

édito



L'augmentation du coût des produits pétroliers devrait être l'occasion de nous inciter à des remises en cause et au report modal : ce n'est pas ce à quoi l'Etat nous invite en faisant tout pour baisser le prix de l'essence et en n'agissant pas dans le sens du développement des transports collectifs. Alors que nos voisins lancent de vastes programmes d'investissement dans le ferroviaire, chez nous rien à ce jour.

Localement certes, la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg se sont mises d'accord pour financer un Réseau Express Métropolitain Européen (REME) qui se déploiera dans une logique de complémentarité entre le train et le car, avec une mise en service progressive dès décembre 2023.

ASTUS s'en réjouit mais s'inquiète :

- ce réseau pourra-t-il fonctionner alors que les opérateurs manquent de conducteurs en nombre suffisant et que la SNCF manque de matériel fiable ? Les usagers souffrent depuis des mois de restrictions de service récurrentes, sans perspectives crédibles d'amélioration ;
- ce réseau sera-t-il facile d'usage alors que plusieurs tarifications s'y appliqueront ? Les autorités organisatrices n'ont toujours pas commencé à travailler sur des abonnements et des tickets uniques. Un ticket

unique revendiqué depuis des années par ASTUS a été obtenu partiellement en 2016, mais seulement pour les abonnés CTS résidents de l'Eurométropole.

Autre sujet d'inquiétude : certaines lignes sont exclues (notamment Strasbourg - Roeschwoog). Alors que dès le début de l'année 2023 la Zone à Faibles Émissions mobilités (ZFE-m) limitera (heureusement) l'accès en ville aux véhicules polluants, les automobilistes qui comptaient se reporter vers une meilleure desserte en train dans les gares de Bischheim-Schiltigheim, Hœnheim, La Wantzenau et toute la frange rhénane resteront pour le moment sur leur faim.

La vie des usagers n'est pas facilitée, bien au contraire. Ainsi en gare de Strasbourg le réaménagement des guichets n'a pas notablement diminué les queues d'attente pour celles et ceux, encore nombreux, qui n'ont pas accès au numérique ou pour ceux qui tentent d'utiliser l'application SNCF Connect, peu intuitive et parfois défaillante. De plus les heures d'ouverture ont été restreintes (en semaine 7h-19h au lieu de 6h30-20h30).

À l'heure du REME, impossible désormais de trouver en gare un plan du réseau de bus et de tram !

Et la SNCF nous parle de supprimer les fiches horaires TER papier en fin d'année !

Toutes ces difficultés sont régulièrement soumises aux autorités par ASTUS. Nous ne lâcherons pas, votre appui est nécessaire et nous y encourage.

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 100 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 et ateliers de concertation organisés par la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg sur le projet de Tram vers l'Ouest
- La mise en œuvre du Réseau Express Métropolitain Européen ferroviaire et interurbain de Strasbourg
- 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
- Des accueils d'étudiants stagiaires

sommaire

EDITO P. 1

ACTUALITÉS

- La CTS fait sa rentrée !
- Ville et Eurométropole de Strasbourg : Ça bouge ! P. 2
- Le REME sur les rails P. 3

DOSSIER

- La consommation d'énergie dans les transports P. 3-4

VIE DE L'ASSOCIATION

- Le Printemps de la Forêt
- Le KombiLösung de Karlsruhe P. 5
- Fête de la gare de Bischheim-Schiltigheim P. 6

TRANSPORTS D'AILLEURS

- Transports publics à Cluj en Roumanie P. 6

PAROLE AUX ASSOCIATIONS

- La CLCV : 70 ans d'actions à destination des consommateurs P. 7

BREVES



La CTS a effectué le lundi 29 août sa rentrée avec un raccourcissement de la ligne de bus 4 qui ne dessert plus les arrêts entre Les Halles et Parc des Romains. Le nouveau départ s'effectue depuis l'arrêt Comtes pour rejoindre le quartier des Poteries et les communes d'Eckbolsheim et de Wolfisheim. Pour pallier cette suppression, la ligne de tram F voit son cadencement augmenté jusqu'à 7 minutes pour faire la liaison entre Koenigshoffen et le centre-ville.

Les travaux de prolongement du BHNS ligne G vers le quartier Rotterdam ont débuté en ce mois de septembre et dureront jusqu'en décembre 2023. À la fin des travaux

« Les travaux de prolongement du BHNS ligne G vers le quartier Rotterdam ont débuté en ce mois de septembre et dureront jusqu'en décembre 2023. »

la ligne se dotera de 12 nouvelles stations et desservira la Laiterie, l'Hôpital Civil, le Parc de l'Étoile, la médiathèque André Malraux et le Parc de la Citadelle. Suite à ces travaux des déviations ont été mises en place par la

station Musée d'Art Moderne sur les lignes L1 en direction de Lingolsheim et 2 en direction de Jardin des Deux-Rives.

Des anomalies ont été constatées sur le nouveau plan du réseau :

- la L6 vers Pont Phario n'est pas indiquée via Broglie
- la ligne 45 avec son nouveau terminus prolongé jusqu'à Sports
- la station Starcoop est mentionnée « mise en service courant 2021 » alors qu'elle ne l'est pas à ce jour
- il manque les déviations des lignes L1 et 2 par Musée d'Art Moderne



Loj DURRENBERGER

VILLE ET EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG : ÇA BOUGE SUR LES PROJETS LIÉS À LA MOBILITÉ (RENCONTRES, CONSULTATIONS, CONCERTATIONS...)



- L'extension de la ligne G du BHNS vers le sud : objectif de mise en service fin 2023 : une deuxième réunion publique d'information est prévue en octobre/novembre ;

- Des espaces publics et des stationnements mieux partagés sur la ville de Strasbourg : une enquête d'usages est disponible en ligne jusqu'au 15 octobre 2022 ;
- La transformation du secteur des Halles, notamment l'avenir de la gare routière, fait l'objet d'une enquête publique du 12 septembre au 10 novembre 2022 ;
- La révision-extension du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur du Patrimoine (PSMV) de la Grande-Île et du cœur de la Neustadt : une enquête publique est en cours du 19 septembre au 21 novembre 2022 ;
- Le ring cyclable et piétons autour de la grande île : une enquête est disponible en ligne jusqu'à fin 2022 ;

Les informations relatives à l'ensemble des projets cités sur la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg sont disponibles sur la plateforme participer.strasbourg.eu

En savoir +



Les informations relatives à l'enquête publique en cours sur la révision-extension du PSMV sont disponibles sur le site internet Strasbourg.eu

En savoir +



LE RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN EUROPÉEN (REME) SUR LES RAILS LE 12 DÉCEMBRE

L'année 2023 marquera une première étape importante du réseau express métropolitain européen (REME) et portera sur les lignes ferroviaires suivantes :

- Strasbourg Haguenau Niederbronn Wissembourg
- Strasbourg Mommenheim Saverne
- Strasbourg Molsheim (omnibus)
- Strasbourg Molsheim Sélestat Rothau St Dié Epinal
- Strasbourg Sélestat (omnibus)
- Diamétralisation de l'offre Saverne-Mommenheim-Strasbourg-Sélestat (passante en gare de Strasbourg)

Ainsi que des lignes longue distance, ayant un impact sur la desserte de gares du REME :

- Strasbourg Metz
- Strasbourg Nancy (le samedi)



La mise en œuvre est phasée au Service Annuel 2023 :

- 12 décembre 2022 : phase 0
- Début janvier 2023 : 1^{ère} phase
- 21 août 2023 : offre cible

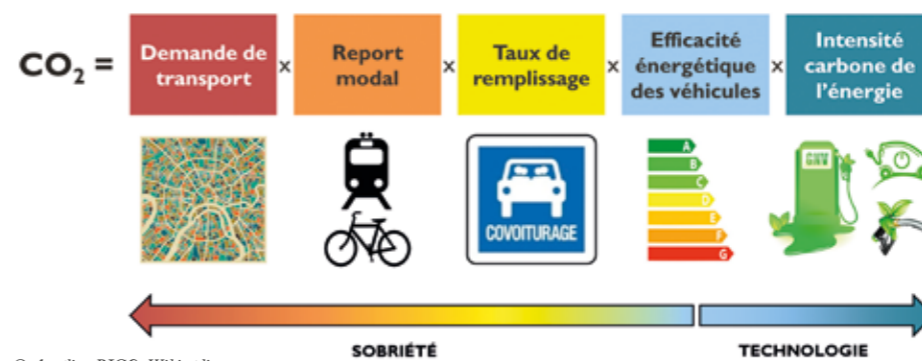
Côté interurbain (cars routiers), des premiers renforts sont effectifs depuis le 1^{er} septembre sur trois lignes de la CTBR (230-240-257) et trois

lignes de la CTS (71-73-75) empruntant la M35 Nord (ex A35/A4) ; elles sont cadencées à 30 minutes toute la journée du lundi au vendredi, contre 30 minutes en pointe et 60 minutes en journée auparavant.

David WENDLING

DOSSIER

LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE DANS LES TRANSPORTS



© Aurélien BIGO, Wikipédia.

Les études de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), du laboratoire d'idée The Shift Project (TSP) et de l'association négaWatt (nW), toutes publiées en 2021, décrivent une trajectoire énergétique menant à 2050. Toutes comportent un généreux volet dédié aux transports. Cela s'explique aisément par le fait que les transports sont responsables de la majorité des émissions de CO2 territoriales en France, à hauteur de 31%¹. Les études de TSP et nW promeuvent la sobriété énergétique, cependant que l'ADEME propose quatre scénarios. Il est à noter que Réseau de transport d'électricité (RTE) s'imisce dans le débat, mais sous le seul angle de la production d'électricité, ce qui se comprend, mais s'avère une vision quelque peu étriquée de la réalité.

Les deux premiers scénarios de l'ADEME («sobriété frugale» et «coopérations territoriales») prédisent une diminution importante du volume de transport et une augmentation marquée des mobilités actives. Dans les zones périurbaines et rurales, le covoiturage connaît un développement important dans les deux premiers scénarios, alors que

la voiture électrique ne fait que remplacer la voiture thermique dans les deux derniers scénarios («technologies vertes» et «pari technologique»).

Le scénario «technologies vertes» connaît toutefois un développement appréciable du vélo en ville. La part modale de la voiture

dans les zones de moyenne à faible densité baisse dans deux scénarios sur quatre, la part modale de la voiture en ville baisse dans trois scénarios sur quatre. L'électricité consommée dans les transports va de 50 à 180 TWh/a environ selon les scénarios, sachant que la production actuelle s'élève à environ 500 TWh/a. Le vocabulaire ô combien évocateur retenu par l'organisme public («sobriété frugale» socialement difficilement acceptable, «pari technologique» techniquement difficilement tenable) laisse transparaître clairement les enjeux. Dans ces conditions, le chemin entre «coopérations territoriales» et «technologies vertes» est celui qui semble avoir les faveurs de l'agence.

« Les deux premiers scénarios de l'ADEME prédisent une diminution importante du volume de transport et une augmentation marquée des mobilités actives. »

Le scénario nW prône la sobriété et l'efficacité énergétiques (correspondant aux mégawatts évités), mais les hypothèses présidant à son élaboration, même du point de vue des transports, sont loin d'être transparentes. Gardons ici en tête que le scénario nW prévoit le **développement du vélo et du train** ainsi que la **diminution de la place de l'avion**.

« Gardons ici en tête que le scénario nW prévoit le développement du vélo et du train ainsi que la diminution de la place de l'avion. »

Le plan de transformation de l'économie française proposé par TSP², en revanche, répond parfaitement aux critères de transparence, et se révèle extrêmement prolifique. Le scénario entend réduire drastiquement la consommation d'énergie fossile, limiter la consommation de matériaux et limiter l'utilisation de biomasse, et reprend les principes de mégawatts auquel il adjoint l'électrification. Il opère la distinction entre la mobilité du quotidien, la mobilité sur longue distance et le fret, pour mieux traiter ces sujets de manière spécifique. Il s'ensuit que son étude se révèle riche d'enseignement.

« Le rapport rappelle que l'urbanisme a un rôle essentiel à jouer, et qu'il convient de faciliter le chaînage entre transports du quotidien et transports sur longue distance. »

• La mobilité du quotidien représente 98 % des déplacements de personnes pour 60 % des voyageurs-kilomètres. Le scénario prévoit le fort développement des **mobilités actives**, au nombre desquels on compte le vélo fût-il électrique, et le **développement des réseaux de transports en commun** et du **covoiturage sur courte distance**. Le rapport rappelle que l'urbanisme a un rôle essentiel à jouer, et qu'il convient de **faciliter le chaînage entre transports du quotidien et transports sur longue distance**.

• La mobilité sur longue distance ne représente que 2 % des déplacements de personnes mais 40 % des voyageurs-kilomètres. Le scénario fait le constat que les voyages sur longue distance sont dominés par la voiture et l'avion, dont il convient de réduire la part modale. Eu égard à son excellente efficacité énergétique quand il présente un taux de remplissage élevé, il faut absolument **privilégier le voyage en train**. Une forte proportion de voyages est en lien avec le tourisme, et s'accommoderait de nouvelles contraintes : il faut soit **aller moins loin**, soit **aller loin moins souvent**, pour réduire la part modale de l'avion, mais aussi celle de la voiture, qui sera inexorablement électrique.

« ... il faut soit aller moins loin, soit aller loin moins souvent, pour réduire la part modale de l'avion, mais aussi celle de la voiture, qui sera inexorablement électrique. »

• Enfin, le fret nécessite un report modal massif de la route vers le ferroviaire et le fluvial. Le développement des circuits courts permet une forte baisse du transport de marchandises agricoles, de l'ordre de 60 %. La cyclologistique est appelée à jouer un rôle de premier rang dans les villes. Les camions sont mus grâce à des caténaires et des batteries pour utiliser efficacement l'électricité, au contraire des solutions fondées sur l'hydrogène.

« Le développement des circuits courts permet une forte baisse du transport de marchandises agricoles, de l'ordre de 60 %. »

À la fin, le plan de transformation de l'économie française table sur une production d'électricité de 640 TWh/a, pour assurer les nouveaux besoins liés non seulement aux transports, mais aussi au logement avec les pompes à chaleur et à l'industrie (qui fabrique aussi des trains et des rails, ne l'oublions pas), soit une augmentation de 140 TWh/a de l'électricité. C'est une quantité très élevée, qui montre

bien l'importance des mégawatts, et donc de l'efficacité énergétique (conférée par le train) et de la sobriété.

S'il fallait retenir une chose, c'est que les associations qui s'intéressent aux impacts énergétique et climatique de nos modes de vie nous invitent à très fortement développer les **mobilités actives**, les **transports en commun** et, enfin, le **covoiturage sur courte distance** (dans les zones de moyenne à faible densité). C'est exactement ce que dit la FNAUT !

« ... les associations qui s'intéressent aux impacts énergétique et climatique de nos modes de vie nous invitent à très fortement développer les mobilités actives, les transports en commun et, enfin, le covoiturage sur courte distance. »

Dans ces conditions, l'urgence serait de rendre chacun de nos territoires (communautés de communes et autres établissements publics de coopération intercommunale) plus désirable, au travers d'une intermodalité poussée entre **mobilités actives** (qui font du bien à notre santé physique et mentale) et **transports en commun** (dans les zones densément peuplées)/**covoiturage sur courte distance** (dans les zones moins densément peuplées).

Jean-François BRISSET

¹ Il existe une ambiguïté au sujet des soutes internationales (connues sous le nom anglais de bunkers). Par une forme d'externalité, elles sont comptabilisées à part, hors du champ des comptabilités nationales.

² Les critiques formulées à l'endroit de The Shift Project concernent son absence d'aversion, voire sa bienveillance vis-à-vis de l'énergie nucléaire. Il serait dommage que ces considérations entrent ici en ligne de compte, car les études ici menées sont indépendantes du positionnement pro ou antinucléaire.

vie de l'association

LE PRINTEMPS DE LA FORÊT DANS LA VALLÉE DE LA BRUCHE

Cet événement familial a été organisé les 21 et 22 mai le long de la ligne ferroviaire reliant Strasbourg à Saint-Dié-des-Vosges, et de la piste cyclable de la vallée. Il s'adressait à tous les amoureux de la forêt, du bois et de la promotion des savoir-faire locaux.

Il a permis de rappeler le rôle fondamental du train dans le désenclavement des territoires ruraux, grâce à une offre attractive, illustrée par le succès rencontré auprès des visiteurs sur ces deux jours.

Ce fut aussi l'opportunité pour ASTUS au cours d'un circuit organisé le dimanche entre Bourg-Bruche, Muhlbach et Lutzelhouse, de faire passer certains messages au gré d'échanges informels avec les décideurs (techniciens SNCF et responsables politiques locaux).

Nous remercions l'ensemble des personnes qui nous ont accueillis durant cette journée.

David WENDLING



LA KOMBILÖSUNG DE KARLSRUHE EST DÉSORMAIS OPÉRATIONNELLE



La « solution combinée » (Kombilösung) de Karlsruhe a fait l'objet d'une sortie découverte d'une journée sur la cité badoise et ses alentours le 4 juin 2022. Ce fut également l'occasion de tester le 9 euro-Ticket mis en place outre-Rhin entre juin et août, et dont le succès s'est fait nettement ressentir.

Le projet lancé en 2002, aura nécessité un chantier deux fois plus long et un budget final de quelques 1,5 milliard d'euros. Il a permis d'enterrer une partie des lignes de tramway qui irriguaient jusqu'alors le centre-ville de la cité badoise, et notamment la Kaiserstraße, principale artère commerçante transversale, qui faisait jusqu'alors face à des problèmes récurrents de congestions donc d'exploitation optimale du réseau et de sécurité pour les piétons qui peuvent désormais déambuler sur de vaste espace qui leur sont entièrement dévolus.

Au début des années 90, le modèle de Karlsruhe avec le développement du tram-train avait été une petite révolution dans le domaine du transport de voyageurs en montrant qu'il était possible d'abolir la frontière entre les mondes de l'urbain et de

d'une part ; de l'autre, un tunnel est-ouest ouvert depuis mars 2022 pour la circulation automobile.

Les lignes de tramway jusqu'alors en surface et devenues difficiles à exploiter ont pu être remaniées, avec notamment une forte diminution des rames sur la partie circulaire du centre-ville, via la gare centrale de Karlsruhe (Hauptbahnhof).



« Au début des années 90, le modèle de Karlsruhe avec le développement du tram-train avait été une petite révolution dans le domaine du transport de voyageurs... »

l'interurbain ferroviaire. Il a su additionner les avantages du tramway et du train pour en faire une solution adaptée à ses besoins de déplacements entre rural et urbain.

Cette « solution combinée » a donc pour objectif d'apaiser la circulation en centre-ville par la construction de deux tunnels est-ouest (2 500 m) et nord-sud (900 m), formant un T à leur point de rencontre, au niveau de la place centrale (Marktplatz). Ils sont composés de sept stations dédiées au tramway et au tram-train (Stadtbahn)

David WENDLING

En savoir +



LE 24 JUIN, C'ÉTAIT LA FÊTE DE LA GARE DE BISCHHEIM-SCHILTIGHEIM !



Dans la suite des Assises du 5 mars 2022, organisées par les collectifs Mon Train J'y Tiens, Montramjtiens et l'association ASTUS, qui ont abouti à un cahier reprenant l'ensemble des expressions formulées par les personnes présentes, une fête en l'honneur de

la gare de Bischheim-Schiltigheim a permis à nouveau d'échanger sur son avenir avec les usagers, habitants du quartier et élus.

Malgré une météo peu favorable, la fête organisée par les trois entités a été un succès et une coopération jugée exemplaire. Nous remercions l'ensemble des nombreux acteurs qui ont contribué à la réalisation de cet événement, ainsi qu'à sa réussite.

Le travail continue, puisque l'objectif final reste l'amélioration de la desserte de la ligne Strasbourg-Lauterbourg notamment dans le cadre du réseau express métropolitain européen, avec la mise en accessibilité du quai de la gare, le déploiement de services dans l'ancien bâtiment voyageurs, l'ouverture de la gare sur le quartier des Écrivains par un

passage-quartier en souterrain sécurisé, adapté aux modes actifs, le développement d'un vrai pôle d'échange multimodal et des correspondances améliorées avec le réseau urbain de la CTS.

Enfin, nous suivons de très près le projet de nouveau centre de maintenance à proximité de la gare et qui sera dédié aux futures rames Régionalis transfrontalières attendues fin 2024.

David WENDLING

Consulter le Cahier des Assises de la gare de Bischheim-Schiltigheim :

En savoir +



transports d'ailleurs

TRANSPORTS PUBLICS ET DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ DOUCE À CLUJ EN ROUMANIE

Cluj, ville de 350 000 habitants, seconde ville universitaire du pays, disposait d'un réseau de transports publics très vétuste jusqu'à la fin des années 2000. Celui-ci a été considérablement modernisé et développé au cours des 12 dernières années, tandis que, simultanément, l'usage du vélo a été développé par la création de nombreuses pistes cyclables et de vélos en libre-service ClujBike.

« Le réseau de transports publics a été considérablement modernisé et développé au cours des 12 dernières années... »



Géré par la « Compania de Transport Public de Cluj-Napoca » (CTP Cluj-Napoca), le réseau assez dense comporte 3 lignes de trams, 7 lignes de trolleybus, 51 lignes

d'autobus, certaines présentant des sections en rocade dans les quartiers périphériques. La fréquentation est élevée : 180 millions de voyageurs annuels.

Seuls seront évoqués ici quelques aspects marquants, observés lors d'un séjour récent en mai 2022. Le matériel est moderne avec même l'apparition de bus électriques. Les fréquences sont assez élevées pour les lignes principales. La desserte de l'aéroport, situé à 8 km, s'effectue avec un cadencement toutes les 10 minutes de 5h à 22h30 (20 minutes en week-end). Il faut compter 15 à 20 minutes pour rejoindre le centre-ville, puis la gare.

« Dans les trams, trolleybus et bus, on peut même acheter instantanément un titre de transport avec la carte bancaire. »

Les distributeurs automatiques de billets s'implantent un peu partout aux arrêts, qui sont de plus en plus munis d'un affichage du temps d'attente. Le paiement est possible avec des pièces de monnaie, des billets de banque ou par carte bancaire. Dans les trams, trolleybus et bus, on peut même acheter instantanément un titre de transport avec

la carte bancaire. La validation des billets s'effectue soit aux arrêts, soit à bord avec l'utilisation exclusive de cartes sans contact. Le billet simple coûte à peine plus de 0,50 € et la carte 24 h pour tout le réseau un peu plus de 3 €. Bref, il est facile de se déplacer en transport en commun, même pour toute personne peu familière avec la ville.

« ... il y a de nombreuses pistes cyclables en site propre, au revêtement bien vert, quasi inconnues il y a 15 ans. »

Par ailleurs, il y a de nombreuses pistes cyclables en site propre, au revêtement bien vert, quasi inconnues il y a 15 ans. Elles sont parfois en contre-sens associées à une voie dédiée aux bus et trolleybus.

Patrice PAUL

Sur internet, on trouve plusieurs liens en langue française sur les transports publics de Cluj. Par exemple, sur les tarifs et le paiement par sms :

En savoir +



parole aux associations

LA CLCV : 70 ANS D' ACTIONS À DESTINATION DES CONSOMMATEURS



La CLCV (Consommation, Logement, Cadre de Vie) deuxième association nationale de défense des intérêts des consommateurs et usagers, intervient dans les domaines de la vie quotidienne : consommation, logement, environnement, alimentation, santé, vivre ensemble, et éducation populaire.

La CLCV a été créée en 1952. Elle est indépendante de toute influence politique, syndicale, professionnelle ou religieuse.

« Elle (la CLCV) accompagne les particuliers dans le règlement de leurs litiges personnels, les informe, et offre, aux consommateurs et usagers, la possibilité de se regrouper pour défendre leurs intérêts. »

Elle accompagne les particuliers dans le règlement de leurs litiges personnels, les informe, et offre, aux consommateurs et usagers, la possibilité de se regrouper pour défendre leurs intérêts. C'est une confédération qui regroupe des associations déclarées, chacune juridiquement indépendante. Son fonctionnement repose sur l'engagement de près de 4000 bénévoles aidés par une centaine de salariés sur tout le territoire français.

Le 6 janvier 2015, l'Union Départementale CLCV du Bas-Rhin était inscrite au registre des associations. Dans la foulée, il

nous a semblé essentiel de pouvoir nous appuyer sur des associations locales. De là, sont nées la CLCV Strasbourg Centre, la CLCV Strasbourg Sud et la CLCV Strasbourg Ouest. La CLCV du Bas-Rhin adhère aux valeurs de la Confédération et agit sur toutes les questions qui touchent à la consommation, au logement et au cadre de vie. Nous organisons de nombreuses permanences consommation-logement dans les différents quartiers de la ville de Strasbourg.

« Son fonctionnement repose sur l'engagement de près de 4000 bénévoles aidés par une centaine de salariés sur tout le territoire français. »

Depuis juin 2016, l'Union Départementale s'est installée à proximité de la gare, 16 rue de la Course à Strasbourg, dans ses locaux définitifs. Notre équipe est constituée d'une chargée de mission à temps plein, et d'une trentaine de militants actifs.

« Nous intervenons également auprès des publics en difficulté d'intégration et menons des actions dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville »

Nous intervenons également auprès des publics en difficulté d'intégration et menons des actions dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville : cours de français langue étrangère à destination des primo arrivants, initiation au sport pour les enfants et adolescents (Boxe, Gymnastiques), Cafés des habitants, Contes et Théâtre dans les écoles, etc.

Nous travaillons sur des projets impliquants les habitants à l'amélioration de leur cadre de vie : jardins partagés, nettoyages de quartier, sensibilisation au tri des déchets, lutte contre le gaspillage alimentaire, etc.

« Nos prises de position sont régulièrement relayées dans les médias, notamment sur le sujet de l'énergie, où la CLCV a activement milité pour la mise en place du bouclier tarifaire et la limitation de la hausse de l'électricité à 4%. »

Nos prises de position sont régulièrement relayées dans les médias, notamment sur le sujet de l'énergie, où la CLCV a activement milité pour la mise en place du bouclier tarifaire et la limitation de la hausse de l'électricité à 4 %.

En 2022, les locataires du parc social sont invités à élire leurs représentants au conseil d'administration ou de surveillance des organismes HLM et des SEM (sociétés d'économie mixtes). Le scrutin aura lieu entre le 15 novembre et le 15 décembre.

N'hésitez pas à nous rejoindre pour faire valoir vos droits !



16 rue de la Course
67000 STRASBOURG

Ouvert du lundi au vendredi
de 9h à 12h et de 14h à 17h

Tél. 03 88 38 27 14
bas-rhin@clcv.org
www.clcv.org



Elle s'est tenue cette année à l'Espace le 23 dans le quartier du Neudorf et a réuni plus de 50 personnes : des adhérents,

des sympathisants, des représentants de l'Eurométropole de Strasbourg, de la CTS et de la région Grand Est.

Ce fut l'occasion d'aborder plusieurs grands sujets d'actualité : les projets de tram vers l'ouest et le nord, le réseau express métropolitain ferroviaire et interurbain, la tarification unifiée, le développement de l'intermodalité... et de noter un certain retour à la normale (durable ?) après deux longues années marquées par la crise

sanitaire liée au covid où le secteur des transports souffre également. Les temps à venir restent malgré tout incertains, et ASTUS devra continuer à faire entendre la voix de tous les usagers et défendre le droit à la mobilité.

ASTUS REMERCIE SES STAGIAIRES

- Khaled MANAI, étudiant à l'INSA Strasbourg en master Architecture, Structures et Projets urbains, qui a travaillé sur l'accès en transports en commun aux lieux culturels sur la ville de Strasbourg.
- Thomas BERNHARD, étudiant en deuxième année de géographie et d'aménagement à l'Université de Strasbourg, qui a réalisé une étude sur les couloirs mixtes bus-vélo dans le cadre d'un stage effectué.

- Mokhida OZODBEKOVA, étudiante en master de démographie à l'Université de Strasbourg, qui a élaboré un questionnaire en vue d'une enquête à destination des usagers des lignes de cars interurbains sur le bassin de déplacements de la région strasbourgeoise.



ASTUS EST DANS LA PEINE

L'une de nos plus fidèles adhérentes, Madeleine FAUCHER-GRANDIN, s'est éteinte le 17 août 2022 à l'âge de 82 ans. Elle s'était particulièrement investie dans l'association au début des années 2000. Nos pensées vont à sa famille.

LES ÉVÉNEMENTS DE LA RENTRÉE EN PHOTOS



La réunion d'information à la CabAnne des Créateurs à Schiltigheim - 1, les stands ASTUS à la Foire Européenne - 2 et au Village des Assos de Strasbourg - 3.



Agenda

- **7 octobre** : COREST Strasbourg Nord à Haguenau
- **8 octobre** : Assemblée générale ordinaire et extraordinaire de la FNAUT Nationale à Paris
- **13 octobre** : COREST Sud Mosellan Saverne Plaine et Plateau à Sarrebourg
- **15 octobre** : sortie ASTUS à Mannheim et à Ludwigshafen
- **Novembre-Décembre** : phase d'enquête publique sur le projet de Tram vers l'Ouest
- **11 décembre** : mise en service de la 1^{ère} phase du Réseau Express Métropolitain Européen (REME) sur l'étoile ferroviaire strasbourgeoise

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 : Daniel BONNOT, Jean-François BRISSET, Léa DROITECOUR et Loÿ DURRENBERGER

Prochaine parution : Avril 2023

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, Pixabay
Couverture, © dervish15 - Fotolia.com