

à noter

LE 18 OCTOBRE PROCHAIN !



Contactez-nous - mail ou téléphone - pour tout renseignement ou proposition d'aide à l'organisation : toutes les bonnes volontés sont bienvenues.

édito

2014 a mal démarré pour ceux, comme ASTUS, pour qui le développement des transports en commun est de l'intérêt de tous :

- interrogation sur les conséquences de la mise en sommeil de l'« écotaxe » sur le financement des extensions du tram votées ou prévues
- fermetures de guichets SNCF à ILL-KIRCH et bientôt à SCHILTIGHEIM, et toujours pas de ventes de tous les titres CTS près des lieux de vie, ni de travail en commun des collectivités et des opérateurs pour trouver des solutions de mutualisation
- diminution de la place du vélo dans les rames TER Regiolis peu à peu mises en

service, la Région ayant choisi de limiter le nombre de places à 6 contre 12 ou 13 pour les rames actuelles

- sortie des oubliettes, qui semble confirmée, du Grand Contournement Ouest (GCO)
- suppression demandée d'un couloir de bus projeté à SCHILTIGHEIM (lignes 4 et 50), alors qu'il faudrait en augmenter le nombre sur bien des lignes, sur les boulevards notamment et hors du centre-ville
- projet d'arrêt de la desserte TER de HOLTZHEIM à terme, alors qu'à proximité se trouve une zone d'activité en expansion et que le bus 22 y passe et pourrait s'y arrêter ; et aussi menaces sur les dessertes TER à Krimmeri-Meinau - et toujours pas de ticket unique en vue sur le territoire de la CUS, future Eurométropole...
- ... et toujours pas de ticket unique en vue sur le territoire de la CUS, future Eurométropole...

A côté de ces éléments qui assombrissent un ciel déjà suffisamment noir par ailleurs, nous observons quelques petites avancées, souhaitées et demandées par ASTUS :

- annonce, sous la verrière de la gare, des horaires du bus G, plus de 5 mois après sa mise en service (et encore, pas sur tous les écrans !)
- meilleure information en gare sur les autres réseaux, CTS et Réseau 67
- amélioration de l'accessibilité des arrêts « Place de Pierre » et « Travail » (bus 2 et 10) pour les voyageurs en fauteuil roulant (mais tout reste à faire avenue des Vosges, en particulier)
- « bout » de couloir de bus place du Corbeau à l'approche du carrefour sur la ligne 10.

Le 11 avril, notre Assemblée Générale a réuni plus de personnes que jamais. Le nombre de nos adhérents « flambe » : franchir le cap des 200 n'est plus inaccessible, 36 nouveaux nous ont rejoints depuis le

1^{er} janvier ! Pour encourager les hésitants, ASTUS a décidé de modifier, dès 2014, le montant de la cotisation pour les nouveaux adhérents (5 € la première année) ou les membres d'une famille vivant au même foyer (5 € à partir du second). Une fois ce premier pas de l'adhésion franchi, n'hésitez pas à passer à notre local pour découvrir documentation et publications que nous mettons à disposition ou pour exprimer vos souhaits d'amélioration des réseaux de transport en commun. Vous serez accueillis par Chantal et David. Tout le temps que vous consacrerez à ASTUS sera bienvenu.

Sachez que deux sorties-découvertes sont d'ores et déjà prévues en juillet et septembre, côté Bade-Wurtemberg cette fois. Et notez dès à présent le 18 octobre dans votre agenda, et invitez vos parents, amis, voisins !

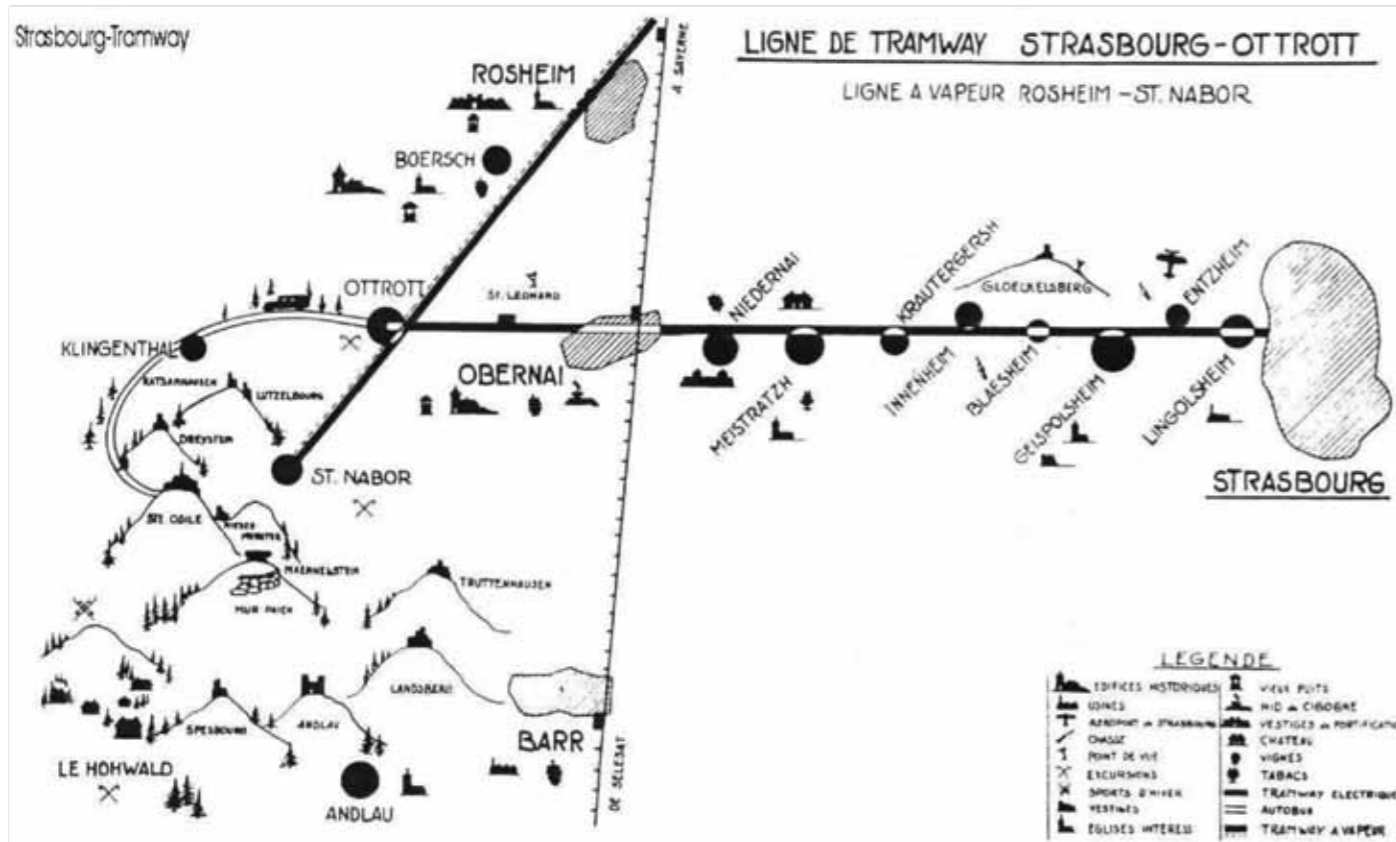
Le bureau

Fermeture d'été :

Le local sera fermé du 18 juillet au soir au 18 août 2014 au matin.

sommaire

EDITO	P. 1
TRAM D'AUTREFOIS La ligne de tramway Strasbourg-Ottrott	P. 2-3
SORTIE À la découverte du pays de Hanau	P. 3
EURODISTRICT Mobilité transfrontalière en train	P. 4
MUNICIPALES... SUITE Ce qu'ils vous ont proposé...	P. 4
TRANSPORTS D'AILLEURS La RTM de Marseille Karlsruhe « Kombilösung »	P. 5 P. 6
TRANSPORTS D'ICI Nouvelles rames Regiolis	P. 6
PAROLE AUX ASSOCIATIONS Alsace Nature	P. 7
VIE DE L'ASSOCIATION Retour sur l'Assemblée Générale Marché de Bischheim Agenda	P. 8



À la fin du 19^e siècle, le besoin de transport dans les communes rurales des deux rives du Rhin fit naître, en marge du réseau urbain à voie normale, un vaste réseau complémentaire à voie métrique dont le maillon initial fut la ligne de Graffenstaden ouverte en 1886.

C'est ainsi qu'entre 1886 et 1909, la Compagnie des Tramways Strasbourgeois (la CTS) constitua un premier réseau de tramways interurbains à traction vapeur, d'une longueur cumulée de 194 km, afin de relier l'agglomération strasbourgeoise aux communes de la région environnante, y compris vers Colmar, vers le pays de Bade de l'autre côté du Rhin et même jusqu'au pied des Vosges ! Il y eut plus tard des extensions vers toutes les agglomérations importantes de la région ou vers des lieux qui avaient besoin d'un transport plus spécifique comme Erstein, pour les betteraves sucrières, ou la ville de Strasbourg, pour les ordures ménagères.

- 1886-1957 : Strasbourg - Boofzheim - Rhinau (34,5 km);
- 1886-1944 : Boofzheim - Erstein-Route du Rhin - Marckolsheim (22 km);
- 1886-1960 : Erstein-Route du Rhin - Erstein-Ville (5,5 km);
- 1887-1956 : Strasbourg - Dingsheim - Truchtersheim (15 km);
- 1892-1968/80 : Kehl - Schwarzach - Bühl (39 km);

- 1898-1959 : Kehl - Altenheim - Ottenheim - Lahr-Dinglingen (25 km);
- 1898-1957/61 : Altenheim - Offenburg (11 km);
- 1903-1956 : Strasbourg - Dingsheim - Westhoffen (21 km);
- 1909-1972 : Schwarzach - Rastatt (19 km);
- 1930-1955 : Strasbourg - Ottrott via Obernai (35 km).



Une automotrice et ses deux voitures à l'endroit où la ligne de tramway est parallèle à la ligne de chemin de fer Rosheim - Ottrott - St Nabor (Le Mont Sainte-Odile en arrière plan).

À Strasbourg, les tramways partaient de trois lieux différents ; en direction de Marckolsheim, ils démarraient de la gare située près de la porte de l'Hôpital et de la place de l'Étoile, ceux à destination de Westhofen, Truchtersheim et Ottrott partaient de la place des Halles et, depuis Hoenheim, était exploitée la ligne de Breuschwickersheim ; les lignes de la rive droite étaient desservies depuis Kehl.

LA LIGNE DE TRAMWAY STRASBOURG - OTTROTT VIA OBERNAI

C'est la Deutsche Eisenbahn Gesellschaft (DEG) qui, en date du 21 novembre 1907, fut la première à ouvrir une ligne à intérêt local entre Erstein-Ville et Ottrott ; mais cette nouvelle ligne de 19 km ne fut d'emblée pas rentable car elle ne touchait que peu de localités hormis Obernai ; de ce fait, elle fut démolie en 1915 pour la récupération des rails et des traverses.

En Alsace, c'est le département du Bas-Rhin qui soutiendra la CTS lors de la modernisation de l'ensemble du réseau interurbain qui fut électrifié entre mai 1925 et août 1926 ; durant cette période, une nouvelle ligne fut également construite à destination d'Ottrott et fut inaugurée le 16 janvier 1930.



Geispolsheim (km 12,8)

Celle-ci se détachait du réseau urbain à Lingolsheim et utilisait la plate-forme abandonnée de la ligne d'intérêt local DEG (voir ci-dessus) entre Meistratzheim et Ottrott, et qui avait été fermée en 1914.

Pour répondre à la forte demande des pèlerins, une ligne d'autocars en correspondance fut simultanément mise en service à partir d'Ottrott et à destination du Mont Sainte-Odile.

La ligne Strasbourg-Ottrott était dotée d'un matériel des plus modernes et électrifiée dès l'origine. L'ensemble du parcours faisait 35 kilomètres et s'effectuait en moins de 2 heures ; on voyait circuler 7 à 8 trams par jour dans les deux sens.

- Horaires des tramways circulant d'Ottrott à Strasbourg : 5h45, 6h45, 9h30, 13h10, 17h50.

- Horaires des tramways circulant de Strasbourg à Ottrott : 6h30, 8h30, 13h10, 17h30, 19h00.

L'ITINÉRAIRE DE LA LIGNE :

- Strasbourg Ancienne Gare
- Route de Schirmeck
- Lingolsheim (km 7)
- Entzheim (km 10,5)
- Geispolsheim (km 12,8)
- Blaesheim (km 15,6)
- Innenheim (km 18,7)
- Krautergersheim (km 20,9)
- Meistratzheim (km 24,4)
- Niedernai (km 26,4)
- Obernai Gare A.L. (km 28,7)
- Obernai Place du Marché (km 30)
- Saint Léonard (km 33,3)
- Ottrott (km 34,7)



Obernai Place du Marché (km 30)

Par décision du Conseil Général, et malgré une grande manifestation de protestation à Meistratzheim le 11 avril 1954, le dernier trajet sur cette ligne fut effectué le 31 mars 1955 ; un autobus prit alors le relais par la route.

En 1954, la CTS céda la ligne de chemin de fer de Rosheim à Saint-Nabor (via Ottrott) aux carrières de Saint-Nabor, ce qui engendra également l'arrêt du trafic voyageurs sur cette ligne.

Des trains touristiques avec des locomotives à vapeur continuèrent toutefois à circuler sur cette ligne jusqu'en 1988 ; une locomotive 030T Borsig T3, ainsi qu'un fourgon postal (tous deux classés monuments historiques) ont été conservés par la CTS dans son dépôt de la Kibitzenau.

Appel aux lecteurs : des informations et des témoignages sur le tram Strasbourg-Ottrott seront les bienvenus

Origine des photos : mairie de Geispolsheim, mairie d'Obernai, monsieur Bazin et C. Lam-bolay « Strasbourg tramway » aux éd. Contades

Nicolas FRIEDERICH

Publié avec l'aimable autorisation du Club Vosgien.

EN TER... À LA DÉCOUVERTE DU PAYS DE HANAU



Samedi 3 mai 2014, ASTUS proposait d'utiliser le réseau TER Alsace pour découvrir le patrimoine ferroviaire d'Obermodern et le patrimoine culturel de Bouxwiller. La ligne Strasbourg-Sarreguemines permet à notre groupe de vingt-deux personnes de rejoindre Obermodern en 24 minutes, en utilisant le titre *Alsace+Groupe Journée Bas-Rhin*.

Sur place, Gérard LALLEMENT, ancien cheminot et fin connaisseur de patrimoine ferroviaire local, nous retrace l'histoire de cette ancienne gare de triage qui permettait autrefois de relier Strasbourg, Saverne, Haguenau et Sarreguemines et qui employait plus de 100 cheminots au début du XX^e siècle.

Nous découvrons l'ancien poste d'aiguillage, les emplacements de l'ancien château d'eau

et de la pompe qui puisait l'eau dans la Moselle toute proche à l'époque des locomotives à vapeur, les vestiges de la maison du garde-barrières et ceux d'une voie qui permettait de relier directement Saverne à Sarreguemines.

Nous sommes reçus ensuite à « l'Espace de la Locomotive à Vapeur »* d'Obermodern. Après un moment pédagogique rappelant les principes de fonctionnement de ces premières locomotives, nous découvrons une collection de plus d'une quarantaine de locomotives à vapeur à échelle variable du 1/5 au 1/20 réalisées d'année en année par M. FRAULI et qui reflètent la glorieuse époque 1834 - 1974, ainsi qu'une reproduction inédite d'une cabine de locomotive en taille réelle et la reconstitution complète d'un dépôt vapeur en modèle réduit. Plusieurs de ces modèles réduits fonctionnent avec un réalisme saisissant et notre hôte, alerte octogénaire, sait raconter tous les détails et anecdotes de la vie de ses locomotives. La passion et le travail d'une vie lui ont permis de créer puis d'exposer cette collection exceptionnelle et certainement pas assez connue.

Nous rejoignons ensuite Bouxwiller en 7 minutes par car-TER. D'abord pour un

déjeuner convivial au « Vieux Soufflet », puis pour une visite guidée de la ville, ancienne capitale du Comté de Hanau-Lichtenberg. Lors du passage à l'église protestante, notre adhérent Daniel SELIG a pu faire résonner l'orgue Silbermann datant de 1778 pour le plaisir de tous. Après un passage par le nouveau musée du pays de Hanau, nous repartons en car-TER vers Obermodern. L'absence totale de signalétique à l'arrêt de Bouxwiller est pour le moins étonnante : difficile pour l'utilisateur non averti de supposer qu'un car-TER s'arrête à cet endroit ! En revanche la correspondance de 8 minutes à Obermodern avec le train qui nous ramène à Strasbourg est plutôt efficace.

ASTUS remercie toutes les personnes qui ont contribué à faire de cette journée un moment de découverte agréable et instructif.

André ROTH

*renseignements : 03 88 90 18 04 ou 03 88 90 82 51

ouvert : mercredi, jeudi et dimanche de 14h00 à 17h00. Visite guidée à 15h00 groupes : à partir de 10 personnes (sur rendez-vous uniquement)

Malgré un nombre de trains important, de graves lacunes existent dans l'offre au cœur de l'Eurodistrict.

Ainsi, la première arrivée à Strasbourg à 7h04 est trop tardive : pourtant un train arrive à Kehl à 5h51, mais ne va pas jusqu'à la capitale alsacienne à... 8 kilomètres !

En semaine, compléter l'offre pour obtenir un cadencement régulier est nécessaire pour éviter des ruptures de correspondances à Offenbourg ou à Strasbourg. Deux périodes sans trains handicapent fortement les déplacements : ASTUS demande des trains vers l'Allemagne entre 9h22 et 10h52 et entre 10h52 et 12h52 et vers la France entre 9h04 et 10h34 et entre 10h34 et 12h34.

En soirée, aucun train ne dessert Strasbourg entre 21h34 et 00h00, ce qui est dissuasif pour qui rentre d'Allemagne : une arrivée à 22h34 s'impose.

De même, afin d'assurer, dans les deux gares, de nombreuses correspondances et de permettre des déplacements culturels ou de loisirs, deux trains vers Offenbourg sont à créer à 20h52 et à 22h52.

En fin de semaine, la fréquence nécessaire est d'un train toutes les heures et un train quittant Strasbourg à 8h22 assurerait des correspondances dans toutes les directions à Offenbourg.

De lourds investissements ont été réalisés entre Strasbourg et Kehl pour augmenter la vitesse et améliorer la fluidité, mais le temps de parcours n'a pas évolué : 2 ou 3 minutes de moins permettraient de réaliser à Strasbourg des correspondances appréciables. En attendant, entre Kehl et Krimmeri-Meinau, il n'est pas rare de constater que les rames roulent à 40 km/h pour ne pas être en avance !

La tarification doit être plus incitative et plus simple : si l'Europass est un titre de transport intermodal attractif et pratique pour circuler dans la CUS et l'Ortenau pendant 24 heures, le coût du billet simple Strasbourg-Kehl - 3,80 € - est dissuasif pour un trajet aussi court ! ASTUS demande que SNCF et DB, en accord avec les autorités organisatrices de transport, établissent enfin une convention étendant l'usage du Baden-Württemberg-Ticket jusqu'à Krimmeri-Meinau et Strasbourg, en s'inspirant de ce qui existe dans les gares bâloises. De même, il est à souhaiter que les titres Alsa+ soient utilisables jusqu'à Kehl.

Une amélioration des relations ferroviaires au sein de l'Eurodistrict inciterait de nouveaux voyageurs à abandonner l'usage de la voiture dans l'esprit d'une meilleure qualité de vie et de la préservation de l'environnement.

Patrice PAUL

municipales... suite

CE QU'ILS VOUS ONT PROPOSÉ EN MATIÈRE DE MOBILITÉ



Strasbourg, le Conseil Général du Bas-Rhin et le Conseil Régional d'Alsace.

Au total, ce sont 18 des 74 têtes de listes recensées, représentant 10 des 28 communes de la CUS, qui ont retourné le questionnaire à ASTUS. Une synthèse des réponses recueillies a été élaborée et peut être consultée sur notre site : www.astus67.fr

Cette synthèse montre l'attachement des candidats au développement des transports en commun dans le but d'offrir un service public de qualité. Les propositions d'ASTUS trouvent majoritairement un écho dans les 18 réponses reçues : la création d'un ticket unique pour améliorer l'intermodalité sur le périmètre de la CUS, ou encore la mise en place de trains ayant leur terminus reporté

de la gare centrale à une autre gare comme Krimmeri-Meinau, permettant ainsi d'assurer une bonne intermodalité et un gain important de temps et de confort pour de nombreux usagers.

Une nouvelle étape sera franchie dans les prochaines semaines puisque ASTUS va demander à rencontrer les maires nouvellement élus. Ces échanges permettront de leur faire mieux connaître l'association et de les sensibiliser aux demandes et propositions des usagers des transports en commun et des adhérents d'ASTUS pour les années à venir, notamment sur l'amélioration des déplacements en bus.

David WENDLING

BRÈVE

FÉLICITATIONS

À l'hôpital de HautePierre on peut voir, au-dessus des portes d'accès principales, un panneau d'affichage qui indique les prochains passages des trams A et D.

Les usagers, qu'ils soient patients ou visiteurs, sauront apprécier cette « attention » et ces informations.

Une initiative à élargir sans restriction...



Arrêt sur image



Écran d'affichage en gare TER



Le réseau intégré bus, métro, tramway de la RTM (3 360 salariés) véhicule une population de plus d'un million d'habitants. Il progresse globalement de 3,5 % par an, avec un renforcement mutuel des trois modes de transport.

QUELQUES CHIFFRES (2012) :

165 millions de voyages/an (608 000 voyages/jour) - 25,98 millions de km parcourus (dont 21,92 en bus, 2,83 en métro et 1,23 en tramway). Répartition du trafic : métro : 46,5 % - bus : 43,3 % - tram : 10,2 %. Depuis fin juillet 2008, le tramway, initialement géré par le groupement Veolia Transport-RTM, est exploité exclusivement par la RTM.

MÉTRO (DE 4H50 À 0H30)

Deux lignes circulent à Marseille. Mises en service en 1977 et en 1984, elles représentent 21,5 kilomètres, 28 stations et 118 conducteurs. Les fréquences moyennes se situent entre 3'30 et 5'30 (selon la saison et les heures de pointe ou creuses) et sont de 10'30 à partir de 21h, avec un temps d'attente moyen de 5' entre deux rames.

C'est un métro sur pneumatiques qui comporte 36 rames MPM 76 dont la réforme et le remplacement par des trains plus modernes sont à l'étude pour 2020. La tension électrique d'alimentation est de 750 volts en courant continu. Les lignes sont exploitées en conduite manuelle, avec aide d'un système de pilotage automatique, mais le recours au pilotage automatique intégral est envisagé pour 2020 (ainsi que la rénovation totale d'un grand nombre de stations). Dans certaines stations un quai unique, situé entre les deux voies, permet d'avoir un seul accès pour les deux sens de circulation, donc de réduire les infrastructures.

Le réseau est jugé par certains usagers comme peu étendu au regard de la superficie de la ville et le tracé des lignes est parfois contesté (comme le prolongement de la ligne 1 entre La Timone et La Fourragère, qui passe dans des quartiers déjà desservis par le tramway alors que d'autres, densément peuplés et enclavés, tels les quartiers nord, ne disposent d'aucune desserte lourde en 2014.

Travaux prévus pour 2015 : prolongement de 900 mètres de la ligne 2 avec 1 station (coût estimé : 80 millions d'euros, dont 55 pour la seule réalisation de la station et d'un pôle d'échanges), ainsi que l'agrandissement des quais de la station Saint-Charles en raison de son fort trafic.

À signaler : dans chaque station de métro, les usagers en difficulté ou qui ont besoin d'un renseignement ont à leur disposition un écran qui leur permet de se connecter en direct avec un agent de la RTM (une « vraie » personne !). Un service rendu aux usagers qu'il serait utile de proposer ailleurs...

TRAM (DE 5H À 0H35)



Mis en service en juillet 2007, le tramway (deux lignes) de fabrication Bombardier se compose de 26 rames allongées d'une capacité de 261 voyageurs chacune et représente au total 11,5 kilomètres, 28 stations

et 90 wattmen (conducteurs de tramways électriques). La fréquence moyenne se situe entre 4'30 et 8' selon la saison et les heures.

Au second semestre 2014 est prévue la création d'une troisième ligne, soit 1,2 kilomètres de voie nouvelle avec quatre stations et la création d'une nouvelle station sur la Canebière (ligne T2). Marseille est, avec St-Etienne et Lille, une des villes en France à avoir conservé un tramway, la ligne 68, qui se termine, du boulevard Chave à la station Noailles, par un tunnel que les élus ont renoncé à transformer en tunnel routier.

BUS (DE 4H30 - SELON LES LIGNES - À 21H30)

Le réseau bus dessert Marseille et trois communes voisines, Allauch, Plan-de-Cuques, Septèmes-les-Vallons, et compte 77 lignes sur 673 kilomètres (hors troncs communs), 1 200 points d'arrêts, 600 autobus et 1 428 conducteurs, avec un réseau de soirée de 12 lignes et de 23 bus qui desservent les principaux quartiers de la ville jusqu'à 0h45. Nombre de Marseillais regrettent que le réseau « bus » soit un peu « oublié » (comme dans d'autres villes...)

MOBI MÉTROPOLE

19 véhicules adaptés aux personnes à mobilité réduite (qui n'ont pas accès au métro) et 34 chauffeurs/accompagnateurs assurent un service de transport public à la demande, avec réservation préalable, et desservent 18 communes.

TARIFS ET ABONNEMENTS*

La tarification sociale mise en place permet à 80 % des clients de voyager pour 0,60 cents par jour.

Ah... j'oubliais : Marseille est une ville du sud qui, pour moi, a un atout que Strasbourg n'a malheureusement pas : la mer... qu'on voit danser, le long des golfes clairs...

Marie-Claude MAYER

* Détail des tarifs, y compris pour les navettes maritimes, sur : www.rtm.fr

N'hésitez pas, lors de vos déplacements touristiques, à partager avec les autres adhérents - par le biais d'un petit article avec photos - les infos et vos observations sur les transports en commun des villes que vous visitez.

LA « KOMBILÖSUNG » OU « SOLUTION COMBINÉE » DE KARLSRUHE



La ville de Karlsruhe est déjà connue pour être un modèle dans le domaine des transports urbains et suburbains avec son ensemble de trams, bus... et tram-trains rayonnant tout autour de la ville sur des distances allant de 10 à 50 kilomètres. Son succès est évident : le nombre de passagers transportés par la société de transport KVV (*Karlsruher Verkehrsverbund*) a augmenté de 80% de 2003 (100 millions) à 2012 (180 millions).

Elle a par ailleurs décidé, après une consultation citoyenne en 2002 qui a donné un résultat de 55% de voix favorables, d'enterrer son réseau de tramway dans le centre-ville, comme l'a fait la ville de Stuttgart il y a une vingtaine d'années. La raison principale en

est la saturation du trafic de trams (un toutes les minutes dans chaque sens aux heures de pointe !) avec une circulation de piétons également très importante, sur des voies déjà piétonnes avec tramways, où la circulation automobile est donc interdite.

Le projet retenu, plutôt complexe, s'appelle « *Kombilösung* » ou « solution combinée » et comporte, en fait, deux projets distincts :

- la mise en souterrain des lignes de tramway sur un axe ouest-est (Kaiserstrasse) sur 2400 mètres de long et sur un axe nord-sud (Ettlingerstrasse) sur 1000 mètres de long, ces deux axes formant un T et se raccordant sur la place du Marché, place cen-

trale de la ville, où se trouve la Pyramide. Il y aura au total six stations de tram souterraines, longues de 100 mètres chacune, directement sous les chaussées. À noter que la *Kaiserstrasse* sera piétonne uniquement dans sa section centrale, mais pas à ses deux extrémités où des trams circuleront à la fois en surface et en souterrain. Les travaux dureront de 2010 à 2016.

- la construction d'un grand tunnel routier de 1 400 mètres de long, en prolongement d'un tunnel routier déjà existant, sous la *Kriegsstrasse*, qui constitue la rocade routière ouest-est passant au sud du centre-ville, et construction d'une nouvelle voie de tram au-dessus de ce tunnel. Les travaux dureront de 2015 à 2020.

Le coût total du projet s'élève actuellement à 680 millions d'euros, mais au final les 800 millions d'euros pourraient être atteints, voire dépassés. Il est financé par l'Etat fédéral (le Bund) à 60% et le Land de Bade-Wurtemberg à 20%. Ce coût exorbitant amène à se poser la question : ce projet est-il vraiment raisonnable ? N'y avait-il pas d'autres solutions moins onéreuses pour assurer une meilleure fluidité à l'ensemble des trams en circulation ?

Gilles HUGUET

TRANSPORTS D'ICI NOUVELLES RAMES REGIOLIS



Le samedi 5 avril dernier, Philippe Richert, Président du Conseil Régional, Jérôme Wallut, Directeur Général d'*Alstom Transport France* et Jacques Mazars, Directeur de la *Région SNCF Strasbourg* ont invité à un voyage-découverte des nouvelles rames Regiolis. Des représentants d'ASTUS et de la FNAUT Alsace y étaient. Au programme deux options de voyages, selon l'origine géographique des personnes invitées : départ de Wingen-sur-Moder ou départ de Strasbourg. Ce sera mon choix : départ à 11h, retour à 14h08.

Qu'est-ce que le *Regiolis* ? C'est la nouvelle génération du train régional d'Alstom « *Coradia Polyvalent* ». C'est un train présenté comme performant, écologique et économique qui existe en version périurbain/régional et inter-ville (3, 4 ou 6 voitures). Celui qui nous emmène à Wingen-sur-Moder est un régional diesel / électrique (4 voitures). Confort, silence, plancher bas intégral, luminosité optimale, visibilité totale et déplacements très fluides.

« C'est un train présenté comme performant, écologique et économique... »

Malheureusement plusieurs bémols : il n'y a que six emplacements vélos, de plus mal agencés : c'est beaucoup trop peu ! Par ailleurs, ce matériel ne pourra pas se rendre en Allemagne, contrairement au matériel actuel,

et sera donc limité à Sarreguemines. Les usagers seront obligés de prendre une correspondance par tram-train pour se rendre à Sarrebruck. À Strasbourg, que deviendra la desserte de Krimmeri-Meinau ?

Le premier arrêt se fait à Mommenheim pour mettre le diesel en marche, puis arrêts à Obermodern, Ingwiller et arrivée à Wingen-sur-Moder.

Dans cette gare nous attend un petit comité d'accueil militant pour la réouverture de la ligne Guebwiller-Bollwiller. Puis viennent les discours des personnalités. Philippe Richert nous parle de l'effort financier en faveur du rail de la Région Alsace et, surprise, évoque un tram-train pour Guebwiller-Bollwiller. Un cocktail déjeunatoire clôture ce voyage-découverte suivi du retour à Strasbourg, que nous atteignons à l'heure.

Les premières circulations commerciales ont débuté le 28 avril entre Strasbourg et Sarreguemines.

Michel DERCHE

ALSACE NATURE : L'ASSOCIATION FÉDÉRATIVE RÉGIONALE POUR LA PROTECTION DE LA NATURE EN ALSACE



« ...militer pour le respect du vivant dans un cadre apolitique, protéger les milieux naturels et les paysages, ... »

L'histoire d'*Alsace Nature* débute le 20 mars 1965 avec la création de l'association, connue à l'époque sous le nom d'*Association Fédérative Régionale pour la Protection de la Nature (AFRPN)*. La nécessité de créer un tel mouvement vient d'un constat : l'aménagement du territoire ne prend que trop rarement en considération ses effets sur les sites, les paysages, le patrimoine, l'équilibre biologique et la réglementation en matière de protection de l'environnement est quasi inexistante.

En tant que fédération régionale, *Alsace Nature* réunit le savoir et les compétences d'un réseau associatif composé de plus de 140 structures d'une part et de 2 000 membres individuels d'autre part. Elle coordonne les efforts et les volontés, mobilise et anime ce large réseau parce que se fédérer, c'est être plus fort ! En effet, devenir membre d'une association de protection de l'environnement, c'est donner plus de légitimité au réseau pour se faire entendre.

Ce qui anime les membres de notre association, c'est militer pour le respect du vivant dans un cadre apolitique, protéger les milieux naturels et les paysages, agir pour l'intérêt général (la nature est un bien commun à tous et la protéger est un enjeu majeur),

participer à la construction d'une autre société. Ce sont des citoyens donnant de leur temps, de leur savoir et de leur savoir-faire au sein d'une grande famille démocratique et solidaire, préoccupés par les atteintes faites à l'environnement par l'homme.

Alsace Nature joue un rôle de Samu Vert pour l'environnement, en alertant l'opinion et en intervenant sur tous les sujets nécessitant une action d'urgence : sauvegarde d'espèces menacées, pollutions, préservation de sites. Elle agit également à travers des manifestations militantes, un programme d'éducation à l'environnement, des actions juridiques.

« *Alsace Nature* joue un rôle de Samu Vert pour l'environnement, en alertant l'opinion et en intervenant sur tous les sujets nécessitant une action d'urgence... »

À la veille de nos 50 ans de protection de la nature en Alsace, nos préoccupations sont les mêmes qu'à l'origine, mais les objectifs et les enjeux ont pris de l'ampleur, proportionnels, dirons-nous, aux kilomètres de goudron, aux hectares de nature artificialisés et aux surfaces de terres agricoles riches en biodiversité rendues stériles.

Pour illustrer ce propos, on peut citer le projet de Grand Contournement Ouest de

Strasbourg (*GCO*) qui révèle l'essentiel des impasses du système actuel qui repose sur le culte de la croissance à tout prix. En effet, le monde économique, avec ses chambres

« le projet de Grand Contournement Ouest de Strasbourg (...) qui repose sur le culte de la croissance à tout prix.

consulaires en tête, a dépensé des sommes colossales en communication pour populariser l'idée trompeuse que « *GCO = désengorgement* ». En novembre dernier, suite à la restitution de l'expertise confiée au *Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable*, ce projet était relancé sous forme d'un scénario « *GCO + PDU* » (*Plan de Déplacement Urbain*). Il suffirait donc de rebaptiser le *GCO* en *A35* et de l'intégrer dans un pacte global pour qu'il se pare de toutes les vertus ? Ce scénario ne trompera que ceux qui veulent se laisser tromper : c'est toujours le même cadeau empoisonné mais avec un joli ruban.

Pour plus d'informations :

Alsace Nature
8 rue Adèle Riton
67000 Strasbourg
03 88 37 07 58
siegeregion@alsacenature.org
<http://actus.alsacenature.org>



Disponible sur :

<http://actus.alsacenature.org/legenda-indispensable-pour-vos-week-end-nature>

BRÈVES

Félicitations

... au conducteur de tram de la ligne B qui, le matin du vendredi 18 avril, a décroché son micro à la station « *Futura Glacière* » pour signaler aux usagers en train de monter dans la rame qu'un parapluie était resté sur le quai.

Regrets

• face à l'attitude du conducteur de la ligne 2 qui, le 23 avril au soir, est parti de son terminus « *Pont du Rhin* » avec deux minutes d'avance, ne s'est pas arrêté à l'arrêt suivant alors qu'il voyait et entendait distinctement trois personnes qui lui faisaient signe. Elles étaient à 5 mètres de l'arrêt...

le bus avait toujours 2 minutes d'avance. Bus suivant à plus de vingt minutes...

• ... de même face à l'attitude du conducteur du bus G « *Place de la Gare* » le 18 avril vers 17h00 qui est parti alors qu'il voyait deux personnes arrivant en courant juste devant lui.



De nombreux adhérents ont participé à cet évènement, en augmentation par rapport aux années passées, et beaucoup d'autres ont envoyé leur procuration, montrant ainsi leur lien fort avec l'association.

Des personnalités nous ont fait l'honneur de leur présence : Bruno JANSEM, *Directeur de la mobilité et des transports de la CUS*, représentant Jacques BIGOT, *Président de la CUS*, et Roland RIES, *Maire de Strasbourg*, Jean TERRIER, *Directeur marketing de la CTS*, Jean-Luc SCHWEITZER, *Directeur SNCF de la gare de Strasbourg*, Marie-José FIGNIER, *Présidente de la Chambre de Consommation d'Alsace*. Beaucoup d'autres s'étaient excusées.

Le Président a proposé de laisser de côté pour un moment la partie statutaire et de donner la parole à Luc HUBER, responsable du réseau transports à *Alsace Nature*, animateur du collectif « GCO non merci » et tout nouveau Maire de Pfettisheim. Il a présenté, avec diaporama et chiffres extraits des documents

officiels à l'appui, toutes les raisons qui montrent que le Grand Contournement Ouest (GCO) n'est pas un bon choix pour l'Alsace et proposé à la suite un débat contradictoire. Des prises de paroles d'adhérents et de personnalités présentes s'en sont suivies.

L'Assemblée Générale a ensuite repris son cours normal, avec présentation et adoption des rapports statutaires : elle a été émaillée de nombreuses prises de parole. ASTUS s'est réjouie de l'entrée de deux nouveaux membres au Conseil d'administration, Sylvie BOSTETTER et Guy MARCOT, et de l'élargissement de son bureau à Marie-Claude MAYER et à Gérald BROTHIER.

François GIORDANI a clos l'Assemblée Générale, remercié tous les participants pour la qualité des échanges et invité au verre de l'amitié, préparé cette année par des femmes du *Centre social et familial Victor Hugo* qui ont cuisiné pour financer un projet de voyage à Istanbul. Ces femmes, dix habitantes du quartier des *Écrivains* à Schiltigheim -

Bischheim, amies de longue date, originaires du Maroc et d'Algérie, dont huit d'entre elles ont de 60 à 79 ans vont, grâce à leur travail, réussir le projet qui leur tient à cœur : voyager entre amies. Elles ont proposé de délicieux amuse-bouches salés et sucrés. C'est sur cette note goûteuse et par des échanges chaleureux que les participants ont prolongé leur soirée.

Chantal FABING

Agenda

- le samedi 5 juillet : Sortie à CONSTANCE*

- le samedi 7 septembre : Sortie dans le BRISGAU, autour de Fribourg*

Ces deux sorties se feront au départ de Kehl avec le BWT (Baden-Württemberg-Ticket).

- le 20 septembre : Journée du transport public. Les bénévoles d'ASTUS rencontrent et informent les usagers à la Place des Halles.

- les 27 et 28 septembre : Rentrée des associations (organisée par la Maison des associations). Les bénévoles d'ASTUS rencontrent et informent les usagers au Parc de la Citadelle.

* Vous trouverez toutes les informations sur ces deux sorties (trajet, horaires, lieux visités...) sur notre site : www.astus67.fr

PRÉSENCE AU MARCHÉ DE BISCHHEIM

Ce matin du 4 avril, des bénévoles d'ASTUS sont allés à la rencontre des usagers au marché de Bischheim.

La proximité des élections a sans doute dissuadé certains de tendre la main pour recevoir le tract de présentation d'ASTUS. D'autres, en revanche, ont pris le temps d'échanger au sujet des transports en bus et en tram.

À Bischheim, les habitants empruntent les lignes de bus 4, 6 et 70 et le tram B. Ils apprécient, dans l'ensemble, le réseau qui leur est proposé, mais demandent des améliorations, entre autres : un meilleur respect des horaires, une information gratuite, accessible à tous et immédiate lorsqu'il y a des perturbations (surtout pour les lignes de bus qui ne disposent pas d'affichage en station),

une campagne contre les incivilités et, pour le 70, des dessertes tôt le matin, en soirée et les dimanches et jours fériés.

Certaines choses semblent incompréhensibles du point de vue de l'utilisateur : des bus qui sont en avance, et l'attente qui s'en suit, des bus 4 qui se suivent de trop près quand l'un a pris du retard sur l'une de ses deux branches, à l'ouest ou au nord.

ASTUS a ajouté les témoignages recueillis au document « *témoins de ligne* », adressé régulièrement à la CTS. Plusieurs personnes ont adhéré à l'association, le jour même ou dans les jours qui ont suivi, montrant ainsi leur volonté de s'investir dans l'amélioration de la qualité de leurs transports en commun.

Chantal FABING

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@free.fr
Site web : www.astus67.fr
Facebook : facebook.com/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 : François GIORDANI
Rédactrice en chef : Marie-Claude MAYER
Ont collaboré à ce numéro : Bruno CALVO-LOPEZ, Michel DERCHE, Chantal FABING, Nicolas FRIEDERICH, Gilles HUGUET, Marie KNEIB, Patrice PAUL, André ROTH, David WENDLING

Prochaine parution : Septembre 2014
Registre des associations Tribunal d'Instance de Strasbourg volume LXXII Folio n°71

Graphisme et mise en page : www.ipiopia.fr
Imprimerie : Koche, imprimé sur papier recyclé.
Crédits photos : ASTUS, Club Vosgien, Fotolia
Couverture, © dervish15 - Fotolia.com