

Fiche de suivi des préconisations
du Conseil de développement de l'Eurométropole de Strasbourg
"Vers un transport public efficace et attractif dans l'Eurométropole de Strasbourg"

Février 2026



Objet	Troisième note thématique en réponse à l'auto-saisine sur « <i>les possibilités réelles de développer les modes alternatifs de déplacement que sont le transport en commun, la bicyclette, la marche à pied, le covoiturage et l'autopartage, pour diminuer l'usage de la voiture individuelle</i> »
Dates clés	<ul style="list-style-type: none">- 5 mars 2022 : Adoption du texte de l'auto-saisine en plénière du CODEV- 14 novembre 2024 : Adoption de la note en plénière du CODEV- 26 novembre 2024 : Transmission de la note à la Présidente de l'Eurométropole et au Vice-président thématique- 25 mars 2025 : Présentation des 1ères réponses au 10 préconisations à la commission Mobilités par le Vice-Président en charge des mobilités (Alain JUND) et la Direction des Mobilités (Maud RENON)
Descriptif succinct	La note « Vers un transport public efficace et attractif dans l'Eurométropole de Strasbourg » énonce dix préconisations qui suivent le parcours type de l'utilisateur des transports en commun afin d'en améliorer chaque étape. : Préparer son voyage, se rendre à la station de départ, prendre son bus ou son tram, faciliter les correspondances, rendre le voyage sécurisé et rassurant). Il évoque aussi le débat sur la gratuité des transports.

Réponses aux préconisations (voir ci-dessous)

1. Faciliter l'achat des abonnements pour les usagers réguliers

Réponse : Les utilisateurs réguliers du réseau ont déjà le choix de se rendre soit au guichet soit sur le site de la CTS pour obtenir un abonnement auprès de l'agence en ligne. Cette pratique est incitée avec par exemple la commande d'une carte Badgeo gratuitement en ligne, alors qu'elle coûte 7€ en agence. Des vidéos explicatives sont disponibles sur le site pour chaque étape de souscription via ce lien : <https://www.cts-strasbourg.eu/fr/Titres-de-transport/agence-en-ligne/> . Malgré tout, l'amélioration du parcours client fait partie des modifications du futur site de la CTS qui sera modernisé cette année.

Pour les voyageurs occasionnels, la suppression des billets sans contact n'est pas envisageable car certains voyageurs ne peuvent pas ou ne savent pas utiliser les solutions numériques. Par exemple, un jeune n'habitant pas l'EMS et n'ayant pas de smartphone, certains séniors, ou bien certains touristes. L'EMS et la CTS ont étudié la possibilité d'ajouter un canal de vente supplémentaire : soit via la technologie du post paiement (paiement après le voyage au tarif le plus avantageux en fonction de la consommation sur sa carte badgeo ou application) soit via la technologie open-payment (paiement direct par carte bancaire sur valideur). Pour une première étape, c'est la deuxième solution qui a été retenue car elle simplifie davantage le parcours usager. La mise en œuvre est planifiée tout au long de l'année 2026.

Par ailleurs, l'application CTS a évolué en octobre 2025 : l'application "mes titres" a été remplacée par une badgeo "virtuelle", permettant de stocker des titres comme actuellement, mais en fluidifiant le geste de validation, qui sera automatisé au lieu de devoir présélectionner et charger son titre.

2. La mise en place de titres multimodaux.

Réponse : Un panel de titres multimodaux est déjà à disposition des voyageurs :

- Les titres CTS permettent de voyager à bord des transports urbains mais également sur le réseau CTBR (Compagnie de Transport du Bas-Rhin) et TER (avec contremarque sans surcoût) dans le périmètre de l'Eurométropole.
- Pour les voyageurs qui utilisent plusieurs modes au-delà de l'Eurométropole, les tarifications combinés CTS-CTBR sont disponibles au format occasionnel et abonnement.
- Sur le TER les abonnements combinés TER+CTS Primo et Presto selon l'âge, et pour les occasionnels l'alsa+24h et groupe journée permettant d'utiliser tous les transports du Bas-Rhin ou d'Alsace.
- Pour les voyages transfrontaliers, l'Europass permet d'utiliser tous les modes jusqu'à Kehl ou Offenbourg. L'ensemble de ces titres sont valorisés dans le guide tarifaire de la CTS. La Région Grand Est, cheffe de file de l'intermodalité, mène actuellement des réflexions pour améliorer le titre "alsa+24h et groupe journée", afin de le rendre plus attractif et plus lisible.

L'information multimodale est disponible sur les sites des transporteurs CTS, CTBR et TER avec la possibilité de s'inscrire à des notifications de trafic "push". En complément le site Fluo permet de calculer son itinéraire sur tous les réseaux de la Région Grand Est.

3. Améliorer l'information pour les utilisateurs occasionnels

Réponse : Le constat des difficultés d'appropriation de la gamme tarifaire pour des voyageurs non-initiés est partagé. La CTS a initié des réflexions sur l'amélioration du parcours d'achat sur les distributeurs. En parallèle, l'Eurometropole mène des réflexions sur la simplification de la gamme tarifaire pour mettre à jour la grille en la délestant des titres les moins utilisés qui nuisent à son appropriation.

3

II. SE RENDRE À LA STATION DE DÉPART

1. Éloignement des P+R du centre-ville

Réponse : Les parkings relais sont aujourd'hui situés sur des lignes de tramways pour permettre un accès rapide et au plus grand nombre. En effet, le tramway est le mode de transport le plus compétitif pour desservir les P+R du fait de sa rapidité (voies dédiées) et de sa grande capacité (jusqu'à 300 personnes contre 60 pour un bus standard et 80 dans un bus articulé).

En outre, le centre de Strasbourg est principalement desservi par le tram, et dans une moindre mesure par le bus. La plupart des lignes Chron'hop disposent également de P+R au niveau de pôles d'échanges (Espace Européen, Hoenheim Gare, Kibitzenau, Baggersee, Duucs d'alsace, Boecklin ...)

L'implantation de P+R nécessite une disponibilité foncière importante à proximité d'une ligne forte du réseau, ce qui limite le nombre de parkings envisageables. Enfin, l'enjeu est de pouvoir « capter » les véhicules en amont des zones fortement urbanisées et en amont des principaux lieux de congestion, ce qui justifie leur éloignement du centre-ville.

2. Multi modalité dans les P+R

Réponse : Les déplacements en lien avec les P+R représentent 0,7 % des déplacements sur une journée ce qui fait des utilisateurs de P+R des utilisateurs très minoritaires du réseau.

Les utilisateurs des parkings relais ne font pas de correspondances au niveau des parkings entre deux mode de transport en commun car ils effectuent une correspondance entre leur véhicule personnel et un mode de transport en commun.

Les correspondances sur le réseau CTS sont organisées ainsi :

- Les correspondances entre les trains et les lignes bus de seconde couronne, pour faciliter la correspondance avec des fréquences faibles (30 min). Ce n'est pas toujours possible, et il faut généralement choisir un sens et une tranche horaire car toutes les contraintes horaires peuvent être contradictoires (contraintes établissements scolaires, contraintes de productivité ...)
- Pour les correspondances avec des lignes fortes (tram, lignes bus urbaines), il n'y a pas d'horaires coordonnés, partant du principe que la fréquence permet d'avoir des temps d'attente réduits dans tous les cas.

Enfin concernant la sécurité au sein des parkings relais, ceux-ci disposent de systèmes de vidéosurveillance. Néanmoins, un travail d'identification d'actions complémentaires pour la qualité de service aux usagers a été engagé en lien avec l'exploitant CTS.

3. Amélioration du fléchage et des cheminements

Réponse : ce sujet est en cours de réflexion.

4. Parkings vélos sécurisés

Réponse : Il existe à ce jour 19 véloparcs situés à proximité des lignes de bus ou de tramway ainsi que dans certains P+R. Ces véloparcs ne sont accessibles qu'avec une carte badgéo, ce qui limite l'accès aux abonnés CTS. Certains véloparcs sont accessibles sans carte car ils sont mutualisés avec une station Vel'Hop. Cela permet à tous les usagers d'accéder au service de vélo à la location.

Une réflexion est en cours sur l'avenir des véloparcs de la CTS et plus globalement sur un développement massif du stationnement sécurisé pour les vélos sur le territoire de l'EMS (les véloparcs ne constituant qu'un outil parmi d'autres).

Les premiers constats ressortant sont, sauf exception, un faible taux d'occupation des véloparcs, avec deux interprétations : un intérêt modéré des usagers pour l'intermodalité vélo / transport en commun en cœur de réseau ainsi qu'une interrogation sur l'adéquation des niveaux de service proposés aux attentes des cyclistes notamment sur la sécurité : véloparcs largement accessibles avec un risque de vol quasi similaire à celui sur l'espace public et l'entretien/ propreté.

En parallèle, la stratégie stationnement vélo sécurisés de l'Eurométropole fait ressortir un fort besoin de stationnement sécurisé pour les résidents et pour les déplacements à vélo.

5. Développement des services et commerces dans les P+R

Réponse : Il existe des services au sein de certains parkings relais, c'est le cas des casiers de livraisons à Rotonde ou des stations Vel'Hop à Rotonde, Poterie, Rives de l'Aar et Hoenheim gare.

Une expérimentation de livraisons des courses effectuées au centre-ville a eu lieu dans les P+R Rotonde et Baggersee. Ce service était gratuit mais n'a pas rencontré de succès. Il n'a quasiment pas été sollicité par les usagers des P+R.

III. PRENDRE SON BUS OU SON TRAM

1. Accès aux arrêts depuis les P+R

Réponse : Les parkings relais sont construits de manière à ce que la station de tramway et ou de bus à proximité soit visible et proche. Lorsqu'ils sont plus éloignés un cheminement peut être mis en place (exemple : Elsau).

2. Accessibilité pour les PMR

Réponse : Le réseau tram est 100% accessible.

Concernant le réseau bus la quasi-totalité des arrêts sont désormais aux normes PMR, avec un Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée (SDAP) plus favorable que la loi.

Le programme de mise en accessibilité devrait, d'ici quelques années, avoir traité tous les arrêts du réseau bus hormis ceux pour lesquels il y a une impossibilité technique (largeur insuffisante, déplacement impossible...). Les associations du handicap sont régulièrement associées aux réflexions sur les transports en commun.

La CTS diffuse chaque année une campagne de communication rappelant les règles de civisme au sein des transports. Également, un stickage des vitres, se trouvant en dessus des places réservées, est en cours sur l'ensemble des rames du réseau. Cette vitrophanie permet de mieux repérer les places réservées.

3. Faciliter le compostage des titres de transport

Réponse : Tous les titres CTS peuvent être validés sur l'ensemble des équipements du réseau, à quai pour le tram et BHNS ou à bord pour le bus. La mise en place de valideurs à quai sur le réseau de tram est une particularité strasbourgeoise. L'intérêt est de pouvoir maintenir les équipements billettiques en dehors des rames de tramway pour éviter leur immobilisation et les rendre plus disponibles, réduisant théoriquement la quantité de matériel roulant nécessaire, toute chose égale par ailleurs. Cela permet également de lutter contre la fraude car les valideurs sont plus facilement accessibles en extérieur que dans un véhicule pouvant être fortement occupé. Chaque voyageur a l'obligation d'être muni d'un titre valide et validé avant de monter à bord du bus ou du tram. Il valide ainsi le contrat de transport auprès de la CTS, ce qui le protège en cas d'incident.

IV. CORRESPONDANCES

1. Révision de l'agencement des stations

Réponse : Dans le cadre de l'aménagement de nouveaux arrêts bus, il est systématiquement recherché le meilleur compromis entre la qualité des correspondances, en favorisant le plus possible la proximité entre les arrêts, et le bon fonctionnement des carrefours en terme de circulation afin de ne pas pénaliser la vitesse commerciale des bus.

Dans certains cas, éloigner de quelques mètres un arrêt permet aux bus de ne pas perdre un cycle de feu après le départ de la station, ce qui peut apporter un bénéfice supérieur aux usagers qui gagnent du temps malgré une distance à marcher légèrement supérieure.

Concernant la station Reuss, certains arrêts sont éloignés (120m) du fait des axes empruntés, de l'implantation de la station tram, et de l'impossibilité d'implanter les arrêts bus en pied de feu ce qui serait préjudiciable au fonctionnement des lignes. Il existe dans certains cas des doublons d'arrêts (exemple: arrêt Aristide Briand sur la ligne 30) afin de faciliter plusieurs combinaisons de correspondances, mais cela altère la vitesse commerciale car les bus doivent s'arrêter deux fois pour un même secteur desservi. Il faut donc arbitrer entre le gain de temps/confort pour les usagers en correspondance et ceux qui restent à bord des bus.

2. Signalisation des arrêts dans les stations

Réponse : L'équipement de l'ensemble des arrêts en bornes d'information voyageurs dynamiques permet déjà cet affichage adapté en temps réel lors de perturbations.

3. Information en temps réel sur les correspondances

Réponse : Des développements sont en cours en ce sens (plutôt pour les correspondances avec les trains à la gare, dans un premier temps).

4. Attente avant départ aux terminus

Réponse : Proposition non retenue à ce jour.

5. Encourager la marche pour les courtes distances

Réponse : L'ajout de la mention Gare dans les noms de stations faisait partie des réflexions engagées dans le cadre du projet Tram Nord, visant à offrir des liaisons directes supplémentaires en tram avec des lignes ne passant pas directement à la gare, moyennant 300 à 500 mètres de marche entre la gare et le tram (accès lignes B et F). Des actions ont déjà été mises en place en 2025 : Faubourg National Gare Centrale et Faubourg de Saverne Halles, permettant de valoriser les pôles d'attraction à proximité. Ce travail pourra être poursuivi en dehors du cadre du projet Tram Nord, en lien avec le jalonnement de la gare porté par la SNCF. De manière plus large, l'aménagement plus qualitatif des espaces publics doit être poursuivi pour inciter à la marche pour des trajets courts ou pour faciliter l'accès à des lignes plus éloignées.

Concernant les dispositifs événements type Jeux Olympiques : ce type d'action a également été mis en place au niveau du stade en 2024 en renommant la station Gravière "Gravière Stade de la Meinau". Cette station est une alternative à la station « Krimmeri Stade de la Meinau », la plus proche du stade et fortement sollicitée les jours de matchs. Des services spéciaux entre cette station et les P+R du nord de l'agglomération sont mis en place avant et après les matchs, et le cheminement piéton sera amélioré avec le réaménagement en cours des espaces extérieurs du Stade, en plus d'une communication portée par le Racing Club de Strasbourg à l'intérieur du Stade.

L'arrêt de tramway « Parc des sports » a été rebaptisé « Parc des sports – Zénith » car il permet d'accéder au Zénith en 12 minutes. Également, la nouvelle station de la ligne F « Parc d'activités d'Eckbolsheim Zénith » porte la mention du Zénith qui se trouve à 15 minutes à pied. Depuis le mois de novembre 2025 l'accès entre ces deux stations et l'entrée du Zénith ont été jalonnés pour permettre aux usagers des transports de se déplacer plus facilement.

V. RENDRE LE VOYAGE SECURITAIRE ET RASSURANT

1. Proximité des conducteurs en cas de besoin

Réponse : Un travail est en cours sur le sujet avec la CTS.

2. Signalisation des arrêts

Réponse : Les prochains arrêts sont annoncés, sur écran ou par annonce sonore, sauf en cas de problème technique.

3. Arrêts à la demande en soirée

Réponse : Sujet en cours de réflexion. Cette pratique existe déjà sur la ligne C8.

4. Renforcement des équipes de contrôle et de médiation

Réponse : La CTS a développé des partenariats avec la Police Municipale, la Police Nationale et la Gendarmerie afin d'accompagner les agents de contrôle. Des équipes de médiations existent et interviennent lorsqu'elles sont sollicitées ou dans des secteurs clefs. Par exemple aux abords de certains établissements scolaires afin d'apaiser la montée et la descente. Ces agents sont aussi sollicités pour intervenir sur le réseau et accompagner les usagers en cas de perturbations sur le réseau. Enfin, chaque conducteur de Hibus est accompagné par un agent de sécurité lors du service.

Au début de l'année 2026 la CTS a également signé une convention avec le Rectorat sur les sujets de sécurité aux abords des établissements scolaires et les missions de prévention dans les classes.

5. Modes de conduite sécurisants

Réponse : Les conducteurs de la CTS sont formés à la conduite des véhicules qu'ils utilisent afin d'adopter une conduite souple et adaptée. Ils sont évalués une fois par an sur de nombreux critères et leurs formations sont recyclées comme le prévoit la loi. Les conducteurs de la CTS respectent le code de la route et conduisent de manière à respecter les exigences de sécurité tout en garantissant une ponctualité et un temps de parcours en adéquation avec les besoins des usagers.

6. Automates de sécurité

Réponse : Travail en cours sur le sujet de la sécurité dans les transports avec la CTS.

7. Bus et vélos

Réponse : Les couloirs mixtes bus-vélos sont un compromis utile lorsque la largeur de voirie ne permet pas d'implanter à la fois un couloir bus et une piste cyclable. Cela permet d'améliorer la vitesse commerciale des bus en cas de congestion, et de proposer aux cyclistes une voie peu circulée, et donc moins anxiogène que la voie empruntée par la circulation générale.

Toutefois, il faut veiller à ce que ces dispositifs ne soient pas généralisés lorsque les voiries permettent des aménagements plus qualitatifs pour les cycles, et doivent être limités à des longueurs raisonnables, les vélos et bus ne pouvant pas se doubler alors même que leurs vitesses de croisière sont incompatibles (bus plus rapides que les vélos mais avec arrêts contre des vélos plus lents que les bus mais sans arrêts).

8. Appropriation des lignes par les utilisateurs

Réponse : La plupart des véhicules du réseau disposent déjà de livrées spécifiques.

Les véhicules ne sont pas associés à une ligne spécifique ce qui ne permet pas de leur attribuer une livrée personnalisée.

Lorsque cela est possible, une appropriation des lignes est prévue. Aussi, la ligne de BHNS G, qui est la seule ligne qui dispose de véhicules qui lui sont propres, a une livrée spécifique bien identifiée du public. Les bus des lignes Chron'hop sont équipés d'une livrée Chron'hop qui identifie ce service. Les bus étant interchangeable entre les lignes Chron'Hop il n'est pas possible d'aller plus loin et de faire un habillage spécifique à chaque ligne. La possibilité pour ces véhicules de passer d'une ligne à l'autre permet d'exploiter le réseau de manière plus productive que lorsque les véhicules sont affectés (mutualisation de la réserve, de la disponibilité de la maintenance etc.)

En 2025, les Eurométropolitains ont pu voter pour choisir les livrée mise en place dans le cadre de la mise en service des lignes C4 et C5.

VI. DEBAT SUR LA GRATUITE

1. Gratuité pour les moins de 18 ans, retour d'expérience

Réponse : La gratuité des transports pour les mineurs a été mise en œuvre en septembre 2021. Un bilan est réalisé chaque année. 9 mineurs sur 10 habitant l'Eurometropole sont à présent abonnés CTS, soit plus du double qu'auparavant. L'évolution de la fréquentation est complexe à évaluer car seulement un tiers des jeunes valide quand il voyage. A 18 ans, 75% des jeunes continuent d'utiliser les transports en commun.

2. Financement par le versement mobilité

Réponse : La structure de financement de la politique de mobilités sur l'EMS ne permet pas de couvrir l'intégralité des frais par le versement mobilité.

3. Avantages et inconvénients de la gratuité totale

Réponse : La gratuité totale impliquerait la perte de 60M€ de recettes annuelles. À coût constant, cela amènerait à augmenter massivement la contribution apportée par la collectivité (qui devrait alors activer le levier fiscal) ou à diminuer l'offre.

Cela pourrait également encourager le cabotage sur le réseau pour des déplacements qui s'effectueraient idéalement à pied ou en vélo. Par ailleurs, l'EMS a mis en place une tarification solidaire permettant aux personnes en difficulté de voyager régulièrement pour un tarif très bas. L'abonnement le moins cher est à 3,40€ par mois, soit moins cher que le coût d'un ticket aller-retour. En outre les salariés bénéficient du remboursement employeur à 50%. Un usager ne paie en moyenne qu'un quart du prix de son billet, les 75% restant sont compensés par l'Eurométropole.

4. Vers une gratuité partielle

Les gratuités partielles impliquent également des pertes de recettes commerciales de plusieurs millions d'euros en fonction des publics ciblés, qui doivent être compensés par une contribution complémentaire de la collectivité. Ces deux publics, jeunes et seniors, bénéficient déjà de 50% de réduction par rapport aux abonnés de 26 à 64 ans. Il est par ailleurs à noter que le système de tarification solidaire est particulièrement développé, avec un abonnement à partir de 3,40 €/mois pour les revenus les plus faibles.

Concernant les journées découvertes, le principe de familiarisation à la mobilité en transport collectif est certes intéressant, cependant le niveau de prix n'est de loin pas le premier frein au non usage des transports collectifs. Les premiers critères sont le niveau d'offre sous toutes ses formes : fréquence, amplitude horaire, fiabilité. De telles expériences pourraient au contraire être réalisées en incluant justement l'étape d'achat de titre pour réaliser l'expérience intégralement.

5. Tarification sociale

La tarification solidaire a été mise en place en 2010. Elle a évolué au cours des années et a été simplifiée grâce à l'utilisation du quotient familial CAF (Caisse d'Allocations Familiales) au lieu des statuts. Suite au projet de quotient familial unique de la Direction des solidarités de l'EMS mise en œuvre à la rentrée 2024 pour les cantines et les piscines, une refonte pourrait être étudiée pour les transports collectifs en 2027 en vue d'une plus grande simplification.

Néanmoins, la difficulté consiste à en faire bénéficier un plus grand nombre de personnes, sans trop pénaliser les autres sur un niveau de prix plus élevé et à coût constant pour la collectivité. En septembre 2024, 55% des abonnés adultes sont des abonnés solidaires.

6. Développement de l'offre versus gratuité

On peut également rappeler qu'en comparaison à l'autosolisme, le prix moyen d'un abonnement CTS (tout public et solidaire) est largement inférieur aux coûts annuels d'un véhicule.