

BISCHHEIM Association des usagers des transports urbains de l'agglomération de Strasbourg (ASTUS)

Transports : les candidats interpellés

L'Association des usagers des transports urbains de l'agglomération de Strasbourg (ASTUS), qui fête ses 20 ans cette année, demande aux candidats aux municipales de préciser leurs positions sur les transports en commun.

POUR FAIRE AVANCER son combat pour le développement des transports publics, ASTUS va profiter des prochaines élections municipales. « Nous envoyons un questionnaire à tous les candidats, nous publierons une synthèse fin février ou début mars », précise le président François Giordani.

Pour un ticket unique ?

Première question : les candidats sont-ils prêts à « défendre à la CUS et auprès de la Région et du Département la création d'un ticket unique » ? Améliorer l'intermodalité est un des axes de travail d'ASTUS en 2014 : « Nous voulons que l'on puisse passer du bus au tram, au car ou au TER avec le même ticket, et ceci dans les 28 communes de la CUS ».

Il faudra aussi que les usagers du bus soient aussi bien traités que ceux du tram. Que proposent les candidats pour améliorer les déplacements en bus ? Des différences notables existent que ce soit pour la vente des tickets, pour la fréquence des passages ou pour l'amplitude horaire. Fran-

çois Giordani souligne ainsi que le bus 50, qui relie Schiltigheim d'est en ouest, circule depuis peu le dimanche et les jours fériés alors que ce n'est toujours pas le cas de son homologue bischheimois, le bus 70. Tous les bus pourraient aussi circuler plus tard le soir estiment les membres d'ASTUS.

Les candidats devront répondre à une vingtaine de questions, incluant les zones 30, le vélo et l'expérimentation d'un péage urbain. Une fois élus, ils seront sollicités par ASTUS. Un des premiers dossiers pourrait être celui des guichets SNCF. ASTUS estime, après avoir reçu il y a peu, par l'entremise du député Philippe Bies, un courrier du patron de la SNCF Guillaume Pepy, que la pérennité de ces guichets est loin d'être assurée.

Débusquer les absurdités qui compliquent, voire entravent, l'utilisation des transports publics, c'est une des missions que s'est donnée l'association. Si les choses s'améliorent, une série de freins perdure, souvent liée à la méconnaissance des usagers, insuffisamment informés. Les militants d'ASTUS peuvent citer des dizaines d'exemples.

Souvent sont en cause les difficultés rencontrées par les autorités organisatrices des transports pour travailler de concert. C'est encore plus compliqué quand on traverse les frontières. ASTUS a ainsi recensé tous les systèmes qui permettent, à partir du Bas-Rhin,



ASTUS demande aux candidats aux municipales de s'engager pour les transports en commun et aux usagers de devenir « témoins de ligne ». PHOTO DNA - JEAN-CHRISTOPHE DORN

de voyager en Alsace, dans l'Ortenau, en Bade-Wurtemberg, en Rhénanie-Palatinat et en Sarre, pour un coût raisonnable. L'association cherche à faire publier cette carte mais les autorités se renvoient la balle.

ASTUS va faire aussi appel en 2014 au sens civique des usagers en relançant

le système des « témoins de ligne » sur le réseau bus et tram de la CTS. Les volontaires devront adresser régulièrement leurs remarques qui seront transmises ensuite à la CTS.

SOPHIE WEBER

> ASTUS 13 rue Georges-Rossdeutsch à

Bischheim. Pour s'y rendre, tram B ou bus ligne 50 A, arrêt « le Marais », bus lignes 6 et 70 arrêt « Pont Phario » puis 5 minutes à pied ou correspondance tram B. Téléphone 03 88 95 79 63 Courriel astus67000@free.fr Site astus67.fr ou page facebook. Accueil du public du lundi au vendredi de 16 h 30 à 18 h 30.

Pour un ticket unique

François GIORDANI, au nom de l'association ASTUS :

« Les municipales sont l'occasion de demander aux élus – et en particulier à ceux qui seront élus au conseil de la communauté urbaine – de s'engager à améliorer le service rendu aux usagers des transports en commun.

ASTUS – Association des usagers des transports urbains strasbourgeois – a approuvé les extensions du réseau de tram votées, quand elles permettaient de développer le réseau de tram sur fer lancé il y a 20 ans en assurant des dessertes régulières et avec une large amplitude, de 4 h 30 à 1 h.

Mais ASTUS constate que de plus en plus d'usagers expriment le besoin d'intermodalité, c'est-à-dire de pouvoir utiliser aussi les cars du Réseau 67 qui desservent 12 communes de la CUS et les trains du réseau TER qui en desservent 14, plus Kehl.

C'est pourquoi ASTUS demande que soit mis en place un « ticket unique » qui permette à un usager de la CTS d'effectuer un trajet dans la CUS en prenant, en plus du tram et/ou du bus, un car ou un train avec le même ticket, notamment pour faciliter les trajets nord-sud et les rendre plus rapides.

Afin de lever les freins au « ticket unique », ASTUS demande la publication des comptes rendus des réunions de la commission de coordination des autorités organisatrices de transports concernant l'agglomération strasbourgeoise. Car même le tout nouveau « Pass mobilité », qualifié pompeusement de « titre de transport multimodal » et qui sera mis en service en avril 2014, sans aucune concertation avec les représentants des usagers, sous forme d'abonnement annuel de 588 €, ne permettra pas d'accéder dans la CUS aux TER, ni aux cars du Réseau 67 : une malheureuse illustration de l'incapacité, pour les autorités organisatrices (Région, Département, CUS), de coordonner leurs actions dans le domaine des transports urbains dans l'agglomération strasbourgeoise.

ASTUS constate par ailleurs que l'écart va en s'accroissant entre la qualité du service rendu par le tram et celui rendu par le bus. C'est pourquoi elle demande les améliorations suivantes :

- augmentation de l'amplitude de desserte le matin et le soir sur les lignes principales et les rocades, se rapprochant de celles du tram;
- □mise en place d'horaires cadencés facilement mémorisables sur les lignes à fréquence supérieure, tout ou partie de la journée, au quart d'heure;
- □desserte de toutes les lignes le dimanche et les jours fériés;
- □fiabilisation des horaires de passage : plus aucun passage en avance, ni de passages récurrents trop en retard sans information, ni d'arrêts non desservis sans information;
- □programme de développement des couloirs réservés aux bus [...];
- □programme de généralisation de l'installation d'abribus [...] les horaires des lignes desservies, un affichage électronique des prochains passages en temps réel, une réelle accessibilité PMR, personnes âgées et personnes à mobilité temporairement réduite, un suivi quotidien des dégradations et dysfonctionnements des équipements;

TRIBUNE

par Tribune | 18 mars 2014 | 14:22

Tribune : Pour des transports en commun sans frontière



Les circulations en transports en commun dans l'Eurodistrict sont encore loin d'être simples (Photo Hugh Llewelyn / Flickr / cc)

Pour l'Association des usagers des transports en commun (Astus), le débat autour des transports à l'occasion des élections municipales n'a pas pris en compte la dimension transfrontalière de l'agglomération. Trop de blocages réglementaires et administratifs plombent la circulation au sein de la future Eurométropole.

L'INFO À 3 VOIX TRIBUNE

Mercredi 26 février ont été lancés les travaux d'extension de la ligne D

du tram qui doit relier Strasbourg à Kehl à l'horizon 2016. l'Astus se félicite de la concrétisation de ce projet de longue haleine qu'elle a toujours soutenu. Cette nouvelle liaison facilitera les échanges de part et d'autre du Rhin et consolidera le statut transfrontalier de l'agglomération strasbourgeoise.

Il n'est cependant pas toujours facile de se déplacer en transports en commun vers l'autre rive, que l'on habite à Kehl pour aller voir un spectacle à Strasbourg ou que l'on soit un Strasbourgeois adepte de la randonnée en Forêt-Noire. Pourquoi le Baden Württemberg Ticket, qui permet de voyager à travers le Land pendant toute une journée, ne peut pas être utilisé jusqu'à Strasbourg, contrairement aux titres Europass, ni même y être acheté, comme cela est possible à Wissembourg ou à Lauterbourg ?

Il existe par ailleurs des lacunes de desserte sur la liaison Strasbourg-Kehl-Offenbourg à certaines heures de la journée, et aussi les samedis et dimanches en matinée. Pourquoi faut-il attendre parfois deux heures avant de pouvoir prendre le train suivant ?

Strasbourg – Kehl 7,80€, une aberration

De plus, un billet aller-retour Strasbourg-Kehl coûte 7,80 €. Qu'est-ce qui justifie un tel coût alors qu'il est possible de circuler depuis Kehl dans tout le Bade Wurtemberg en utilisant toute la journée l'ensemble des transports en commun disponibles à partir de 7,60 € par personne ?

L'ASTUS

Depuis 1994, l'ASsociation des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourg (Astus) travaille à l'amélioration constante des réseaux de transports sur le bassin de vie de l'agglomération strasbourgeoise en concertation avec les autorités organisatrices des transports. Elle représente à cet effet les usagers des transports en commun.

L'Astus demande aux candidats aux élections municipales à Strasbourg de répondre quand les usagers bénéficieront-ils enfin :

- d'un cadencement efficace et constant sur la ligne Strasbourg-Kehl-Offenbourg ?
- de la possibilité d'utiliser le Baden Württemberg Ticket depuis et jusqu'à Strasbourg, et de faire de même avec la carte Alséo jusqu'à Offenbourg ?
- de la possibilité d'acheter ce titre aux guichets ou aux bornes de la gare de Strasbourg ?
- de la possibilité d'utiliser le tout nouveau « Pass mobilité » pour les TER entre Kehl et Strasbourg et dans la CUS ?

Quid du titre de transport unique ?

L'Astus défend la création d'un ticket unique permettant de voyager en TER et sur le Réseau 67 avec le titre CTS sur l'ensemble de l'agglomération strasbourgeoise, Kehl y compris. Un tel titre existe déjà à Nantes et à Grenoble, mais pas (encore) à Strasbourg. Il permettrait à l'usager de profiter d'un réseau de transports en commun attractif et performant en utilisant notamment l'efficacité du réseau TER.

Pour la ville et la Communauté Urbaine de Strasbourg, ce titre peut tout à fait s'inscrire dans les projets

de développement durable de l'agglomération, améliorer la lisibilité et la qualité du réseau urbain et permettre de trouver des réponses aux enjeux périurbains et de la seconde couronne. Des tickets uniques 24h illimité existent d'ores et déjà : Europass et Alsa + zone CUS. Pourquoi pas le ticket simple utilisable dans l'heure ?

Un autre défi est la mutualisation des titres entre CTS, Réseau 67, TER et TGO.

Autre suggestion : les hôteliers pourraient mettre à disposition de leurs clients un « pass » transports leur permettant de découvrir gratuitement la capitale alsacienne, comme cela existe à Bâle, à Barcelone et à Genève. Ce pass pourrait aussi être transfrontalier avec une extension à l'Ortenau.

L'Astus, membre de la Fédération Nationale des Usagers des Transports (FNAUT), milite avec les associations allemandes pour l'amélioration des liaisons transfrontalières du nord au sud de l'Alsace afin de créer une réelle mobilité de part et d'autre du Rhin : ainsi de Haguenau à Baden-Baden et Rastatt via Roeschwoog, d'Erstein à Lahr, de Colmar à Fribourg via Neuf-Brisach et Breisach.

Pour ASTUS, l'ensemble de ces demandes est légitime et s'inscrit en lien avec la future Eurométropole Strasbourg. C'est pourquoi, à l'aube des prochaines élections municipales, où les conseillers communautaires seront également directement élus par les citoyens, ASTUS souhaite interpeller l'ensemble des autorités organisatrices de transports et les appeler, plus que jamais, à agir – enfin – ensemble au service des usagers.

André Roth, secrétaire ASTUS
David Wendling, chargé d'études

Rue89 Strasbourg

SOCIÉTÉ

par Thomas Triebel | 15 avril 2014 | 6:00

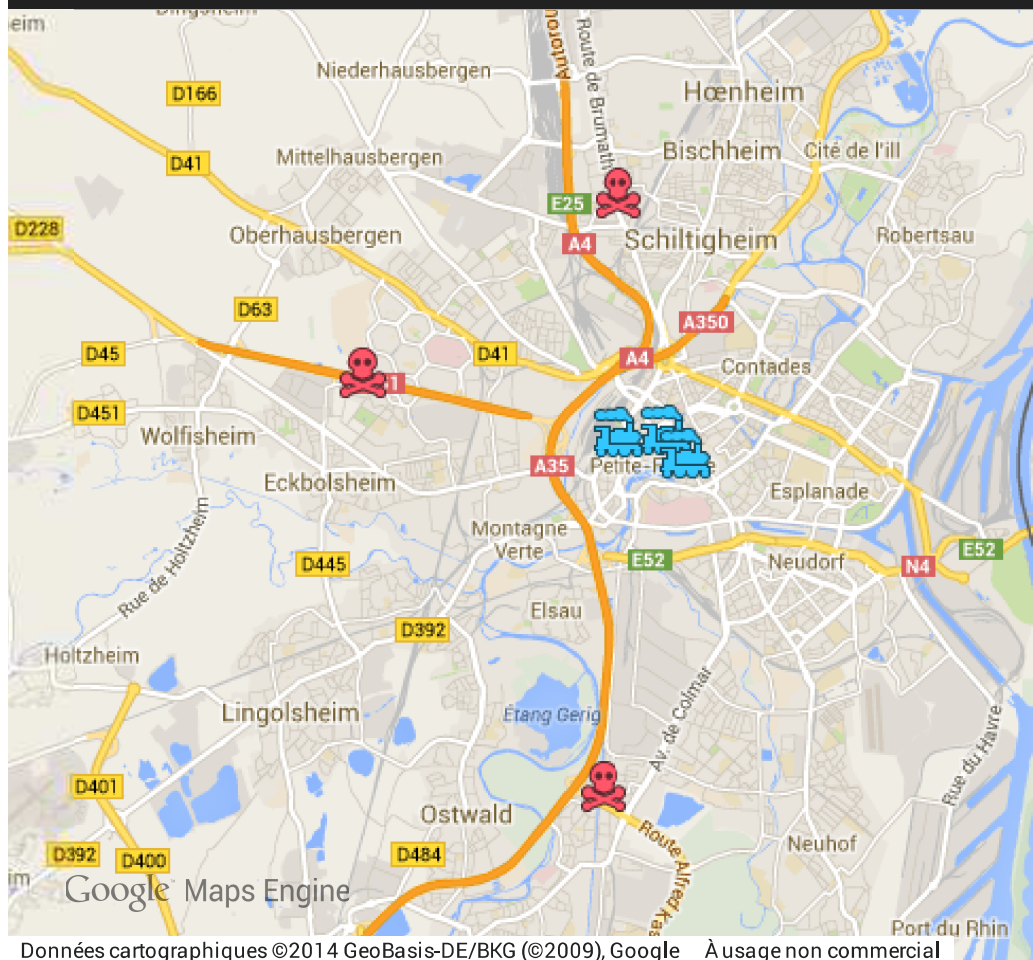
Fermetures de boutiques SNCF : « La galère des cas particuliers »



La boutique SNCF de Schiltigheim fermera ses portes le 1 août 2014, au grand regret des riverains
(Photo T.T / Rue89 Strasbourg)

Cet été, les dernières boutiques SNCF situées en périphérie de Strasbourg auront définitivement fermé. La première, qui se trouve dans la galerie marchande Auchan à Illkirch fermera ses portes le 8 mai et celle de Leclerc à Schiltigheim le 1er août.

Etat des différentes boutiques SNCF



Données cartographiques ©2014 GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google À usage non commercial

La SNCF a entamé cette série de fermetures avec celle de la boutique de Hautepierre le 31 octobre 2013. Ce sont à la fois des raisons économiques et pratiques qui ont motivé ces décisions. Anne Corbé, directrice de la communication régionale, explique :

« La SNCF s'adapte à l'évolution des habitudes des consommateurs. Ils sont chaque année moins nombreux à se rendre dans les boutiques. Ceci est dû à la démocratisation d'internet et surtout des technologies mobiles avec les smartphones. Vous savez, même les personnes âgées s'y mettent, il ne faut pas penser qu'ils sont tous absolument réfractaires aux nouvelles technologies. La fréquentation des boutiques a diminué de 20% entre 2009 et 2013, ce qui a représenté une diminution de 10,5% de notre chiffre d'affaires sur l'ensemble de l'agglomération strasbourgeoise. Ces boutiques avaient un taux de rentabilité inférieur au seuil de fiabilité économique et, de plus, elles se situent dans des galeries marchandes où les loyers sont élevés. Nous n'avons pas d'autre alternative. J'entends bien qu'une partie de la clientèle est insatisfaite, mais on ne peut pas prendre absolument tout le monde en compte. »

Il est vrai que la SNCF met tout en œuvre pour être à la page : maintenant, il est non seulement possible d'acheter directement son billet sur son smartphone, mais il n'est même plus nécessaire de l'imprimer puisqu'il suffit de montrer son flashcode (pictogramme que le contrôleur scanne) pour valider sa place. Bonne chance tout de même pour expliquer le procédé à vos aïeux octogénaires.

Réactions d'usagers mécontents

L'association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise (ASTUS) n'a pas tardé à réagir à la fermeture de la première boutique fin octobre et a lancé une pétition contre la future

fermeture de la boutique de Schiltigheim qui a réuni 2400 signatures. François Giordani, président d'Astus, explique :

« Nous trouvons que cette situation est déplorable : comment vont faire les personnes âgées des environs pour acheter leurs billets ? Celles-ci ne sont pas familières d'internet et n'ont parfois même pas d'ordinateur à la maison. Cela va entraîner tout un tas de coûts supplémentaires ainsi que de la pénibilité : elles devront payer un ticket de bus ou le parking pour chercher leurs billets à la gare. »

Les moins à l'aise avec internet peuvent appeler le 3635. Mais attention, si vous pourrez entrer en contact avec un conseiller, ce ne sera qu'après avoir su trouver votre voie dans le dédale du menu et de son nombre incalculable de sous-menus. Vous aurez perdu 10 minutes ainsi qu'une petite fortune : 0,34€ la minute plus le prix de la communication.



Michelle Onado, une conseillère avenante à l'écoute d'une cliente (Photo T.T / Rue89 Strasbourg)

« Déshumaniser les services à la personne »

Ces boutiques sont des services de proximité, l'ambiance y est bonne, les conseillers savent prendre leur temps avec leur clients. Une bonne partie des clients sont des réguliers. Michelle Onado, conseillère au point de vente de Schiltigheim, regrette :

« C'est vrai que c'est dommage cette tendance à déshumaniser les services à la personne. Il est certain qu'internet est pratique, mais ça ne remplacera jamais de vrais rapports humains. On noue aussi des relations de confiance avec nos clients réguliers, comme dans un commerce de proximité. On les écoute, on sait les conseiller et répondre au mieux à leurs attentes, et les gens apprécient cet aspect. Par exemple, lors de son départ à la retraite, mon prédécesseur a reçu un livre d'or signé par nos clients fidèles qui se sont aussi cotisés pour lui offrir un panier garni. »

Outre le côté humain, c'est aussi d'un point de vue pratique que ces fermetures vont poser problème, et pas seulement aux personnes âgées, contre toute attente. Il y a beaucoup de cas particuliers qui ne peuvent être traités aussi efficacement par la plateforme internet que par une personne humaine. A la boutique d'Illkirch, une mère célibataire explique :

« Je descends très régulièrement avec ma fille à Marseille pour la déposer chez son père. Elle est encore jeune, le trajet est long, donc je demande souvent une place au calme pour qu'elle puisse dormir. Seuls les employés SNCF connaissent la configuration des wagons et sont à-même de me donner une place correspondant à ma demande. A partir du 8 mai, je devrais aller jusqu'à la gare, ce n'est vraiment pas commode. C'est aussi pratique pour échanger son billet de ne pas devoir se rendre à la gare (un billet papier ne peut pas être échangé sur internet, ndlr). »

Finies, les offres personnalisées

Madame Ulrich, cliente à la boutique de Schiltigheim, généralise cet exemple :

« Les conseillers sont très attentifs à nos besoins. Ils font leur possible pour proposer des offres personnalisées en prenant le temps de nous donner des explications qu'on aurait du mal à trouver sur internet par nous-même. Entre les cartes de fidélité, les cartes jeunes, enfants, familles, etc. On ne sait plus où donner de la tête. Eux nous dirigent vers les offres qui correspondent le mieux à nos besoins. »

Eric Keller, conseiller SNCF à la boutique d'Illkirch, est du même avis :

« J'essaie de m'adapter au profil de chaque client. Par exemple, si je me rends compte que je revois la même tête régulièrement, je vais de moi-même proposer un abonnement à la personne, pour lui faire faire des économies. Mais il faut souligner que le site internet propose aussi des offres : si on indique que l'on a moins de 25 ans, on va vous demander si vous connaissez la carte 12-25, qui est très avantageuse et se rentabilise rapidement. »

« L'évolution se fait dans le mauvais sens »

On peut mettre en doute la logique de la SNCF, sachant que les seules boutiques qui resteront ouvertes à terme, mise à part celle de la gare, sont situées au centre-ville, qui est beaucoup plus proche de la gare que les boutiques situées en périphérie. De plus, à la gare, l'attente est souvent très longue.

Madame Ulrich ajoute :

« A la gare, quelle que soit l'heure, il faut toujours faire la queue et en plus, il n'y a pas de place pour se garer. Dans la boutique [à Schiltigheim], il y a 2 ou 3 personnes devant moi maximum. J'attends rarement plus d'un quart d'heure. C'est dommage ces fermetures, je trouve que l'évolution se fait dans le mauvais sens. »

L'avenir des conseillers?

La SNCF comme les conseillers qui travaillent actuellement dans les boutiques concernées assurent que les fermetures n'entraîneront aucun licenciement. Les conseillers seront simplement affectés à d'autres postes à Strasbourg. Eric Keller tient à rassurer :

« La SNCF tient vraiment compte du facteur humain et un dialogue réel existe entre notre hiérarchie

et nous, contrairement à d'autres entreprises. C'est cependant une période de stress, c'est sûr, on ne sait pas de quoi demain sera fait. »

La suite des événements

La SNCF a assuré qu'elle allait afficher un panneau d'information dans la semaine devant la première boutique à fermer à Illkirch. Les membres de l'association d'usagers Astus, quant à eux, ont déposé la pétition auprès du directeur régional de la SNCF le 13 mars. Il leur a promis de les recevoir avant de décider de la fermeture des boutiques. Décision a été prise, or ils attendent toujours la rencontre.



Conseils de Warren Buffett



Un MacBook pour 57€?



Ras-le-bol fiscal ?

Publicité  Ligatus

Publicité

La passerelle en vue

La passerelle réclamée depuis des années par les utilisateurs du pont de Hausbergen va enfin être installée. Un chantier de longue haleine, mené par la CUS, et qui sera marqué ce week-end par une phase spectaculaire.



Vue du pont de Hausbergen sur le montage de la grue géante qui transportera ce week-end la première partie de la passerelle

PHOTO DNA - MICHEL FRISON

Au-dessus et en dessous du pont de Hausbergen, à l'ouest de Schiltigheim, les préparatifs vont bon train. Dans quelques jours, la première partie de la passerelle tant attendue prendra la voie des airs pour venir, au nord du pont, s'installer aux côtés de la structure existante. Le dispositif sera complété, au sud,

par la création, sur le pont existant, d'une voie pour les circulations douces. Il faudra attendre la fin de l'année pour que le public puisse utiliser ce nouvel équipement. Une amélioration notable pour les piétons et les cyclistes qui font le trajet entre l'ouest de Schiltigheim et l'Espace européen de l'Entreprise. Traverser ce pont étroit, où les

véhicules ne peuvent pas doubler, n'est pas une partie de rigolade. Denis Tuttino, qui habite à Bischheim et enseigne au lycée Charles-de-Foucauld, emprunte régulièrement ce pont. « C'est dangereux de rouler sur la chaussée et l'on ne peut pas le faire sur le trottoir, qui est étroit, sans gêner les piétons. Quand le bus passe, c'est carrément problématique ».

Cela peut même occasionner de graves accidents : deux cyclistes ont perdu la vie sur ce pont, en 1978 puis en 2007. Intervenir sur ce pont n'est pas une mince affaire. Il est construit en deux parties, au-dessus des voies de chemin de fer d'une part, de l'autoroute de l'autre. Les négociations avec la SNCF, Voies ferrées de France et la Direction interdépartementale des routes de



La passerelle pour les vélos et les cyclistes viendra se coller au pont existant. DROITS RÉSERVÉS - ANTON KOLEV

l'Est (DIR Est) ont été longues. Parmi les solutions techniques trouvées, le choix d'une « passerelle courbe » au-dessus des voies SNCF qui « permet d'éviter d'avoir à déplacer des caténaires » explique Collette Heckly, chef du service « Aménagement espace public communes » de la CUS.

Les travaux de réhabilitation du pont nécessiteront la mise en place d'un système de circulation alternée

La suppression du trottoir côté nord permettra de créer une voie côté sud, sur le pont, pour les déplacements d'ouest en est. Les travaux de réhabilitation du pont nécessiteront la mise en place d'un système de circulation alternée. Ce week-end, du samedi

26 avril à 23 h au dimanche 27 avril à 9 h, la circulation sur le pont sera totalement coupée. Idem pour l'autoroute. C'est en effet le début des grandes manœuvres. La première partie de la passerelle, celle qui surplombera l'autoroute, sera installée. Elle a été assemblée par la société Centre Alsace Levage qui s'est aussi chargée de monter un engin hors du commun, la grue géante, avec une flèche à 50 mètres, fournie par l'entreprise Sarens. « Cinquante-cinq camions, en provenance du Danemark, ont transporté la grue en pièces détachées » explique Frédéric Durst, commercial chez Centre Alsace Levage. La capacité de levage de la grue géante est de 800 tonnes, rien de moins. Dans la nuit de samedi à dimanche, elle ne sera pas au maximum de ses capacités car la première partie de la passerelle ne pèse « que » 146 tonnes. SOPHIE WEBER

Dix millions d'euros pour faire disparaître un point noir

L'aménagement du pont de Hausbergen est à l'étude depuis le début des années 2000. En cause, la complexité et le coût de cet équipement.

« ENFIN ! Ce n'est pas trop tôt ! » s'exclame Jean Chaumien, le président d'honneur du CADR 67. Ce grand militant de la cause cycliste s'est longtemps battu pour que le pont de Hausbergen cesse d'être l'un des « points noirs » de la circulation des deux roues dans la CUS. Il avait organisé, en 2007, la manifestation qui avait regroupé, sur le pont, ceux qui estimaient, après la mort d'un cycliste, qu'il fallait prendre d'urgence des mesures. Sept ans plus tard, la solution technique et financière a été trouvée. Denis Maurer (Schilck Écologie) faisait partie des élus mobilisés de longue date. « Dès 2001, c'était dans notre programme comme dans celui des socialistes » se souvient-il. En 2003, une

première solution avait été évoquée par Fabienne Keller, alors maire de Strasbourg. Le projet avait finalement échoué « pour des motifs financiers » souligne Denis Maurer. Au fil des années, l'enveloppe dédiée à l'amélioration de cet équipement n'a cessé d'augmenter. Le budget finalement alloué par les collectivités locales atteint des records. Plus de dix millions d'euros vont être consacrés à la réhabilitation du pont et à la création de la passerelle. L'une des rares voies d'accès à l'Espace européen de l'entreprise Les études pour la réalisation de cette passerelle ont été lancées en septembre 2008. En juillet 2013, le montant prévu s'élevait à plus de dix millions d'euros, dont neuf millions pour la CUS, 981 000 euros pour le Département du Bas-Rhin et 148 000 euros pour la Ville de Schiltigheim. Le Département du Bas-Rhin, par le biais du contrat de territoire de l'agglomération stras-



Une manifestation silencieuse organisée en 2007 sur le pont de Hausbergen. PHOTO - ARCHIVES DNA

bourgeoise, s'engage au final à financer un tiers du projet, précise la délibération du conseil communau-

taire. Une victoire pour l'équipe menée par Raphaël Nisand, l'ancien maire socialiste de

Schiltigheim. « Avec Raphaël Nisand, nous avons placé ce projet dans les priorités et nous avons bien

fait. Un mandat n'a pas suffi à terminer les travaux » souligne Denis Maurer, ancien conseiller communal. Pourquoi fallait-il absolument trouver une solution ? Ce pont est l'une des rares voies d'accès à l'Espace européen de l'entreprise, qui non seulement regroupe des entreprises par centaines mais compte aussi un IUT, une école d'ingénieurs et un lycée. Les utilisateurs à vélo du pont sont donc nombreux. « Ce n'est pas qu'une question de sécurité sur le pont, c'est aussi important pour la structuration du réseau cyclable Est-Ouest à l'échelle de la CUS. C'est un chaînon manquant qu'il fallait faire ». Pas question pour Denis Maurer d'attribuer tous les mérites de cette victoire à la seule action des élus. Il n'oublie pas l'impact de la mobilisation des associations : « Le CADR 67 et As-tus ont aussi poussé à la roue ».

SOW

Les bus testés avant achat

Avant que la CTS ne retienne un constructeur, usagers et salariés ont testé hier matin les bus de trois sociétés concurrentes. Un critère est devenu incontournable, celui de l'accessibilité.

On en oublierait presque les chauffeurs et pourtant : « C'est nous qui y passons le plus de temps », fait valoir Laurent Miltgen, conducteur bus et tram, représentant syndical à la commission hygiène et santé de la CTS. Sous les yeux d'un collègue, il teste l'assise des nouveaux bus Iveco – « de façon générale, les fauteuils sont de mieux en mieux », signale-t-il –, l'ergonomie du volant, cherche l'endroit où poser sa sacoche, note les améliorations quand il y a lieu.

Quinze bus pour janvier 2015

Carrossiers, techniciens, les salariés passent d'un bus à l'autre. La commission qui s'occupe de l'appel d'offres est là aussi. Ça en fait du monde, qui sollicite les représentants de Scania, Man et Iveco, venus « vendre » leurs derniers modèles dans les locaux de la CTS, avec à la clé la vente potentielle de 15 bus, sept articulés et huit standards. C'est une moyenne annuelle pour la CTS. Des bus Iveco sont déjà dans le parc strasbourgeois. Les trois ont en commun d'être à jour avec une nouvelle directive européenne entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2014, la norme Euro 6, qui vise à limiter davantage les émissions de pol-



Jacqueline Schmidt a testé les différents bus : l'espace réservé aux fauteuils a retenu toute son attention. PHOTO DNA – CÉDRIC JOUBERT

luants dans l'atmosphère.

Le modèle Man a une particularité : il est le premier à atteindre la longueur maximale d'un bus articulé : 18 mètres 75. Loin d'être anecdotiques, ces quelque 70 centimètres peuvent représenter 8 à 10 personnes en plus, une donnée intéressante pendant les heures de pointe.

François Giordani, président de l'Astus, association des usagers des transports urbains de l'agglomération de Strasbourg est moins sensible à cet argument : « Nous on ne s'occupe pas de technique. Mais par

exemple, pour les places assises, on préfère quand il y en a le plus possible, contrairement à la CTS qui privilégie un maximum de monde, donc debout. Pour une ou deux stations, ça va, mais pour les trajets longs non. Il faut penser aux personnes âgées qui seront de plus en plus nombreuses. On espère que notre message passera, si ce n'est pas cette fois-ci, ce sera la prochaine. »

Deux fauteuils par bus

Jacqueline Schmidt, de l'APF (association des paralysés de France), entre avec son fau-

teuil, se met en position et apprécie : « Je connais pas mal de bus et ça s'améliore d'année en année. » Elle ajoute : « La CTS nous demande notre avis et surtout nous écoute. »

Du côté de Scania, Olivier Toulanc fait valoir des châssis bas, « typiquement pour le marché français, pour que les fauteuils puissent circuler. » L'accessibilité est devenue incontournable. « On demande maintenant un emplacement pour deux fauteuils, que deux personnes puissent prendre le même bus », observe ainsi Jean-Philippe Lally, directeur gé-

néral de la CTS, qui ajoute : « Pour un appel d'offre, on regarde l'aspect financier, le coût d'exploitation, la fiabilité technique, on prend l'avis commercial de la direction marketing, et, maintenant, on sollicite l'avis des principaux utilisateurs. Pour le BHNS (bus à haut niveau de service), c'est l'avis des usagers qui a permis à Mercedes de l'emporter. » Les nouveaux bus, choisis d'ici à l'été, entreront en service début 2015. La CTS fera appel à un artiste strasbourgeois pour leur habillage.

M. A.-S.

OUI au maintien des points de vente SNCF dans la CUS

M. FRANÇOIS GIORDANI, PRÉSIDENT D'ASTUS, RÉAGIT À LA PROCHAINE FERMETURE DU POINT DE VENTE IMPLANTÉ DANS LA GALERIE MARCHANDE AUCHAN À ILLKIRCH, PRÉCÉDANT CELLE DU GUICHET DE SCHILTIGHEIM :

« En 2012, la SNCF a fermé ses guichets de vente de billets et d'abonnements de l'espace vente sud de la gare centrale à Strasbourg et démonté le distributeur automatique de billets de la galerie marchande Cora à Mundolsheim. Le 31 octobre 2013, elle a fermé son point de vente d'Auchan Hautepierre. Le 7 mai prochain, elle projette de fermer celui d'Auchan Illkirch-Griffens-taden et le 31 juillet celui de E.Leclerc Schiltigheim.

Ces points de vente avaient ou ont comme point commun d'être implantés depuis des décennies à proximité de quartiers et de communes densément peuplés. Pour ASTUS, les conséquences des fermetures passées ont été l'allongement des queues aux guichets subsistants, déjà souvent trop longues auparavant, et qui traduisent une dégradation de la qualité du service rendu, et l'obligation pour ces habitants de se rendre désormais dans les points de vente du centre-ville ou à la gare centrale pour acheter billets et abonnements, soit, même avec un rendez-vous, un

aller-retour d'1heure...pour acheter un billet qui permet, par exemple, d'aller à Paris en deux heures !

Beaucoup d'entre nous recherchent, en plus du seul achat d'un billet, un conseil, des informations que seule une personne compétente peut donner. En outre, le contact avec un vendeur permet de pallier l'usage du logiciel d'information et de vente voyages-sncf.com, particulièrement complexe et peu souple, qui plus est souvent inaccessible à nos aînés et à ceux qui ne maîtrisent pas la langue française et/ou l'informatique.

Pour ASTUS, la dépersonnalisation est un frein au développement du transport public : les décisions de la SNCF, en plein débat sur la mobilité et la pollution dans l'agglomération strasbourgeoise, sont à contre-courant de la demande croissante de services de proximité.

La SNCF n'a examiné aucune solution de mutualisation avec d'autres opérateurs de transport, comme Réseau 67 et la CTS, guère plus brillants sur la proximité, ou d'utilisation des possibilités positives qu'offre la révolution numérique tant invoquée, comme des guichets interactifs que nos voisins allemands ont su mettre en place.

ASTUS regrette que les collectivités restent muettes et demande, avec les 3 500 signataires de sa pétition à Schiltigheim et à Illkirch, le maintien de services de proximité faciles d'accès pour



Le président d'ASTUS, François Giordani, défend dans son courrier le maintien des points de vente de proximité de la SNCF. PHOTO ARCHIVES DNA

tout citoyen usager des transports. »

Courrier des lecteurs – Drusenheim

SNCF : le cadencement seulement aux heures de pointe

François Giordani, président de l'Astus (Association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise) souhaite réagir à l'article sur le petit-déjeuner organisé par la SNCF sur le quai de la gare de Drusenheim (DNA du 29 mai).

« Cet article suscite de notre part [...] les réactions suivantes :

Nous avons en premier lieu relevé dans votre article une affirmation inexacte : vous faites état d'un « cadencement par demi-heure depuis que la prolongation du parcours Herrlisheim-Roeschwoog ».

En fait, ce cadencement à la demi-heure existe uniquement aux heures de pointe (5 h 52 – 8 h 53 et 17 h 44 – 19 h 44 vers Strasbourg, 16 h 23 – 19 h 23 vers Roeschwoog) et non pas l'ensemble de la journée. Et, même en heure de pointe, il y a des trous de dessertes : Astus milite ainsi de longue date et sans succès pour le rajout d'une arrivée à 9 h 07 à Strasbourg (départ Roeschwoog vers 8 h 23), pour combler l'absence d'arrivée entre 8 h 37 et 9 h 37.

Force est de noter en second lieu les points suivants d'insuffisance de service rendu :

En journée, il existe des trous persistants de desserte allant jusqu'à trois heures : ainsi il n'y a pas d'arrivée à Strasbourg entre 14 h 37 et 17 h 37 ! Ni à Roeschwoog entre 13 h 35 et 16 h 05 !

En fin de semaine, la desserte est squelettique : sept trains par sens circulent le samedi, cinq le dimanche (soit un train toutes les trois heures seulement)

Au-delà de Roeschwoog, vers Lauterbourg, en semaine et entre 8 h 04 et 17 h 05, la desserte se limite à un car, qui au demeurant ne dessert même pas l'ensemble des communes. De même depuis Lauterbourg, entre 8 h 37 et 16 h 30.

Aucune réflexion n'est menée pour organiser des correspondances optimales vers Wörth et Karlsruhe, alors même que les trains allemands arrivent... toutes les heures, sur l'ensemble de la journée, à Lauterbourg. »

Quel avenir pour les transports en commun ?

ASTUS, par la voix de son président François Giordani, rappelle aux élus de la CUS leurs engagements pris pour les transports en commun. C'était en juillet dernier...

Les projets de transports en commun en site propre

« Les futures extensions de la ligne A vers le centre d'Illkirch et de la ligne D en direction de Kehl ont été lancées au début de cette année et ASTUS (Association des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise) s'en félicite. Elle soutient également le prolongement de la ligne E, jusqu'à Robertsau Sainte-Anne, qu'elle juge le plus pertinent, en connexion avec un Bus à Haut Niveau de Service en direction de la station Observatoire. Pour ASTUS, il est primordial de lancer dans des délais courts le chantier du tram sur fer en direction de Koenigshoffen. Cette nouvelle ligne permettra une connexion au niveau du terminus Poteries avec la ligne D et la création à terme de liaisons vers le terminus Parc des Sports et vers Wolfisheim. En parallèle, ASTUS réaffirme la nécessité d'entreprendre, sans tarder et en même temps, la réalisation de la ligne de

tram sur fer vers le nord jusqu'à Bischheim (carrefour Burger/Périgueux). Ce tram est à mettre en correspondance :

- Avec la ligne de bus G prolongée depuis l'Espace Européen de l'Entreprise
- Avec une nouvelle ligne de bus rapide, bénéficiant de couloirs réservés aux endroits utiles et de la priorité garantie aux carrefours, en direction de la zone commerciale nord et du pôle d'échange multimodal de la gare de Vendenheim, et ce dès la première phase. À plus long terme, la démarche vers la transformation en une ligne de transport en commun en site propre en direction de la gare de Vendenheim doit être poursuivie.

ASTUS rappelle que nos élus ont voté pour la réalisation de ces deux projets de lignes nouvelles lors du conseil communautaire du 12 juillet 2013.

L'année 2014 doit être celle du bus

ASTUS encourage au renforcement et au développement de couloirs de bus et de priorités

aux carrefours, notamment sur les grands boulevards comme pour les lignes 2, 10 et 15, et demande la réalisation des projets en la matière, tel celui sur le secteur Adelschoffen à Schiltigheim. Ces aménagements doivent permettre une meilleure fluidité des circulations et donc une amélioration de la vitesse commerciale.

ASTUS a fait des propositions de rocade de bus complémentaires, permettant notamment un renforcement des dessertes et des correspondances avec le réseau existant sur les communes du nord de la CUS et la future ligne projetée vers Mundolsheim et Vendenheim. ASTUS demande aussi le renforcement des lignes 50 et 70 en soirée et le week-end, cette dernière ne circulant pas les dimanches.

ASTUS approuve le projet de BHNS sud reliant le Neuhof, la Meinau, Illkirch, Ostwald et Lingolsheim, ce qui contribuera au maillage du réseau de l'agglomération, avec déploiement vers l'ouest et le nord ensuite.

ASTUS souhaite la généralisation d'abris pour le bus équipés à chaque arrêt et le développement de la qualité de l'informa-

tion : écrans qui fonctionnent, plans de la ligne à l'intérieur de chaque bus, annonces vocales fiables, informations en cas de déviation ou de travaux, ouverture du numéro d'appel Allo CTS sur l'amplitude de fonctionnement du réseau.

ASTUS juge nécessaire que, dans les lieux d'habitation et de vie, il n'y ait plus d'absence totale de service en soirée ou le dimanche, en prévoyant au moins un cadencement horaire, en élargissant les dessertes par Taxibus ou en créant un transport à la demande.

ASTUS ne veut plus que les usagers aient à subir de départs de bus à l'avance, notamment en cas de correspondance ou de cadencement large.

L'intermodalité avec les TER

ASTUS demande, pour la rendre réellement efficiente :

- De mieux exploiter le nouveau pôle d'échange de la gare de Fegersheim-Lipsheim en organisant les horaires des bus de manière à profiter d'une correspondance optimale vers le TER pour la gare centrale
- De même pour la gare de Geispolsheim qui va également bénéficier très rapidement d'une

requalification avec la création d'un pôle d'échange

- De coordonner les horaires du bus 71 avec ceux des TER, la gare de Vendenheim voyant également la création d'un pôle d'échange

- D'améliorer la desserte TER du pôle d'échange urbain de Krimmeri-Meinau en créant une desserte cadencée à la demi-heure sur l'ensemble de la journée, avec à l'hyper pointe une desserte au ¼ d'heure.

Dans cette optique, il apparaît nécessaire, pour ne pas dire indispensable, d'autoriser enfin l'usage des trains TER dans la CUS et à Kehl, comme celui des cars du Réseau 67, avec les tickets et abonnements du réseau bus/tram de la CTS.

La mise en place de trains traversant la gare centrale, avec terminus dans des gares périphériques, permettrait également la création de meilleures liaisons nord-sud.

Concernant le Pass Mobilité lancé il y a quelques semaines, et qui permet de combiner l'ensemble des modes de déplacements (tram, bus, Vélohop, autopartage Citiz, parking-relais et véloparcs) dans la CUS, mais aussi Réseau 67 – sans que cette offre ne soit promue –, ASTUS

souhaite qu'il soit étendu aux trains TER.

« Pas de nécessité d'un GCO »

Enfin, ASTUS rappelle que plus de trains, de cars, de trams, de bus, connectés en réseau, avec un ticket unique dans l'agglomération strasbourgeoise et à Kehl, rendront l'air de tous les habitants plus sain et les déplacements plus apaisés, sans nécessité d'un GCO, projet dont le coût devrait être en partie supporté par le contribuable et par l'utilisateur, puisqu'il serait payant. Ce projet ne se ferait qu'au profit de quelques camions et automobiles supplémentaires, sans résoudre les problèmes d'engorgement, ce qui est en contradiction avec la loi sur l'air.

La mise en œuvre de nos propositions le rend totalement inutile, d'autant plus que des études récentes révèlent que l'usage de la voiture par les jeunes générations tend à diminuer depuis une dizaine d'années, changements de comportement qui devraient se poursuivre et s'accroître, même dans le cadre d'une hypothétique reprise économique de longue durée. »

TARIFS CTS

L'ASTUS mécontente

L'Association des usagers des transports en commun (ASTUS) ne voit pas d'un bon œil l'augmentation des tarifs de la CTS annoncée par la Communauté urbaine de Strasbourg. Et en profite pour relever plusieurs points qui la gênent dans la structure même des tarifs de l'opérateur : « Les habitants de la CUS ne sont toujours pas égaux devant les tarifs réduits, puisqu'il leur est impossible, s'ils n'habitent pas au centre de Strasbourg ou sur une ligne de tram, d'acheter les titres vendus par 10 ou par 30, les titres intermodaux (Alsa + et Europass notamment), les abonnements, ni de bénéficier des promotions foire + CTS par exemple... » L'ASTUS déplore enfin « qu'en plein débat sur la transition énergétique, la CUS et la CTS fassent le choix délibéré de recourir à des hausses tarifaires pour maintenir un taux de couverture des dépenses d'exploitation par les recettes provenant des usagers à hauteur de près de 40 %, alors que simultanément la CUS offre notamment 300 000 ? pour subventionner le Rallye d'Alsace, et que le diesel et le coût annuel de la voiture sont à la baisse. »

ROESCHWOOG Comité local d'animation de ligne Strasbourg-Lauterbourg

Capter de nouveaux voyageurs

Lors de sa dernière réunion à Roeschwoog présidée par Nicole Thomas, conseillère régionale, le comité local d'animation de ligne (CLAL) a annoncé la mise en place d'un groupe de travail pour redynamiser la ligne Strasbourg-Lauterbourg afin de capter de nouveaux voyageurs.

Cette année, la fréquentation de la ligne Strasbourg-Lauterbourg a légèrement chuté en 2013 avec un peu plus de 4 000 voyageurs en moins. « C'est une tendance que l'on retrouve sur toute la France et qui est liée, entre autre, à la conjoncture économique », explique Philippe Dollé, chargé de mission TER à la Région Alsace. Une baisse non alarmante puisqu'elle entre dans un contexte de hausse du nombre de voyageurs sur cette ligne depuis quelques années.

« Le problème, ajoute-t-il, c'est que cette ligne, qui bénéficie d'un très bon cadencement aux heures de pointe, est très utilisée pour les déplacements domicile-travail et scolaires, mais très peu par les occasionnels. » D'où la mise en place d'un groupe de travail composé d'usagers, de représentants d'usagers et de la Région à la rentrée pour trouver des solutions qui permettront de « redynamiser le service », de « proposer une offre plus attractive » pour capter de nouveaux voyageurs.

Un service « désossé »

L'occasion, pour François Gior-dani, président de l'Association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise (Astus), également présent à cette réunion, de proposer une réflexion sur la correspondance des trains et le service en fin de ligne qu'il qualifie de « désossé ». Et pour cause : « Aucun train ne dessert Lauterbourg entre 9 h et 16 h ! », regrette-t-il. Les voyageurs sont donc obligés de se contenter du car ou de prendre leur voiture. « Malgré la refonte de l'offre en 2007 avec 50 % de trains supplémentaires entre Strasbourg et Lauterbourg, et une amélioration du service entre Strasbourg et Herrlisheim,



Depuis 2012, les arrêts à la gare de Roeschwoog sont plus nombreux qu'auparavant. PHOTO DNA

nous avons constaté qu'il n'y avait pas plus de voyageurs, hormis pendant les heures de pointe », justifie Philippe Dollé qui évoque l'éventualité de remettre un train en place en journée en remplacement d'un car.

Problèmes de correspondances

« Vous pourriez gagner plus de voyageurs si vous profitiez du potentiel des transfrontaliers », a réagi un des usagers présent, mécontent d'avoir raté

la correspondance et attendu une heure à Lauterbourg pour se rendre en train à Karlsruhe, où il réside.

Autre point qui devrait faire l'objet d'une réflexion au sein du groupe de travail : la desserte du week-end. Le train s'arrêtant à toutes les gares (15 en comptant Lauterbourg), il faut une bonne heure pour rejoindre Strasbourg depuis Lauterbourg, ce qui pose des problèmes de correspondance pour les voyageurs allemands. « La difficulté sur cette ligne c'est qu'il n'y a

UN VILLAGE DE MARQUES TROP ÉLOIGNÉ ?

La question de la desserte du village de marques, à Roppenheim, avait déjà plusieurs fois été abordée avant l'ouverture, en 2012. Puis plus rien. Aujourd'hui, le centre commercial implanté en plein champs, à environ 2 kilomètres du village, dispose certes d'un parking de 1 700 places, mais est éloigné des réseaux de transports publics. Si les clients, qui s'y rendent occasionnellement, ne voient pas forcément d'inconvénient à utiliser leur véhicule, pour les salariés qui s'y rendent tous les jours ou presque, cela peut être problématique. D'autant que, indique la Région, parmi les 530 salariés, 40 % viennent de Strasbourg et 30 % de Haguenau. Parmi eux, on imagine qu'un certain nombre aimerait pouvoir se passer des frais engendrés par l'utilisation de la voiture. Sans compter les jeunes qui, sans permis ou véhicule, renoncent à postuler.

Les discussions engagées sur l'éventuelle mise en place d'une navette – à l'instar du magasin Ikea de Strasbourg qui propose plusieurs navettes gratuites – n'ont pas abouti. Des aménagements à la gare de Roppenheim, qui n'est pas équipée pour accueillir une navette, seraient trop coûteux pour la collectivité. Gare qui, de plus, est peu desservie. Une navette privée gratuite qui ferait les trajets depuis

la gare de Roeschwoog avait également été envisagée. Mais le coût de ce transport évalué à plus de 100 000 euros par an (pour cinq allers-retours par jour), a finalement freiné le centre de marques. « C'est compliqué d'organiser le transport pour les salariés d'une centaine de boutiques dont les horaires sont différents et ne correspondent pas forcément aux horaires des trains », reconnaît Lionel Schneider, directeur du village de marques qui précise qu'un plan de déplacement inter-entreprises pourrait être mis en place à la rentrée. Mais il s'agira surtout de structurer le système de covoiturage qui existe déjà à travers le site de la Région et qui trouve peu d'adeptes. « Lors d'une étude sur les déplacements menée auprès des salariés, une majorité n'était pas demandeuse de transports en commun », indique encore Lionel Schneider. Peut-être parce qu'aujourd'hui aucune alternative à la voiture existe. Une piste cyclable reliant Beinheim à la « vélouroute Rhin », en passant par le centre de marques pourrait être aménagée dans les années à venir par la communauté de communes du Pays rhénan (projet estimé à 450 000 euros). Mais tout le monde n'a pas envie de parcourir plusieurs kilomètres à vélos pour aller travailler ou faire des achats. Surtout l'hiver...

pas de pôle attractif qui justifie la mise en place de trains », précise le chargé de mission qui envisage deux solutions : Soit augmenter la vitesse des trains, ce qui nécessiterait d'importants et très coûteux travaux d'infrastructure, soit réduire le nombre d'arrêts sur la ligne.

Une desserte vers le centre de marques ?

Quant à la desserte en transports collectifs jusqu'au centre de marques de Roppenheim –

point qui a suscité beaucoup d'interrogations lors de la réunion –, plusieurs solutions ont déjà été envisagées : aménagement d'une piste cyclable, système d'autopartage, mise en place d'une navette... Reste aux élus locaux et à la direction du centre de marques à se mettre autour de la table pour y réfléchir. Sachant qu'un tel projet coûterait plusieurs centaines de milliers d'euros (lire ci-dessus).

ÉMILIE SKRZYPCZAK

SCHILTIGHEIM Manifestation samedi

Mobilisation pour la boutique SNCF



La boutique SNCF de Schiltigheim sera bientôt fermée. La CGT appelle à la mobilisation.

PHOTO DNA – MARC ROLLMANN

La CGT appelle à un rassemblement samedi 26 juillet à 10 h, dans la galerie commerciale de l'hypermarché Leclerc, devant la boutique SNCF qui sera fermée définitivement le 1^{er} août.

L'UNION LOCALE CGT de Schiltigheim et environs et le secteur fédéral CGT des cheminots de Strasbourg appellent les citoyens « attachés à la proximité des services publics » à participer à un rassemblement samedi 26 juillet à 10 h à Schiltigheim, devant la boutique SNCF.

Après la boutique de HautePierre fin octobre, c'est celle de Schiltigheim qui fait les frais, déplore la CGT, de la politique de la SNCF motivée par « des raisons économiques » et non par le service rendu au public.

Une fermeture justifiée par le changement d'habitudes des clients de la SNCF, qui passeraient désormais par Internet ? « Paradoxalement, les seules boutiques qui restent accessibles sont celles du centre-ville, à

proximité de la gare. Le constat est immédiat : à chaque fermeture dans les quartiers, la file se rallonge dans les autres points de vente », souligne le tract de la CGT.

Usines à gaz informatiques

La disparition des boutiques ne laisserait plus le choix : « Soit vous faites le déplacement à Strasbourg pour faire la queue et être servis au lance-pierres par des vendeurs harassés sous les contraintes d'une politique business où c'est le chiffre d'affaires qui compte plus que la satisfaction client, soit vous vous payez un ordinateur et vous vous perdez dans des usines à gaz informatiques, qui de toute manière vous redirigeront vers les points de vente subsistants pour le conseil spécifique ou le service après-vente ».

La mobilisation contre cette fermeture, menée tout d'abord par l'association ASTUS avec le soutien de politiques locaux, ne date pas d'hier. Elle n'a pas fait fléchir la SNCF qui campe sur ses positions.

Samedi, il s'agira donc d'un rassemblement de la dernière chance. Plusieurs organisations, dont la section PS de Hoenheim et le groupe local Europe Écologie Les Verts CUS Nord, ont déjà annoncé leur participation et ont relayé l'appel de la CGT. Guy Marcot, ancien adjoint PS au maire de Schiltigheim, appelle aussi les socialistes à rejoindre le mouvement. Il met notamment en avant le fait que « l'endettement du système ferroviaire » pèse en France, contrairement à ce qu'il se passe en Allemagne, sur les usagers, alors qu'il s'agit d'une « dette d'aménagement du territoire, donc celle de l'État ». Enfin, Stéphane Bourhis, conseiller municipal UMP de Hoenheim, estime lui aussi que la fermeture annoncée « n'est pas une bonne nouvelle pour les usagers ». Sans appeler à participer à la manifestation de samedi, il lance l'idée de la création de pôles de services « ailleurs que dans la ville centre » et à des états généraux des services publics.

SOPHIE WEBER

SCHILTIGHEIM Mobilisation pour la boutique SNCF

Vers un guichet multimodal ?

Hier matin, les défenseurs du service public de proximité étaient une soixantaine à se rassembler devant la boutique SNCF à Schiltigheim, pour dénoncer sa fermeture proche.

À L'APPEL DE L'UNION Locale CGT de Schiltigheim et environs et du secteur fédéral CGT des cheminots de Strasbourg, ils étaient une soixantaine à se mobiliser à 10 h devant la boutique SNCF de la galerie commerciale de l'hypermarché Leclerc, à Schiltigheim. Sous les drapeaux de la CGT, des manifestants des partis de gauche et écologistes, le PCF, le PS, le Parti de gauche, Europe Écologie – Les Verts, Schillick Écologie, ainsi que des militants de l'association ASTUS.

René Huntzinger, responsable de l'Union locale CGT, et Vincent Prod'hon, responsable du secteur fédéral des cheminots CGT, ont rappelé les raisons de cette mobilisation [DNA du 25 juillet], remettant en cause la réforme du système ferroviaire récemment mise sur les rails et une politique de la direction de la SNCF nuisant, à leurs yeux, au service public de proximité.

Du côté des politiques, l'opposition schilikoise était bien représentée. Tour à tour se sont exprimés le conseiller général Raphaël Nisand (PS), la conseillère régionale André Buch-



Manifestation contre la fermeture de la boutique SNCF dans la galerie commerciale de l'hypermarché Leclerc à Schiltigheim. PHOTO DNA – CÉDRIC JOUBERT

mann (EELV) et la conseillère communautaire Danielle Dambach (Schillick Écologie). Guy Marcot, ancien adjoint, a parlé au nom des sections PS de Schiltigheim, Bischheim et Hoenheim, tandis qu'Hulliyya Turan parlait au nom de la section PCF de Schiltigheim et Patrice Paul au nom d'ASTUS et de la FNAUT-Alsace. La majorité municipale de Schiltigheim a également apporté son soutien à la manifestation par le biais de la conseillère déléguée Sylvie Gil Barea. Aucun élu de l'UMP n'avait fait le déplacement, sans doute parce qu'ils

n'avaient pas été invités par les organisateurs.

« Ils pensent aux sous, pas aux gens »

Les clients de la boutique SNCF tombaient des nues, comme Béatrice Schaeffer, 65 ans : « C'est dommage que ça ferme, j'habite juste en face. Passer par Internet ? Je ne peux pas me le permettre ! Les bureaucrates, ils pensent aux sous et pas aux gens. »

Les intervenantes écologistes Andrée Buchmann et Danielle Dambach ont dévoilé un projet alternatif au maintien pur et

simple de la boutique SNCF. Il s'agirait de créer un guichet multimodal en faisant travailler de concert la CUS, la Région, la CTS et la SNCF. Une idée approuvée par Guy Marcot mais qui a fait tiquer le syndicaliste Vincent Prod'hon, qui tient à ce que l'emploi des cheminots ne soit pas menacé.

SOPHIE WEBER

Q Les écologistes organisent une réunion publique lundi 28 juillet à 20 h au Divanoo, 25 a route de Bischwiller à Bischheim, pour faire avancer le projet de guichet multimodal.

Courrier des lecteurs

M. Denis Staebel, Illkirch-Graffenstaden, en réaction à la parution de la tribune d'ASTUS (DNA du 24 juin 2014) :

« Tout d'abord, qu'une personnalité politique utilise l'expression « se féliciter de » passe encore ; qu'une association, apolitique de surcroît, en incapacité d'investissement financier dans le domaine des transports publics, s'accapare ces termes dans une tribune est illisible et inacceptable.

- Astus estime que l'année 2014 doit être l'année du bus ; pourquoi Astus a ignoré l'encouragement de cette solution, l'utilisation du bus, par rapport à une extension du tram au centre-ville d'Illkirch, dont aucun argument ne paraît encore à ce jour solide ?

- Une liaison entre lignes de tram A et B, Ostwald et Illkirch, aurait constitué une raison valable d'étendre le tram sur Illkirch, vers Ostwald, en passant par la Vigie par exemple. Un semblant de liaison périphérique souffrirait de moins de contestations et aurait paru plus légitime que le tracé aujourd'hui en chantier qui se terminera en cul-de-sac.

- Le tram est-il encore l'avenir des transports en commun dans la CUS ? Il est improbable qu'aucune organisation ou institution ne se penche enfin sur un transport en commun intercommunal élargi à la CUS, rapide et efficace de Sélestat-Obernai à Brumath-Haguenau-Saverne par exemple : un réseau de transport en commun type RER en Ile-de-France pour une région comme la nôtre également démographiquement dense. Les extensions à l'excès du tram rendent le réseau fragile, les voyages « longs », surtout un réseau aussi dépendant d'un hyper-nœud places de l'Homme-de-Fer et de la République. Or c'est bien des communes du pourtour de la CUS qu'affluent quotidiennement les voitures, comme au parc d'innovation d'Illkirch où sont vantés ses milliers d'étudiants et d'employés sans qu'il n'existe de desserte de haut niveau innovante... L'argent, investi par millions, nourrit des petites extensions sans que le problème de fond ne soit envisagé.

L'auto-félicité n'est pas astucieuse quand l'unanimité n'est pas acquise... L'eurométropole est encore dans les cartons qu'elle devrait déjà sortir de son cadre ! »

Enquête publique : pas avant fin 2014

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) était annoncée pour le deuxième semestre 2014. C'est dans cette perspective que la CREAT, coordination engagée pour un arrêt du tram avant la place du Ploon, a fait circuler ses cahiers.

Si changement il y a, ce sera de calendrier, pas de tracé

Il faudra qu'elle les conserve un peu plus longtemps puisque l'enquête publique ne devrait pas démarrer avant la fin de l'année, a indiqué jeudi Nicole Dreyer, adjointe du quartier, au motif que des études préalables, notamment sur la faune et la flore, sont en cours.

Le conseil municipal a adopté en juin 2013 le principe de l'extension jusqu'au jardin du centre socioculturel l'Escale, soit trois arrêts supplémentaires, « Jardiniers », « Mélanie/Binger » et « Papeterie/Niederau ».

Il s'est notamment appuyé sur le résultat d'une concertation publique. Sur 95 voix exprimées, avis argumentés à l'appui, 61 % étaient « pour ». Ce chiffre n'inclut pas les 120 signataires de la pétition remise au maire Roland Ries au même moment et qui émanait de riverains des jardins concernés (d'où aussi les cahiers de la CREAT).

Un planning indicatif délivré en juin dernier portait le début des travaux à mi-2015 et la mise en service à fin 2016.

Les grands investissements de la CUS doivent être remis à plat cet été. Si, dans ce contexte, quelque chose peut bouger, nous répondait sur ce point le premier adjoint Alain Fontanel samedi, ce pourrait être le calendrier mais pas le tracé. Plus largement, on peut rappeler ici l'engagement, en faveur d'une extension au plus loin de nombreux élus, ainsi le conseiller général du quartier Yves le Tallec, qui a redit la nécessité de penser à la ville de demain, « dans 50 ou 60 ans », avec en ligne de mire la clinique Sainte-Anne et La Wantzenau.

Le député André Schneider l'autre jour lui faisait écho, tandis qu'Anne Schumann, habitante du quartier, a, elle, exprimé au moment du vote de la délibération un avis favorable (tout en espérant qu'aucune route supplémentaire ne soit construite et qu'enfin le trajet de la Robertsau jusqu'à la gare puisse se faire sans rupture de charge).

Côté associations, l'Adir (association de défense des intérêts de la Robertsau), s'était exprimé pour une prolongation a minima jusqu'à l'Escale.

L'Astus (association des usagers des transports urbains de l'agglomération de Strasbourg) avait également donné son assentiment.

TRANSPORTS

Modification des horaires de la CTS : l'ASTUS circonspecte

L'ASTUS, association d'usagers, a pris connaissance des nouveaux horaires applicables à l'occasion de la rentrée 2014 sur le réseau tram et bus de la CTS : « Des améliorations sont apportées quant à la desserte en bus de la zone du Port Autonome et du Parc d'innovations à Illkirch, ainsi que quelques rajouts ponctuels de nouvelles dessertes sur certaines lignes. Il est cependant regrettable que les arrêts dont la desserte est améliorée ne bénéficient pas tous d'abris. »

Les lacunes du dimanche
L'ASTUS doit malheureusement constater que, malgré ses demandes constantes et réitérées depuis plusieurs années, la ligne de bus 70 n'est toujours pas desservie le dimanche, alors qu'il s'agit d'une ligne de rocade qui concerne des habitants qui ont un besoin impérieux de transport en commun. Cette même ligne devrait, au demeurant, bénéficier toute la semaine de fréquences plus importantes, cadencées et assurant une meilleure amplitude de service le soir.
De la même façon, si la ligne de bus 27 bénéficie d'une desserte améliorée, elle ne fonctionne toujours pas le dimanche, comme la ligne 29 interquartiers.

L'ASTUS regrette également que l'offre du soir des lignes de bus 17 et 19 ne soit pas alignée sur celle des lignes 2, 4, 6 et 15 après 21h. Pour ces mêmes lignes et les quatre précitées, une desserte à la demi-heure prolongée après 23h30 jusqu'à 0h30, comme pour les lignes de tram, répondrait assurément à un besoin, notamment, de déplacements de loisirs.

L'ASTUS souhaite plus généralement qu'aucun habitant de la CUS, vivant ou se rendant en un lieu situé à plus de 400 mètres d'une station de tram ou d'un arrêt de bus circulant entre 4h30 et 0h30, ne soit laissé sans solution de déplacement au moyen du transport en commun.

L'ASTUS rappelle enfin qu'elle revendique que tous les habitants de la Communauté urbaine de Strasbourg soient traités de façon égale quant à leur possibilité d'accéder aux tarifs réduits et aux titres intermodaux CTS – Réseau 67 – SNCF : un distributeur par commune et par quartier non desservi par le tram est ainsi une nécessité, estime l'association.



L'AGENDA

CUS : rencontres avec ASTUS

ASTUS (Association des usagers des transports de l'agglomération strasbourgeoise) 13 rue Georges-Rossdeutsch à Bischheim a repris ses permanences du lundi au vendredi de 16h30 à 18h30 ; en dehors de ces créneaux horaires, rendez-vous peut être pris au ? 03 88 95 79 63 ou au ? 06 83 14 38 06. Les usagers sont accueillis pour faire part de leurs propositions sur le fonctionnement et l'amélioration des réseaux ainsi que de leurs éventuels litiges avec les opérateurs de transport. ASTUS met à disposition tous renseignements utiles sur les transports en commun (plans, horaires, tarifs) ainsi qu'une documentation à consulter ou à emprunter.

ASTUS ira à la rencontre des usagers le 20 septembre , place des Halles, pour la journée du transport public, et les 27 et 28 septembre , au parc de la Citadelle, pour la rentrée des associations.

Jusqu'au 15 septembre, ASTUS vous invite à lui faire parvenir vos meilleures photos de vacances en lien avec les transports en commun : une sélection sera présentée lors de la rentrée des associations et trois lauréats seront récompensés lors du gala des 20 ans d'ASTUS le 18 octobre prochain.

ASTUS 13 rue Georges Rossdeutsch à Bischheim,
astus67000@free.fr
www.astus67.fr, facebook.com/astus67. Répondeur :
? 03 88 95 79 63. Numéro en cas d'urgence : ? 06 83 14 38 06

FOIRE EUROPÉENNE

Billet combiné : l'Astus estime que le compte n'y est pas

Cette année encore, Strasbourg Événements et la CTS commercialisent un billet combiné comprenant un aller-retour en tram et l'entrée à la Foire européenne. Ce dernier coûte 8 ? au lieu de 9,60 ? en temps normal. Mais l'Astus (Association des usagers des transports urbains de l'agglomération Strasbourgeoise) estime que l'offre est incomplète. Les billets combinés ne peuvent être achetés qu'aux distributeurs automatiques de station de tram et dans les agences CTS situées à Homme de fer, Koenigshoffen et Schiltigheim.

L'association considère que les habitants des communes et des quartiers de la CUS, non desservis par le tramway, ne pourront bénéficier de ce tarif promotionnel. « La nécessité d'aller en bus acheter le billet à prix réduit à un des points de vente, au prix d'un ticket de bus à 1,60 ?, fait disparaître tout intérêt de la réduction », déclare-t-elle.

Astus demande donc à ce que les billets combinés soient également vendus à bord de tous les bus desservant les communes et quartier de la CUS.

Des places de parking, mais à l'extérieur de la ville

M. François Giordani, président de l'association ASTUS, réagit au courrier de M. Jean-Jacques Risch :

« Le courrier de M. Risch nous laisse pantois ! [DNA du 2 septembre 2014]. Il suggère de créer des parkings souterrains en centre-ville pour améliorer le cadre de vie et libérer de la place en surface pour les piétons et cyclistes.

Il oublie tout simplement de remarquer que la suppression de parkings en surface n'a nullement diminué l'attractivité du centre-ville : il y a bien plus de piétons dans les rues et places devenues piétonnes aujourd'hui que lorsqu'elles étaient réservées à la circulation automobile.

Développer les parkings, Astus n'y est pas opposé, mais en périphérie pour favoriser les parking-relais, le covoiturage, le transfert de la voiture vers le train, le tram, le car, le bus ou le vélo : voilà le moyen le plus efficace pour rendre une ville agréable et y faire cohabiter l'ensemble des modes de déplacement. Et la suppression de petits parkings, tels que celui du Temple Neuf, libérerait de l'espace à la mobilité douce et renforcerait encore plus l'animation et l'attractivité du centre-ville.

Strasbourg a encore des progrès à faire : dans la CUS, la part du vélo est de près de 8 %, celle des transports en commun de près de 13 %, celle de la marche de plus de 33 % et celle de la voiture est encore dominante à près de 46 %.

Rajouter un ou plusieurs parkings souterrains aurait l'effet d'inciter davantage de gens à utiliser leur véhicule, donc plus de pollution, plus d'embouteillages, plus de temps perdu en déplacement.

Si le serpent de mer du GAO ressurgit ces jours-ci, c'est aussi à cause d'une conception dépassée de l'aménagement du territoire dont cette réflexion participe. La population bas-rhinoise a peu augmenté : les bouchons ont explosé à l'approche de la ville uniquement parce que les décideurs (maires, élus) ont favorisé l'étalement urbain d'une part et l'implantation des entreprises et des services en périphérie des villes d'autre part, avec des parkings gratuits pour les employés qui se trouvent « victimes » de ces choix, consciemment ou inconsciemment.

La voiture devient obligatoire et la cohorte de dépenses qui l'accompagne : c'est, selon l'INSEE, plus de 500 € par mois que consacre un Français moyen à « nourrir son véhicule » ! C'est plus que le montant des dépenses alimentaires, qui se situe aux environs de 420 € !

Lorsque l'on prend le temps de se poser et de réfléchir, ne serait-ce qu'un instant, il saute aux yeux que cette tendance doit être inversée au risque de nous détruire. Comment feront les salariés lorsque le prix du carburant continuera d'augmenter ? Manger ou conduire, il faudra bien choisir un jour ! Pour notre part, nous préférons manger, vous non ?

Il est curieux par ailleurs de constater qu'en période de congés scolaires, il y a bien moins de congestions aux abords de Strasbourg, les parkings sont peu remplis, mais la ville reste animée malgré tout, ce qui prouve qu'un afflux d'automobiles ne solutionne rien, alors que favoriser les déplacements des piétons, des cyclistes et des transports en commun est le meilleur moyen de garder une activité commerciale diversifiée et de proximité. Que les défenseurs de l'automobile en centre-ville nous expliquent, avant tout débat, comment une ville comme Amsterdam, qui a une politique de stationnement très dissuasive (40 € la journée à minima en parking au centre-ville et jusqu'à 5,50 € de l'heure !) a en parallèle un centre-ville florissant ? Beau paradoxe non ? Il y a des commerces de proximité partout : les cyclistes et les piétons achètent peu, mais sont très fidèles à leur commerce de quartier, au contraire de l'automobiliste qui ne songe qu'à rejoindre son parking et rentrer au plus vite chez lui. Amsterdam a développé une offre de transport en centre-ville efficace, des pistes cyclables exemplaires et un grand nombre de places de parking pour les automobilistes... à l'extérieur de la ville : C.Q.F.D. »

Journée du transport public avec ASTUS et le CADR

► SAMEDI 20 SEPTEMBRE.

Pour la journée du transport public, l'Association des usagers des transports urbains de l'agglomération Strasbourgeoise (ASTUS) et le Comité d'action deux roues du Bas-Rhin (CADR 67) rencontreront les usagers des transports en commun et du vélo pour les informer et recueillir leur parole sur le parvis de la place des Halles le samedi 20 septembre de 10 h à 18 h. Sous une tonnelle, des documents seront aussi à leur disposition.
astus67.fr ; www.cadr67.fr

COMMUNAUTE urbaine

L'ASTUS veut des trains pour desservir l'agglomération

Il y a vingt ans naissait l'Association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise. Créée à partir de collectifs qui s'étaient battus pour l'arrivée du tram à Strasbourg, l'association (qui revendique 200 adhérents aujourd'hui) s'est avec le temps convertie au combat pour la qualité du service rendu par les transports en commun de l'agglomération.

Tous les transports en commun. Bus, tram, TER.

Sur ce dernier point, l'ASTUS aimerait bien que les pouvoirs publics développent les possibilités pour les usagers d'utiliser le train au sein même de l'agglomération.

« L'agglomération a la chance d'avoir un grand nombre de lignes ferroviaires et il y a 14 gares TER dans l'agglomération. Je pense qu'on peut même y ajouter la gare de Kehl », explique Hervé Diebold, chargé des dossiers TER au sein de l'association. Et de poursuivre : « Ces dernières années, l'offre TER a beaucoup augmenté en Alsace et on se rend compte que le TER peut devenir une solution pour circuler entre la deuxième couronne et le centre ou même entre les couronnes ».

Les TER en renfort des trams pour circuler au sein de la CUS ?

Du côté de la Compagnie des transports strasbourgeois (CTS), on dit la même chose. Il y a deux ans, au moment où l'opérateur changeait de partenaire-conseil et choisissait Keolis (une filiale de la SNCF), Roland Ries, le maire de Strasbourg, alors président de la CTS, affirmait qu'au regard de la progression rapide de la fréquentation des transports en commun, le tram ne pourrait pas tout absorber et le TER pourrait venir en renfort, eu égard à la présence des infrastructures ferroviaires.

« Mais les dessertes sont concentrées sur certaines gares, regrette Hervé Diebold qui entend bien l'idée de partager l'analyse avec la CTS. « Mais on ne voit rien venir. Il n'y a pas de notion de réseau au sein de l'agglomération. Nous souhaitons de meilleures correspondances, mais aussi des liaisons comme par exemple Vendenheim Krimmeri ».

Des inquiétudes

Et de relever, pour appuyer la démonstration, la très forte progression de la fréquentation des gares comme celles de Mundolsheim ou encore Vendenheim, depuis l'instauration du cadencement sur la ligne Strasbourg Haguenau.

Selon l'ASTUS, un tel dispositif, associé à un ticket unique pour tous les transports de la communauté urbaine (une autre revendication de l'association) permettrait de renforcer l'attractivité des transports en commun.

« Mais nous sommes inquiets, ajoute François Giordani, le président de l'association. Car nous avons appris que la SNCF et le conseil régional, qui élaborent actuellement le service à l'horizon de la mise en service de la deuxième phase du TGV Est (2016), envisageraient de réduire de 58 à 44 par jour les arrêts dans ces gares et on aurait même des trous horaires d'une heure trente. Il est inconcevable de réduire l'offre alors qu'il y a vraiment une adhésion de la population ».

Gala des 20 ans de l'Astus. Samedi 18 octobre à 18 h 30 à la salle du Cheval Blanc à Bischheim, avec un spectacle du théâtre de l'Oignon sur le thème des transports. 35 €. Réservations au 03 88 95 79 63.

TRANSPORTS L'association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise (Astus) veut des trains pour desservir la Communauté urbaine de Strasbourg...

Strasbourg: Le train pour se déplacer dans l'agglomération

0 CONTRIBUTION
RÉAGISSEZ À CET ARTICLE

PARTAGER

8

TWITTER

5

1

0

IMPRIMER

ENVOYER



Depuis 1997, le nombre de TER circulant chaque jour en Alsace est passé de 330 à 685. Ils sont empruntés par 65 000 personnes. - G. Varela / 20 Minutes

Alexia Ighirri

Créé le 17.09.2014 à 10:42

Mis à jour le 17.09.2014 à 10:42

MOTS-CLÉS

Strasbourg, transports, train

Des TER en renfort des tramways? Pour aller et venir dans l'agglomération strasbourgeoise, entre la deuxième couronne et le centre ou entre les couronnes, l'association des usagers Astus aimerait que les pouvoirs publics développent les possibilités de déplacements en train.

« L'agglomération a la chance d'avoir un grand nombre de lignes ferroviaires et il y a 14 gares TER dans l'agglomération. Je pense qu'on peut même y ajouter la gare de Kehl », explique Hervé Diebold, chargé des dossiers TER au sein de l'association, dans les colonnes des *Dernières Nouvelles d'Alsace*.

ENVIRONNEMENT

Pédaler pour le climat dimanche à Strasbourg

Mardi prochain se tiendra à New York le sommet des Nations Unies sur le climat pour préparer la COP 21, la 21^e conférence climat qui aura lieu en France en 2015 (du 30 novembre au 11 décembre). C'est une échéance cruciale, puisqu'elle doit aboutir à un nouvel accord international sur le climat dans l'objectif de maintenir le réchauffement mondial en deçà de 2° C.

Afin de faire pression sur les politiques, des citoyens du monde entier vont se réunir le 21 septembre prochain. Une grande « marche mondiale pour le climat » à laquelle chacun peut participer sera organisée pour l'occasion.

Dans ce cadre, Alsace Nature,

ainsi que plusieurs associations environnementales en Alsace (Campus vert, collectif GCO non merci, **ASTUS**, CSFR, Stop Transport Halte au Nucléaire, Stop Fessenheim, la LPO, Alter Alsace Energies...) invitent à participer à cette mobilisation mondiale, pour « rappeler à nos dirigeants qu'il est urgent d'agir ! »

Rendez-vous est donné à Strasbourg dimanche à 14 h 30 place de l'Étoile pour une «vélorution» au départ du bâtiment administratif de la communauté urbaine, via la préfecture, la maison de la Région et le Parlement européen...

Les personnes qui n'ont pas de vélo peuvent participer également.

TRANSPORTS

Des permanences pour les usagers des transports

Astus (association des usagers des transports de l'agglomération strasbourgeoise) reprend ses permanences à Bischheim.

Elle sera présente les 27 et 28 septembre au parc de la Citadelle pour la rentrée des associations.

Infos sur www.astus67.fr.

STRASBOURG Au conseil régional Contre les subventions au rallye



Le collectif condamne les subventions versées par les collectivités locales au rallye d'Alsace. PHOTO DNA – CÉDRIC JOUBERT

Le collectif Ras-le-rallye, qui regroupe une quarantaine d'associations, condamne et évalue à 16 millions d'euros le total des subventions publiques, (y compris les prestations et mises à disposition de moyens

techniques et humains) versées par les collectivités locales à l'organisation du rallye d'Alsace depuis la première édition il y a quatre ans. Un chèque symbolique a été remis au conseil régional hier.

STRASBOURG Rallye d'Alsace

Hautepierre et Monaco

Le rallye d'Alsace débutera demain par une séance d'essais chronométrés à Hautepierre. Immoral selon les opposants. Opération de communication et d'animation répond l'adjoint aux sports.

La comparaison en surprendra plus d'un, mais ce n'est pas ce qui va déranger Serge Oehler. Car pour l'adjoint aux sports de Strasbourg, c'est bien simple : « Hautepierre est le seul quartier habité qui, avec Monaco, a la chance d'avoir un rallye sous ses fenêtres ».

Et l' élu de défendre vigoureusement la tenue et le financement via des fonds publics de l'épreuve alsacienne du rallye de France qui débute demain jeudi par un shakedown dans le parc des sports dans l'ouest strasbourgeois. Le shakedown est une série d'essais chronométrés qui visent à déterminer l'ordre du départ du rallye. Et cela se passe à Hautepierre justement.

« C'est anti-pédagogique de faire circuler des voitures à grande vitesse dans des quartiers habités. C'est polluant et immoral »

Lundi, les porte-paroles du collectif ras-le-rallye, dont l'adjoint au maire de Strasbourg écologiste Alain Jund, avaient fustigé le versement de subventions publiques à l'organisation de l'épreuve automobile. Le représentant de l'ASTUS (l'association des usagers des trans-



Préparation du dispositif du rallye dans le quartier de Hautepierre. PHOTO DNA - CÉDRIC JOUBERT

ports en comuns de Strasbourg) François Giordani, avait estimé que « c'est anti-pédagogique de faire circuler des voitures à grande vitesse dans des quartiers habités. C'est polluant et immoral ». Un autre membre du collectif, Gilles Huguet, de la Ligue contre la violence routière, avait même condamné « l'apologie de la vitesse » que constitue selon lui le rallye.

Rien de tout cela aux yeux de l'adjoint aux sports qui ne voit dans l'organisation du rallye d'Alsace à Strasbourg que des points positifs.

Le shakedown fait une boucle d'un peu plus de deux kilomètres avec un départ depuis le parking du Zenith, un passage dans le parc des sports et un retour par les avenues Molière et Corneille, bordant l'une des mailles de quartier. « Ça va créer l'ambiance et mettre en valeur Hautepierre au niveau mondial » affirme Serge Oehler. Pour le côté pédagogique : « On en profite pour faire venir les scolaires pour une visite du village des mobilités responsables. Et des rencontres avec les pilotes. Ça se complète très bien ». Selon le collectif ras-le-rallye,

bon an mal an, ce sont quelque 3,4 millions d'euros qui sont dépensés en fonds publics pour le rallye, qu'il s'agisse de subventions directes, de mises à disposition de moyens ou de personnel. Soit depuis la première édition, et celle de cette année incluse, quelque 16 millions d'euros.

Le versement de ces subventions, 300 000 euros pour ce qui concerne la Communauté urbaine de Strasbourg, plus les mises à disposition et prestations suscitent depuis plusieurs années de vifs échanges au sein de la collectivité.

« Oui mais si on regarde les dépenses, se justifie Serge Oehler, c'est différent. Nous à la CUS, on met 300 000 euros. Et en retour, cela rapporte sept millions d'euros injectés dans l'économie. Les hôtels sont complets par exemple pendant une semaine et il y a des retombées médiatiques. Sur les 350 000 visiteurs qu'attire le rallye, les deux tiers viennent à Strasbourg. »

« Hautepierre est le seul quartier habité qui, avec Monaco, a la chance d'avoir un rallye sous ses fenêtres »

SERGE OEHLE, ADJOINT AUX SPORTS DE STRASBOURG

Selon l' élu, le taux de rentabilité de ces subventions est sans équivalent : « Si on devait investir 300 000 euros dans un plan de communication, on n'aurait jamais sept millions de retombées, et ça fait parler de Strasbourg. »

Et d'ajouter que l'une des contreparties à ces subventions est la gratuité du spectacle.

OLIVIER CLAUDON

Rallye d'Alsace. Aujourd'hui, de 7 h 30 à 13 h : shakedown à Hautepierre. 16 h powerstage, épreuve spéciale dans le quartier du Wacken.