

édito

Le début d'année a été actif pour ASTUS et a ouvert de nouveaux horizons. Nous sommes à présent 241 (contre 183 fin 2013, soit une augmentation de plus de 30 %) : nous en sommes fiers, au moment où l'on dit le fait associatif en recul. Nous nous sommes retrouvés nombreux au repas de début d'année, traduisant cette vitalité. Nous avons aussi accueilli une nouvelle salariée, Aurélie HILD, qui se présentera plus loin.

« 5 193 heures de bénévolat en 2014, et en constante augmentation... »

Depuis 1999, il est possible de mettre en valeur le bénévolat dans les comptes annuels. Cette estimation est effectuée sur la base de l'engagement des bénévoles qui se sont consacrés aux réunions internes et externes, commissions, actions et aides logistiques ; elle fait ressortir 5 193 heures de bénévolat en 2014, et en constante augmentation... (2 951 pour l'année 2013). ASTUS remercie chaleureusement tous ses bénévoles qui par leurs actions dynamisent l'association.

« ...un groupe de travail (...) destiné à mieux informer tant les personnels que les étudiants sur les alternatives à la voiture... »

Contactés par l'Université de Strasbourg, nous participons à un groupe de travail dans le cadre du dispositif « Schéma Directeur Général de la Vie Étudiante », destiné notamment à mieux informer tant les personnels que les étudiants sur les alternatives à la voiture : itinéraires, horaires, tarifs. Un champ énorme s'ouvre à nous si nous savons proposer des offres de service utiles.

Par ailleurs, nous avons été retenus par la Fondation Vinci pour un projet de conseil en mobilité et d'information des habitants des quartiers dits du Grand Ried (Écrivains, Guirbaden, Ried, Cité de l'Ill et Marais) qui vous sera décrit plus loin. Une première exposition a eu lieu début février dans le cadre d'une semaine de la mobilité au quartier des Écrivains.

Autre nouvelle positive : le rallye automobile Alsace n'aura plus lieu !



Tout cela ne doit cependant pas cacher que l'horizon des transports en commun s'assombrit : l'argument de la diminution des financements semble mettre certains élus dans une sorte de sidération, qui cependant ne les conduit pas à remettre en question des projets routiers et autoroutiers d'un autre âge. Nous avons choisi de faire le point sur ce thème en reprenant une réflexion menée par la fédération nationale à laquelle nous appartenons.

La FNAUT Alsace a été choisie pour accueillir le prochain Congrès bisannuel de la FNAUT - Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports - fin 2016 à Strasbourg. C'est avec plaisir qu'ASTUS participera à l'organisation de cet événement : une occasion de rencontres et d'échanges fructueux !

N'oubliez pas de réadhérer, de faire adhérer autour de vous et venez nombreux à notre Assemblée Générale du vendredi 27 mars.

Le bureau

ASTUS c'est aussi...

37 réunions internes ou externes auxquelles ont participé des membres de l'association en décembre, janvier et février, dont :

- la réunion trimestrielle ASTUS/Eurométropole/CTS
- une rencontre avec Vincent JUNG, responsable voirie à l'Eurométropole
- plusieurs groupes de travail de Comité de lignes TER Alsace
- deux réunions avec le Comité d'accessibilité pour la défense visuelle
- trois réunions avec des membres de l'Université de Strasbourg et de Haute Alsace, dans le cadre du Schéma Directeur Régional de la Vie Étudiante, commission transport

Prochaine réunion ASTUS/Eurométropole/CTS le **mercredi 15 avril 2015**.

sommaire

EDITO	P. 1
FNAUT COMMUNIQUÉ Transport public, la FNAUT lance un cri d'alarme	P. 2 - 3
Brevès	P. 3
ENGAGEMENTS GCO non merci ! Programme Cité Solidaire	P. 4
VIE DE L'ASSOCIATION Noël à la Ravennaschlucht Faisons connaissance Ensemble pour la nouvelle année	P. 5
TRANSPORTS D'AILLEURS Ligne ferroviaire de la Côte Bleue Gare routière de Kecschemét	P. 6
PAROLE AUX ASSOCIATIONS Association pour la promotion des déplacements en Alsace Centrale	P. 7
ACTUALITÉS Gare de Vendenheim : du nouveau Arrêt sur image	P. 8
Brevès	P. 8



Extrait de la motion du 19^e congrès de la FNAUT à retrouver in extenso sur le site d'ASTUS, dans la rubrique FNAUT/communiqué.

UN MAUVAIS DÉPART

Il se confirme que la gauche ne s'intéresse pas aux transports, un secteur crucial, complexe, conflictuel, dont l'impact environnemental est lourd, où les résistances au changement sont fortes et où seules des mesures impopulaires peuvent être efficaces. Son arrivée au pouvoir n'a été précédée d'aucune réflexion de fond, d'où des décisions prises de manière improvisée, sans ligne directrice, sans vision à long terme : les banalités sur le service public et l'inévitable développement durable ne suffisent pas.

« Il se confirme que la gauche ne s'intéresse pas aux transports, un secteur (...) où seules des mesures impopulaires peuvent être efficaces. »

Sans idées, le gouvernement Ayrault a mis en place de multiples commissions pour lui en fournir sur des sujets qui auraient pu faire l'objet de décisions rapides s'ils avaient été étudiés en amont : grandes infrastructures, sécurité routière, gouvernance ferroviaire, fiscalité écologique, décentralisation, ... La FNAUT n'a pas été invitée à faire partie de ces commissions, alors qu'elle avait des idées originales à défendre.

LES TRANSPORTS OUBLIÉS

Autre conséquence de l'impréparation de la gauche, son incapacité à remettre en cause les choix précédents, en particulier

en matière d'infrastructures. Pas question d'abandonner des projets aussi irrationnels que l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, le canal Seine-Nord, la LGV Poitiers-Limoges ou la Nouvelle Route du Littoral.

Enfin les transports sont systématiquement oubliés lorsque de grandes réformes sont mises en chantier :

- le projet de loi sur la transition énergétique ne concerne que la voiture électrique et ignore totalement les alternatives à l'automobile, à l'avion et au camion : un comble !

- le redécoupage régional est conçu sans la moindre référence aux flux de déplacements de personnes et de fret.

UN TRIPLE ÉCHEC

Certes la gauche a eu à affronter un contexte économique difficile. Certes elle a pris certaines décisions positives. Mais globalement, son échec, dont l'abandon de l'écotaxe est le plus révélateur, est patent.

Échec social : le service public de transport commence à se dégrader, y compris en milieu urbain (Nancy) ; la sécurité routière est négligée.

Échec économique : les secteurs industriels liés aux transports se portent mal : rien n'a été fait en vue d'une reconversion partielle de la construction automobile, et l'industrie ferroviaire n'a aucune visibilité (matériel roulant).

Enfin échec écologique : sous le prétexte trompeur de protéger les plus faibles, le refus d'une fiscalité écologique empêche de financer les nombreux investissements, grands et modestes, indispensables pour répondre à la demande croissante de transport public et provoquer les changements de comportements souhaitables.

UNE RÉORGANISATION URGENTE

Le temps des colloques est passé. On sait très bien ce qui doit être fait, il suffit souvent de copier nos voisins européens. Il est urgent de changer de cap et d'agir car les décisions actuelles ne sont pas à la hauteur des enjeux.

« On sait très bien ce qui doit être fait, il suffit souvent de copier nos voisins européens. Il est urgent de changer de cap et d'agir... »

La FNAUT ne pratique pas la critique systématique ! Elle a analysé point par point les décisions des gouvernements Ayrault et Valls afin de repérer les décisions positives et les décisions négatives.

ÉTAT DES INFRASTRUCTURES

Le Schéma national des infrastructures de transport, élaboré par le gouvernement Fillon à la suite du Grenelle de l'environnement, n'était qu'un catalogue incohérent, sa révision était inéluctable. Les travaux de la commission Mobilité 21 ont débouché sur des recommandations rationnelles (donner la priorité à la rénovation et à la modernisation des infrastructures existantes), mais sans ambition car reposant sur l'hypothèse très contestable d'un tarissement des possibilités de financement : alors qu'il fallait, logiquement, préciser les besoins de mobilité puis dégager les crédits nécessaires, on a cherché à adapter les projets aux crédits existants.

Mais au lieu d'abandonner des projets d'un autre âge, nocives pour l'environnement et sans fondement économique (autoroutes, aéroport de NDDL, canal Seine-Nord, LGV Poitiers-Limoges, gares TGV exurbaines), les gouvernements Ayrault et Valls ont au contraire reporté de grands projets porteurs d'avenir : TCSP urbains, LGV Montpellier-Perpignan, POCL, ...

Tout en poussant les Régions à investir sur la route dans le cadre des Contrats de plan Etat-Régions, l'Etat négocie avec les sociétés autoroutières la réalisation de 3,5 milliards d'euros de travaux en échange d'une prolongation de leurs juteuses concessions.

TRANSPORTS COLLECTIFS

Le taux de TVA sur les transports publics a été augmenté de 7 % à 10 %, alors que le transport collectif est un produit de première nécessité pour une part importante de la population.

« Le taux de TVA sur les transports publics a été augmenté de 7% à 10% alors que le transport collectif est un produit de première nécessité... »

La carte Enfant-Famille, une tarification sociale valable sur le TGV, a été discrètement supprimée (la FNAUT avait demandé son extension aux Intercités).

La décentralisation du stationnement urbain et la dépénalisation des amendes vont permettre de renforcer les plans de déplacements urbains et de financer les transports urbains. Mais leur mise en œuvre est reportée à 2016. Le « versement-transport interstitiel » des entreprises implantées en dehors des périmètres de transport urbain, voté par les députés, a été annulé alors qu'il allait apporter aux Régions une aide utile à l'exploitation du TER.

L'État accepte la stratégie de la SNCF, dangereuse pour l'avenir du rail, consistant à élaguer les activités ferroviaires déficitaires : TER sur les petites lignes (alors que les transferts sur route poussent les usagers vers la voiture, partagée ou non), Intercités, et même TGV sur les lignes classiques. Les dessertes ferroviaires se dégradent : suppressions de personnel (guichetiers, vendeurs en ville, contrôleurs), transferts sur route.

L'avenir des dessertes Intercités est compromis par les ralentissements, les fermetures de lignes, la vétusté du matériel roulant, la mauvaise qualité de service de la SNCF, une gouvernance inadaptée et la libéralisation du transport par autocar à longue distance. La taxe autoroutière qui contribuait au financement de Intercités a été divisée par 2, elle est aujourd'hui de 19 millions seulement en 2014.

RÉFORME FERROVIAIRE

La loi présentée par le gouvernement Valls et votée par le Parlement le 4 août 2014 donne à l'État le rôle de pilote de la politique ferroviaire, mais sans obligation.

Une exploitation souhaitable des TER et Intercités en délégation de service public, selon le modèle urbain, a été écartée, alors qu'une maîtrise des coûts (coûts unitaires trop élevés et méthodes d'exploitation inadaptées aux faibles trafics) est indispensable.

ÉCOTAXE

En privant l'État d'une recette d'environ 500 millions par an, il a un impact financier catastrophique car il remet en cause les investissements de TCSP urbains prévus à la suite du 3^e appel à projets lancé (tarivement) par l'État, et freine l'indispensable remise à niveau du réseau ferré dont le vieillissement ne pourra pas être enravé. En définitive, l'abandon de l'écotaxe est punitif pour les usagers des transports, les riverains des grands axes de transit et les contribuables.

POLITIQUE INDUSTRIELLE

L'État veut stimuler une « croissance verte », mais il soutient en priorité la filière automobile, de manière très coûteuse : il aide

l'industrie à produire des véhicules électriques, ... puis les consommateurs à les acheter. Alors que la voiture électrique n'a qu'un créneau étroit, le véhicule urbain, il ferme les yeux sur une crise structurelle de surproduction liée à la contraction du marché européen. Pendant ce temps, faute de vision à long terme, l'industrie ferroviaire connaît de graves difficultés alors que les besoins insatisfaits (infrastructures et matériel roulant) sont énormes.

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Les intentions (logement social, densification urbaine) sont pertinentes. Cette politique permettrait à terme d'enrayer l'étalement urbain, de réduire la dépendance automobile des ménages modestes et de désengorger les zones urbaines. Mais l'Etat en reste là.

RÉFORME TERRITORIALE

Cette réforme est improvisée et traitée dans la confusion. Avant de réduire le nombre des régions, il fallait : démontrer que les régions françaises sont trop petites pour peser économiquement (leur taille est, en réalité, dans la moyenne européenne) ; abolir la clause de compétence générale des collectivités territoriales, réduire les compétences des départements et renforcer celles des régions, en particulier dans les transports ; attribuer de nouvelles ressources aux régions pour leur permettre de mieux assumer leurs missions ; tenir compte des flux de personnes et de marchandises dans le redécoupage régional.

Défense des consommateurs - Un point prometteur : l'action de groupe a été créée.

brèves

LA FNAUT ALSACE POUR LE MAINTIEN DES TRAINS DE NUIT

Depuis le changement de service annuel de la SNCF le 14 décembre dernier, les trains intercity de nuit effectuant la relation Strasbourg-Nice/Portbou, auparavant quotidiens, ne circulent plus que du vendredi au di-

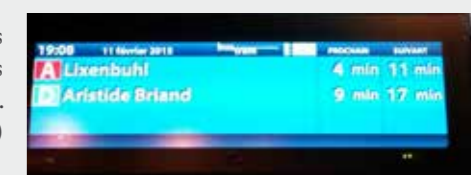
manche à l'exception de la période juillet-août et certaines périodes de fête (pendant lesquelles il circulera du jeudi au lundi). De plus, des suppressions de circulation se produisent fréquemment et de façon récurrente

pour des motifs variés... La FNAUT Alsace déplore cette situation... Tout semble conçu pour dissuader les usagers d'utiliser les Intercités de nuit.

DE NOUVEAUX PANNEAUX D'INFORMATION POUR LES STATIONS DE TRAM

La CTS va équiper progressivement ses stations de tram de panneaux d'affichage nouvelle génération. Cette année seront d'abord remplacés les écrans des lignes A et B. Fin 2015, l'ensemble des stations des deux pre-

mières lignes du réseau sera pourvu de ces nouveaux équipements. Les changements sont déjà visibles sur une partie de la ligne A. Les stations des autres lignes (C, D, E et F) seront équipées à partir de 2016.



«ASTUS (...) privilégie un développement raisonné des transports en commun comme une alternative à la construction d'une nouvelle autoroute.»

Le 24 janvier 2015, ASTUS participait à l'inauguration de la troisième cabane anti-GCO. Environ 200 personnes étaient présentes, avec parmi elles des élus de Strasbourg et de plusieurs communes potentiellement impactées par le tracé, des riverains, des agriculteurs ou encore des

militants d'Alsace Nature, de la section Palatinat du BUND ou du collectif NDDL-Alsace, engagés contre les « grands projets inutiles et imposés » (GPII)

ASTUS est membre du collectif GCO non merci et privilégie un développement raisonné des transports en commun comme alternative à la construction d'une nouvelle autoroute. Celle-ci ne serait pas destinée aux pendulaires qui travaillent à Strasbourg et vivent en périphérie. Ils sont pourtant la cause et les victimes principales des bouchons aux heures de pointe sur l'actuelle A35.

Améliorer les transports collectifs en développant l'utilisation des 14 gares TER de l'agglomération strasbourgeoise, créer un titre de transport unique TER/Réseau67/CTS, stopper le transit de poids lourds aux

heures de pointe et favoriser son report outre-Rhin font partie des solutions pour éviter un projet autoroutier inutile issu d'un modèle d'aménagement dépassé.



Pour en savoir plus : gcononmerci.org

André ROTH

ASTUS S'ENGAGE DANS LE PROGRAMME CITÉ SOLIDAIRE



ASTUS a répondu à l'appel à projet lancé par la fondation VINCI dans le cadre du programme Cité Solidaire qui concerne les quartiers des Écrivains et le Grand Ried, quartiers situés sur les communes de Schiltigheim, Bischheim et Hoenheim. VINCI a validé le projet présenté par ASTUS et accordé une aide de 5 000 € pour le cofinancement du salaire du porteur de projet et l'achat de matériel informatique. Un partenariat proposé par VINCI, Monsieur LAUF,

chef de l'entreprise BILD SCHEER à Hoenheim, nous épaulera dans cette aventure. ASTUS organisera en accord avec les centres socioculturels des quartiers, des interventions qui ont pour but, pour tous ceux qui ne savent pas ou n'osent pas se tourner vers les transports en commun, de leur faire découvrir ceux de leur quartier et au-delà : présentation des différents réseaux, réseau CTS, Réseau 67 et TER Alsace, mise en lien avec leurs besoins personnels et propo-

sitions de sorties en Alsace et outre-Rhin. Par ailleurs, ASTUS a déjà pu constater que la multiplicité des titres conduit certaines personnes à payer plus cher que nécessaire leur transport ce qui leur laisse à penser que les transports en commun sont trop chers pour eux. ASTUS aidera les personnes à choisir les titres de transport les plus économiques pour eux. Ce travail se fera en immersion dans les quartiers concernés.



Chantal FABING

brève

LE RALLYE D'ALSACE, C'EST FINI !

Le couperet est officiellement tombé le 21 janvier dernier. Le Rallye de France ne se courra plus en Alsace, une décision devenue inéluctable depuis le désistement des collectivités locales partenaires. Il retrouvera la Corse dès cette année, son berceau originel.

ASTUS se félicite de cette décision, pour une compétition qu'elle jugeait nuisible d'un point de vue économique mais aussi environnemental, notamment pour les circuits couverts en ville jugés particulièrement polluants et dangereux.



« Et ce fut l'enchantement : un lieu tout en lumière chaude et en douce musique, de petits chalets blottis au pied de l'immense viaduc... »

La veille du départ, nous étions déjà en possession de nos « Baden-Württemberg-Ticket », achetés par internet - il n'est donc pas obligatoire de se rendre à Kehl pour obtenir ce titre - mais nous avons dû acheter en plus des « ALSA + groupe journée CUS » pour pouvoir prendre le train de Strasbourg à Kehl sans être en infraction. Rappelons ici que l'association a demandé et continue à demander un « Baden-Württemberg-Ticket » qui soit disponible à Strasbourg, à une borne ou au guichet, et qui permette enfin de partir de Strasbourg et d'y revenir, Euro-district oblige !

Le jour dit, le 6 décembre à 13h22, nous sommes partis pour une après-midi de découverte. Un rajout hors programme s'est alors présenté à Offenbourg : notre attente de 12 minutes initialement prévue s'est transformée en une heure environ car notre train pour Fribourg a été supprimé et il a fallu attendre le suivant. Cela n'a pas entamé la bonne humeur du groupe : certains ont choisi de se promener et d'autres d'attendre au chaud. Le reste du voyage en train et en bus s'est passé sans autre péripétie. Et ce fut l'enchantement : un lieu tout

en lumière chaude et en douce musique, de petits chalets blottis au pied de l'immense viaduc, des artisans et créateurs, de bonnes choses à manger et à boire, une ambiance de Noël agréable, une respiration tranquille dans cette période d'Avent souvent bruyante et agitée. Après cette parenthèse presque irréaliste, notre petit groupe fort sympathique a repris le bus et les trains de retour. Le temps a bien vite passé en lecture, bavardages et éclats de rire et petite sortie au marché de Noël de Fribourg trépidant et noir de monde, contraste saisissant avec celui que nous avons laissé plus tôt. Une belle sortie-détente pour tous. À l'arrivée à Strasbourg, à 21h34, il ne fallait plus compter sur le tram qui s'était arrêté à 20 heures pour cause de grève et pour certains la voiture était indispensable pour rentrer à domicile. C'était mon cas, dommage, j'aurais aimé me laisser transporter de bout en bout.

Chantal FABING

FAISONS CONNAISSANCE



Forte d'une formation en communication et en infographie, je n'ai malheureusement découvert ASTUS qu'en présentant ma candidature comme chargée de communication. Ce poste m'a fortement intéressée car une première année passée

en tant que chargée de communication dans une mairie m'avait déjà fait découvrir le travail avec les associations. J'avais particulièrement apprécié leur implication dans la vie sociale et la bonne ambiance qui y règne, deux qualités que j'ai retrouvées en rejoignant ASTUS.

Comme étudiante, l'information autour des transports en public et de l'association m'a beaucoup manqué, alors que j'aurais pu, de même que tous les autres usagers, en tirer beaucoup de bénéfices. De plus l'écologie est un domaine qui me tient

énormément à cœur et qui est bien pris en compte par ASTUS. À présent j'espère que mon savoir-faire et mes travaux aideront ASTUS à se faire beaucoup plus connaître et que les usagers pourront adopter les bons réflexes pour mieux profiter des réseaux de transports de l'Eurométropole et du Bas-Rhin.

Je vous accueille volontiers au local d'ASTUS depuis le 12 janvier 2015.

Aurélië HILD

ENSEMBLE POUR LA NOUVELLE ANNÉE



Le vendredi 16 janvier 2015 une quarantaine d'adhérents se sont retrouvés au restaurant La Victoire pour fêter la nouvelle année : une belle soirée de partage et d'échange !



« Construite entre 1907 et 1915 (...) longue d'environ 70 km, en bonne partie non électrifiée (...) elle double la ligne principale. »

En vacances l'été dans la région marseillaise depuis plusieurs années, j'ai l'occasion d'emprunter la superbe ligne ferroviaire de la Côte bleue, qui relie Marseille à Miramas par Martigues et Fos-sur-mer.

Construite entre 1907 et 1915 par le célèbre ingénieur Paul Séjourné, à double voie, longue d'environ 70 kilomètres, en bonne partie non électrifiée, et comportant 12 gares intermédiaires, elle double la ligne principale Marseille - Miramas (- Avignon - Lyon - Paris).

Au départ de la gare de Marseille Saint-Charles, elle traverse les quartiers proches du port puis, à partir de l'Estaque, longe le massif du même nom en surplombant la mer et en franchissant de nombreux tunnels et viaducs, avec vue en particulier sur les criques ou calanques de Niolon et de la Redonne-

Ensuës. Ensuite elle s'écarte de la côte au droit de Carry-le Rouet puis Sausset-les-Pins, puis se dirige vers le nord et franchit le canal de Coronte, qui relie la mer à l'étang de Berre à proximité de Martigues, « la Venise provençale », par le grandiose viaduc de Coronte, long de 880 mètres et qui surplombe l'eau à plus de 50 mètres de haut. Elle dessert ensuite Port-de-Bouc, Fos-sur-mer et Istres, avant de rejoindre Miramas.

Les TER Provence-Alpes-Côte d'Azur, avec du matériel ancien et aussi du matériel récent, assurent 14 dessertes quotidiennes dans chaque sens en semaine, et 10 les samedis et dimanches. La région PACA a d'ailleurs sorti un dépliant « le train de la Côte bleue » pour en faire la promotion sous l'angle touristique.

À noter qu'en l'absence de distributeurs de billets aux petites gares du parcours, lorsque dans le train aucun contrôleur, auquel vous êtes sensé acheter votre billet, ne vous contrôle, vous voyagez gratuitement... Et ce cas semble fréquent.

Gilles HUGUET

LA GARE ROUTIÈRE DE KECSKEMÉT



Lors d'un séjour à Kecskemét, ville de 110000 habitants au centre de la Hongrie, j'ai eu l'occasion de voir fonctionner pendant plusieurs jours sa gare routière. Un lieu de correspondances puisque la gare ferroviaire est à quelques pas. Des départs de bus interurbains en moyenne toutes les 2 minutes à partir d'une dizaine de quais où s'alignent

souvent cinq ou six bus serrés les uns derrière les autres. Une dextérité impressionnante de la part des conducteurs pour s'intercaler en créneau entre deux bus déjà à quai. Mais surtout, c'est un lieu de vie agréable où guichets et services sont ouverts de 5h à 22h30. Une vaste salle d'attente avec boissons, petite restauration, tabac-presse... Attendre son bus devient un moment de détente.

« ...un lieu de vie agréable où guichets et services sont ouverts de 5h à 22h30.. »

Un exemple à suivre dans nos « points d'échanges multimodaux » comme à la gare routière des Halles à Strasbourg, où en-dehors des heures d'ouverture il n'y a pas d'abris ni même de bancs pour attendre les cars, ni d'affichage horaire quand le panneau électronique est défaillant et comme à Hoenheim-gare, où les usagers attendent de 5h à minuit trams, TER, bus, cars ; plus de 400 départs dans la journée ! **Dans le froid et parfois dans l'obscurité sans même aucune possibilité de pouvoir s'abriter des bourrasques de pluie et de vent...**

André ROTH



grève

MODIFICATIONS HORAIRES SUR LA LIGNE 71

Afin de permettre aux élèves de Mundolsheim et de Lampertheim de se rendre au collège de Vendenheim dans de bonnes conditions la CTS a avancé de 6 minutes le bus qui partait des Halles Sébastopol à 7h24. Pour réaliser cette modification, le bus qui arrivait aux Halles à 7h18 a été avancé de 5 minutes au départ de Lampertheim Lorraine.

Une nouvelle fiche horaire a été éditée. Elle est disponible aux points habituels et sur le site de la CTS : <http://www.cts-strasbourg.eu/fr/se-deplacer/fiches-horaires>

ASTUS qui a soutenu cette demande tient à remercier l'Eurométropole de Strasbourg et la CTS pour leur écoute et leur réactivité.



Très active sur le thème du vélo, l'association s'investit aussi dans tous les modes de déplacement sans préjugés.

En commençant par la base, c'est-à-dire la réflexion globale sur les déplacements, TRAJETS a été force de proposition lors des récents débats sur le thème des transports du Plan Climat d'Alsace Centrale. L'association a accompagné la réalisation du plan de déplacements de l'hôpital de Sélestat en 2008 et coopère à la démarche similaire en cours au niveau des administrations de Sélestat (Ville et Communauté de Communes).



L'effort de pédagogie est constant par notre présence lors de manifestations : la fête du vélo, la semaine de la mobilité, les Parcours du Cœur, le Tour (cycliste) d'Alsace, le Slow Up et la campagne de sensibilisation « Cyclistes, brillez ! ».

« À chaque élection, l'association se rappelle aux souvenirs des candidats. C'est l'occasion d'un échange public sur les engagements en matière de transports... »

Reconnue Association Locale d'Usagers, TRAJETS prend régulièrement part au débat public dans les projets d'aménagement à Sélestat mais aussi alentour, par exemple lors de l'enquête publique sur le contournement de Châtenois.

À chaque élection, l'association se rappelle aux souvenirs des candidats. C'est l'occasion d'un échange public sur les engagements en matière de transports avec les candidats aux élections municipales ou départementales.

Nous représentons localement les fédérations nationales FNAUT, FUB et AF3V.

Le cœur de TRAJETS est clairement le vélo. Depuis l'attribution d'un Guidon d'Or obtenu par la municipalité de Sélestat en 1999 sur proposition de notre association et l'aménagement d'un circuit balisé autour de la ville, TRAJETS n'a cessé de militer et obtenir des améliorations au réseau existant : continuité, double-sens cyclable, maillage à l'échelle du territoire et, projet d'actualité, la connexion entre les Euro-Véloroutes du Vignoble et du Rhin.



La maladie la plus répandue étant l'autosolisme, TRAJETS a proposé à la Ville de Sélestat et au Conseil Général d'expérimenter en 2014 une démarche innovante : les points Stop-covoiturage. Ces lieux de rencontres matérialisés permettent à un automobiliste d'embarquer des covoitureurs, c'est la renaissance d'un ancien remède connu sous le nom d'auto-stop. Nous avons pour objectif de

créer un maillage sur le territoire de la Communauté de Communes et constituer un réseau favorisant le covoiturage. En parallèle, l'association a relayé dans la vallée de Villé la démarche « Transi-Stop » (du stop organisé) créée dans les vallées haut-rhinoises.

« TRAJETS a proposé (...) d'expérimenter une démarche innovante : les points Stop-covoiturage. »

Les plus anciens se souviennent-ils d'une pétition lancée en 1996 au sujet de la desserte ferroviaire de Sélestat et de la lutte pour le maintien du guichet SNCF ? Il s'agissait du siècle dernier avant la régionalisation des transports ferroviaires. Depuis, l'association s'investit dans les comités de lignes et les groupes de travail et surveille attentivement les projets d'aménagement d'un haut lieu d'intermodalité : le quartier de la 4ème gare alsacienne qui voit passer 8.000 personnes chaque jour.

Dans la même veine, TRAJETS a milité fortement pour la mise en place d'un arrêt du TGV-Est en gare de Sélestat effectif depuis 2011.

L'association a aussi été très impliquée lors de la mise en place du réseau de transport urbain (le TIS) en 1999.

« Le moyen de locomotion le plus ancien c'est-à-dire le déplacement à pied n'est pas oublié... »

Le moyen de locomotion le plus ancien c'est-à-dire le déplacement à pied n'est pas oublié et nous militons régulièrement pour faciliter l'accès des piétons en centre-ville (pétition pour des zones piétonnes et zones de rencontres, participation au Parking Day en 2013...).

Ce bulletin de santé positif est le résultat de notre présence active sur le terrain depuis 20 ans et du soutien d'une cinquantaine de membres (individuels ou familles) à Sélestat et en Alsace Centrale.

Contact : Claude Rollin (03 88 82 90 87)

<http://www.TRAJETS-alsacecentrale.org>

actualités **DU NOUVEAU DU CÔTÉ DE LA GARE DE VENDENHEIM**



Durant l'été 2014, dans le cadre des travaux liés à la ligne à grande vitesse est européenne (qui ouvrira le 3 avril 2016), le souterrain de la gare de Vendenheim a été prolongé vers la route de Brumath. Ce nouvel accès, côté est, permet depuis la fin janvier 2015

une accessibilité extrêmement améliorée et attractive pour les habitants des quartiers est de la commune et également pour les salariés et clients de la zone commerciale nord toute proche. Ceci n'est qu'un début : au débouché du souterrain d'ici

deux ans devrait naître un pôle d'échange multimodal. La gare aura alors tous les équipements pour devenir un pôle majeur en entrée nord de l'Eurométropole de Strasbourg. En ce sens ASTUS milite pour le maintien d'une desserte TER à la demi-heure sur l'ensemble de la journée et pour un renforcement de l'offre en heure de pointe par le retour d'arrêts aux trains omnibus de la ligne de Saverne. En parallèle, et dès l'ouverture du pôle d'échange, nous souhaitons la prolongation de la ligne 6 de la CTS jusqu'à la gare de Vendenheim.

Hervé DIEBOLD

agenda

- **le samedi 9 mai 2015** : la sortie aux chutes du Rhin, **initialement prévue** le samedi 18 avril 2015, est reportée au samedi 9 mai 2015.

- **le samedi 4 juillet 2015** : un titre combiné unique alliant train à vapeur et croisière en bateau sur le Rhin, nous fera découvrir le charme des voyages d'autrefois, de Vogelsheim à Marckolsheim à travers le Ried Alsacien.

ASTUS enverra les invitations à ses adhérents avec les précisions relatives aux déplacements le mois précédant la sortie et ces sorties figureront aussi sur son site. Les non-adhérents sont également les bienvenus ! N'hésitez pas à faire passer l'information.

arrêt sur images



Rencontre insolite !

Félicitations à l'hôtel KYRIAD de Schiltigheim, situé à côté d'un parking voitures de 300 places mais qui a compris la valeur ajoutée des transports en commun.



Horaires d'accueil

Du lundi au vendredi
de 16h30 à 18h30 au local
ou sur rendez-vous.

coordonnées

ASTUS
Résidence l'Ortenbourg,
13 rue Georges Rossdeutsch
67800 BISCHHEIM
Tél. 03 88 95 79 63
Courriel : astus67000@gmail.com
Site web : www.astus67.fr
Facebook : facebook.com/astus67

brève

L'ANNÉE 2014 CONFIRMÉE COMME LA PLUS CHAUDE JAMAIS ENREGISTRÉE

Fin 2014, l'Organisation météorologique mondiale (OMM) annonçait que l'année en cours pourrait être la plus chaude jamais enregistrée. 2014 a bel et bien été la plus chaude jamais mesurée depuis 1880, date

du début des relevés thermométriques...
Extraits le Monde

Cela nous oblige à encore développer et à mieux faire connaître l'offre des transports en commun et des transports doux.



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 : François GIORDANI
Rédactrice en chef : Aurélie HILD
Ont collaboré à ce numéro : Sylvain DUBROMEL,
Hervé DIEBOLD, Chantal FABING, Gilles HUGUET,
André ROTH, David WENDLING

Prochaine parution : Juin 2015
Registre des associations Tribunal d'Instance
de Strasbourg volume LXXII Folio n°71
Graphisme et mise en page : www.ipiopia.fr
Imprimerie : Kocher, imprimé sur papier recyclé.
Crédits photos : ASTUS, TRAJETS, FNAUT,
Couverture, © dervish15 - Fotolia.com