



ASTUS a entrepris de se réorganiser pour mieux répondre aux besoins exprimés par les usagers, qu'il s'agisse de ceux des transports urbains, interurbains et ferroviaires, dans le cadre des extensions du réseau de tram et de bus et de la mise en œuvre du Réseau Express Métropolitain Européen (REME). Mais aussi des besoins en intermodalité et de meilleure complémentarité avec le vélo et la marche à pied.

ASTUS a fait, fait et fera des propositions utiles aux habitants dans le cadre des extensions des lignes de tram et des lignes de bus afférentes, de même que dans le cadre des réorganisations en projet, notamment à la Meinau et au Neuhof.

Les récentes Assises de la gare de Bischheim-Schiltigheim ont permis de montrer que des besoins nouveaux se faisaient jour.

L'attractivité des transports en commun doit encore s'améliorer, au moment où le coût du déplacement automobile croît avec le prix de l'essence et où la ZFE-m (zone à faible émission mobilité), couplée à une nécessaire ZTL (zone à trafic limité), s'impose à nous pour lutter efficacement contre le réchauffement climatique.

Une attractivité renforcée passera :

- par une meilleure amplitude des dessertes en bus, calquée sur celle des trams lorsqu'ils viennent en continuation,
- par un réseau de cars élargi vers les secteurs plus éloignés de la ville-centre et d'habitat plus dispersé,
- par une tarification simplifiée : ticket unique bus, tram, TAD (transport à la demande), cars interurbains, TER (Train Express Régional) dans l'Eurométropole, puis à terme dans la zone de circulation du REME,
- par une tarification plus juste : la tarification solidaire, en place depuis plus de 10 ans, doit enfin être actualisée, puis étendue au REME et au-delà,
- par un achat simplifié des titres de transport et des abonnements, hors de procédures lourdes et chronophages.

ASTUS a aussi le souci du quotidien des usagers : informations en temps réel efficaces en cas d'incidents ou de déviations temporaires du trajet habituel, dysfonctionnements de l'éclairage dans les abribus, dysfonctionnements des écrans d'information dans les bus et les trams, aux stations de tram, dysfonctionnements des escalators et des ascenseurs CTS et SNCF en Gare de Strasbourg ou de Krimmeri Meinau, prise de position contre des passerelles avec ascenseurs à Lingolsheim et à Bischheim.

Pour mener à bien toutes ses projets et y associer le plus grand nombre, ASTUS viendra vers vous, après sa prochaine Assemblée Générale, pour solliciter vos réflexions et vos actions.

Le bureau : Jean-Luc BENOIST, 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 de 150 réunions internes ou externes auxquelles ont participé les membres de l'association depuis septembre 2021 :

- Les réunions trimestrielles avec l'Eurométropole de Strasbourg et la CTS
- Les réunions publiques de concertation organisées par la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg (Neuhof, Quai des Pêcheurs...)
- Des rencontres avec des élus, des techniciens et des associations et autres structures
- Des interviews et rencontres avec des journalistes locaux et nationaux
- Les Assises de la gare de Bischheim-Schiltigheim
- Les réunions avec la SNCF et la Région Grand Est
- Les réunions avec la Compagnie des Transports du Bas-Rhin (CTBR)
- Des permanences au centre social intercommunal Les Epis Schiltigheim-Bischheim-Hoenheim pour du conseil en mobilité personnalisé
- Des accueils d'étudiants stagiaires

sommaire

EDITO P. 1

ACTUALITÉS

- Un REM sur de bons rails P. 2
- Assises de la gare de Bischheim-Schiltigheim P. 3
- PTA de la SNCF P. 4
- Reportage photo Ukraine 2013 P. 4
- Extension de la ligne G du BHNS P. 5

ASTUS EN RECONNAISSANCE

- Le RER zurichois P. 5

VIE DE L'ASSOCIATION

- Sortie à Luxembourg P. 6

TRANSPORTS D'AILLEURS

- L'extension du réseau de tram niçois P. 7

BRÈVES

- Lutte contre les comportements déplacés dans les transports
- Repas de la nouvelle année
- Sortie à Karlsruhe
- Ils nous ont quitté P. 8



ASTUS se félicite des délibérations inter-venues à la Région Grand Est le 27 janvier dernier, puis à l'Eurométropole de Strasbourg (EMS) le 4 février : le Réseau Express Métropolitain Européen va, enfin, pouvoir être mis sur les rails.

« **Enfin** », parce que, avec d'autres, nous l'attendions depuis de longues années et dernièrement comme suite à l'étude que nous avons initiée à ASTUS en 2017 – Étude prospective sur le développement de l'offre ferroviaire périurbaine de l'Eurométropole de Strasbourg – et réalisée par Ibiro Ahmed Ibiro.

« **Enfin** », parce que ces liaisons ferroviaires, cadencées et augmentées sur la majorité des branches de l'étoile de Strasbourg, correspondent aux besoins de plus en plus pressants des usagers : de 5h à 22h pour commencer, des fréquences au 1/4 d'heure aux heures de pointe, la nécessité de leur proposer une alternative crédible à la voiture autosoliste.

« **Enfin** », parce que ces liaisons seront peu à peu diamétralisées, c'est-à-dire qu'elles permettront au voyageur d'aller, par exemple, du nord au sud de l'agglomération, et dans un premier temps, en décembre 2022, de Saverne/Mommenheim vers Sélestat, sans correspondance en gare de Strasbourg.

« **Enfin** », parce que les « frontières » de l'EMS vont s'ouvrir vers les communautés de communes voisines du Kochersberg, de la Basse-Zorn, du Pays rhénan, de l'agglomération de Haguenau, de la région de Molsheim-Mutzig, Mossig et Vignoble et du canton d'Erstein, et jusqu'à Saverne et Sélestat.

« **Enfin** », parce que, dans la foulée, le Réseau de cars interurbains Fluo67 sera mis à niveau : horaires à amplitude élargie, rabattements vers les gares et pôles d'échange multimodaux, fréquences incitatives.

Mais toutes ces avancées ne doivent pas faire oublier ce qui reste à faire.

Pas encore d'offre horaire améliorée pour toutes les branches, puisque les riverains de la ligne Strasbourg-Herrlisheim – Roeschwoog et au-delà en seront privés, en raison de carences dans l'entretien des voies depuis trop longtemps.

Pas encore de desserte améliorée au quotidien vers Kehl et Offenbourg. Les « trous d'offre », que nous dénonçons depuis des années, ne sont toujours pas comblés. Il n'est pas envisageable d'attendre encore, jusqu'en 2025, date de mise en oeuvre de l'appel d'offre européen transfrontalier, pour espérer une amélioration.

Pas encore d'échéance pour d'autres lignes traversantes, telle que Haguenau-Strasbourg-Krimmeri Meinau : ce pôle d'échange urbain de Krimmeri-Meinau offre en effet d'excellentes connexions avec le réseau du tram. Il est essentiel d'y amener une ligne du REME venant de Haguenau.

Pas encore de gares accessibles à tous, par la multiplication des accès piétons/vélos, un meilleur confort d'attente, plus de sécurité par des quais plus larges et plus confortables, ni accueillantes à des services aux usagers : café, commerce, conciergerie, crèche ou halte garderie...

Pas encore d'engagement des deux collectivités

- de rendre, systématiquement, accessibles toutes les 13 gares de l'Eurométropole, et toutes les gares extérieures, aux personnes à mobilité réduite ;

- de créer de nouvelles haltes, telles que Starcoop, projetée au Port du Rhin, Trois Epis, en liaison avec le futur tram nord, ou Brumath Nord, à la jonction des deux autoroutes A4 et A340.

Pas encore de tarification suffisamment incitative :

- pour l'ensemble de l'aire géographique concernée, qu'il s'agisse d'un abonnement unique inter modal, comme il existe déjà dans l'EMS pour les résidents, mais aussi d'un TICKET UNIQUE multimodal, partout, pour qu'un voyageur occasionnel puisse emprunter TER, cars interurbains Fluo67, trams, bus et TAD avec un seul ticket ;

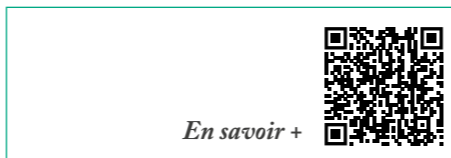
- dans l'EMS, un véritable TICKET UNIQUE pour que tous les usagers puissent utiliser le TER avec les titres CTS et non pas uniquement les abonnés CTS résidents dans l'EMS comme c'est le cas aujourd'hui.

Pas encore d'intégration de Kehl dans la zone tarifaire de l'EMS pour le TER, comme c'est le cas pour le tram.

ASTUS, avec les autres associations avec lesquelles elle est fédérée, continuera à agir pour faire avancer ces étapes complémentaires et nécessaires.

C'est à ce prix que nous pourrions lutter, tous ensemble, plus efficacement contre le réchauffement climatique et obtenir un report modal significatif vers les transports en commun pour envisager une mise en place de la Zone à Faible Émissions - mobilités en douceur, par l'ATTRACTIVITÉ de ces transports.

C'est un élément essentiel pour la réussite d'un projet qui permettra non seulement l'amélioration de la qualité de vie dans et autour de l'agglomération strasbourgeoise, mais aussi la réduction des coûts imputables au transport individuel (voiture, temps perdu) pour nos concitoyens.



En savoir +



Réponse de la Région Grand Est du 21 mars 2022



À l'initiative du collectif Montrainjytiens, ASTUS et le collectif Montramjtiens, actifs aussi dans le domaine du transport public, ont tous trois décidé d'agir ensemble et ont organisé les Assises de la Gare de Bischheim-Schiltigheim le samedi 5 mars dernier à la Cab'Anne des créateurs, place de la gare à Schiltigheim.

La gare doit être accessible à tous, y compris aux personnes à mobilité réduite, par les deux côtés, être accueillante, offrir des services, permettre de relier entre eux l'ensemble des moyens de déplacement : marche à pied, vélos, bus, voitures partagées et véhicules individuels.

Il s'agissait de permettre à toutes et tous de s'exprimer en faveur d'une vraie gare au service des habitants de Schiltigheim-Bischheim.

« Elle devra être accueillante, offrir des services, permettre de relier l'ensemble des modes de déplacement : marche à pied, vélos, bus, voitures partagées et véhicules individuels. »

Les riverains auront besoin de plus de trains pour se déplacer. Aujourd'hui la gare est délaissée, le triste état du bâtiment en atteste. Elle devra être accessible des deux côtés, notamment depuis le quartier rénové des Écrivains, y compris pour les personnes à mobilité réduite. Elle devra être accueillante, offrir des services, permettre de relier l'ensemble des modes de déplacement : marche à pied, vélos, bus, voitures partagées et véhicules individuels.

Cette gare devra aussi bénéficier de l'amélioration de la desserte ferroviaire autour de Strasbourg, prévue dès décembre 2022 dans le cadre du projet de Réseau Express Métropolitain Européen (REME).

Trois ateliers ont été organisés à cet effet :

- circulation des trains et tarification
- interconnexion des modes de transport
- la gare dans son environnement



Les résultats des ateliers, auxquels ont participé une soixantaine de personnes, ont été restitués en assemblée plénière.

Ils feront par la suite l'objet de Cahiers des Assises.

David WENDLING et Jacques BRESSON (photographies)

PLAN DE TRANSPORT ADAPTÉ DE LA SNCF

La pandémie de la Covid, qui sévit depuis plus de deux ans, a conduit la Région Grand Est, autorité organisatrice des mobilités, et la SNCF, opératrice du transport ferroviaire par convention avec la région, à adapter l'offre de trains TER (trains express régionaux) à la baisse.

Si les 44 associations d'usagers membres de la FNAUT Grand Est (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) ont bien compris que des adaptations étaient nécessaires lorsque les déplacements liés au travail (télétravail notamment) ou à la scolarité diminuaient, elles n'acceptent plus des restrictions autoritaires, sans concertation des usagers et de leurs représentants, et sans prendre en compte les besoins des usagers captifs, qui ne possèdent pas de véhicules automobiles, ou d'autres vertueux ayant fait le choix du transport collectif plutôt que la voiture autosoliste.

Les motifs invoqués successivement par la Région et la SNCF d'arrêts maladie pour Covid, impactant le personnel de conduite et de maintenance des matériels, de postes non pourvus par défaut de recrutement suffisant, de pièces manquantes, d'accidents plus nombreux que d'habitude ne peuvent tout justifier.

« Quand le PTA (...) réduit déjà l'offre de 15 à 35 % selon la ligne, sans information préalable efficiente des usagers, comment accepter que ce plan de transport réduit ne soit pas respecté ? »

Quand le PTA (plan de transport adapté) réduit déjà l'offre de 15 à 35 % selon la ligne, sans information préalable efficiente des usagers, comment accepter que ce plan de transport réduit ne soit pas respecté ?

Comment accepter que le service fourni ne soit pas robuste, au risque pour les utilisateurs salariés en CDI, mais surtout en CDD et en intérim de perdre leur emploi ?

Comment accepter que cela conduise, ceux qui le peuvent, à reprendre leur voiture alors que les scientifiques nous préviennent que le temps vient à manquer pour contenir le réchauffement planétaire à 1,5°C (par rapport aux niveaux préindustriels).

Le refus persistant de tout dialogue de la part des autorités politiques régionales à l'ère de la co-construction ne cesse de nous atterrir.

François GIORDANI



1.



2.



3.



4.



5.



6.

1. Une rame du métro de Kiev. Le réseau long de 67,5 km compte 3 lignes et 52 stations, avec une fréquentation estimée à 499 million de voyageurs par an en 2017. L'écartement des voies est de 1 524 mm.
2. Un escalator du métro de Kiev. La station la plus profonde (au monde) se trouve à 105,5 mètres sous terre. On dit qu'il faut plus de cinq minutes pour y accéder par l'intermédiaire de deux grands escalators. Ses galeries et ses stations sont aujourd'hui un refuge sûr contre les bombardements pour des milliers d'habitants qui sont restés sur place. Depuis les premiers bombardements, ce sont ainsi quelques 15 000 personnes qui auraient quitté leur domicile pour s'installer dans les stations de métro de la capitale ukrainienne.
3. Le grand tableau d'affichage des trains au départ de la gare centrale de Kiev. Celui pour Lviv, notamment, est indiqué en rose

vers le haut. Il semble actuellement toujours en fonctionnement, mais pour combien de temps encore ?

4. À bord du train de soirée, moderne, rapide (3 à 4 arrêts intermédiaires) et très confortable entre Kiev et Lviv (500 km environ). Les écrans à bord informent en continu de la vitesse du train (pointes jusqu'à 160 km/h) et de la température extérieure.
5. Au départ du train de nuit avec couchettes de Lviv jusqu'à Odessa à 622 km au bord de la Mer Noire.
6. Un vieux tramway dans une rue verdoyante du centre-ville pittoresque de la ville d'Odessa

Patrice PAUL

Parmi les projets de développement du réseau de transport en commun de l'Eurométropole de Strasbourg (EMS) figure la prolongation de la ligne G du bus à haut niveau de service (BHNS) qui, depuis novembre 2013, relie l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim à la gare de Strasbourg, via la cité Nucléaire à Cronenbourg.

Par délibération en date du 24 septembre 2021, les élus eurométropolitains ont décidé de la prolonger au-delà de la gare, par les boulevards de Metz, de Nancy et de Lyon, puis par les quais Louis Pasteur, Menachem Taffel, Fustel de Coulanges, Général Koenig, des Alpes et des Belges jusqu'au giratoire à proximité de la Cité Rotterdam et de l'entrée sud du Quartier des XV.

Elle desservira le Nouvel Hôpital Civil, les équipements et administrations proches du



Parc de l'Etoile, de la place de la Bourse et du sud de la Krutenau, l'écoquartier Danube, le parc de la Citadelle, des quartiers d'habitat social jusque-là éloignés du réseau de transport en commun.

Elle circulera du lundi au samedi de 4h30 à 0h30, selon une fréquence en journée de 5 à 10 minutes, le dimanche de 5h15 à 0h30,

selon une fréquence en journée de 15 à 20 minutes.

La date de mise en service est prévue à ce jour pour l'automne 2023.

François GIORDANI et David WENDLING
(carte du tracé)

ASTUS en reconnaissance

DÉCOUVERTE DU RER ZURICHOIS LE 19 MARS 2022 : QUELQUES CONSTATS

Une rampe d'accès au passage souterrain sous les voies de la gare RER de Zurich Wollishoffen, près de la rive ouest du lac de Zurich. Pourquoi dans des gares de l'Eurométropole et du Grand Est n'investirait-on pas dans de telles infrastructures au lieu de passerelles inconfortables équipées d'ascenseurs trop souvent en panne ?



Et en continuité, une seconde rampe d'accès au quai central de la gare RER de Zurich Wollishoffen.



Gare RER de Zurich Wiedikon : un affichage très clair pour le prochain S8, pouvant être lisible de loin et disponible en trois endroits du quai.



Un affichage mural très documenté sur le quai à la gare RER de Zurich Wiedikon. Bien sûr, comme partout en Suisse, en Allemagne et dans la plupart des pays d'Europe (sauf en France), les tableaux jaunes de départs des trains s'avèrent souvent très utiles. On peut observer qu'ils sont très consultés, même par les jeunes, car cela est plus rapide qu'avec un smartphone.



Un affichage clair et simple dans le grand hall de la Gare de Zurich en cours de rénovation : vers la gauche, lignes de tram 4,11,13,14,17, bus 46 et Office de Tourisme dans la Gare et tout droit, vers les lignes de tram 3, 6, 7, 10, bus 31 et de nuit, ainsi que les taxis.

Patrice PAUL

En savoir +



Suite à la collision entre un TER et un camion-benne survenu le 24 février dernier au passage à niveau de Hochfelden, c'est en voiture qu'il a fallu nous rendre à Saverne ce samedi 26 février 2022 pour prendre le train en direction de Luxembourg. Après une correspondance à Metz, nous sommes arrivés en milieu de matinée à Luxembourg où nous attendait notre guide de la journée, Lucas LETT, jeune adhérent ASTUS, actuellement en stage de fin d'études à la société LUXTRAM.



« Depuis le 1^{er} mars 2020, les transports publics sont gratuits sur tout le territoire de la Ville et du Grand-Duché de Luxembourg. »

Depuis le 1^{er} mars 2020, les transports publics sont gratuits sur tout le territoire de la Ville et du Grand-Duché de Luxembourg. Le nouveau tramway de Luxembourg, parlons-en ! Il est actuellement composé d'une seule ligne « T1 », exploitée entre la gare centrale et le parc des expositions, depuis le 10 décembre 2017. Elle doit être prolongée au-delà de la gare en direction du nouveau stade national vers le sud et de l'aéroport de Luxembourg-Findel vers l'est à l'horizon 2024.



Sur le très long terme (horizon 2038), ce sont trois nouvelles lignes qui sont envisagées, dont une liaison rapide entre la capitale et la frontière vers la Lorraine, afin de répondre aux besoins en déplacements pendulaires croissants. Le réseau de tram pourrait disposer alors de 4 lignes organisées selon une fréquence d'une rame toutes les 8 minutes (et 4 minutes pour l'actuelle ligne T1).

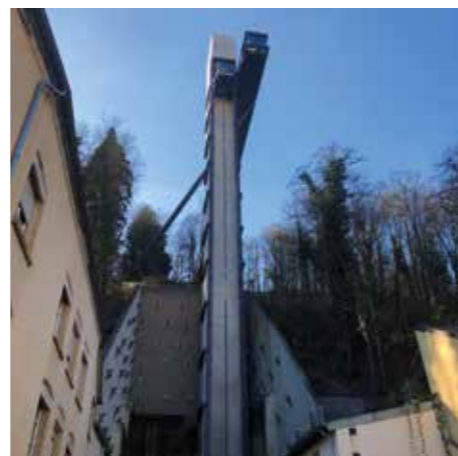
« Un funiculaire assure la liaison des quartiers Pfaffenthal et Kirchberg ; il a été inauguré en même temps que le tramway sur lequel une correspondance est possible. »



Un funiculaire automatique assure la liaison des quartiers Pfaffenthal et Kirchberg sur une distance de 200 mètres avec une pente de 19,7 %. Il a été inauguré avec le tramway sur lequel une correspondance est possible. Il a une capacité maximale de 7 200 voyageurs par heure ou 3600 par ligne.

Le réseau bus est composé de 31 lignes et passe jusque dans la ville basse, peu adaptée (en théorie) aux transports en commun. Certains arrêts bénéficient d'une information voyageur interactive particulièrement appréciable et bien pensée.

Autre découverte, celle de l'ascenseur panoramique en verre du Pfaffenthal ; Le trajet dans la cabine en verre à 71 m de hauteur offre une vue imprenable aussi bien aux piétons qu'aux cyclistes jusqu'au fond de la vallée de l'Alzette.



Les mobilités douces ne sont pas en reste avec un réseau de cheminements dédiés aux cyclistes et aux piétons particulièrement intéressant, notamment sous le pont Adolphe entre la ville Haute et le quartier de la gare.

Nouveau contretemps pour le train du retour ! Suite à un bagage abandonné et un départ reporté d'une heure, il nous aura fallu transiter par Nancy (et non pas par Metz comme prévu !) pour retourner à Saverne deux heures plus tard que prévu. Avant une dernière étape en covoiturage en soirée jusqu'à Strasbourg, pour conclure une journée bien remplie et enrichissante pour les 21 personnes présentes, grâce à notre guide du jour. Un grand merci à lui !



David WENDLING et Francis KRAEMER (photographies)

Pour en savoir + sur le tramway de Luxembourg



Station « Digue des Français » avec quai central.

Le développement du réseau de tramways niçois s'est poursuivi depuis l'article « Nouvelle ligne de tram Ouest-Est à Nice » paru dans *ASTUS Info* n°67 (oct. 2018, page 6) avec l'achèvement des lignes 2 et 3 et les projets de deux nouvelles lignes dont les travaux vont démarrer dans les prochains mois. L'objectif est de fournir une alternative aux déplacements en voiture et en bus, fortement affectés par de fréquents bouchons tous les jours, ce qui accentue la pollution de l'air urbain.

« L'objectif est de fournir une alternative aux déplacements en voiture et en bus, fortement affectés par de fréquents bouchons tous les jours... »



Station souterraine Garibaldi Le Château

Après la mise en service de la ligne 1 (9,2 km) en 2007, qui traverse tout le centre-ville et dessert plusieurs quartiers périphériques, la ligne 2 est devenue entièrement opérationnelle en 2019 avec l'achèvement du terminus Est à Port Lympia. Elle présente un long tronçon ouest-est de 7,7 km dans lequel la fréquence des trams est de 4 à 5 minutes en journée (10-12 minutes en soirée) avec une large amplitude horaire allant de 5h à 1h30 du matin. Vers l'ouest, à Grand Arénas, la ligne se divise en deux branches d'un peu moins de 2 km chacune,

l'une desservant l'aéroport (voir *ASTUS Info* n°67), le centre administratif CADAM. La partie souterraine sur 3,2 km au centre-ville comporte 4 stations à près de 25 mètres de profondeur. Deux stations assurent des correspondances avec la ligne 1. À l'ouest, la station Grand Arénas fera partie sous peu d'un complexe intermodal dans lequel s'intégrera la nouvelle gare TER Nice-Aéroport. Celle-ci, dont la construction est bien avancée, remplacera la gare de Nice-St Augustin, située à 500 m plus à l'est.



Tram 3 à Grand Arénas

La ligne 3 (7,0 km), mise en service en décembre 2019, part de l'Aéroport et se dirige vers le Nord dans la vallée du Var jusqu'à St Isidore, à proximité de la ligne des chemins de fer de Provence. Une prolongation est prévue ultérieurement jusqu'à Lingostière. Cette ligne dessert les quartiers en plein développement de la plaine alluviale du Var, jadis consacrés au maraîchage : 25 000 emplois, 5400 nouveaux logements sont prévus en 2026 tandis que le grand stade fonctionne depuis plusieurs années.

Les travaux de la ligne 4 débuteront fin 2022 en vue d'une mise en service début 2026 (budget prévisionnel de 247 millions d'euros). Cette nouvelle ligne de 7,1 km avec 13 stations partira du pôle d'échanges multimodal de Grand Arénas près de la nouvelle gare TER, qui sera desservie ultérieurement par les TGV dès la création de deux voies supplémentaires. Elle reliera l'ouest de Nice à Saint-Laurent du Var à Cagnes-sur-Mer avec des possibilités

d'échanges intermodaux aux gares SNCF intermédiaires.

Enfin, la ligne 5 (7,6 km et 19 stations) ira en direction du nord-est le long de la vallée du Paillon en reliant le Parc des Expositions aux quartiers de l'Ariane et aux communes de la Trinité et de Drap. La mise en service interviendra entre 2026 et 2028 en plusieurs étapes sur des tronçons successifs.



Terminus à Port Lympia

« Au total, d'ici 5 ans, la longueur du réseau de tram niçois atteindra 42 km avec plusieurs stations de correspondances entre lignes de tram et des pôles d'intermodalité... »

Au total, d'ici 5 ans, la longueur du réseau de tram niçois atteindra 42 km avec plusieurs stations de correspondances entre lignes de tram et des pôles d'intermodalité avec les nombreuses lignes de bus et au moins 8 gares SNCF. Enfin, la réalisation d'une ligne de BHNS est envisagée à court terme pour délester la forte fréquentation de la ligne 1, souvent surchargée au centre-ville, notamment avenue Jean Médecin.

Patrice PAUL

En savoir + Vidéo concertation publique



En savoir + Article ActuNice



À l'occasion de la *journée internationale des droits de la femme* (8 mars), la CTS, en partenariat avec le groupe Keolis, a lancé une campagne rappelant comment lutter tous ensemble contre les atteintes sexistes et sexuelles dans les transports en commun. En cas d'urgence, il convient de se rapprocher du conducteur / de la conductrice ou des agents présents sur le réseau bus et tram.



REPAS DE LA NOUVELLE ANNÉE



En 2021, le repas de la nouvelle année d'ASTUS avait dû être annulé en raison de

la situation sanitaire liée au covid. Cette année, il s'est tenu vendredi 18 mars à « *La Ville de Brumath* », route du Général de Gaulle à Schiltigheim, autour d'une trentaine de membres de l'association.

Ce fut l'occasion de se retrouver pour un moment de convivialité, bienvenu en cette période encore une fois particulière.

Nous remercions l'équipe du restaurant pour son accueil chaleureux.

SORTIE À KARLSRUHE LE SAMEDI 4 JUIN 2022



ASTUS va proposer une journée à la découverte du nouveau « *Kombilösung* », complexe mis en service le 11 décembre 2021, et qui a permis d'enterrer et de désaturer les réseaux tram et tram-train dans l'hypercentre de la troisième ville du Bade-Wurtemberg. Le chantier aura fortement impacté la vie quotidienne des habitants pendant une décennie pour un coût de 1,5 milliards d'euros, 7 nouvelles stations et quelques 3 600 mètres de tunnel au total.

ILS NOUS ONT QUITTÉS

MARIANNE HEIDMANN-GIORDANI :

Elle s'est éteinte, à l'âge de 98 ans, le samedi 25 septembre. C'est l'une des dernières résistantes alsaciennes qui disparaît ainsi. Elle s'était engagée dès 1940 à l'âge de 17 ans auprès des « *Pur Sang* », un groupe de guides strasbourgeois organisateur de filières d'évasion.

Reconnue comme membre de « l'armée des soldats sans uniforme », elle avait reçu le diplôme d'honneur aux combattants de l'armée française.

PATRICK MULLER :

ASTUS a eu la tristesse d'apprendre son décès survenu en octobre dernier. Il était adhérent depuis une dizaine d'années à notre association.

Agenda

- **8 avril** : Assemblée générale de l'association ASTUS à Strasbourg
- **22 avril** : Assemblée générale de l'Agence du climat de l'Eurométropole de Strasbourg
- **30 avril** : Assemblée générale d'Alsace Nature à Strasbourg
- **14 mai** : Assemblée générale de la FNAUT Grand Est
- **4 juin** : Sortie découverte à Karlsruhe organisée par ASTUS
- **10 et 11 septembre** : Village des Assos au parc de la Citadelle à Strasbourg

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

Ont contribué à ce numéro :
Jacques BRESSON et Francis KRAEMER

Prochaine parution : Octobre 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