

# astus

Info

association des usagers des transports urbains  
de l'agglomération de Strasbourg

## L'édito

La période nous semble propice à la réflexion sur les déplacements autour de Strasbourg suite à la **récente décision d'abandon du Grand contournement ouest**.

Dans le cadre du réseau FNAUT Alsace - Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports - dont ASTUS fait partie avec neuf autres associations, une **contribution au débat concernant les déplacements en Alsace** a été élaborée, traduisant bien notre démarche, qu'il nous a-t-il paru utile de reprendre ici :

- Nous rappelons que **nous avons combattu ce projet qui ne pouvait être une solution au problème posé**, l'embolie de la circulation strasbourgeoise lors des pics de déplacements pendulaires. Nous nous situons par ailleurs dans un contexte de hausse du prix de l'énergie et de nécessité vitale de lutter contre la pollution de l'air.
- **D'autres débats ne peuvent en être isolés** : poursuite de la modernisation du réseau ferroviaire existant, projet de tram-train, dégradation de l'offre TER, ligne à haut niveau de service depuis Wasselonne, création de nouvelles lignes ferroviaires Colmar-Fribourg et Bollwiller-Guebwiller.
- Nous estimons que la vraie réponse consiste à **agir sur la maîtrise du trafic routier** des personnes et des marchandises en appliquant les décisions en matière de taxe poids lourd et en luttant contre l'autosolisme de toutes ces personnes, seules dans leur voiture bloquée matin et soir dans les bouchons. Nous déplorons que le ferroutage n'ait toujours pas été développé, contrairement à nos voisins.
- Nous estimons qu'il faut tout mettre en œuvre au niveau des décideurs pour **encourager et favoriser l'usage des transports en commun et promouvoir mobilité durable et ensemble des modes doux de déplacement**.
- Il sera nécessaire non pas d'ouvrir de nouvelles voies routières, mais de **réaliser des équipements offrant des opportunités non négligeables de travail pour les entreprises et leurs salariés, en ce qui concerne les infrastructures comme les matériels de transport en commun**.

- Pour rendre les modes de déplacements alternatifs suffisamment compétitifs et mettre fin aux ralentissements constants des circulations ferroviaires, les principales gares alsaciennes et leurs approches méritent d'être réorganisées : travaux pour **valoriser les étoiles ferroviaires**, principalement de Strasbourg et de Mulhouse ; **renovation forte du réseau** en mauvais état ; **construction de voies supplémentaires**, notamment au sud et au nord de Strasbourg, **pour augmenter la capacité** sur les tronçons les plus chargés en plaine ; création d'**arrêts nouveaux** dans des secteurs en développement (logements, emplois, établissements scolaires) ou **favorisant intermodalité** et gains de temps précieux pour scolaires et salariés.
- L'**axe ferroviaire européen Benelux-Bâle-Italie** passant par Strasbourg et Mulhouse va bénéficier de financements pour augmenter sa capacité à accueillir plus de trains de fret par la modernisation de la signalisation : cette réalisation doit être prioritaire.
- Une **tarification multimodale simple** pour les usagers, **incitative et attractive**, sur toute la Région, réclamée depuis des années, doit voir le jour, permettant à chacun de comparer coût réel du transport par route et du transport en commun et des modes doux de déplacement.
- Pour fixer les priorités, FNAUT Alsace estime qu'un **Schéma régional des transports et déplacements** doit être enfin élaboré.
- Cette démarche permettra d'avoir en perspective une vision à court, à moyen et à long terme des **besoins des usagers** et d'ouvrir une **concertation avec tous les acteurs concernés, y compris les usagers quotidiens**.
- **FNAUT Alsace et les associations qui en sont membres, dont l'effectif dépasse 1000 adhérents, sont prêts à y prendre leur part et à s'y impliquer activement.**

Le bureau : François GIORDANI, Patrice PAUL, Claude BOULEAUX, Hervé DIEBOLD, Yves VITALE, Michel BERNAULT et Michel DERCHE

## TRANSPORTS COLLECTIFS : UN TICKET UNIQUE POUR LA CUS (SUITE) !

*Faisant suite à l'action du 22 novembre 2011 (voir ASTUS info n°44), c'est par une course entre différents modes de transports collectifs que l'association ASTUS s'est à nouveau mobilisée le jeudi 10 mai 2012 pour porter la demande d'une mise en œuvre rapide du ticket unique.*



Deux groupes sont partis de la gare de Fegersheim-Lipsheim à destination de la place de l'Homme de Fer. L'un en TER jusqu'à la gare centrale puis en tram, l'autre en bus puis en tram.

### 24 minutes contre 58 !

A l'arrivée, la différence est flagrante : le groupe ayant pris le TER puis le tram est arrivé en 24 minutes alors que le groupe ayant pris le bus puis le tram a passé 58 minutes dans les transports en commun.

### 4,50 € contre 1,60 € !

La différence de coût du transport est tout aussi flagrante : l'équipe gagnante a dû s'acquitter d'un billet TER puis d'un ticket de tram, soit un coût dissuasif de 4,50 €. L'autre équipe a profité du tarif du réseau urbain de la CTS dès le départ, soit un prix raisonnable de 1,60 €, mais après un trajet particulièrement long et donc dissuasif à l'usage du transport collectif.

Les résultats de cette course mettent clairement en avant l'avantage d'utiliser le TER sur cette relation (c'est également le cas pour de nombreuses autres relations dans la CUS et à Kehl). Un

travail en partenariat entre les autorités organisatrices de transports pour mettre en place le ticket unique est donc nécessaire.

En effet, afin que l'usager puisse librement utiliser le transport le plus efficace pour son déplacement dans la communauté urbaine de Strasbourg et à Kehl, nous demandons qu'il soit possible d'utiliser le TER avec les titres (tickets et abonnements) du réseau urbain de la CTS.

Afin que le TER soit utilisé à sa juste valeur et qu'il complète très efficacement le réseau urbain de la CTS, mettons en place le ticket unique!

La trentaine de participants à cette action s'est regroupée autour d'un café dans un salon de thé du centre-ville où une conférence de presse a été donnée aux médias présents.



Retrouvez la revue de presse et + d'info sur le ticket unique sur notre site internet : [www.astus67.fr](http://www.astus67.fr)

## BRÈVES...

### ENQUÊTES PUBLIQUES

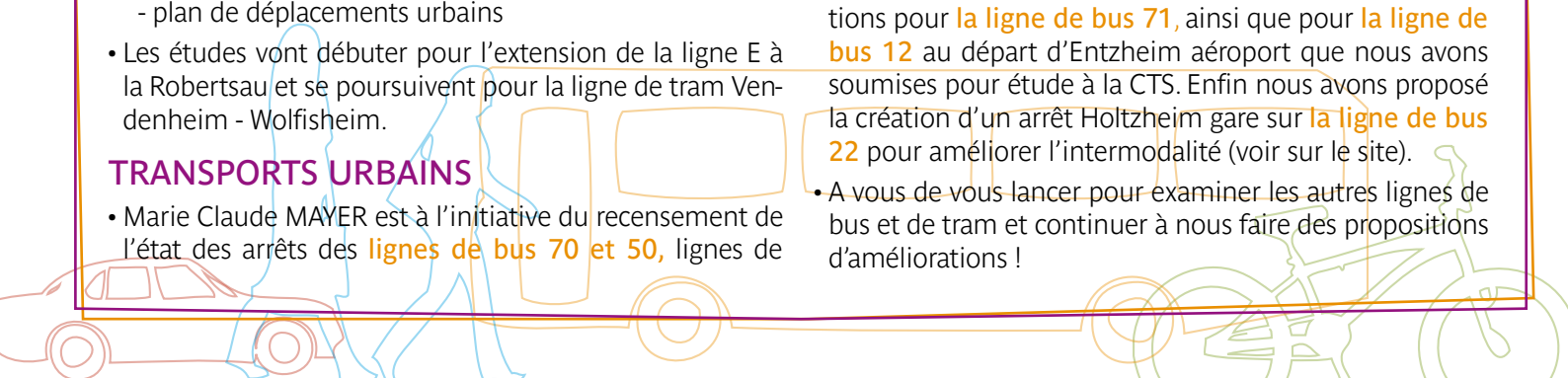
- Plusieurs enquêtes publiques (voir définition dans ASTUS Info n°45) vont avoir lieu au second semestre :
  - extension de la ligne A du tram vers le centre d'Illkirch
  - création d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) de la gare centrale à l'espace européen de l'entreprise à Schiltigheim
  - extension de la ligne D du tram vers Kehl
  - plan de déplacements urbains
- Les études vont débuter pour l'extension de la ligne E à la Robertsau et se poursuivent pour la ligne de tram Vendenheim - Wolfisheim.

### TRANSPORTS URBAINS

- Marie Claude MAYER est à l'initiative du recensement de l'état des arrêts des lignes de bus 70 et 50, lignes de

rocade qu'ASTUS estime devoir être valorisées et développées dans l'intérêt des habitants des quartiers et communes desservis : présence ou non d'abribus, accessibilité, mais aussi améliorations à apporter pour un meilleur service. Nous défendrons ces propositions - consultables sur le site de l'association - lors de nos réunions trimestrielles avec la CUS et la CTS.

- Le même travail a été réalisé pour la ligne de bus 10.
- Hervé DIEBOLD avait fait des propositions d'améliorations pour la ligne de bus 71, ainsi que pour la ligne de bus 12 au départ d'Entzheim aéroport que nous avons soumises pour étude à la CTS. Enfin nous avons proposé la création d'un arrêt Holtzheim gare sur la ligne de bus 22 pour améliorer l'intermodalité (voir sur le site).
- A vous de vous lancer pour examiner les autres lignes de bus et de tram et continuer à nous faire des propositions d'améliorations !





## ASTUS S'INVITE AU PETIT DÉJEUNER ORGANISÉ PAR « TER ALSACE » EN GARE DE VENDENHEIM

Le 24 mai 2012, à l'occasion d'un moment d'échange et de convivialité avec les usagers organisé autour d'un café-croissant par TER Alsace, ASTUS s'est invitée pour une action militante ! Comme nous l'indiquions dans ASTUS info n°45, nous sommes très satisfaits de la mise en place d'un cadencement sur l'ensemble de la journée pour Mundolsheim et Vendenheim.

Toutefois, afin de répondre aux besoins et attentes des usagers, des ajustements - souvent sans coût supplémentaire pour la collectivité - sont à mettre en œuvre. Depuis plus d'un an nous les défendons auprès de la Région Alsace par courriers et contributions expliquées et remises en comité de ligne. Malgré tout, rien de bouge... Nous avons donc développé, devant les représentants de la Région Alsace et de la SNCF, à l'aide de tickets géants revendicatifs les cinq points pour lesquels des avancées sont attendues :

- un meilleur positionnement du cadencement afin de permettre des correspondances optimales en gare de Strasbourg ;
- une arrivée avancée du premier train à Strasbourg afin de permettre aux salariés débutant le travail à 6h00 de prendre le transport en commun et aux voyageurs allant

vers le Sud d'avoir une correspondance avec le TGV Rhin-Rhône partant à 6h11 ;

- une offre renforcée sur la période de pointe en faisant s'arrêter certains omnibus Saverne-Strasbourg ;
- une offre plus attractive les week-ends en réalisant un cadencement à l'heure sur la période de pointe du matin et du soir en lieu et place du cadencement alterné toutes les deux heures, soit Vendenheim soit Mundolsheim ;
- la mise en place d'un ticket unique (voir article à ce sujet).

Concernant les équipements de la gare de Vendenheim, nous souhaitons que soit étudiée la création d'un quai latéral côté est de la voie ferrée afin de permettre un accès de plain-pied au quai et aux trains pour les handicapés et les personnes à mobilité réduite. Cela permettrait également un accès facilité au quartier des Perdrix, à la zone commerciale et une intermodalité très efficace avec la ligne de bus 71 et avec le futur transport en commun en site propre Vendenheim-Wolfisheim.

+ d'info sur l'action et les demandes formulées: [www.astus67.fr](http://www.astus67.fr)

Hervé DIEBOLD

## QUESTIONS SUR LE TRAMWAY SUR PNEUS

L'idée de la municipalité de Strasbourg et de la CUS d'opter pour le tramway sur pneus, à guidage monorail, surprend après les déboires qu'ont connus les villes qui l'ont adopté : Nancy, Caen d'un côté, Clermont-Ferrand (où l'influence de Michelin a joué) de l'autre. Notons tout d'abord que Caen vient de prendre la décision de remplacer son tram sur pneus par un tramway classique sur rail !

### Quels sont les arguments pour un tramway sur pneus ?

On se passe des rails, on utilise un guidage central et ça devrait coûter moins cher. L'idée est apparue dès 1868 avec un train routier à vapeur entre Raincy et Montfermeil : dès 1920 un tramway sur rail est établi à sa place. Deux techniques ont été utilisées : Bombardier invente un engin circulant sous une ligne d'alimentation unifilaire avec captage par pantographe et retour du courant par le rail de guidage (Caen). Le TVR de Nancy utilise le captage par perches sur une ligne bifilaire à l'image des trolleybus. Sur ces deux réseaux, les déconvenues n'ont pas manqué : mise au point laborieuse des systèmes - découverte du phénomène d'orniérage des chaussées, les roues passant toujours au même endroit - déraillements.

Le Translohr de Lohr Industrie est un bus bimode guidé : il a été vendu à Clermont-Ferrand. Les deux idées essentielles qui motivent le choix du tram sur pneus sont les suivantes :

- une meilleure adhérence sur les fortes rampes : un cas plutôt rare dans l'agglomération strasbourgeoise !
- des coûts d'installation de l'infrastructure réduits.

Une première réponse peut être donnée à l'argument n° 1 : à Lisbonne, de très vieilles motrices conventionnelles, et particulièrement pittoresques, gravissent sans problème, et ce depuis plus de 100 ans, des rampes de 135 % autour de la cathédrale !

Examinons de près le second argument ; les coûts d'installation d'une ligne de tramway, quelle qu'elle soit, comprennent avant tout la préparation de l'infrastructure : aménagement des équipements sous la chaussée et des trottoirs, installations des conducteurs aériens. L'option tram sur pneus n'y change rien, sauf qu'il ne lui faut qu'un seul rail. Mais d'autres défauts apparaissent : la capacité du tram sur pneus restera limitée. Il est difficile d'ajouter des modules en cas de besoin : l'évolution des trafics dans l'avenir est difficilement prévisible (voir le cas de la ligne A du tram à Strasbourg) comme on a pu le faire pour l'Eurotram.

Depuis l'avènement du chemin de fer, une de ses qualités est la faible consommation d'énergie du roulement « roue fer sur fer » : que disent les écologistes militants ? L'exploitant se trouve, par ailleurs, prisonnier d'un seul fournisseur, contrairement au tramway où de multiples constructeurs peuvent être mis en concurrence. Enfin, dans une agglomération de la taille de Strasbourg, la coexistence de deux systèmes incompatibles semble devoir engendrer des impossibilités d'évolution des lignes : un réseau installé sur deux systèmes incompatibles restera figé.

En conclusion, le seul point positif de ce choix serait pour Strasbourg de faire travailler un constructeur alsacien : mais celui-ci peut aussi produire un tram classique en sous-traitance, et par ailleurs Alstom ne fabrique-t-il pas les tramways Citadis à Reichshoffen ?

**Une technique qui montre autant d'insuffisances, n'est-ce pas une mauvaise idée que de l'adopter ?**

(Réf.: Rail Passion : Hors-série Novembre 2011 : « Les tramways en France »)

Michel BERNAULT

## VISITE DE LA VILLE DE SCHILTACH ET DU CHÂTEAU DE LA FAVORITE

**Le samedi 28 avril 2012 : la commission animation d'ASTUS proposait une sortie en Forêt Noire**

Ce jour-là, une trentaine de membres d'ASTUS s'étaient inscrits, certains avec leur famille, à la sortie organisée par Claude Bouleaux, trésorier de l'association.

Nous voilà donc tous, en ce samedi matin, venus de Strasbourg et environs, attendant à... Kehl, le train venant de... Strasbourg. En effet, **l'absence de ticket unique ne permet pas aux personnes parties de chez elles en tram-bus de poursuivre en train jusqu'à la gare de Kehl.** Comme il n'est toujours pas possible d'acheter un *Baden-Württemberg-Ticket* à Strasbourg, il faudrait descendre du train à Kehl pour acquérir ce titre de transport pour la journée. Tout semble bien organisé entre autorités organisatrices des transports (AOT) pour nous dissuader d'utiliser les transports urbains.

Rendez-vous avait donc été donné dans le hall de la gare de Kehl et d'autres solutions de déplacement ont été utilisées : voiture, covoiturage, vélo, **traversée du Pont de l'Europe à pied à partir du terminus Pont du Rhin de la ligne 2, car le cadencement en vigueur sur la ligne 21 est également dissuasif.** D'autres encore ont repayé un ticket SNCF pour 10 minutes de trajet, alors qu'ils avaient validé quelques minutes auparavant un titre CTS valable dans la CUS et... Kehl pendant une heure. **Mais ASTUS ne lâchera rien et une douzaine de jours après cette sortie, une nouvelle manifestation en faveur du ticket unique a eu lieu.** (Voir notre article en page 2)



Le groupe est joyeux et tout le monde est content de se rencontrer ou de se retrouver. Après un changement de train, nous prenons la direction de Schiltach, en remontant la vallée de la Kinzig, traversant les beaux paysages de la Forêt Noire, ses vallées et ses ruisseaux limpides. L'humeur est à la plaisanterie et aux rires. Nous grignotons (déjà) des gâteaux et du chocolat. Un groupe de jeunes, qui enterrait une « vie de garçon », vendait de petites bouteilles d'alcool de fruits ou de plantes pour financer cette fête. Bien sûr, toujours sérieux, les membres d'ASTUS ne se sont pas laissés tenter (sauf quelques-uns dont nous taisons les noms !) Les discussions tournent autour des transports - tiens donc ! - mais on parle aussi de prochaines balades, d'astuces (sans jeu de mots) et de « bons plans » pour voyager moins cher.

A Schiltach, nous descendons du train pour découvrir le Hansgrohe Museum. L'exposition proposée transporte le visiteur depuis les bains du Moyen-Âge, en passant par les pompeuses baignoires en cuivre, pour arriver aux salles de bains très colorées des années 70. Après la visite du musée on se scinde en petits groupes, voire en « individuel », pour partir à la découverte du village, typique avec ses maisons à colombages, sa



place du marché et ses terrasses au bord de la rivière, chacun à son rythme.

Mais déjà nous reprenons le train qui nous mène à Freudensardt et, à la gare, assis sur les marches d'un escalier ou debout, s'improvise un repas campagnard. Le temps a viré au beau fixe et au (très) chaud. On enregistre 30° ! Ici et là on enlève vestes et autres pulls pour offrir bras et jambes au soleil.



L'arrêt ne dure qu'une demi-heure et nous revoilà sur le quai pour prendre le tram-train direction Karlsruhe, qui nous conduira, avec la Murgtalbahn jusqu'à Kuppenheim, près de Rastatt, où un bus partant de la gare, nous rapprochera du château de la Favorite. Une petite marche d'une vingtaine de minutes et nous arrivons dans un beau lieu, avec étangs et grand parc parsemé d'arbres magnifiques. Au détour d'une allée, nous découvrons ce fastueux château baroque construit entre 1710 et 1712 pour la margrave Sybilla Augusta. La décoration intérieure est particulièrement précieuse avec de très belles collections de porcelaines et de faïences.



Le « chacun fait ce qui lui plaît » étant toujours de rigueur dans les balades d'ASTUS, un grand nombre d'entre nous a opté pour la visite guidée du château tandis que d'autres se sont couchés contre un arbre, pour apprécier, à l'ombre de ses branches, un livre et une bouteille d'eau

fraîche... Après cette rapide visite nous prenons le chemin du retour puis le bus qui nous dépose à la gare de Baden-Baden où tout le monde se désaltère en attendant le départ pour Kehl tout en dégustant les restes d'un cake salé dans une ambiance très conviviale.



On avait l'impression que les membres de ce groupe se connaissaient depuis longtemps et étaient soudés. Et c'était un peu le ressenti de cette journée. Dans le train pour Kehl, les discussions allaient *bon train* malgré la fatigue, accentuée par la chaleur, qu'on pouvait voir sur tous les visages. Fatigués, oui, nous l'étions mais aussi heureux d'avoir passé une belle journée **ensemble** avec les transports en commun.

## AHQG : DANS LE QUARTIER-GARE... C'EST POSSIBLE !

C'est en 1991 que l'Association des habitants du quartier-gare a posé ses fondations. Et les plus anciens se souviennent de ce qui a généré sa naissance : la lutte contre l'abattage des marronniers, pour faire passer le tram devant le centre Halles... 20 ans après, les jeunes arbres qui les ont remplacés ont bien grandi !

Depuis ses débuts, bon an mal an, l'AHQG compte de nombreux sympathisants et une centaine d'adhérents à jour de cotisation, dont une poignée d'hyperactifs, qui lancent des pique-niques urbains en toutes saisons, cuisinent des Soupes du monde à Noël, organisent des festivals de musique, prévoient des projections de films en plein air... Voilà pour le côté festif et convivial de l'AHQG, qui privilégie toujours les espaces publics et leur réappropriation par tous, dans une joyeuse bonne humeur et - tant pis pour la formule un peu trop usitée - dans le *bien-vivre* ensemble, tous âges, origines et milieux confondus...

Les habitants et habitués du quartier connaissent encore mieux l'association depuis l'installation de bacs à compostage dans le square Saint-Jean : ceux-ci attirent, y compris parfois pour des apéros improvisés le samedi, une bonne cinquantaine de foyers munis de leurs épiluchures. L'AHQG veut aussi être un porte-voix des habitants et de leurs souhaits concernant leur cadre de vie. Elle interpelle les élus et les services techniques de la Ville, participe à des réunions de concertation et est membre du collège associatif du Conseil de quartier Gare-Kléber. En partenariat avec d'autres associations du quartier, elle a suscité également un débat sur la nécessité d'un espace de rencontre, d'échange et d'information, entre les habitants, entre les structures existantes et entre les habitants et ces structures.

### Des chantiers, en veux-tu, en voilà...

Et puisque cette présence dans *Astus Info* en donne l'opportunité, attardons-nous plus particulièrement sur les questions

liées aux transports et au stationnement. C'est ici, et à l'instigation de l'AHQG, qu'ont été mis en place dans les années 90 les premiers macarons de résidents pour le stationnement. A noter que le nombre de macarons distribués est aujourd'hui de loin supérieur aux places disponibles ! L'association s'est impliquée aussi avec ASTUS, lors de la mise en place de la ligne B, dans la négociation d'une station «Laiterie», pour desservir le secteur du boulevard de Lyon et pour le déplacement de la station rue Saint Michel vers le Faubourg National afin de créer un lieu plus central et animé (ce qui est le cas, au final, même si d'aucuns s'en plaignent !). Nous avons été combattifs aussi dans nos luttes contre le stationnement sauvage, pour les aménagements des rues Thiergarten et de la Petite rue de la Course, pour moins de voitures, plus d'arbres et des vélos autorisés à contre-sens, pour la transformation de la rue de Wasselonne (avec des tentatives de verdissement), la piste cyclable rue de la Course, le réaménagement de la rue du Maire Kuss que nous voulions entièrement piétonne (c'est le cas aujourd'hui !), les changements successifs de la place de la Gare et notre opposition à la version du rond-point (enfin abandonné) et au toujours actuel et absurde «rouge piéton», le réaménagement du Faubourg National pour conserver de façon pérenne le marché dans le quartier (les premiers bancs, réclamés depuis si longtemps, sont enfin arrivés...). Autres points d'achoppement, toujours d'actualité : la demande de tarification particulière pour les riverains dans les parkings encore insuffisamment attractive pour l'instant, la déception du résultat du référendum sur la généralisation des zones 30, l'AHQG souhaitant leur réalisation dans la plupart des rues du quartier. Et enfin, plein de choses qui sont encore en chantier, comme la requalification des boulevards, que le tram y vienne ou non, et l'amélioration des liaisons cyclables dans une meilleure continuité.

Myriam NISS et Pierre REIBEL

site Internet : [ahqg.free.fr](http://ahqg.free.fr) - mail : [ahqg@free.fr](mailto:ahqg@free.fr)

### BRÈVES... (SUITE)

### VIE DE L'ASSOCIATION

- Le 23 mars dernier au centre Mounier notre Assemblée générale annuelle a réuni 47 d'entre nous, 27 s'étant excusés dont 23 ayant donné procuration : elle s'est déroulée, de l'avis général, dans une bonne ambiance et a été l'occasion de débats sereins.
- Le 15 mai dernier, Hélène BAL a quitté son emploi à ASTUS ayant trouvé un travail à plein temps mieux rémunéré ainsi qu'elle le souhaitait. Elle restera bien sûr adhérente de l'association. Nous la remercions pour le travail accompli depuis janvier 2010 : nous avons eu l'occasion de lui offrir en votre nom un cadeau lors de la sortie du 28 avril.
- Bruno CALVO-LOPEZ nous a rejoints pour deux mois afin de jeter un œil neuf sur notre fonctionnement, l'objectif étant de préparer le travail à notre nouveau/nouvelle salarié/e qui prendra son poste début septembre. C'est l'occasion de remercier ceux qui assurent des permanences, Bruno ne travaillant que 10h par semaine.
- **Dernière minute : nous venons de décider de recruter comme chargée de mission Chantal FABING, qui se présentera dans notre prochain journal.**
- Notre association a dû déplorer deux décès parmi ses membres : en effet Monique GRIMM nous a quittés il y a quelque temps et plus récemment Jean-Marc BIRRY : nous ne les oublierons pas. ASTUS compte à ce jour 122 membres, individus ou associations, soit déjà presque autant à mi-année qu'à la fin 2011 : parlez d'ASTUS autour de vous, expliquez ce que nous faisons et défendons, faites venir vos proches, vos voisins, vos amis, le nombre fait la force.
- Allez consulter le site [astus67.fr](http://astus67.fr) : grâce à Dorin TULEI, notre webmestre, à Hervé DIEBOLD, à André ROTH et à Bruno CALVO-LOPEZ, il a évolué vers plus d'attractivité. Vos propositions d'améliorations seront les bienvenues.



## PETITE CHRONIQUE D'UN GRAND VOYAGE



Samedi 12 mai 2012 à l'aéroport de Francfort : l'Airbus A 380 attend les passagers pour Pékin, que j'atteins après 9 heures de vol. Puis viennent les contrôles habituels et un petit voyage en **méto automatique** pour rejoindre l'endroit où je récupère mes bagages. A la sortie

un guide m'attend, avec voiture et chauffeur, pour aller à l'hôtel.

Le lendemain commencent les visites ; connaissant déjà Pékin ce sont, pour moi, des retrouvailles : Cité Interdite, colline du charbon, temple des lamas, sans oublier la Grande Muraille.

La suite du voyage c'est le Tibet, en **avion**, jusqu'à **Lhassa** (3600 mètres d'altitude) et la haute montagne, avec l'incontournable visite du Potala, ancienne résidence d'été du Dalai-lama qui vit maintenant en exil en Inde, et d'autres monastères. Puis le grand voyage, direction **Xining**, en **train-couchettes** de Lhassa vers **Shanghai** : 22 heures pour 2000 kms avec un point culminant à 5067 mètres. Détail d'importance : les voitures sont pressurisées comme dans les avions.

Un passage à Xining, à 2300 mètres, avec une balade sur le **lac Qinghai** à 3200 mètres, puis la ville de **Chengdu**, son parc naturel et sa réserve des pandas.

Le voyage continue par **Xian**, avec la découverte de la *Grande Fouille*, l'armée de soldats en terre cuite, vraiment impressionnante.

Puis retour vers Pékin et... l'Alsace après un voyage inoubliable de 13 jours. Au total 7 avions différents, 30 heures de vol, 22 heures de train et 860 photos !

**Michel DERCHE**

## LE TRAMWAY MODERNE DE BERGEN

Un séjour à Bergen au début de mai 2012 m'a permis d'observer le réseau de transports en commun de la seconde ville de Norvège qui compte environ 250000 habitants. Depuis juin 2010, la ville dispose d'une belle ligne de tramway Stadler à plancher bas, type Variobahn, reliant le centre-ville et la gare au quartier de Nesttum situé à une dizaine de kilomètres au sud. Une prolongation jusqu'à l'aéroport est prévue d'ici quelques années. Ce tram, très large - 2,65 m - et très confortable, est équipé d'une signalétique claire et évolutive sur de grands écrans. Par ailleurs, dans les quartiers périphériques, il a été intéressant de constater l'apparition du ballast, aménagement plus sommaire et moins coûteux qu'au centre. La vitesse maximale que j'ai pu observer a été

de 70 km/h. La fréquence des dessertes est proche de celle des trams strasbourgeois, les jours ouvrables comme en fin de semaine. Toutefois, il y a lieu de souligner une particularité remarquable : la prolongation du service au-delà d'1h du matin et jusqu'à 4h les nuits de vendredi à samedi et de samedi à dimanche, avec une fréquence cadencée à 15 minutes avant 0h30, puis à 20 minutes, et enfin à 30 minutes après 2h. Le réseau de transports en commun de Bergen dispose aussi de lignes de trolleybus et de bus modernes : en soirée, leur fréquence affichée est, pour les lignes les plus importantes, à 15, 20 ou 30 minutes jusqu'à minuit, ce qui rend l'usage des transports publics attractif pour rentrer chez soi.

**Patrice PAUL**



### Pour venir à ASTUS

**Tram** : ligne B - arrêt Le Marais

**Bus** : ligne 50A arrêt Le Marais

lignes 6 et 70 - arrêt Pont Phario

**Pistes cyclables** : le long du tram depuis la place de Bordeaux jusqu'à Hoenheim

### Astus vous accueille

**du lundi au vendredi de 16h à 18h.**