000 trains supplémentaires par semaine, ce projet a souffert d'un manque de préparation, 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, Offenburg et Sarreguemines, n'a pas été intégrée au projet et n'a dès lors 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. Cependant la décision de la Région Grand Est d'élargir les allègements de service à l'ensemble des vacances scolaires à compter du début 2026 nuit gravement au service rendu.

Par ailleurs, la lisibilité du SERM 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 la dernière mandature en matière d'équipement. La suppression de l'ancienne gare routière des Halles, vétuste et accidentogène, l'aménagement d'un nouveau pôle d'échanges multimodal et l'ouverture du Transport en Site Propre Ouest (TSPO) sur la M351/D1004, avec une nouvelle connexion au tram (ligne D) à l'arrêt Paul Éluard, ont 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 ainsi que de nouvelles correspondances et de facilités pour les personnels des entreprises du secteur, notamment ceux des établissements hospitaliers.

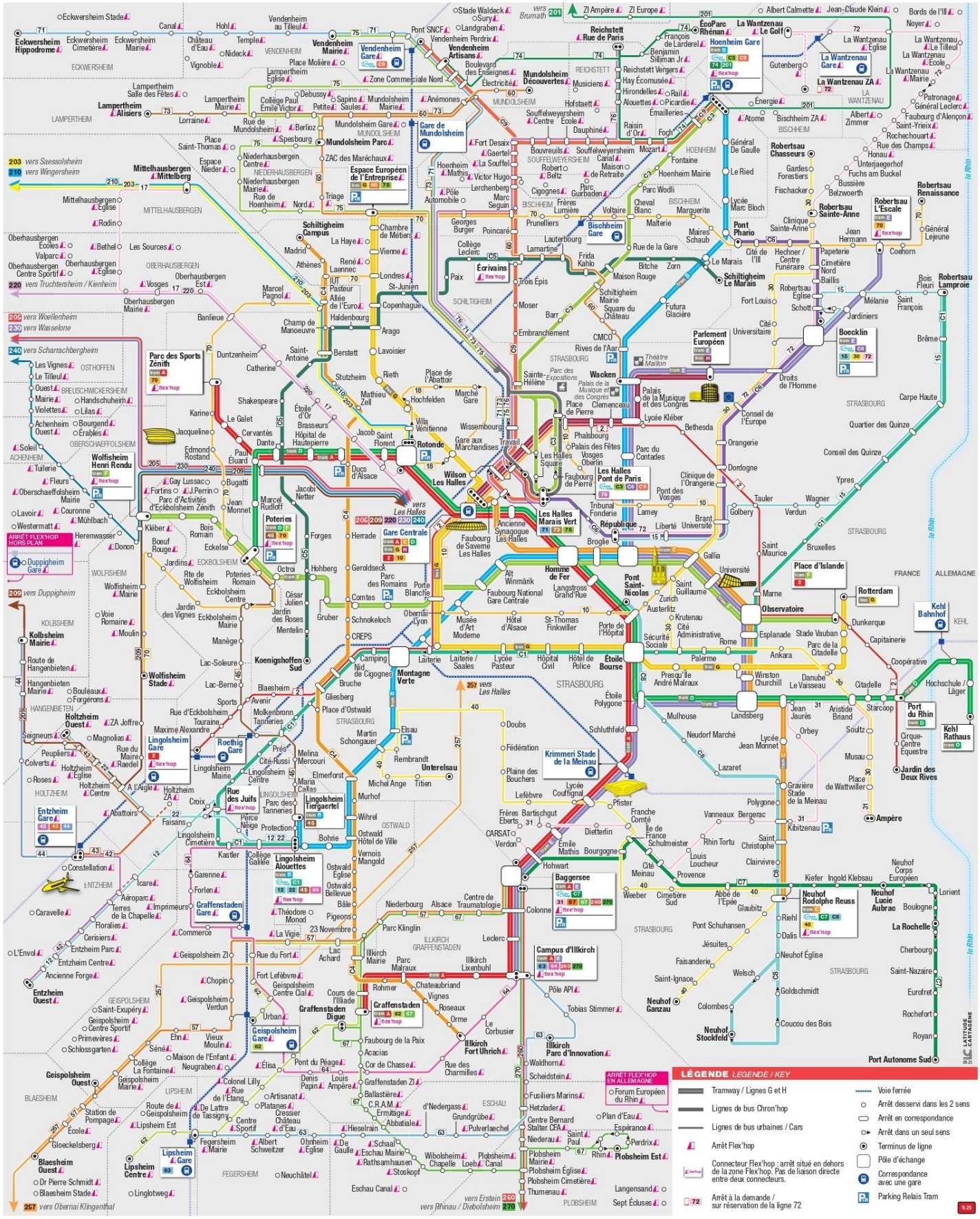
Néanmoins, ASTUS constate que l'offre encore insuffisante, en particulier en soirée et le week-end, contraint de nombreux habitants de la deuxième couronne à recourir à la voiture individuelle pour leurs trajets domicile-travail décalés.

Ce document propose donc un double regard : un état des lieux objectif des avancées et limites des années écoulées, 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 :

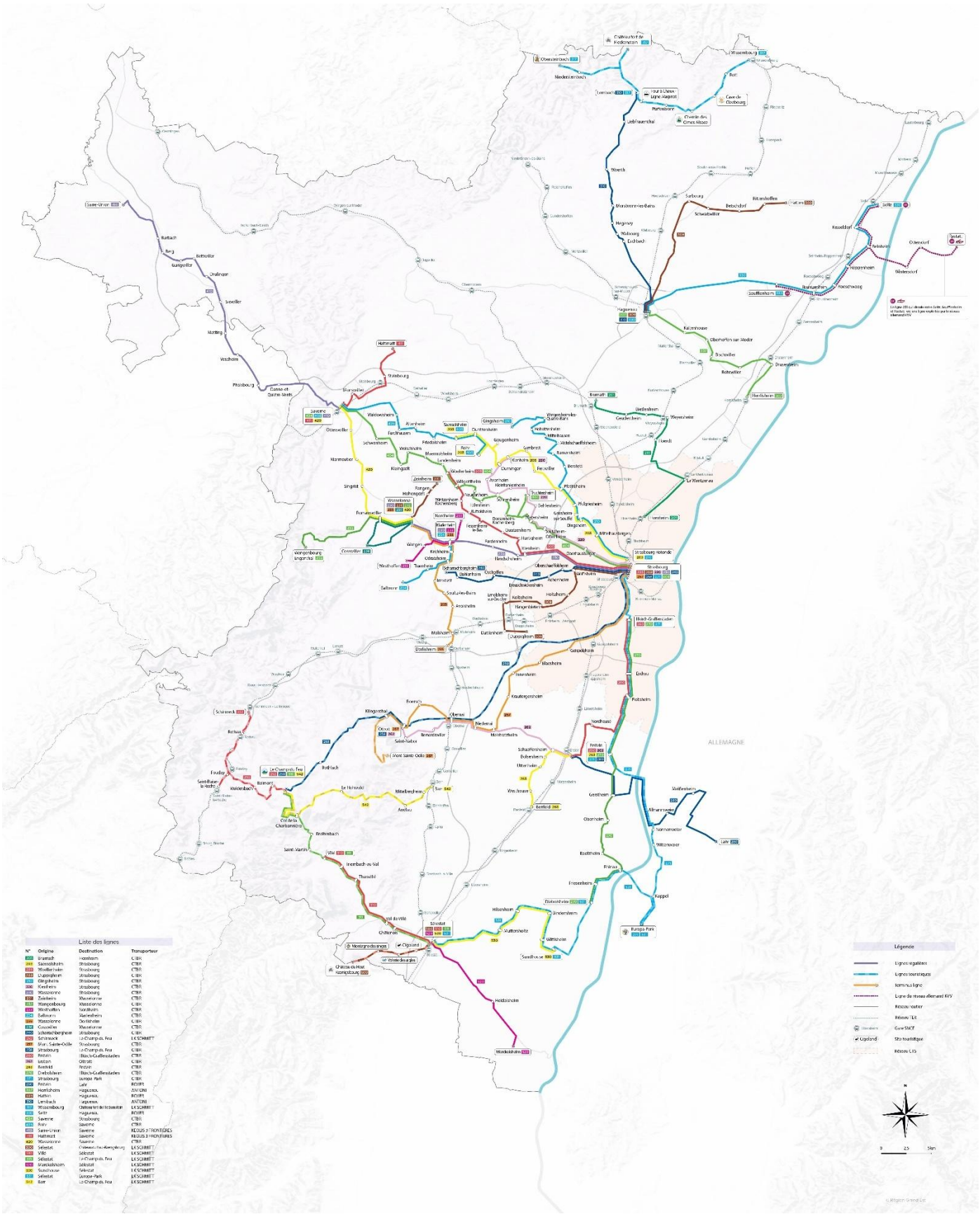
- une véritable fermeté politique dans la décision, ce qui sous-entend de ne pas évoluer ou changer radicalement en fonction de réunions publiques parfois hostiles comme ce fut le cas dans le passé et dont nous payons encore aujourd’hui les conséquences ;
- un plan de circulation cohérent pour tous les modes. Sans entrer dans le détail de ce point, rappelons que la marche doit rester la priorité absolue et guider la conception du plan, suivie du vélo, et enfin de la voiture ;
- un véritable plan de communication, pour expliquer, séduire encore et toujours.

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



Plan schématique du réseau urbain de la CTS (novembre 2025)

© Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS)



Plan des lignes du réseau de cars interurbains Fluo Grand Est sur le département du Bas-Rhin (septembre 2024) © CTBR

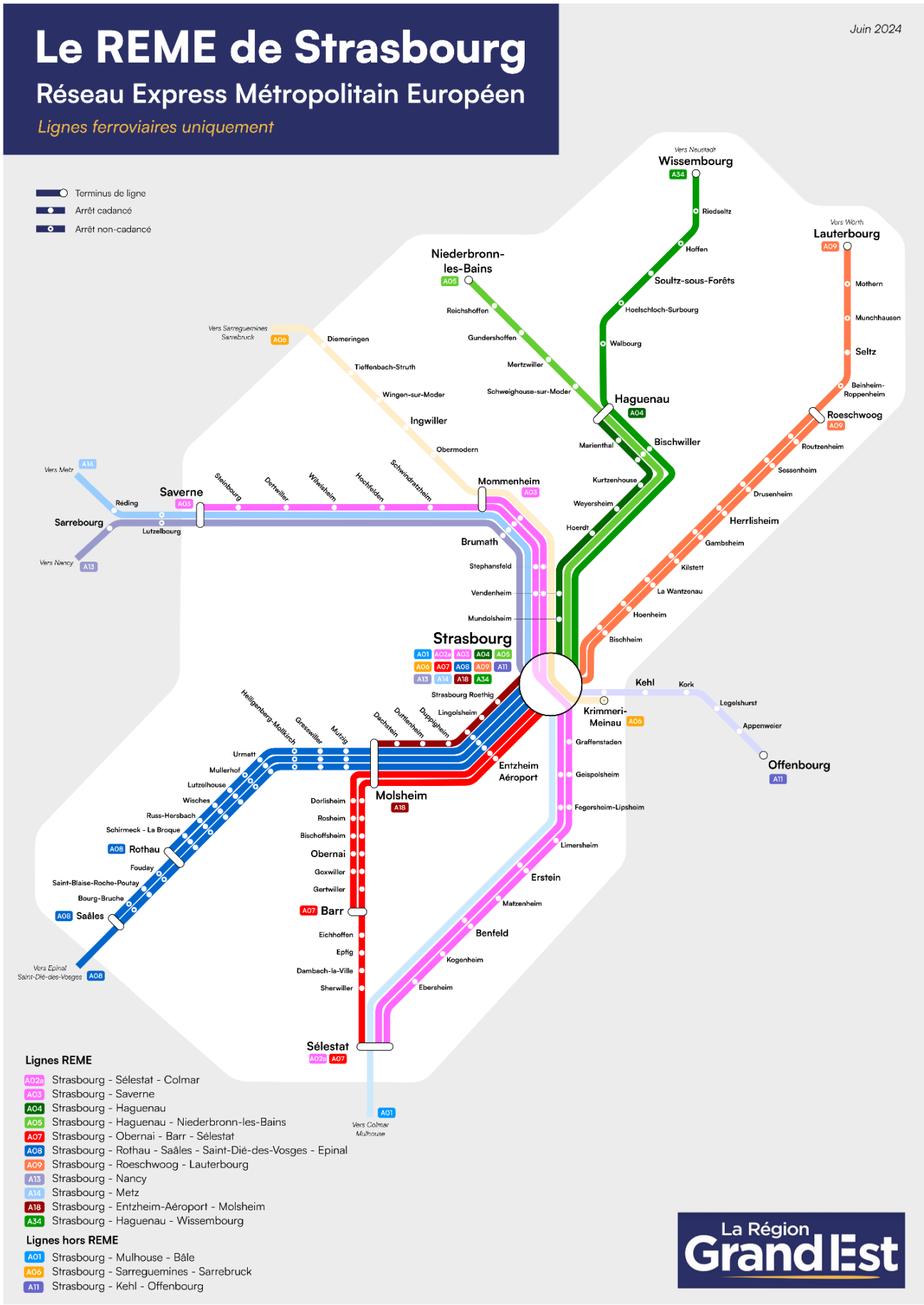


Schéma des lignes ferroviaires du Service express régional métropolitain (SERM) © Région Grand Est

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 dans 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 définisse l'organisation des transports de personnes et de marchandises (logistique du dernier kilomètre / approvisionnement local), 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

Si le tram reste structurant, il a un coût élevé et si plusieurs possibilités restent en lice, tout ne pourra être réalisé en une fois. Il faut penser dans la durée sur plusieurs mandats municipaux, d’où l’importance de la priorisation de ces projets. De plus, une ligne de tramway est a minima conçue pour cinquante ans. Il faut donc éviter les à-coups politiques, comme ce fut le cas jadis pour la ligne de Neudorf et d’autres.

Les projets tram évoqués ici sont indiqués par ordre de priorité.

Nous indiquons les grandes orientations et non le tracé exact, rue par rue, qui sera soumis à enquête publique par la suite.

Pour rappel, une des spécificités du tram de Strasbourg depuis l’origine c’est un travail d’urbanisme et de restructuration des quartiers.

1.1 Mise en service du tram Nord

ASTUS juge ce projet prioritaire pour le mandat présent.

C'est le projet fort de l'avenir : si des opérations connexes prévues à l'origine peuvent être réalisées comme la place de Haguenau, celles-ci doivent être dissociées de l'opération elle-même et ainsi ne pas alourdir inutilement les travaux et les coûts.

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 (notamment le quartier des Ecrivains et le quartier des Généraux), et dans une moindre mesure à Hœnheim et au-delà, 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 et 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.

La proposition évoquée d'un BHNS, dont la capacité d'emport serait nettement plus faible que celle du tram, n'est pas une solution pertinente pour le nord.

Le flux de voyageurs, qui est déjà actuellement très élevé dans les bus des lignes Chron'hop C9 et C3, aboutit à des surcharges récurrentes et à de très mauvaises conditions de transport pour les usagers.

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]

1.2 Extension de la ligne F vers le Port du Rhin

Dans un premier temps, ASTUS demande à ce que tous les trams D aient leur terminus à Kehl Rathaus (et non plus seulement un sur deux comme actuellement).

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, avec une desserte des quartiers Starcoop et Starlette nouvellement créés et en plein développement, 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.

1.3 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 dans le quartier de la Robertsau par un report modal vers le réseau de transport urbain plus efficace. Il permettrait de désaturer, voire de supprimer le P+R Boecklin enclavé et dont l'accès par la Robertsau nécessite le passage en zone urbaine dense sur la route de La Wantzenau.

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

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

1.4 Extension de la ligne A vers le Zénith

L'extension de la ligne A depuis le terminus existant de Parc des Sports 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. Afin d'éviter les afflux vers le tram, il conviendrait de dimensionner correctement les installations en concertation avec les exploitants du Zénith.

Dans l'attente, il serait utile d'améliorer les cheminements depuis les stations de tram Parc des Sports Zénith (ligne A) et Parc d'Activités d'Eckbolsheim Zénith (ligne F) par un meilleur éclairage et un meilleur fléchage.

1.5 Extension du tramway vers le Stockfeld

L'extension du tram jusqu'au quartier du Stockfeld est présentée comme un moyen d'améliorer la desserte de la partie sud du Neuhof et d'accompagner l'évolution des besoins de mobilité de ses habitants. Le projet vise également à faciliter les déplacements vers le centre-ville, les établissements 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.

Néanmoins, ASTUS estime que la nouvelle desserte du quartier depuis le terminus Neuhof Stockfeld par la ligne de bus Chron'hop C8 répond bien aux besoins des usagers en reliant directement le quartier au centre du Neudorf et au centre-ville de Strasbourg (Pont Saint Nicolas). Cette extension n'est pas jugée utile dans l'immédiat.

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

ASTUS propose d'étudier la création d'une nouvelle ligne de tram reliant la Gare Centrale au quartier des Tanneries à Lingolsheim, via un débranchement depuis Elmerforst (1,3 km).

Cette ligne desservirait plusieurs quartiers denses (Molkelbronn, Tanneries) 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.

2. Développement du bus à haut niveau de service (BHNS) : renforcement de la ligne G du BHNS

La ligne de BHNS G constitue aujourd'hui l'un des axes majeurs du réseau de transports en commun de l'Eurométropole de Strasbourg.

Depuis son prolongement vers l'arrêt Rotterdam, cette ligne connaît une hausse remarquable de fréquentation (plus de 30 000 usagers/j), confirmant son rôle central dans les déplacements quotidiens entre les quartiers est (Rotterdam, Citadelle), le centre-ville, Cronenbourg et l'Espace Européen de l'Entreprise (EEE) 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 utilisant 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.

L'offre disponible 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).

Il conviendra de vérifier si la voirie actuelle permettrait le passage, l'insertion, la giration de ce type de bus articulés et l'extension des quais aux stations.

L'objectif pour ASTUS est de faire de la ligne G un véritable axe structurant, complémentaire du réseau de 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 pour renforcer l'attractivité des transports collectifs dans la métropole strasbourgeoise.

Par ailleurs, ASTUS propose, à terme, de créer une station supplémentaire entre la station Wilson Les Halles et la station Gare aux Marchandises sur la rue Georges Wodli, en lien avec le projet de développement de la gare centrale à 360° et particulièrement du futur parking silo et de la nouvelle gare routière programmés sur l'arrière-gare.

ASTUS propose enfin que soit étudiée l'opportunité de prolonger la ligne G au-delà du terminus Rotterdam actuel jusqu'au rond-point de l'Orangerie / arrêt Quartier des Quinze, ce qui permettrait d'optimiser le trajet et la rentabilité des lignes C1 et 15 dans une moindre mesure.

ASTUS constate aussi avec plaisir l'appropriation de la ligne G par ses utilisateurs grâce aux actions de personnalisation du matériel des stations et de la signalétique (marquage « abeilles »). Cette appropriation par les usagers devrait avoir un effet sécurisant et contribuer au respect du matériel et des installations (vandalisme, incivilités, propreté). Si cela se vérifie, il pourrait être intéressant de développer le principe sur d'autres lignes du réseau.

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.

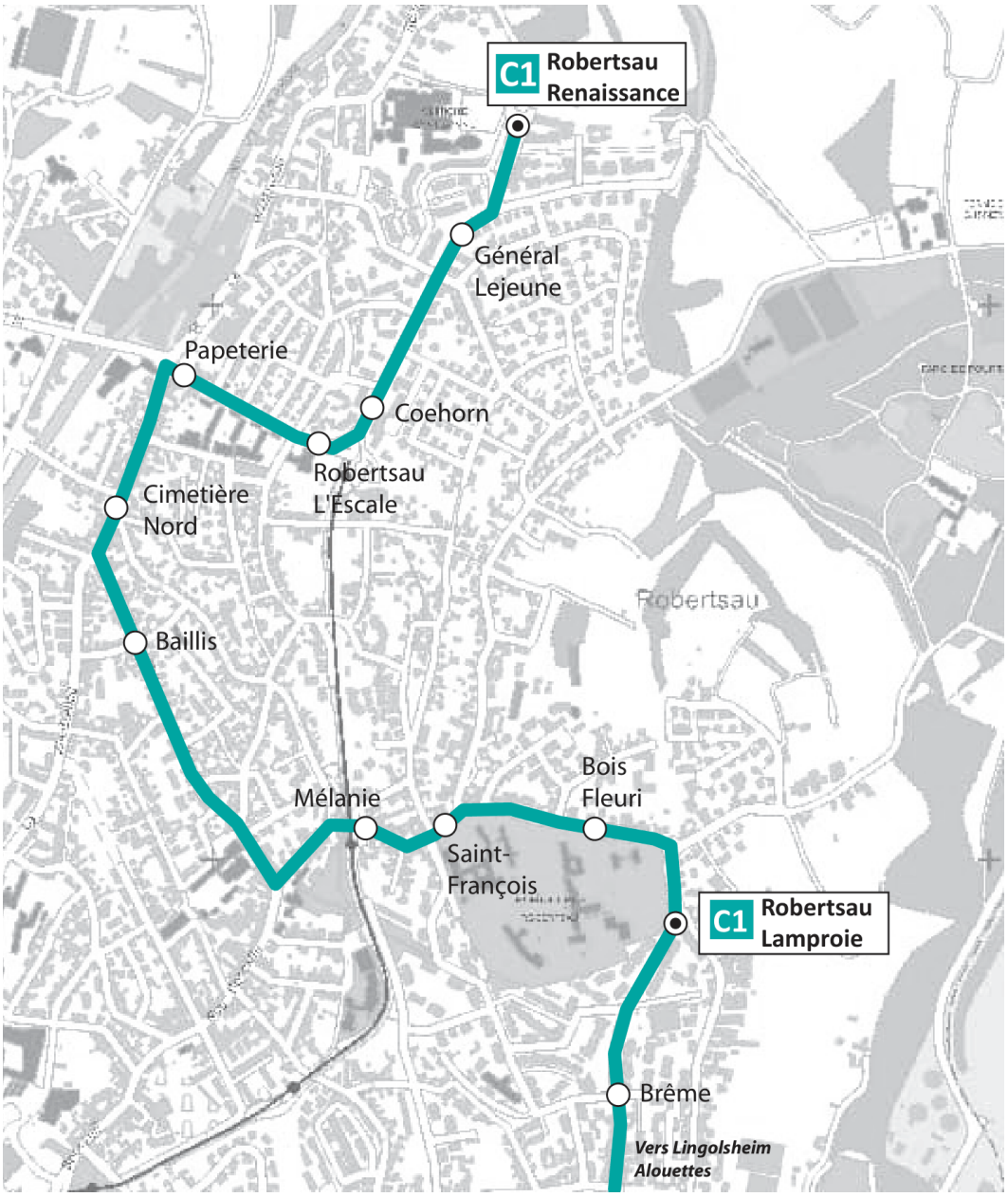
Conçu pour offrir un service plus rapide, régulier et attractif, il constitue une alternative performante au tram et au BHNS sur les axes à forte demande.

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 en prolongeant plusieurs lignes structurantes, afin de mieux répondre aux besoins de mobilité des habitants.

3.1 Ligne C1 : prolongement vers Robertsau Renaissance

ASTUS préconise de prolonger la ligne C1 au-delà de l'arrêt Lamproie, actuellement sans aucune connexion intermodale, jusqu'à l'arrêt terminus 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 extension de la ligne de tram E. Il pourrait avoir une retombée sur les lignes de bus 15 et 70 et une étude pourrait permettre une rationalisation des parcours de celles-ci, tout en améliorant la fréquence des dessertes.

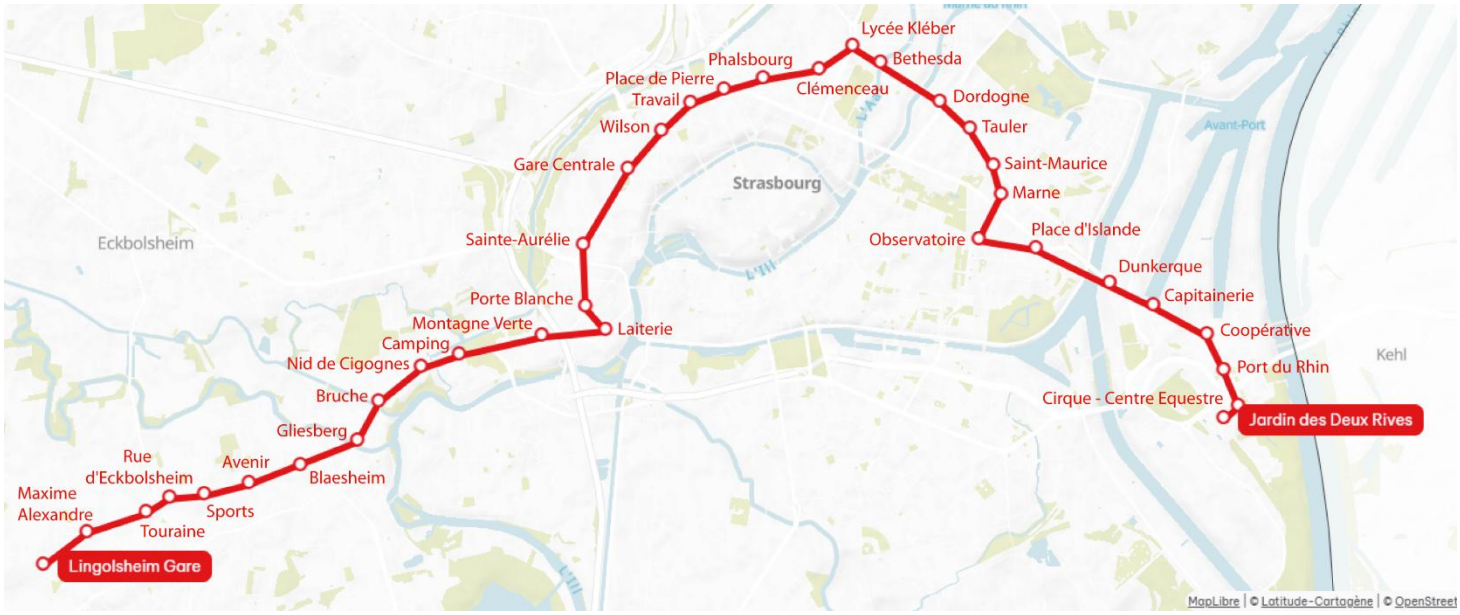
Cette transformation de la desserte actuelle finale en une ligne Chron'Hop offrirait des gains significatifs en temps de parcours, grâce à la priorité aux feux, aux montées par toutes les portes et à une fréquence accrue.

ASTUS constate par ailleurs les difficultés liées à la déviation mise en place les mardis et samedis pour cause de marché Boulevard de la Marne. Elle demande que des solutions soient étudiées pour raccourcir le temps de trajet et permettre aux usagers occasionnels d'accéder à un arrêt provisoire en direction de Lingolsheim les jours de marché.

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 Chron'hop C2, en conservant son itinéraire entre la gare de Lingolsheim et le Jardin des Deux Rives, 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 (à terme).



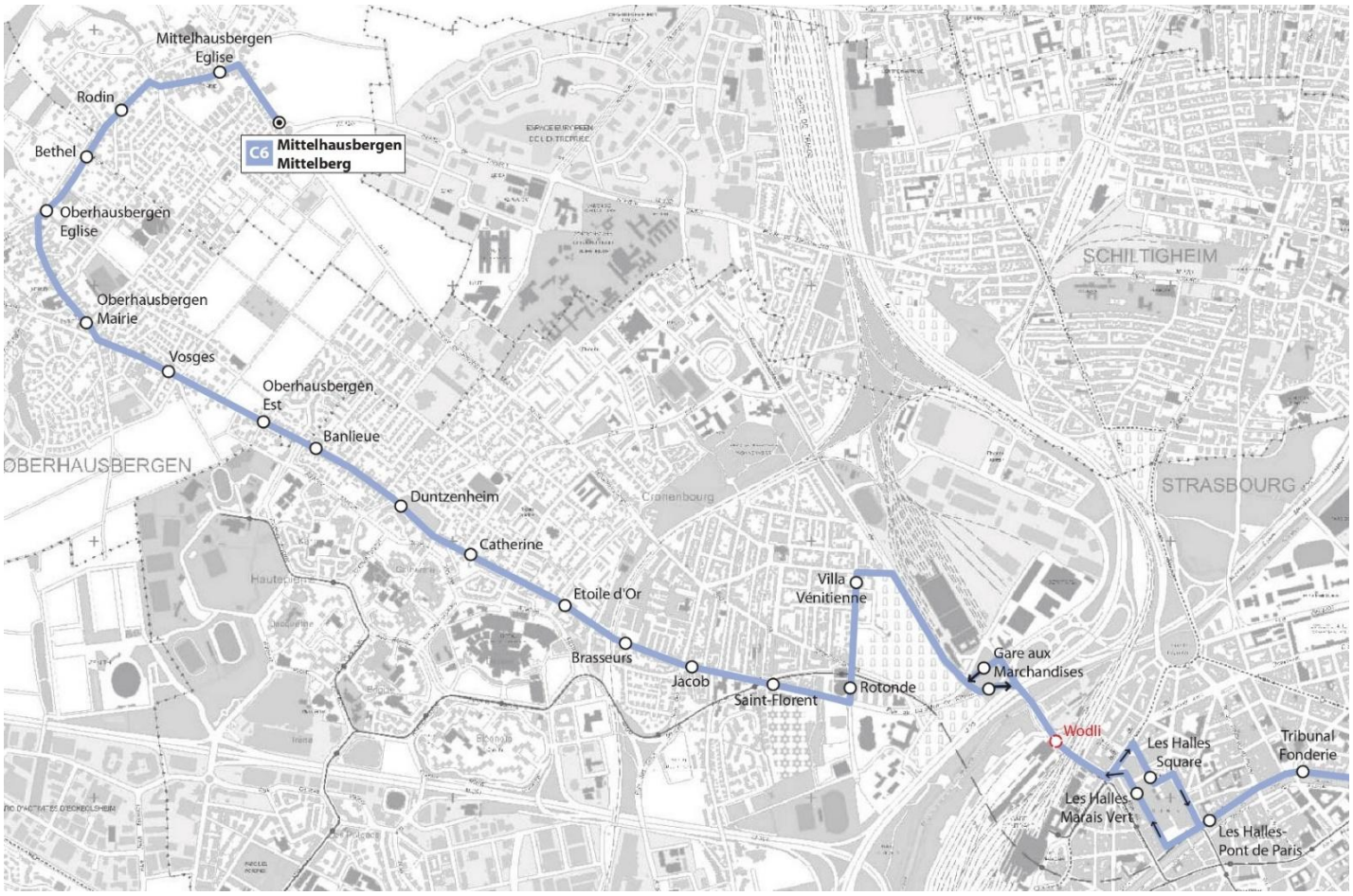
Plan de la ligne de bus 2 existante
© Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS)

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

Il conviendrait aussi de mieux synchroniser les passages de la ligne 2 et de la ligne H entre les arrêts Lycée Kléber et Gare Centrale, les deux bus se suivant trop souvent dans les deux sens.

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.



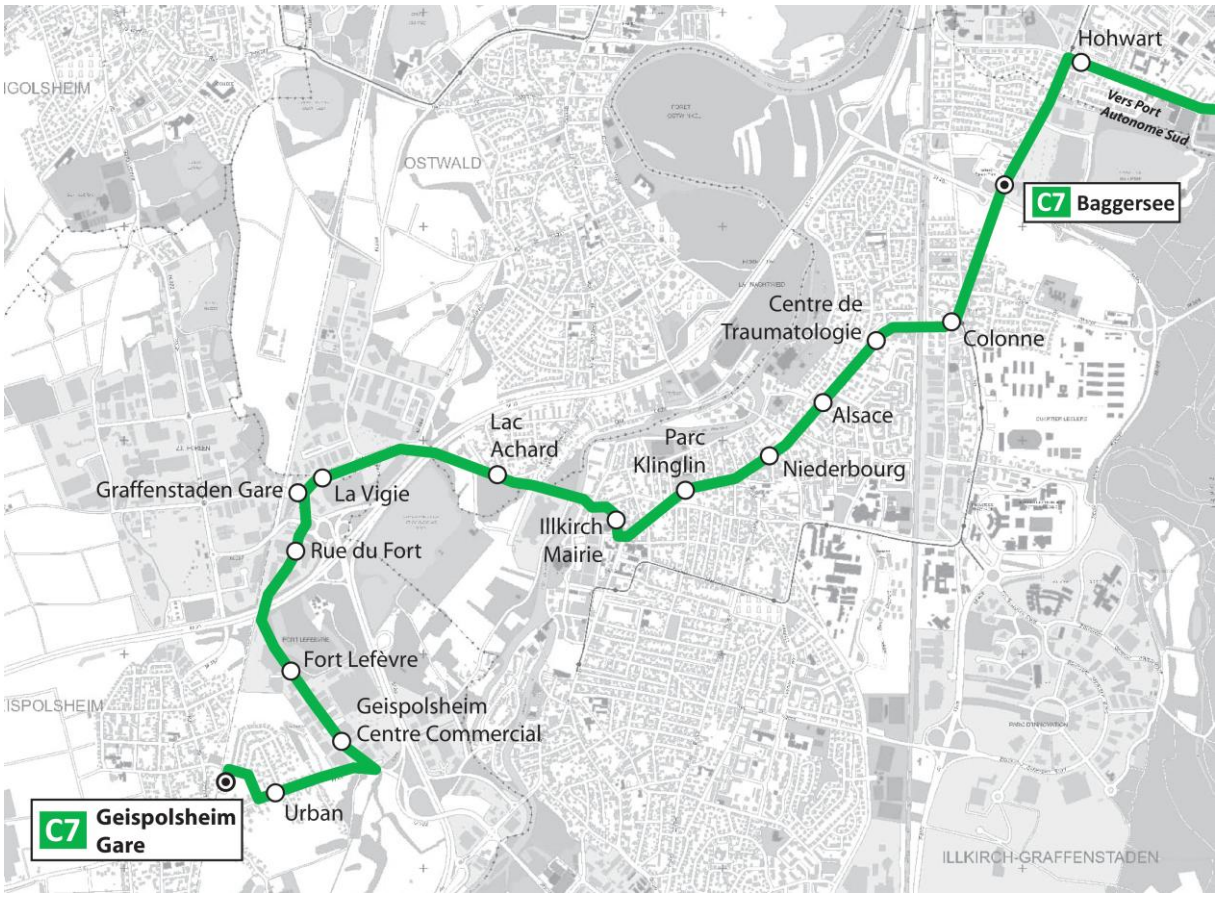
Cela permettrait de remplacer le parcours actuel de la ligne 17 entre Rotonde et Mittelhausbergen.

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 : prolongement jusqu'à 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. Le système priobus devrait y être instauré.



Cette extension relierait mieux les zones commerciales et d'activités du sud, actuellement mal desservies, tout en facilitant les correspondances avec le SERM 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 Hœnheim/Vendenheim aux Halles, fait face à une forte saturation, notamment à Schiltigheim et à Bischheim.

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, depuis l'arrêt Les Halles vers le secteur Marc Seguin sur la M35, pour desservir directement Hœnheim, Souffelweyersheim, Mundolsheim et Vendenheim.

Ces lignes express (Lex) 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 (cf. carte en annexe).

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.

C'est pourquoi, ASTUS propose :

4.1 Extension des amplitudes et amélioration des dessertes

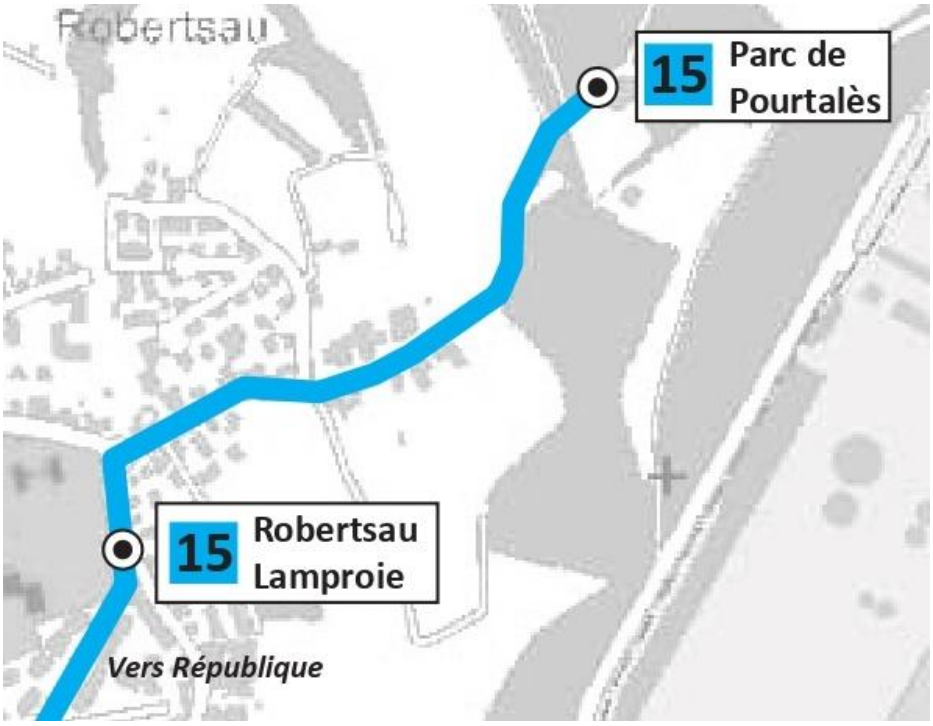
ASTUS souhaite que soient allongés les horaires de fonctionnement des lignes classiques, notamment en soirée et le week-end. Cette extension permettrait de :

- 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

ASTUS propose les prolongements et modifications suivants :

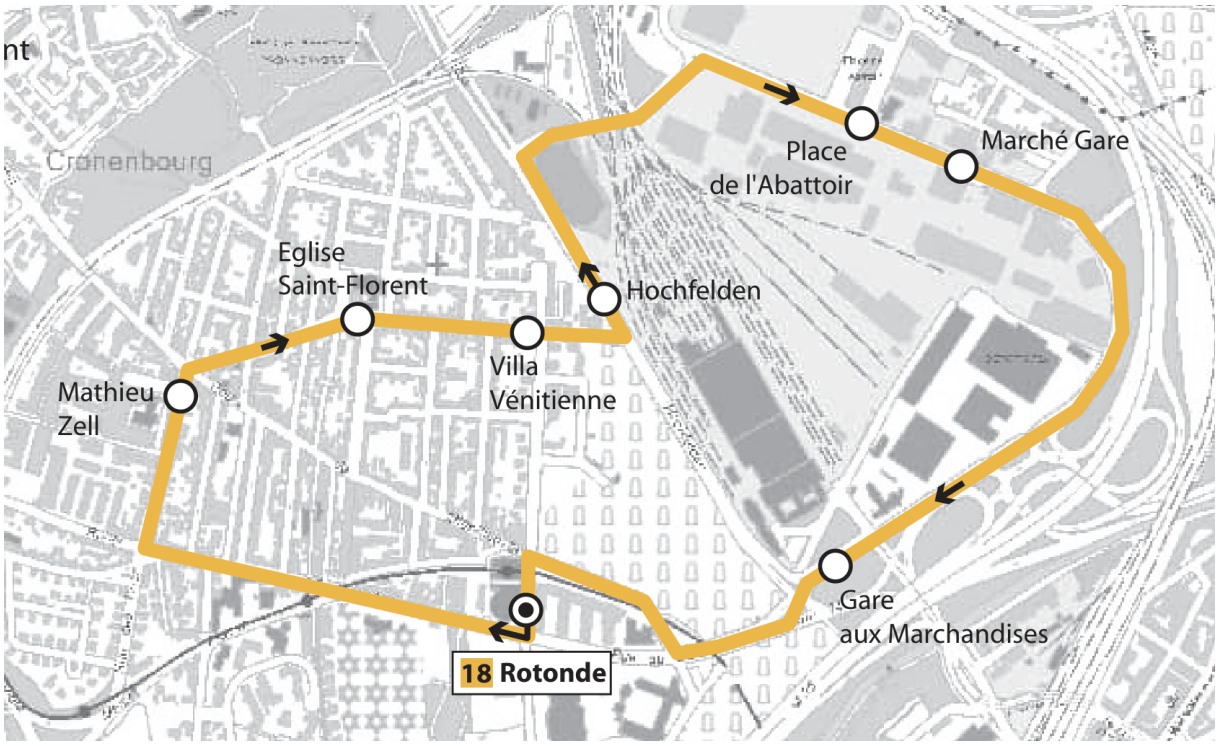
- Ligne 15 : une extension à la Robertsau vers le Parc de Pourtalès à partir de Robertsau Lamproie ;



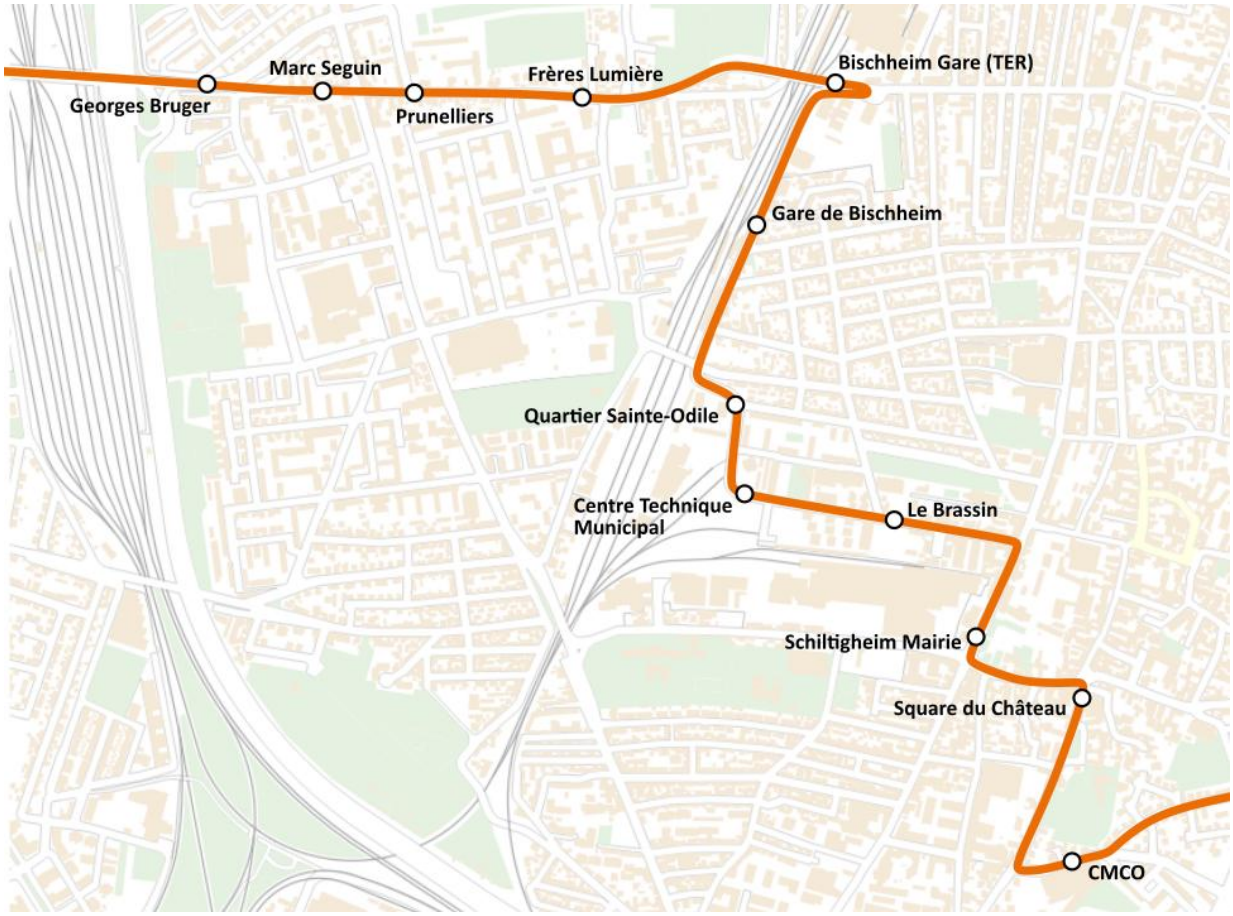
Sous réserve du prolongement de la ligne C1 jusqu'à Renaissance, la ligne 15 pourrait relier directement la place de la République au parc de Pourtalès et la forêt de la Robertsau, poumons vert de l'agglomération, sous réserve d'une exploitation en minibus pour faciliter son insertion notamment par la rue Mélanie.

- Ligne 18 : une extension pour une desserte du quartier Saint-Florent à Cronenbourg

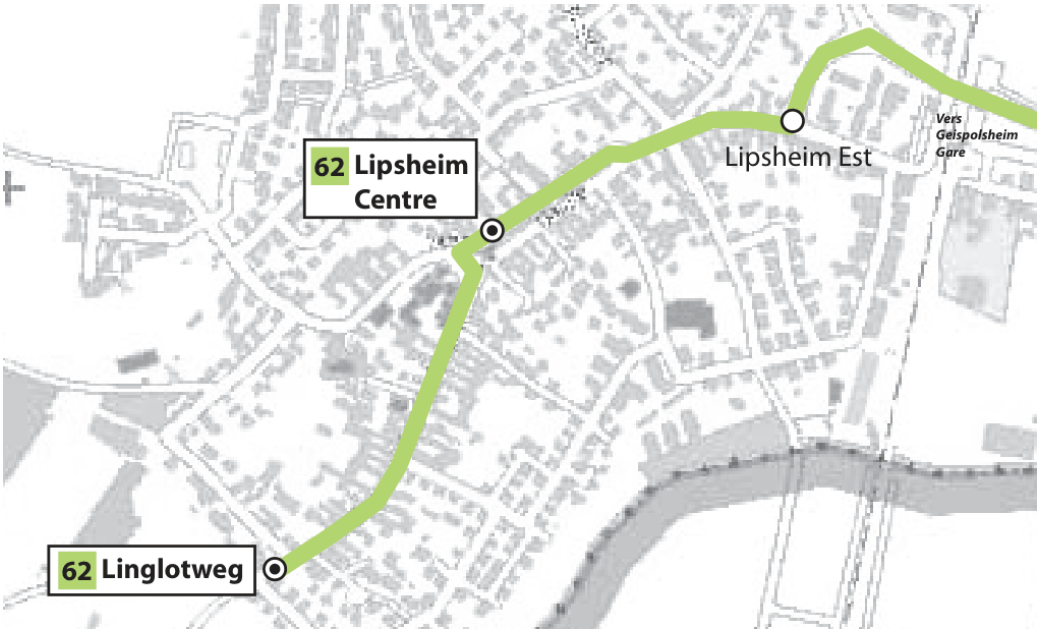
Elle consisterait à étendre la boucle en sens unique de la ligne 18 actuelle via les arrêts Mathieu Zell (ligne C4) et Eglise Saint-Florent dans les conditions existantes d’exploitation avec un seul véhicule, pour assurer la desserte de l’ancienne ligne 19 supprimée en 2025.



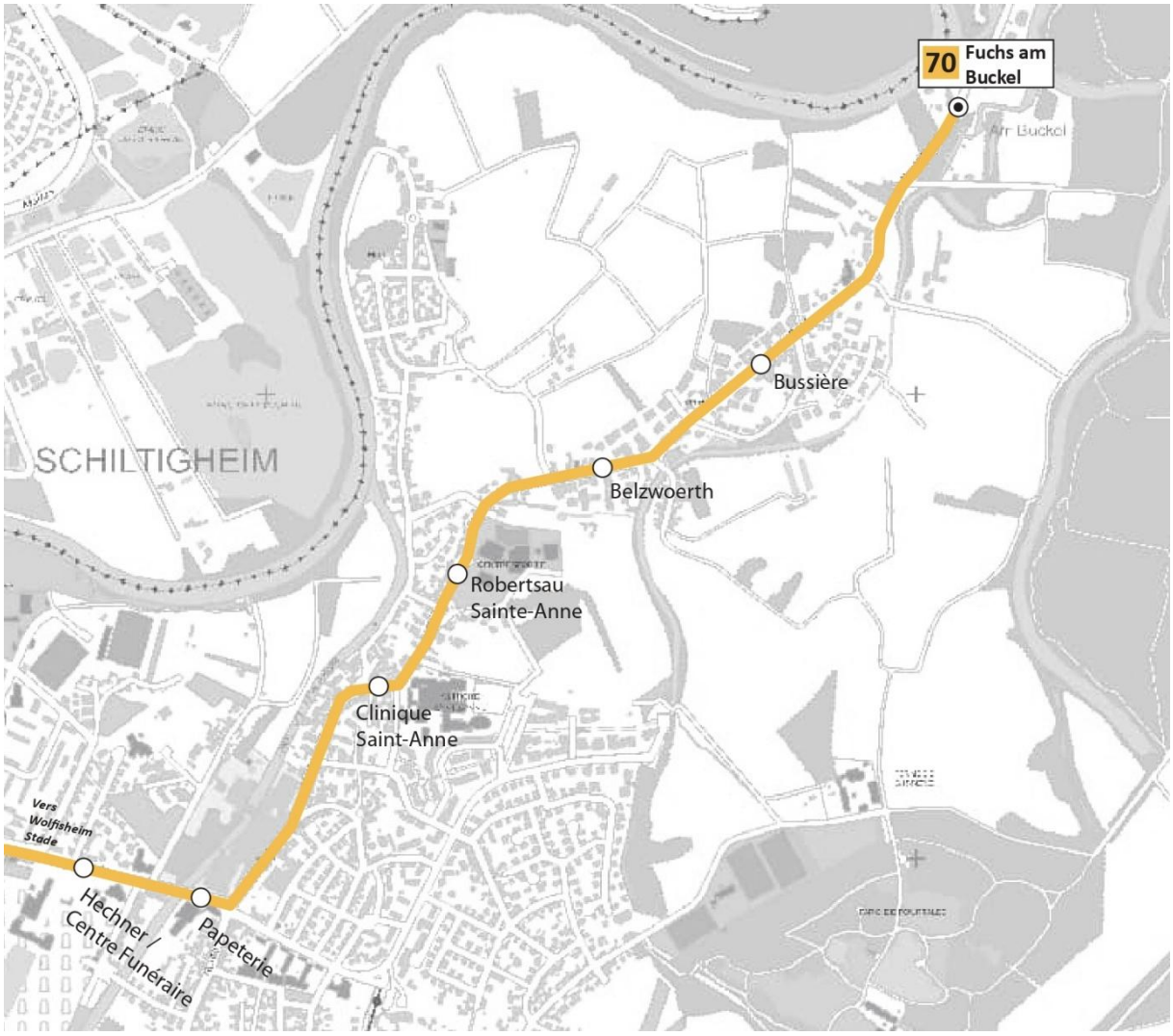
- Ligne 60 à Schiltigheim : un dévoiement de la ligne actuelle avec une desserte du quartier Sainte-Odile (QPV), de la salle du Brassin et de la gare de Bischheim-Schiltigheim, qui sont aujourd'hui dépourvus de desserte en transports collectifs ;



- Ligne 62 à Lipsheim : une extension depuis le terminus Lipsheim Centre jusqu'à Linglotweg (arrêt Flex'hop) à l'extrémité ouest de la rue du Général de Gaulle afin de desservir l'ouest de la commune ;



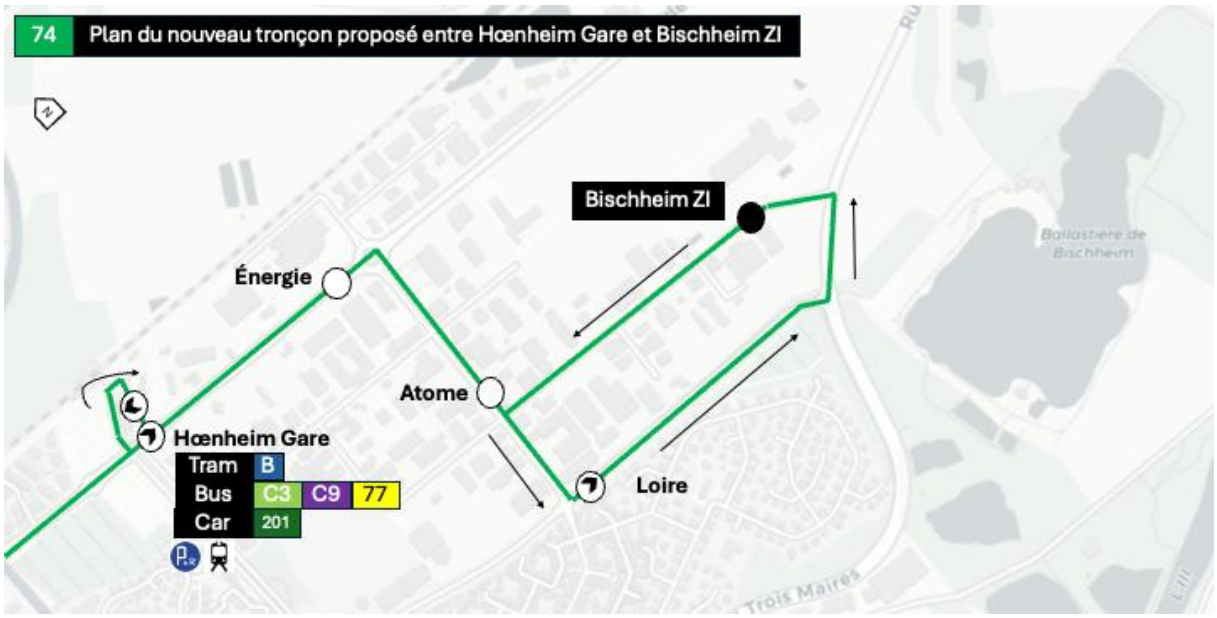
- Ligne 70 : à l'instar de la ligne 50 devenue Chron'hop C5, elle serait renforcée avec une déviation en lien avec l'évolution de la C1, depuis Papeterie jusqu'à Fuchs am Buckel (comme renfort à la ligne 72) ;



- Lignes 71 et 73 : demande de circulation le samedi ;

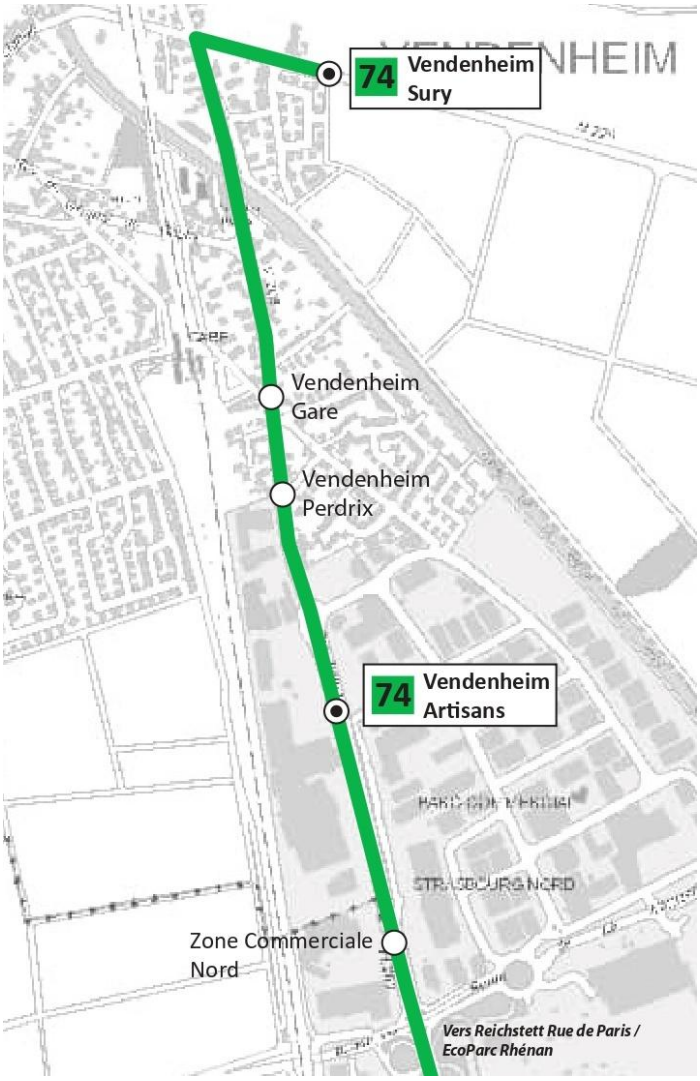
- Ligne 74 :

  - un prolongement jusqu'à la Zone d'activités de Bischheim-Hœnheim, pour faciliter l'accès aux emplois et améliorer la connexion avec le réseau structurant ;



Il pourrait être intéressant que la ligne 74 desserve le rond-point entre la route de La Wantzenau et l'avenue de l'Energie à proximité des supermarchés Super U et Lidl, en complément de la desserte par le service à la demande Flex'hop sur les arrêts déjà existants. La ligne pourrait ainsi combiner des dessertes « salariés » et « commerciales ».

- une demande de prolongement depuis l'arrêt Vendenheim Artisans jusqu'au quartier résidentiel du Sury ;



➢ Ligne 75 : reporter le terminus partiel « Mundolsheim Parc » (en entrée de commune) jusqu'à l'arrêt « Collège Paul Emile Victor » afin de desservir la commune.

5. Faciliter les déplacements de l'usager

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 d'étudier la mise en place du post-paiement (à l'instar du réseau de la métropole du Grand Lyon).

En parallèle, il conviendrait de :

- faciliter le parcours usager par la mise en place d'une signalétique commune EMS/CTS optimale et lisible 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 et de points d'eau suffisants, informer sur l'existant et l'étendre à l'ensemble des communes de l'Eurométropole.

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 B : Lycée Marc Bloch, Pont Phario, Le Marais, Futura Glacière et Montagne Verte ;
- Tram C : Observatoire et Université ;
- Tram E : Observatoire et Université ;
- Tram F : Gruber, Comtes, Université et Observatoire.

Il serait également intéressant qu'à l'instar d'autres réseaux, Besançon par exemple, les écrans d'information du tram indiquent les délais de passage des correspondances BHNS ou bus à certains points névralgiques du territoire ou la durée d'attente pour permettre aux utilisateurs de choisir leur moyen d'acheminement.

5.1 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 leur dépendance à la voiture individuelle.

ASTUS propose la création d'arrêts dédiés au transport à la demande au sein de la zone commerciale nord ainsi qu'à la halte ferroviaire de Mundolsheim.

5.2 Lignes de nuit : continuité et nouvelles dessertes

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

- un fonctionnement 7 jours sur 7 pour les lignes de nuit existantes ;
- la 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, et permettrait de garantir un accès à la gare centrale et aux premiers et derniers trains de la journée.

ASTUS demande le rétablissement d’un véritable hub de correspondances à l’arrêt Pont Saint-Nicolas, les bus des 3 lignes (5 branches) s’y croisant et s’y attendant.

6. Développement du transport pour les personnes à mobilité réduite

Les services Flex’hop (tout public) et Mobistras (destiné aux personnes à mobilité réduite) sont maintenant gérés par la CTS, qui a déjà enclenché une démarche de rapprochement et de mutualisation des moyens. Certains véhicules Flex’hop peuvent être amenés à transporter des PMR.

Cette mutualisation s'articule principalement par l’intégration du service Mobistras dans la tarification urbaine déjà valable sur le reste du réseau, et la volonté de regrouper plusieurs voyageurs effectuant des trajets similaires dans un même véhicule, plutôt que d'allouer un véhicule par course individuelle avec une flotte qui reste en partie distincte.

Mobistras utilise des minibus spécifiquement équipés de rampes et d'aménagements lourds de « trottoir à trottoir », tandis que Flex'hop s'appuie sur une flotte de véhicules électriques standard circulant d'un point d’arrêt identifié à un autre.

En revanche la mutualisation des moyens ne doit pas se faire dans les deux sens : les véhicules Mobistras doivent être réservés à ce service, la flotte étant déjà insuffisante aujourd’hui pour couvrir tous les besoins des PMR ; il arrive régulièrement que des demandes de prestation ne puissent pas être honorées même en réservant 15 jours à l’avance par manque de véhicule.

7. Tarification solidaire

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.

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 essentiel 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 le transport à la demande Flex'Hop en synergie avec Mobistras ;
- garantir un service de nuit quotidien fiable avec des correspondances adaptées.

Ces mesures permettront de compléter le réseau existant, 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.

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

B. Développement du Service Express Régional Métropolitain (SERM) 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 insuffisante 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.

Le développement du **SERM ferroviaire et routier interurbain** devra être organisé méthodiquement afin que l'ensemble des usagers puissent atteindre rapidement Strasbourg et les zones d'activités dans l'EMS.

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

D'autres zones, ne nécessitant pas de moyens de transport lourds, doivent néanmoins être prises en compte afin de décourager l'utilisation de la voiture. Il convient dans ce cadre de développer des lignes de bus, des lignes de covoiturage, ou un transport à la demande joignant les zones d'attractivité, notamment en 2ème couronne, sans passer par Strasbourg (Wolfisheim/ Ostwald, par exemple).

1. Le SERM ferroviaire

Diagnostic

Le REME devenu SERM 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 voyageurs usagers quotidiens qui fréquenteraient la gare centrale de Strasbourg.

Souhaits

L'amplitude horaire des trains devrait 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.

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 cadencement généralisé, 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 1 000 trains supplémentaires par semaine.

Pour commencer, dans un délai rapproché, il serait intéressant d'étudier 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). Ce type de fonctionnement est aussi fréquent sur plusieurs réseaux étrangers.

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

La première relation diamétrale Saverne-Sélestat fonctionne désormais plutôt bien. D'autres devraient être mises en place sur le même modèle. Une recherche dans ce sens pourrait aussi concerner les liaisons TER 200 avec extension d'un maximum de trains de/vers Nancy et Metz comme cela existait encore il y a une dizaine d'années.

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

- Brumath-Nord (près du nœud autoroutier A4-D1340) avec un parking-relais ;
- Schiltigheim-Bischheim pour une mise en correspondance avec la future ligne de tram nord ;
- Neudorf-Kibitzenau ;
- Port du Rhin/Coop.

L'amélioration de la mise en accessibilité des haltes doit être accélérée et complétée à moyen terme. Elles devront toutes être équipées avec une signalétique commune favorisant l'intermodalité, l'accessibilité des PMR, des cyclistes, et des personnes avec une poussette, etc ...

Il conviendrait également d'améliorer les équipements de la gare de Strasbourg. Si les escalators montants sont globalement satisfaisants hors pannes, la largeur des accès central et Sud permettrait l'éventualité d'installer des escalators descendant, ce qui faciliterait grandement le déplacement des personnes âgées, des PMR et des voyageurs chargés.

L'affichage dans les gares et autour n'est pas assez visible et performant, ne prenant pas assez bien en compte l'intermodalité en général et les services de substitution en particulier.

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 (voir ce qui a été fait sur le secteur Genève / Evian / Annemasse avec le Léman Express).

2. Le SERM routier

Introduction

Actuellement, 2,12 millions d'usagers par an fréquentent les cars interurbains qui arrivent sur le territoire de l'Eurométropole (sites des Halles, de Rotonde, de Baggersee et de Hœnheim-Gare). Ce chiffre est amené à augmenter dans les prochaines années, avec le développement du SERM et les évolutions envisagées de l'offre.

Ainsi, 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, à l'instar des aménagements sur la D1004 et en favorisant le développement et l'utilisation de voies de covoiturage mixtes.

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

Des échanges intermodaux à l'arrière de la gare de Strasbourg devraient être mis en place une fois le projet de gare à 360 degrés abouti.

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

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

- cadencement continu de 30 à 60 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 train et pour l'EMS avec les trams, le BHNS et les bus ;
- développement des lignes diamétralisées ou à rebond.

L'ensemble des arrêts dans les communes doivent être équipés d'une signalétique uniformisée et connectée (capable d'indiquer les retards et aléas), des panneaux indiquant les prochains départs et les destinations, d'abris avec des bancs, voire un local d'attente et un abri vélos sécurisé.

ASTUS souhaite une desserte systématique des communes en bout de ligne, au moins lors du dernier service en soirée, ce qui n'est généralement pas le cas actuellement.

Néanmoins, le maillage des lignes de cars interurbains 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, qui ont toutes pris la compétence d'autorité organisatrice des mobilités, pourra y répondre.

Les jalonnements vers les arrêts doivent être améliorés, notamment en correspondance, et équipé de bancs voire de toilettes.

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 de cars interurbains devraient 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.

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

ASTUS préconise d'organiser ces deux liaisons à la manière de deux branches d'une même ligne, articulées autour du tronçon commun entre Pfettisheim et Strasbourg. Leur exploitation reposerait sur un cadencement coordonné et alterné : par exemple, un car toutes les 30 minutes sur le tronc commun, assuré à tour de rôle par chacune des deux lignes.

En amont de Pfettisheim, ce dispositif fonctionnerait selon le principe d'une ligne à rebond, avec une desserte alternée de chaque branche. ASTUS propose en outre de prolonger la branche desservant Wingersheim jusqu'à la halte ferroviaire de Brumath, afin de desservir également Donnenheim, Krautwiller et la zone d'activités de Brumath Nord.

La desserte de l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim devra être étudiée.

- **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.

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

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

L'offre de la ligne 240 a été renforcée dans le cadre de la restructuration du réseau en lien avec le prolongement de la ligne F du tram jusqu'à Wolfisheim, permettant de créer une liaison directe avec le centre-ville de Strasbourg (Les Halles).

Il reste à augmenter la fréquence le dimanche.

En contrepartie, la ligne de bus 41 a été supprimée entre Achenheim et Poteries.

Cela entraîne aujourd'hui des difficultés d'accessibilité sur les communes périphériques desservies de l'Eurométropole pour les personnes à mobilité réduite, les usagers avec une poussette, un enfant ou encore un caddie, particulièrement aux heures creuses avec des fréquences réduites.

La mise en service de véhicules à plancher bas devrait être envisagée dans les limites de l'Eurométropole.

- **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.

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

ASTUS préconise d'organiser les lignes 260 et 270 comme les branches d'une même ligne, articulées autour du tronçon commun entre Plobsheim et Strasbourg-Baggersee. Leur exploitation reposerait sur un cadencement coordonné et alterné : par exemple, un car toutes les 30 minutes sur le tronçon commun, assuré à tour de rôle par les différentes branches.

En amont de Plobsheim, en direction d'Erstein, de Diebolsheim et de Rhinau, ce dispositif fonctionnerait selon le principe d'une ligne à rebond, avec une desserte alternée.

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

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.

- **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 de cars 230 et 240) avec les fréquences et l'amplitude d'une ligne structurante ou proches.

- **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.

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

ASTUS propose une modification du tracé à partir de Wiwersheim en l'orientant vers Truchtersheim, Berstett et Vendenheim.

2.3 Lignes de rabattement

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

Pour les usagers de ce secteur, un accès à Strasbourg par la halte ferroviaire d'Entzheim Aéroport 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 : a 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.

Conclusion

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

En attendant, il existe des possibilités de « rattacher » des territoires adjacents qui ne sont pas dans la même autorité organisatrice (COMCOM / 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 titre d’exemple, la jonction de Lampertheim (terminus de la ligne de bus 73 de la CTS) 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 cet exemple, 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) à Schiltigheim avec la création d’une voie de cars dédiée 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.

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.

3. La gare à 360 degrés

Le projet Gare 360 degrés de Strasbourg doit s’accélérer et se concrétiser afin de répondre à tous les besoins futurs en matière de transports collectifs de la gare centrale de Strasbourg qui cumule des fonctions locales, régionales, nationales, transfrontalières et internationales. La situation actuelle ne permettra pas d’accueillir plus de 100 000 usagers par jour visés avec le développement du SERM.

Cette transformation devra permettre :

- d’ouvrir la gare à l’arrière afin d’accueillir les cars interurbains, un parking pour les voitures et les vélos, un accès direct pour les quartiers ouest et tout le bassin de mobilité ;
- d’accueillir une douzaine de nouvelles voies à la fois pour intégrer les futurs cadencements du SERM au niveau de la région et élargir les capacités d’accueil des lignes transfrontalières et internationales ;
- une vraie intermodalité fonctionnelle entre les différentes modes à l’horizon 2045,
- l’accueil d’une ou deux lignes de tramway aboutissant ou traversant la place de la gare.

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 hors tout, libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel, interdiction de stationnement des véhicules automobiles, verbalisation effective des stationnements intempestifs.

Les bandes et pistes cyclables devraient être sécurisées et leurs itinéraires continus et homogènes en traitement.

2. L’autopartage (Citiz) et le covoiturage (Aut’hop)

L’autopartage offre une alternative flexible à la possession d'une voiture individuelle et mérite d’être développé.

Une voiture en autopartage remplace l'usage de 5 à 8 voitures particulières et le kilométrage annuel de ses utilisateurs.

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.

Il conviendrait aussi dans certains secteurs ne nécessitant pas un transport en commun massif de réfléchir à la mise en place de lignes de covoiturage régulières fonctionnant comme une ligne de bus avec des arrêts matérialisés et des panneaux d’information (voir ce qui se fait en Île-de-France, dans l’Oise, à Rouen ou à Bourgoin Jallieu), ainsi que d’aires de rendez-vous aménagées.

A noter que ce type de ligne fonctionne grâce à la contribution des collectivités qui défraient le conducteur.

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, dont 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 ou la possibilité de rejoindre le PEM à vélo ou en voiture (P+R et garage à vélo sécurisé).

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, en parallèle avec des

escaliers, comme des plans inclinés, à défaut en cas d’impossibilité technique avérée des ascenseurs (à l’entretien coûteux).

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 des 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 humaine.

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 sur les 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 de renseigner en direct différents supports en tenant compte du lieu de la demande (information dans les trains, cars, trams et bus, mais aussi sur internet – amélioration de la **plateforme** **fluo.grandest.fr**).

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 à la longueur du trajet, ou alors de disposer d'un zonage qui, malheureusement, risque d'être compliqué s'il était concentrique ; un billet unique, ne tenant pas compte de la distance parcourue, faciliterait beaucoup l'usage des transports en commun, partout, tout le temps.

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

- Fluo Grand Est (trains et cars),
- Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS),
- Services transfrontaliers BWEGT - Deutsche Bahn, SWEG, services de cars de l'Ortenau dont la tarification est unique dans le cadre du Tarifverbund Ortenau GmbH (TGO). Une stratégie d'ensemble serait à définir en ce sens.

Les tarifs transfrontaliers pour les voyageurs occasionnels demeurent anormalement chers, difficiles à comprendre et à obtenir (exemple du billet Strasbourg-Kehl), à l'exception de l'Europass, billet, simple et attractif sur 24 heures ou mensuel, valable pour tous les transports publics dans l'ensemble des territoires de l'Eurométropole et de l'Ortenau.

ASTUS insiste depuis de nombreuses années pour l’extension du « Baden-Württemberg-Ticket », billet journalier, jusqu’à Strasbourg-Ville et Krimmeri-Meinau comme à Bâle-SBB, Basel Badischer Bahnhof et Schaffhouse.

Par ailleurs, il serait utile que les abonnés CTS, titulaires de la contremarque TER, puissent se rendre en train directement à Kehl. Enfin, l’installation d’un distributeur de billets en gare de Strasbourg est à prévoir, comme à Wissembourg et à Lauterbourg depuis plusieurs années.

Les problèmes de tarification devraient être approfondis : par exemple, pour atteindre Pfaffenhoffen depuis le nord de Strasbourg avec la ligne B du tramway (CTS), la ligne 201 (CTBR) de Hœnheim-Gare à Brumath et la ligne 12 (RITMO) de Pfaffenhoffen à Brumath, il est nécessaire de prendre trois billets.

Il existe historiquement un déficit d'information et de qualité de service perçus par les usagers du réseau de cars interurbains, alors que celui-ci 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

Faire de la mobilité un véritable choix pour tous

Au terme de ce document, ASTUS souhaite porter une conviction claire : l’avenir des mobilités dans le bassin de vie strasbourgeois ne pourra pas reposer sur un mode de transport unique, mais sur la construction d’un système cohérent dans lequel le train, le tramway, le bus, le car, le vélo, la marche, le covoiturage, l’autopartage et le transport à la demande se complètent réellement.

Ces dernières décennies, Strasbourg et son bassin de vie ont profondément transformé leur politique de mobilité. Le retour puis le développement du tramway, le renforcement du réseau de bus, la création des lignes Chron’hop et du BHNS, le développement de Flex’hop, des mobilités cyclables et de l’autopartage, ainsi que l’émergence du Service Express Régional Métropolitain (SERM) constituent des avancées importantes.

Elles démontrent qu’une politique publique volontariste peut profondément modifier les habitudes de déplacement. Mais elles montrent également leurs limites lorsque les différentes offres restent insuffisamment coordonnées, lorsqu’un territoire demeure mal desservi, lorsqu’une correspondance fonctionne mal, lorsqu’un dernier train arrive après le départ du dernier bus, lorsque l’information voyageur est insuffisante, ou lorsque plusieurs systèmes tarifaires rendent un trajet pourtant simple difficile à comprendre.

L’enjeu des prochaines années ne doit donc pas être uniquement de construire davantage. Il doit être de faire mieux, de rendre l’ensemble plus cohérent et surtout de permettre à chacun de disposer d’un véritable choix de mobilité. Pour ASTUS, c’est désormais cette exigence qui doit guider les politiques publiques.

Construire un réseau structurant, mais penser l’ensemble du territoire

Le tramway doit continuer à jouer un rôle majeur dans le développement des transports collectifs de l’Eurométropole. Son succès démontre la pertinence d’un mode capacitaire, lisible et structurant sur les axes où la demande le justifie. Son développement doit donc se poursuivre, notamment vers le nord de l’agglomération et dans une logique permettant de créer de nouvelles liaisons sans systématiquement faire transiter tous les déplacements par l’hypercentre.

Mais faire du tramway l’unique réponse aux enjeux de mobilité serait une erreur. Le développement des transports collectifs doit reposer sur une hiérarchie claire de l’offre et sur la complémentarité des modes. Le bus, le BHNS et les lignes Chron’hop doivent bénéficier d’une véritable montée en gamme : fréquences renforcées, régularité, voies

réservées lorsque cela est nécessaire, priorité aux carrefours, information voyageurs fiable et matériel adapté aux niveaux de fréquentation.

Cette ambition doit également concerner les horaires. Un réseau ne peut être considéré comme réellement performant s’il fonctionne correctement uniquement aux heures de pointe ou pendant la journée. Les déplacements tôt le matin, tard le soir, le dimanche, les jours fériés ou pour les emplois en horaires décalés ne peuvent plus être considérés comme secondaires. Le développement d’un véritable réseau nocturne et l’amélioration des correspondances avec les derniers trains doivent ainsi faire partie des priorités.

Mais aussi, la politique de mobilité ne peut s’arrêter aux limites administratives de Strasbourg ou de l’Eurométropole. La dépendance automobile reste importante dans les zones périurbaines, souvent non par choix, mais simplement parce qu’aucune alternative suffisamment crédible n’existe aujourd’hui. Opposer systématiquement la voiture aux transports collectifs serait donc une réponse trop simple à une réalité beaucoup plus complexe. La voiture continuera d’avoir sa place, notamment dans les territoires ou les situations où elle demeure difficilement substituable. L’objectif d’une politique publique de mobilité doit être différent : faire en sorte que l’utilisation de la voiture ne soit plus une obligation lorsque d’autres solutions pourraient raisonnablement exister. C’est précisément là que le développement du SERM doit prendre tout son sens.

Faire du SERM un système de mobilité et non seulement un projet ferroviaire

Le Service Express Régional Métropolitain constitue l’un des principaux projets de mobilité des prochaines décennies. Mais sa réussite ne pourra pas être mesurée uniquement au nombre de trains supplémentaires. Le SERM doit progressivement devenir un véritable système de mobilité à l’échelle du bassin de vie strasbourgeois. Le train doit en constituer l’une des principales ossatures, mais il doit fonctionner avec les cars express, les transports à la demande, les lignes de rabattement, les réseaux urbains, les mobilités actives et les autres solutions de mobilité.

Les cars interurbains doivent notamment être considérés comme de véritables composantes structurantes du SERM. De nouvelles liaisons de rocade doivent également permettre de relier directement les différents pôles du bassin de vie sans imposer systématiquement un passage par Strasbourg.
Molsheim, Obernai, Erstein, Brumath, Truchtersheim, Saverne, Haguenau et les autres pôles du territoire doivent pouvoir progressivement s’inscrire dans un réseau où les déplacements de périphérie à périphérie deviennent réellement possibles.

Cette logique suppose également de développer les pôles d’échanges multimodaux.

La gare centrale de Strasbourg conservera évidemment un rôle majeur et devra accompagner l’augmentation attendue des flux, notamment dans le cadre de son développement à 360°. Mais elle ne doit pas devenir l’unique point de correspondance du système. Lorsque cela est pertinent, des pôles périphériques doivent permettre d’effectuer une correspondance avant d’arriver au centre de Strasbourg. Il faut progressivement entrer dans une logique où l’ensemble du système est organisé autour du déplacement de l’usager.

Passer d’une politique des réseaux à une politique des usages

Il s’agit probablement de l’un des principaux changements de méthode que défend ASTUS. Encore trop souvent, les politiques de transport ont été pensées réseau par réseau, ligne par ligne, opérateur par opérateur. Or, pour l’usager, cette organisation administrative n’a que peu d’importance. Une personne qui souhaite se déplacer entre son domicile et sa destination ne devrait pas avoir à comprendre la répartition des compétences entre collectivités, autorités organisatrices et exploitants. Son trajet peut successivement utiliser un car Fluo, un TER, un tram CTS et la marche. Ce déplacement doit pourtant lui apparaître comme un seul voyage.

Cela implique une billettique beaucoup plus interopérable, une tarification multimodale simple et compréhensible, une information voyageur réellement coordonnée et des correspondances conçues autour des besoins réels des voyageurs. La simplification doit devenir une politique publique à part entière. L’existence d’une offre théoriquement importante ne suffit pas lorsque cette offre est difficilement perçue et utilisable par l’usager sur d’autres lignes et réseaux.

Cette exigence concerne également le numérique. Les applications mobiles et les nouveaux outils de paiement doivent continuer à se développer, mais ils doivent être simple d’utilisation et ne jamais devenir l’unique porte d’entrée vers les transports collectifs. Les titres physiques, les points de vente et l’accompagnement humain restent indispensables.

L’âge, le handicap, le lieu de résidence, la maîtrise des outils numériques ou l’absence de smartphone ne doivent jamais constituer des obstacles à la mobilité. L’accessibilité doit donc être pensée dès la conception des infrastructures, des véhicules, des arrêts et des pôles d’échanges. Elle ne concerne d’ailleurs pas seulement les personnes reconnues comme étant en situation de handicap. Le vieillissement de la population, les difficultés temporaires de mobilité, les poussettes, les bagages ou encore les déficiences visuelles et auditives rappellent qu’un réseau accessible est, avant tout, un réseau plus facile à utiliser pour tous.

Mais l'expérience du voyageur commence également avant de monter dans un véhicule. Un arrêt de bus accessible perd une partie de son intérêt si son cheminement est dangereux. Une gare bien desservie devient moins attractive s'il est impossible d'y stationner correctement son vélo. Une correspondance théoriquement possible n'est pas une bonne correspondance si elle oblige à courir d'un quai à l'autre. Il faut donc continuer à passer d'une politique centrée sur les infrastructures à une véritable politique des usages.

Faire des transports collectifs un choix naturel

La transition des mobilités ne peut pas uniquement reposer sur la contrainte. Pour convaincre durablement davantage d'habitants d'utiliser les transports collectifs, ceux-ci doivent devenir suffisamment fiables, simples, confortables et attractifs pour être choisis naturellement. La qualité du déplacement compte autant que l'existence du déplacement. Un réseau performant doit garantir une information voyageurs fiable, des véhicules entretenus, des stations agréables, des correspondances compréhensibles et un sentiment de sécurité suffisant. Mais il faut également redonner une place à l'envie.

ASTUS défend ainsi l'ambition de réenchanter le transport public. Cela ne signifie évidemment pas que la communication ou l'esthétique puissent remplacer les investissements nécessaires dans les infrastructures et l'exploitation. Un beau réseau qui fonctionne mal reste un mauvais réseau. Mais un réseau performant peut également devenir un élément positif de l'identité d'un territoire.

Les transports collectifs peuvent davantage renforcer la vie culturelle, sportive et associative, développer des partenariats, accompagner les grands événements et devenir un élément visible valorisant la vie quotidienne. Faire connaître les réseaux, leurs possibilités et leurs destinations constitue également une politique de mobilité.

Cette ambition doit enfin être pleinement transfrontalière. Strasbourg appartient à un bassin de vie rhénan dans lequel la frontière administrative ne correspond plus à la réalité de nombreux déplacements. La coordination des horaires, l'amélioration des liaisons ferroviaires et routières, l'information sur les réseaux allemands et la simplification tarifaire doivent progressivement permettre de considérer le Rhin non comme une rupture entre deux systèmes, mais comme un lien entre deux parties d'un même territoire européen.

Construire les priorités avec les usagers

Toutes les propositions contenues dans ce document ne pourront évidemment pas être mises en œuvre simultanément. Certaines nécessitent plusieurs années d'études et des investissements considérables. D'autres pourraient être engagées beaucoup plus

rapidement avec des moyens plus limités. Il faudra donc hiérarchiser, programmer et arbitrer. Ces choix sont politiques. Mais la nécessité de faire des choix ne doit pas empêcher de fixer une ambition de long terme. Pour ASTUS, celle-ci est claire : construire un système de mobilité multimodal, fiable, accessible, lisible et présent sur l’ensemble du bassin de vie, capable de répondre aussi bien aux déplacements quotidiens qu’aux besoins occasionnels.

L’objectif n’est pas de supprimer un mode de déplacement au profit d’un autre. Il est de permettre à chacun de disposer d’un véritable choix. Lorsque le train, le tramway, le bus, le vélo, la marche, le covoiturage ou l’autopartage constituent des solutions adaptées, celles-ci doivent devenir suffisamment performantes pour pouvoir être choisies naturellement. La voiture peut alors trouver une fonction complémentaire, notamment là où elle demeure difficilement substituable.

La réussite de cette transformation nécessitera une coopération durable entre autorités organisatrices, opérateurs de transport, communes, territoires voisins, acteurs économiques et monde associatif. Elle nécessitera surtout d’associer davantage ceux qui utilisent quotidiennement les réseaux. C’est précisément dans cette démarche qu’ASTUS entend inscrire son action. ASTUS n’est pas un bureau d’études et n’a pas vocation à se substituer aux techniciens, aux exploitants ou aux autorités organisatrices. Son rôle est différent. L’association rassemble des personnes qui utilisent les transports, observent leur fonctionnement et rencontrent quotidiennement les réussites comme les difficultés du système.

Cette expertise d’usage constitue une véritable compétence. Elle permet de rappeler qu’une solution techniquement performante doit également être simple à comprendre ; qu’une correspondance théoriquement possible doit fonctionner dans la réalité ; qu’un arrêt déclaré accessible doit aussi disposer d’un cheminement accessible ; qu’une fréquence élevée ne vaut que si la ligne est fiable ; et qu’un réseau performant n’a de sens que s’il peut effectivement être utilisé par tous.

ASTUS souhaite ainsi continuer à agir dans une démarche constructive, indépendante et fondée sur le dialogue : reconnaître les avancées lorsqu’elles améliorent réellement les déplacements, alerter lorsque les besoins des voyageurs ne sont pas suffisamment pris en compte et proposer des solutions lorsque des améliorations sont possibles.

Ce document n’a donc pas vocation à constituer un programme figé. Il fixe une orientation et ouvre le débat sur la mobilité que nous voulons construire pour les prochaines décennies. Une mobilité dans laquelle les frontières entre réseaux s’effacent progressivement au profit du voyageur. Une mobilité dans laquelle le lieu de résidence ne détermine plus automatiquement la dépendance à la voiture. Une mobilité dans

laquelle l’âge, le handicap ou l’absence de smartphone ne deviennent jamais des facteurs d’exclusion. Une mobilité dans laquelle se déplacer ne constitue pas uniquement la possibilité d’aller d’un point A à un point B, mais un droit effectif permettant l’accès à l’emploi, aux études, aux soins, aux loisirs, aux services publics et au lien social. Car derrière les infrastructures, les lignes, les véhicules et les horaires, c’est finalement de cela qu’il s’agit : donner à chacun la possibilité réelle de se déplacer.

C’est dans cette perspective qu’ASTUS entend continuer à porter son ambition :

Réenchanter le transport public, partout, toujours et pour tous.

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, Hoenheim + liaison de contournement du noeud Homme de Fer**
2. **Extension tramway ligne F vers le Port du Rhin**
3. **Extension tramway ligne E vers le nord de la Robertsau**
4. **Extension tramway ligne A vers le Zénith**
5. **Extension tramway vers le Stockfeld**
6. **Nouvelle liaison tramway depuis la Gare Centrale**

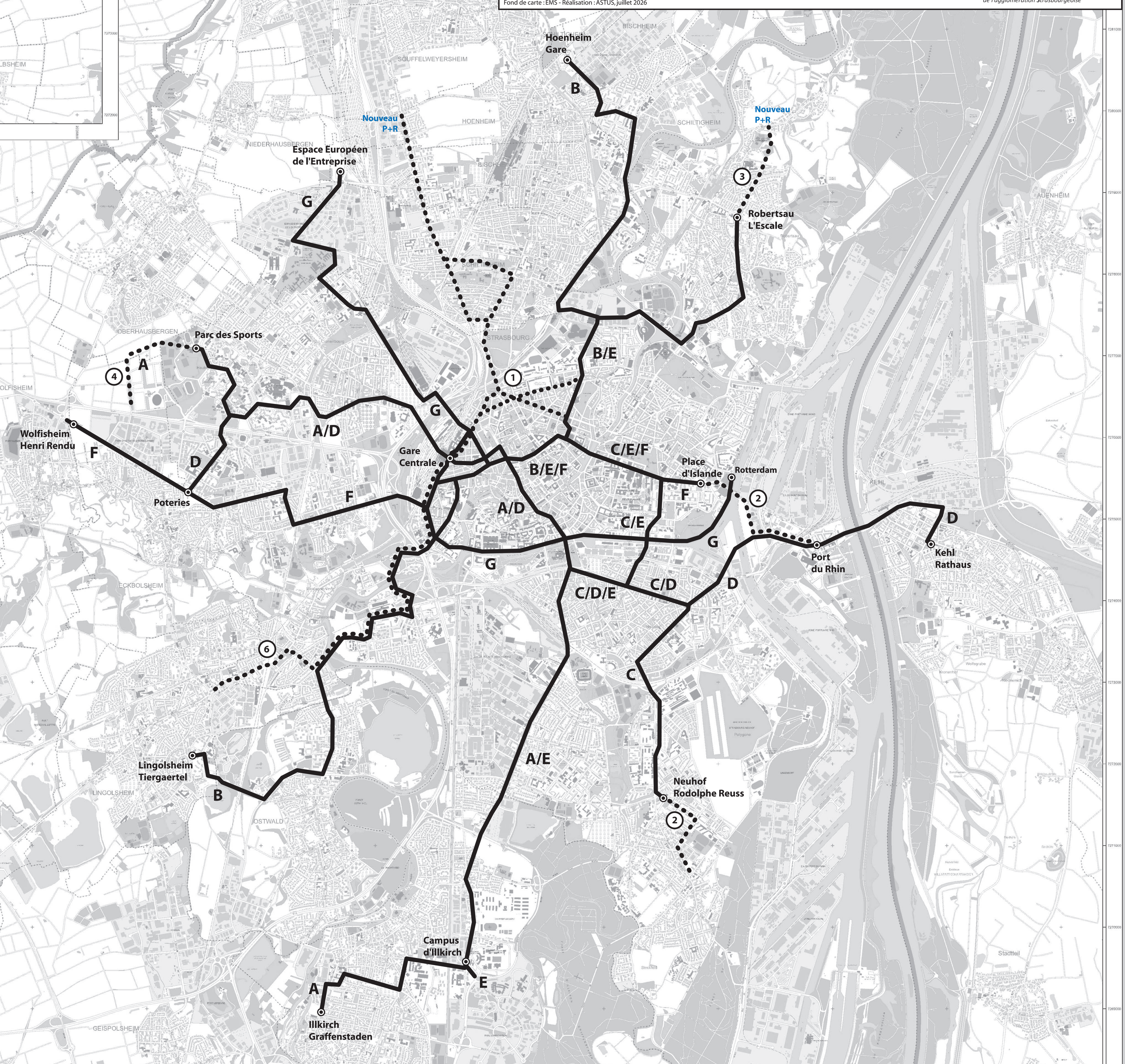
Lignes et terminus existants — **Nouvelle infrastructure / extension de ligne**

Proposition d'organisation du réseau de tramway (long terme) :

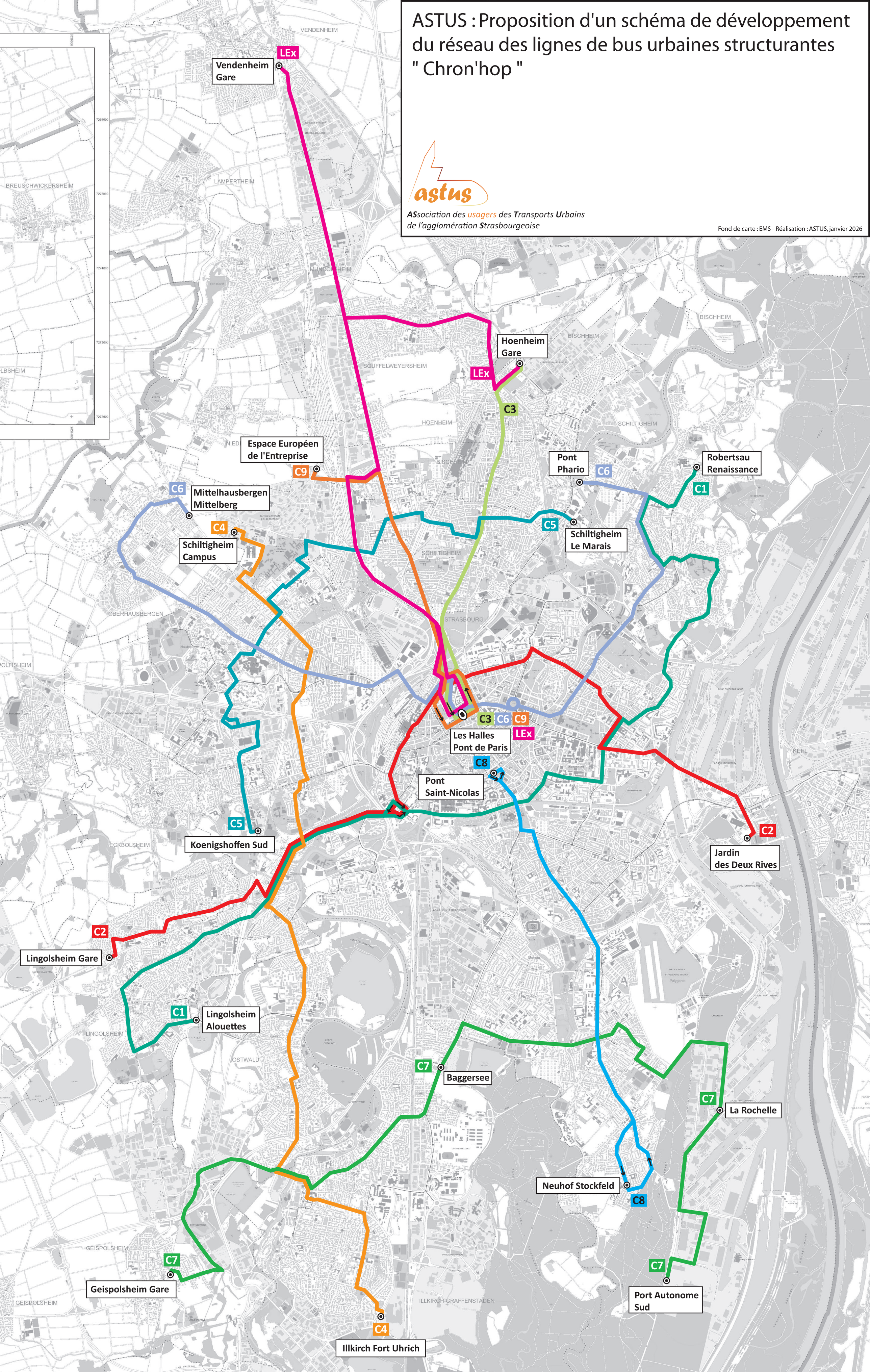
- **> Tram A : Zénith <> Homme de Fer <> Illkirch Graffenstaden**
- **> Tram B : Lingolsheim Tiergaertel <> Homme de Fer <> Hoenheim Gare**
- **> Tram C : Hoenheim Rue de la Fontaine <> République <> Neuhof Eglise**
- **> Tram D : Poteries <> Homme de Fer <> Kehl Rathaus**
- **> Tram E : Lingolsheim 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 Rue de la Roue <> Gare Centrale**

Fond de carte : EMS - Réalisation : ASTUS, juillet 2026

ASsociation des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise



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, janvier 2026