



Depuis le 1^{er} septembre 2021, les moins de 18 ans habitant l'Eurométropole de Strasbourg peuvent circuler gratuitement et en illimité sur l'ensemble du réseau de la CTS grâce à un abonnement à 0 €.

Cette mesure justifiée par la forte dépendance des jeunes aux transports en commun, vise également à inciter les parents à ne pas utiliser leur véhicule pour transporter leurs enfants mineurs, alors que ces jeunes peuvent utiliser les transports en commun en toute autonomie. Par ailleurs, une part importante des élèves résidant dans l'agglomération sont contraints d'effectuer des déplacements relativement conséquents pour rejoindre, notamment, les lycées. La gratuité rétablit ainsi l'équité entre les différents élèves. On peut espérer que cette mesure entraînera une baisse de l'usage des véhicules individuels et donc, une amélioration de la qualité de l'air dans l'agglomération.

Dans un futur proche, tous ces jeunes qui auront pris l'habitude d'utiliser les transports en commun ne se précipiteront peut-être pas dès leur majorité vers l'utilisation d'une voiture au quotidien. Ils préféreront peut-être opter pour des déplacements illimités Bus/Flex'hop/Tram/TER dans l'Eurométropole à 0,75 € ou moins par jour sans souci de garagiste, de contrôle technique, d'assurance et de stationnement. D'autant plus que l'acquisition d'une voiture d'occasion bien polluante sera également une coutume vouée à disparaître avec la mise en œuvre de la ZFE-m⁽¹⁾. Quand occasionnellement une voiture devient nécessaire, un véhicule partagé⁽²⁾ pourra souvent suffire. Cette gratuité des mineurs n'est donc pas seulement un geste financier mais aussi

un acte éducatif. Nous regrettons néanmoins l'inéquité créée avec les jeunes résidant dans les communes limitrophes de l'Eurométropole. Nous appelons les communautés de communes concernées à y réfléchir dans les meilleurs délais.

Dans le bassin de vie de l'agglomération strasbourgeoise, la décennie à venir sera l'objet d'un ambitieux développement de l'offre de transports en commun avec les extensions de tram vers l'ouest et le nord, le prolongement du BHNS vers le Sud, la mise en œuvre du Réseau Express Métropolitain.⁽³⁾

Afin que les usagers continuent à préférer les transports en commun, ASTUS s'efforcera toujours et encore à veiller à leur efficacité et leur attractivité.

⁽¹⁾ Zone à Faible Emission mobilité - Il s'agit d'un outil réglementaire destiné à limiter la circulation des véhicules les plus polluants dans un périmètre défini. La loi « climat et résilience » du 22 août 2021, impose à toutes les agglomérations métropolitaines françaises de plus de 150 000 habitants, une ZFE-m d'ici au 31 décembre 2024.

⁽²⁾ Un service d'autopartage ou voitures en libre-service, est un système dans lequel un organisme met à la disposition de ses membres une ou plusieurs voitures, comme Citiz à Strasbourg. Les voitures sont disponibles 24/7/365 et récupérables dans la rue proche de chez vous. À ne pas confondre avec le covoiturage, qui est l'utilisation conjointe et organisée d'une voiture par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers, dans le but d'effectuer un trajet commun.

⁽³⁾ Le Réseau Express Métropolitain (REM) est une offre de transports en commun métropolitaine et transfrontalière. C'est une offre routière et ferrée de type RER avec un service cadencé, des fréquences élevées. L'ambition est également de favoriser une diamétralisation des dessertes et de rendre possible des trajets entre le nord et le sud de la région métropolitaine sans changement à Strasbourg.

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



ASTUS c'est aussi...

Près d'une centaine de réunions internes ou externes auxquelles ont participé les membres de l'association depuis avril 2021 :

- Les réunions trimestrielles avec l'Eurométropole et la CTS
- Des rencontres avec des élus, des techniciens et des associations et autres structures
- Une participation aux ateliers de la fabrique des actions du Plan de Prévention Atmosphérique de Strasbourg
- Un module sur les transports à destination du personnel du CCAS de la Ville de Schiltigheim
- Des interviews et rencontres avec des journalistes locaux et nationaux
- Des réunions de co-construction, de concertation et d'échanges avec l'Eurométropole (ZFE-m, projets de lignes de tram/BHNS, PACTE urbanisme, restructuration du stade de la Meinau...)
- Les réunions avec la SNCF et la Région Grand Est
- Des accueils d'étudiants stagiaires

sommaire

EDITO P. 1

ACTUALITÉS

Vélos et trottinettes dans les trams : les règles évoluent

Remerciements P. 2

DOSSIER

Le réseau de transports urbain de l'Eurométropole entame une nouvelle étape majeure dans son développement P. 3

VIE DE L'ASSOCIATION

Stagiaires chez ASTUS P. 7

TRANSPORTS D'AILLEURS

La réouverture de la ligne ferroviaire de la rive droite du Rhône P. 7

BRÈVES

Baisse des tarifs - Ortenau
ASTUS est dans la peine P. 8



Suite à deux tables rondes participatives organisées par l'Eurométropole de Strasbourg (en février et mai dernier) avec la CTS et les associations et collectifs représentant les usagers, sur la présence des vélos et des trottinettes à bord des tramways de la CTS, de nouvelles règles encadrant leur accès ont pu être établies.

Ce retour est effectif depuis le 9 juin dernier et il se fait selon de nouvelles règles :

- Un accès par la dernière porte du tramway
- Dans la limite de deux par rame

- Hors heures de pointe et le dimanche, si l'affluence à bord le permet

L'accès à bord demeure non autorisé du lundi au samedi, aux heures de pointe entre 7h et 9h, ainsi qu'entre 17h et 19h.

Toutefois, en cas de problème technique empêchant un cycliste de rouler (pneu crevé, déraillement etc.), celui-ci sera exceptionnellement autorisé à monter dans une rame à toute heure.



Afin de limiter la présence des vélos dans les tramways, il convient de réfléchir aux nouvelles logiques de complémentarité entre le réseau de transport en commun et les vélos (et les autres modes alternatifs comme les trottinettes) ; réfléchir à une nouvelle

REMERCIEMENTS

Nous remercions SNCF Gares & Connexions pour les améliorations effectuées cet été à la gare de Graffenstaden, principalement pour l'accès à la voie B vers Strasbourg. Nous apprécions la mise en place en cours du futur abri, qui sera nettement plus éloigné de la voie par rapport à l'ancien, ce qui assurera une meilleure sécurité pour les usagers en attente d'un TER.

Cependant, nous regrettons vivement la construction de 4 marches au lieu d'une rampe d'accès, qui aurait résolu les problèmes d'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Aussi, nous demandons la sup-

pression des 2 marches pour accéder à la voie A et leur remplacement par un plan incliné.

Il convient de rappeler que l'accessibilité de plusieurs gares desservies par le futur REM devra être améliorée dans les meilleurs délais, notamment à Mundolsheim, pour l'accès aux futures relations directes Saverne-Strasbourg-Sélestat.



organisation des déplacements cyclables et de l'utilisation complémentaire du réseau de tram dans une logique d'intermodalité pertinente.

« Outre un travail de pédagogie sur les nouvelles règles en vigueur auprès des usagers concernés, il s'agira d'effectuer un diagnostic sur les aménagements cyclables. »

Outre un travail de pédagogie sur les nouvelles règles en vigueur auprès des usagers concernés, il s'agira d'effectuer un diagnostic sur les aménagements cyclables (pistes, bandes, voies vertes, couloirs mixtes avec bus) et les espaces de stationnement (arceaux, véloparcs sécurisés existants et potentiels), notamment le long du réseau de tramway. La finalité consiste à identifier les points noirs du réseau cyclable actuel et de pouvoir y apporter des améliorations.

David WENDLING



La réduction de la pollution atmosphérique et de la dépendance aux énergies fossiles constitue un enjeu majeur de la stratégie de l'Eurométropole de Strasbourg qui a déclaré l'état d'urgence climatique en 2020.

Comme toutes les grandes agglomérations, elle est confrontée à une pollution de l'air qui présente un danger pour la santé des habitant(e)s. À ce titre, les transports urbains, notamment, sont rendus gratuits pour tous lors des pics de pollution aux particules fines afin d'inciter au report modal depuis la voiture individuelle.

« L'Eurométropole de Strasbourg est confrontée à une pollution de l'air qui présente un danger pour la santé des habitant(e)s. À ce titre, les transports urbains, notamment, sont rendus gratuits pour tous lors des pics de pollution aux particules fines... »

C'est dans ce contexte que s'est tenue durant les mois de mai et juin la conférence citoyenne « Santé, climat : quelles mobilités pour améliorer la qualité de l'air sur notre territoire ? » ; agrémentée de différents ateliers, elle fut destinée à accompagner et écouter le public dans la perspective de la mise en place de la zone à faibles émissions-

mobilité (ZFE-m) sur l'agglomération strasbourgeoise à partir du 1^{er} janvier 2022.

Le développement du réseau urbain structurant (tramway, bus à haut niveau de ser-

« C'est dans ce contexte que s'est tenue durant les mois de mai et juin la conférence citoyenne « Santé, climat : quelles mobilités pour améliorer la qualité de l'air sur notre territoire ? »



vice, lignes de bus structurantes), l'amorce du réseau express métropolitain (REM) ferroviaire et routier qui aboutira notamment fin 2022 à une augmentation significative de la desserte des gares de l'aire métropolitaine grâce à l'ouverture de la 4^{ème} voie entre Strasbourg et Vendenheim et le développement du réseau cyclable (Vélostras) constituent un socle pour garantir à toutes et à tous un droit à la mobilité.

En parallèle de la mise en service prochaine du grand contournement ouest (GCO), la partie urbaine de l'ex-autoroute A35, désormais route métropolitaine M35* qui traverse l'agglomération, doit être adaptée courant 2022, avec une réduction de la vitesse maximale autorisée à 70 km/h et l'aménagement de voies dédiées aux transports en commun (bus urbains et cars interurbains) et au covoiturage. Un report du trafic de transit poids lourds vers la nouvelle infrastructure est également prévu.

« En parallèle de la mise en service prochaine du grand contournement ouest (GCO), la partie urbaine de l'ex-autoroute A35, désormais route métropolitaine M35* qui traverse l'agglomération, doit être adaptée courant 2022 »

À cet effet, la ligne de bus structurante L6 pourrait potentiellement emprunter la M35 pour rejoindre rapidement le centre de Strasbourg depuis les pôles d'échanges multimodaux de Vendenheim Gare et de Hoenheim Gare via Bischheim (Marc Seguin) en correspondance avec la future ligne de tram vers le nord, ainsi que des lignes de cars interurbains traversantes.

* Cette portion située entre les échangeurs de Reichstett au nord et Entzheim au sud a été transférée par l'Etat à l'Eurométropole de Strasbourg au 1^{er} janvier 2021.

Voici un tour d'horizon des grands projets attendus dans les prochaines années sur le réseau urbain de l'Eurométropole.

I. LE TRAM VERS L'OUEST

Dans la continuité de la mise en service de la ligne F jusqu'à l'entrée du quartier de Koenigshoffen (Comtes) en septembre 2020, l'Eurométropole souhaite prolonger cette infrastructure dans une seconde phase jusqu'à la commune de Wolfisheim. La concertation publique s'est tenue en début d'année avec le choix de la variante 2 « Engelbreit-Poteries » délibéré en mai par le Conseil de l'Eurométropole.



« ... l'Eurométropole souhaite prolonger cette infrastructure dans une seconde phase jusqu'à la commune de Wolfisheim. »

Cette extension intègre entre autres la voie routière de liaison intercommunale ouest (VLIO). Cependant, l'avenir de ce projet s'écrit en pointillés et nécessite encore des études et des autorisations environnementales complémentaires. La ligne F du tramway étendue doit également permettre des correspondances avec le futur Transport en site propre ouest (TSPO) vers Wasselonne dont la M351 (ex A351) qui sera également équipée de voies dédiées aux transports en commun à l'horizon 2024.

Les études d'avant-projet pour l'extension de la ligne de tram F doivent se poursuivre avant la phase d'enquête publique attendue pour le courant de l'année 2022. Celle-ci devra définitivement valider cette extension, dont la mise en service est prévue pour 2025.

En savoir +
Tram vers l'Ouest



2. LA LIGNE G DU BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE VERS LE SUD

L'actuelle ligne G du Bus à Haut Niveau de Service relie l'Espace Européen de l'Entreprise à la Gare centrale depuis décembre 2013. Dans le cadre de la concertation publique qui s'est déroulée du 17 mai au 30 juin, le public était invité à s'exprimer sur l'extension de la ligne sur environ 4 km en passant sur par les boulevards Ouest ceinturant le centre-ville de Strasbourg et les quais Sud jusqu'au pont du Danube à l'entrée du parc de la Citadelle.

« Elle doit offrir à terme une liaison directe entre la Gare et le quartier de l'Esplanade / Danube en 15 minutes seulement et de nombreuses correspondances avec les autres lignes de bus et de tram. »

Elle doit offrir à terme une liaison directe entre la Gare et le quartier de l'Esplanade / Danube en 15 minutes seulement et de nombreuses correspondances avec les autres lignes de bus et de tram. Cette future ligne de rocade est également une alternative aux lignes de tram A et D desservant le nœud de la place de l'Homme de Fer aujourd'hui exploité à son maximum, sur le tronçon Gare Centrale - Etoile Bourse.



La mise en service de cette extension est attendue pour septembre 2023.

En savoir +
Ligne G à Haut Niveau
de Service vers le Sud



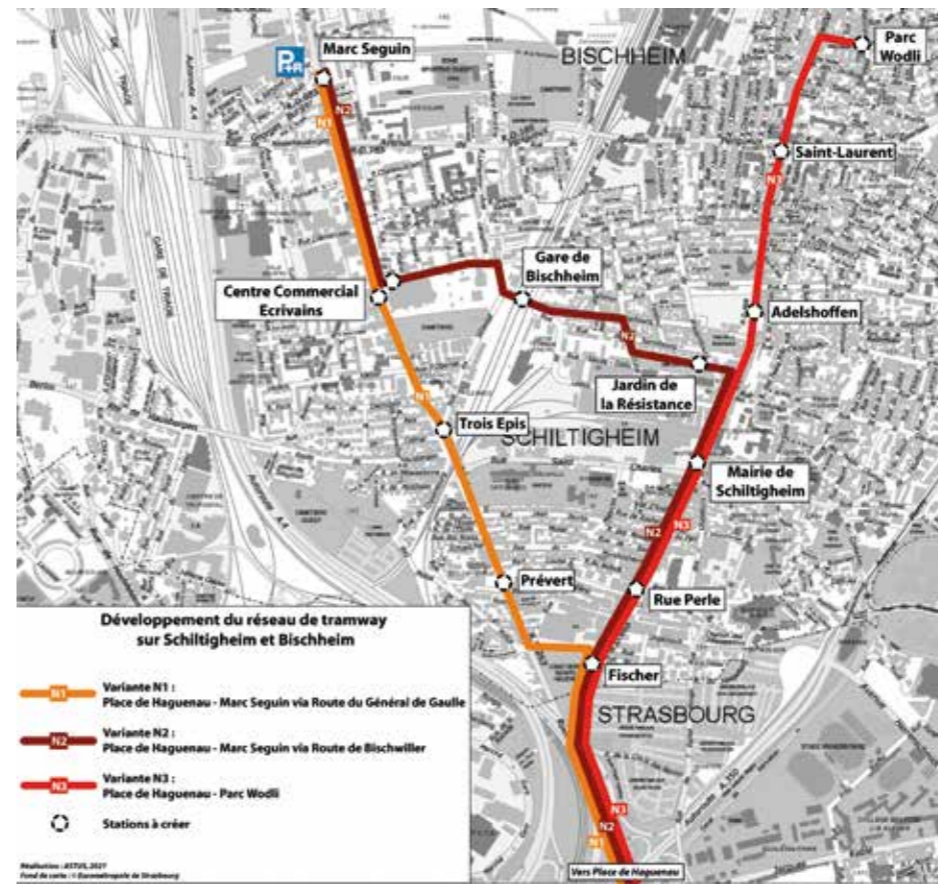
3. LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU DE TRAMWAY ENTRE STRASBOURG, SCHILTIGHEIM ET BISCHHEIM

Cette troisième extension du réseau de tramway est la plus importante et ambitieuse depuis de nombreuses années. Elle doit répondre à la nécessité de contourner l'hypercentre de Strasbourg et le nœud Homme de Fer aujourd'hui au maximum de sa capacité, au départ et à l'arrivée de la gare centrale, de faciliter l'accès vers le nord de la ville et de créer des connexions rapides et directes avec les communes nord de Schiltigheim et de Bischheim dont la demande en déplacements au quotidien ne cesse de croître.

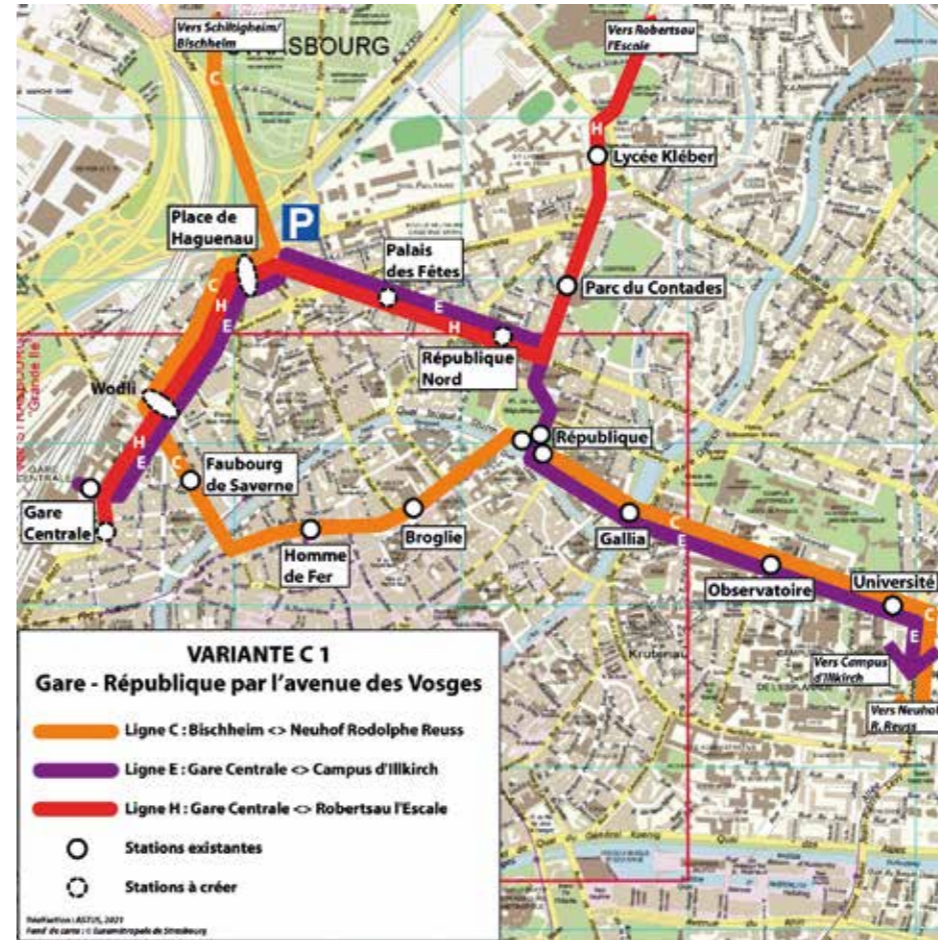
« Elle doit répondre à la nécessité de contourner l'hypercentre de Strasbourg et le nœud Homme de Fer aujourd'hui au maximum de sa capacité, au départ et à l'arrivée de la gare centrale, de faciliter l'accès vers le nord de la ville et de créer des connexions rapides et directes avec les communes nord »

Le projet prévoit en ce sens :

- La création d'une ligne de tramway entre Strasbourg et les communes de Schiltigheim et de Bischheim
- La création d'une liaison entre le parlement européen et la gare centrale
- Il doit répondre à plusieurs grands objectifs :
- Desservir les communes de Schiltigheim et Bischheim en tramway
- Améliorer l'accessibilité du quartier d'affaires et des institutions Européennes en plein développement et permettre une liaison directe en tram avec la gare centrale la gare et le Wacken avec ses équipements et son nouveau quartier d'affaires
- Renforcer la liaison entre la gare centrale et le campus universitaire de l'Esplanade
- Accompagner le Réseau Express Métropolitain dont l'augmentation programmée



Trois variantes sont à l'étude pour la future desserte tramway vers le nord sur les communes de Schiltigheim et Bischheim.



Trois variantes sont également à l'étude pour le renforcement du réseau tramway sur Strasbourg, avec comme objectif majeur de contourner par le nord le nœud de l'Homme de Fer, aujourd'hui au maximum de sa capacité.

de la desserte des 13 gares de l'Eurométropole contribuera à terme, à renforcer le pôle d'échanges multimodal majeur de la gare de Strasbourg entre les réseaux urbain, interurbain routier et ferroviaire

- Accompagner les transformations urbaines par la requalification des espaces publics, leur valorisation par la nature en ville et participer à la mise en valeur du patrimoine architectural. Le tramway est aussi un outil de renouvellement urbain.

Dans le cadre de la concertation publique qui s'achèvera le 30 septembre, six variantes de tracés au total sont à l'étude.

Trois concernent les communes de Schiltigheim et de Bischheim :

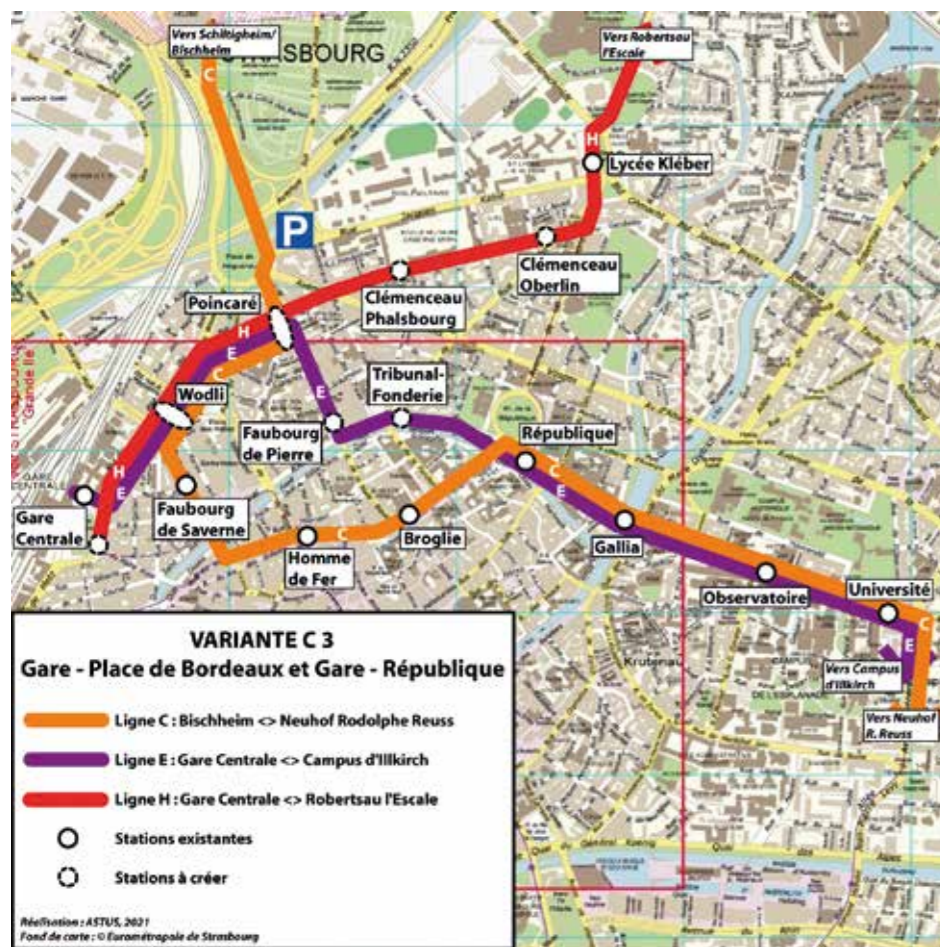
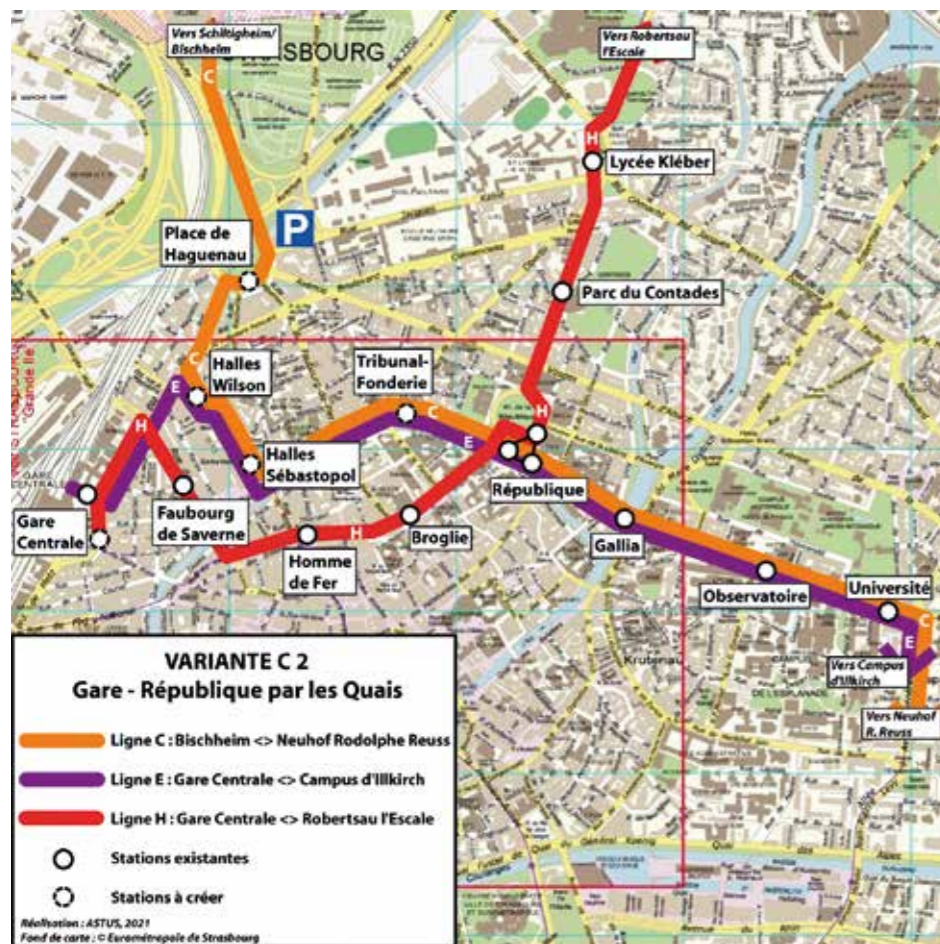
- Une variante ouest « N1 » entre la Place de Haguenau et Marc Seguin via la route du Général de Gaulle
- Une variante est-ouest « N2 » entre la Place de Haguenau et Marc Seguin via la route de Bischwiller
- Une variante est « N3 » entre la Place de Haguenau et le parc Wodli via la route de Bischwiller

Trois autres variantes intègrent la liaison Gare centrale-Parlement européen sur Strasbourg mais concernent également la liaison avec les communes du nord :

- Une variante « C1 » Gare centrale – Place de la République par l'avenue des Vosges
- Une variante « C2 » Gare centrale – Place de la République par les quais
- Une variante « C3 » Gare centrale – Place de la République et Gare – Place de Bordeaux

Les deux premières réunions publiques organisées fin juin ont permis de poser les bases du projet. Le débat public s'est concentré de manière globale sur la mobilité, les tracés, les contraintes et les opportunités pour le territoire.

Trois nouvelles réunions publiques sont programmées au mois de septembre, ainsi que des déambulations. Les réflexions seront orientées respectivement sur les enjeux de chaque commune et les solutions envisageables pour l'insertion dans le tissu urbain et le traitement plus spécifiques des places de la Gare et plus particulièrement celle de Haguenau côté Strasbourg ; cette dernière située en entrée de ville est destinée à être réaménagée en profondeur, notamment par un apaisement des circulations automobiles et un traitement des espaces verts. La mise en valeur du patrimoine est également un enjeu majeur du projet.



L'issue de cette phase permettra de retenir un choix de variante avant de poursuivre la concertation dans le cadre de l'enquête publique qui est doit se tenir en 2023, et devra valider définitivement la mise en œuvre de ces nouvelles extensions du réseau de tramway.

La mise en service des nouvelles infrastructures est attendue pour fin 2025/début 2026.

En savoir +
Développement du réseau tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

4. LE RÉSEAU DE BUS MODERNISÉ

La CTS décarbone progressivement son parc de bus avec la mise en service de nouveaux véhicules 100 % électriques, déjà visibles sur plusieurs lignes (H, 2, 10, 13, 15, 42, 43, 44, transport à la demande Flex'Hop). Les arrêts bénéficient d'équipements améliorés (abris, signalétique, information voyageurs, toitures végétalisées, pompes à vélo...).

« La CTS décarbone progressivement son parc de bus avec la mise en service de nouveaux véhicules 100 % électriques »

La ligne de bus 50 dont la fréquentation ne cesse d'augmenter est amenée à devenir une ligne structurante (L5) sur les modèle des lignes L1, L3 et L6 existantes.



Enfin, Le système de transport à la demande Flex'Hop qui dessert 25 communes de l'Eurométropole en connexion avec les points structurants du réseau compte désormais 66 nouveaux arrêts supplémentaires dédiés au service sur une amplitude de 5 heures du matin à minuit.

David WENDLING

vie de l'association STAGIAIRES CHEZ ASTUS

Trois conventions de stage ont été établies en ce premier semestre 2021 :

- Avec l'institut de géographie de l'université de Strasbourg où une étudiante de première année de licence a travaillé sur l'étude des aménagements cyclables le long du tram.



- Avec la faculté de sciences sociales de l'université de Strasbourg pour le travail d'une étudiante en master sur l'image des transports urbains de l'agglomération de Strasbourg.



- Avec l'université de Cergy-Paris pour un mémoire de licence professionnelle où quatre étudiants ont travaillé sur l'étude du volet routier du Réseau Express Métropolitain strasbourgeois avec notamment une comparaison avec le réseau de Fribourg mis en service en 2019. Deux journées de sortie ont été consacrées pour observer le réseau fribourgeois puis le réseau fluo routier dans le Bas-Rhin.

André ROTH

DESSERTE DE L'EMS



transports d'ailleurs

LA RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE DE LA RIVE DROITE DU RHÔNE



La ligne ferroviaire située le long de la rive droite du Rhône, qui va grosso modo de Lyon à Avignon et à Nîmes, a été fermée à la circulation des trains de voyageurs en 1974. Mais la voie ferrée est toujours là !

« Une association s'est créée il y a une dizaine d'années, (...) pour militer pour la réouverture de cette ligne aux trains de voyageurs dans le département du Gard »

Y circulent, depuis cette date, outre des trains de fret assez nombreux, des trains de voyageurs déviés de la ligne de la rive gauche du Rhône, voire de la LGV Lyon - Marseille, lorsque celles-ci sont neutralisées pour diverses raisons (travaux, accidents, ...)

Une association s'est créée il y a une dizaine d'années, présidée par une élue, pour militer pour la réouverture de cette ligne aux trains de voyageurs dans le département du Gard (section sud de la ligne).

Rien n'a abouti du temps de la région Languedoc-Roussillon, mais par contre la région Occitanie, présidée par Carole Delga, et SNCF Réseau, après diverses études, ont fini par donner leur accord pour cette réouverture, probablement à l'automne 2022, mais l'autorité de sécurité ferroviaire freine. Il est vrai qu'il y a des travaux

conséquents à effectuer, en particulier pour reconstruire voire rehausser les quais des gares, abandonnés depuis des dizaines d'années : bordures quasiment détruites et herbes folles sur les quais, comme le montre la photo ci-jointe, prise en gare de Bagnols-sur-Cèze.

Il est prévu une circulation de 6 trains par jour, de Nîmes à Bagnols-sur-Cèze et Pont-Saint-Esprit, à la limite départementale.

En ce qui concerne le département de l'Ardèche (seul département français actuellement sans ligne ferroviaire de voyageurs), la région Rhône-Alpes, devenue Auvergne - Rhône-Alpes, n'envisage cette réouverture qu'un peu plus tard.

Il faut donc sans doute patienter encore quelques années pour avoir une réouverture complète, capable de doubler et de délester la ligne de la rive gauche du Rhône.

À noter que dans le département du Gard, il y a aussi :

- le train touristique des Cévennes,
- le train miniature de Sainte-Cécile d'Andorge.

Gilles HUGUET

TARIFICATION ZONALE PLUS SIMPLE ET TARIFS EN BAISSÉ DANS LES TRANSPORTS PUBLICS DE L'ORTENAU



La réforme tarifaire sur le réseau de transports publics de l'Ortenau (trains, cars, bus) est entrée en vigueur le 1er août 2021, conformément à ce qui avait été annoncé dès avril dernier dans ASTUS Info n°71.

L'attractivité des transports publics est ainsi fortement renforcée. Le plan montrant seulement 6 zones tarifaires au lieu de 50 jusqu'à présent, améliore fortement la lisibilité de l'offre de transport.

La tarification se révèle très simplifiée, puisqu'il n'y a finalement que deux possibilités : soit 2 zones, soit 3 zones et plus. La gare d'Appenweier est commune à plusieurs zones (2, 3, 4 et 5).

À titre indicatif, pour 2 zones, le billet aller simple de Kehl vers Offenbourg, Appenweier, Oberkirch ou Mummelsee ne coûte désormais que 2,50 € (1,70 € pour un enfant de 4 à 14 ans). L'Ortenaukarte (trajets spontanés illimités durant toute la journée jusqu'à 3 heures le lendemain),

coûte respectivement 7,00 €, 9,80 € et 18,20 € pour 1, 2 et 5 personnes.

Pour 3 zones ou plus, par exemple de Kehl à Haslach, Hornberg, Lahr ou Rust, le prix du billet simple s'élève à 3,20 €, tandis que le montant de l'Ortenaukarte est respectivement de 8,00 €, 11,20 € et 20,80 € pour 1, 2 et 5 personnes.

Une autre carte très complète, pouvant être zoomée, fait apparaître tous les détails de chaque ligne, et même, en outre, l'ensemble des lignes de tram et de BHNS dans l'Eurométropole.

Voilà donc un bon exemple d'incitation à une utilisation plus facile de modes de transport préservant mieux notre environnement. C'est pourquoi, il nous paraît urgent que tous les responsables des transports publics arrivent enfin rapidement à concevoir une tarification zonale simple et lisible sur un large territoire autour de la métropole strasbourgeoise, intégrant toutes les lignes de TER, cars, trams, et bus. Presque partout Outre-Rhin, cela est désormais une réalité ! Pourquoi pas en Alsace ?

Patrice Paul



En savoir +

RÉSEAU BUS DE LA CTS AVEZ-VOUS REMARQUÉ LES NOUVEAUX ABRIS ?



Exemple d'un nouvel abri et de ses équipements à l'arrêt « Danube » sur la ligne 30 du réseau régulier et la ligne N2 du réseau de nuit HIBUS.

ASTUS EST DANS LA PEINE

RAYMOND HAEFFNER :

Décédé le 27 juin dernier à l'âge de 68 ans, il fut le président de la Confédération Nationale du Logement Alsace et Grand Est. Membre du CESER Grand Est, il avait été dernièrement élu en tant que nouveau président de la Chambre de Consommation d'Alsace et du Grand Est, dont ASTUS est également membre.

GÉRARD BAUMGARTEN :

Décédé en mai dernier à l'âge de 71 ans, il a compté parmi les adhérents les plus actifs d'ASTUS durant de nombreuses années. Il fut également militant auprès de la Confédération Syndicale des Familles pour le mieux vivre sur le quartier de l'Elsau à Strasbourg, où il résidait.

Agenda

- **8 septembre** : Eurométropole – 3^{ème} réunion publique sur le développement du réseau tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim
- **10 septembre** : Assemblée générale de l'association ASTUS
- **15 septembre** : Eurométropole – 4^{ème} réunion publique sur le développement du réseau tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim
- **16 au 22 septembre** : Rentrée du transport public
- **18 et 19 septembre** : Village des assos au parc de la Citadelle à Strasbourg
- **22 septembre** : Eurométropole – 5^{ème} réunion publique sur le développement du réseau tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim
- **1^{er} au 3 octobre** : 22^{ème} congrès national de la FNAUT à Annecy

Horaires d'accueil

ASTUS vous accueille à son local sur rendez-vous au 03 88 95 79 63, par mail (astus67000@gmail.com) ou via le formulaire de contact du site.

coordonnées

ASTUS
Résidence l'Ortenbourg,
13 rue Georges Rossdeutsch
67800 BISCHHEIM

03 88 95 79 63 - www.astus67.fr
Courriel : astus67000@gmail.com
Facebook : @astus67
Twitter : @ASTUS67



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

A contribué à ce numéro : Gilles HUGUET

Prochaine parution : Avril 2022

Registre des associations Tribunal de proximité de Schiltigheim volume 48 Folio n°54

Graphisme et mise en page : www.ipiapia.fr
Imprimerie : Kocher, imprimé sur papier recyclé.
Crédits photos : ASTUS
Couverture, © dervish15 - Fotolia.com