

Association des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise

Maison de la Famille 7 rue Sédillot 67000 Strasbourg tel : 03 88 25 04 11 / fax : 03 88 24 18 10

permanences lundi et mercredi

## EDITO : transport et égalité urbaine

**T**out le monde connaît désormais le succès qu'a obtenu auprès des usagers le nouveau réseau de transport en général et la ligne A du tram en particulier.

Une réussite que l'on peut attribuer bien sûr à l'augmentation globale de l'offre de transport et à l'amélioration de la qualité de service. Une certaine satisfaction donc confirmée par l'avis des usagers que nous avons recueilli lors de la **Semaine des usagers** fin avril. Une satisfaction qui souligne paradoxalement l'existence de certains points noirs ou sensibles.

Si nous pensons qu'en matière de transport, nous allons dans le bon sens, il y a parfois des zig-zags voire des retours en arrière. Et vous pouvez compter sur nous pour être pugnaces et vigilants.

Parmi les préoccupations prioritaires de l'association des usagers figure **la question de l'utilité sociale du réseau de transport, un réseau que nous ne voulons pas réduire au rôle d'outil technique même performant.**

Qui utilise le réseau de transport? Pour se rendre où? Et à quel coût? Quelles sont les priorités en matière de desserte des quartiers? Quel lien entre emploi et recherche d'emploi et transport?

Comment favoriser grâce aux transports l'insertion des populations en difficulté?

Toute une série de questions que nous voulons évoquer ces prochains temps et en particulier lors de la deuxième édition de la **Semaine des usagers du 26 au 30 avril 1997.**

Même s'il est un peu tôt pour faire un bilan, on peut également réfléchir à l'impact de la première ligne de tram et du nouveau réseau de bus, en terme d'égalité urbaine.

Ce réseau a-t-il favorisé le désenclavement des quartiers qu'il traverse (Hautepierre, Meinau, Cronembourg)? A-t-il contribué à casser "l'effet ghetto" qui guette certaines de nos banlieues? A-t-il des effets positifs en terme de déplacements vers les zones d'emplois? Et autre interrogation qui nous préoccupe : est-il tenu compte de ces critères "d'utilité sociale" dans les futures projets de réseau bus/tram à l'horizon 2010?

Certains choix récents nous laissent perplexes.

Par exemple pour le tracé de la future ligne B du tram le choix de desservir d'abord l'esplanade en remettant à plus tard la desserte du quartier du Neuhof ne peut que renforcer ce sentiment d'exclusion.

D'autant plus, toujours pour ce secteur de l'agglomération, que le projet de ligne unique et d'amélioration de la desserte du Neuhof, présente de nombreux inconvénients en l'absence de décision politique courageuse pour créer une nouvelle voirie entre le vieux Neuhof et la Cité.

Autre exemple, la régression de l'offre bus à la Cité Meinau avec la suppression de la navette.

Pourtant quand il s'agit d'égalité urbaine le rôle des transports publics est évident :

- favoriser la mobilité, les déplacements, l'accès aux zones d'emplois
- en donnant la possibilité à tous de sortir de leur quartier, d'accéder aux loisirs, à la culture
- en cassant "l'effet ghetto" qui guette nos quartiers dits "périphériques"

Et puis aussi au niveau de l'entreprise de transport, en pratiquant une politique d'insertion en faveur des populations marginalisées.

On pourrait également évoquer la question des tarifs, des opérations de type "Été jeunes", la politique de prévention dans les quartiers.

Toutes choses qui se font déjà plus ou moins au niveau de la CTS et sur lesquelles ASTUS compte débattre au cours des prochains mois aussi bien avec les décideurs (CUS, CTS) qu'avec les premiers concernés, c'est à dire les usagers des transports de ces quartiers.

**Deuxième  
Semaine des  
Usagers  
du 26 au 30  
avril 1997**

### Sommaire

Ligne B du tram : bientôt l'enquête publique... p2

A la Meinau, "la CTS se prend les pieds dans le tapis roulant" p3

Au Neuhof, OUI à la route inter-Neuhof POUR une vraie ligne unique! p3

...en bref, info, rendez-vous,... p4

La revue de presse de Max Mondon pp5-6

Le président  
Bernard PARENT

## LIGNE B du tram : bientôt l'enquête publique...

**A**près un an de débat et de concertation la CUS vient de faire connaître les options qui seront proposées à l'enquête publique début 1997.

ASTUS, ses adhérents, les associations concernées par le tracé du tram ont activement participé à la concertation sur le nouveau réseau tram-bus qui se situe dans une perspective plus large à l'horizon 2010.

Et à l'heure d'un premier bilan nous formulons à la fois un constat, des satisfactions et quelques interrogations.

Constat d'abord sur **la concertation qui, malgré ses progrès, hésite toujours entre transparence et opacité**. Il n'est en effet jamais facile pour les usagers et les associations d'obtenir autre chose que les informations "officielles" sur les choix qui sont effectués. Dans la méthode nous sommes toujours plus près de l'information que de la concertation et même si certaines remarques et suggestions ont été prises en compte, **nous aurions préféré qu'avant les choix quasi définitifs arrêtés fin octobre, un bilan ait été présenté là où il y avait débat**. La plupart du temps cela n'a pas été le cas et on peut donc encore mieux faire pour que les décisions soient mieux expliquées.

**Autre constat** : les lobbies anti-tram et anti-transport publics, même s'ils ont été présents dans le débat, ont eu cette fois-ci moins voix au chapitre et sur plusieurs aspects de la ligne B, la collectivité a su assumer et confirmer des choix courageux...

**Les principales satisfactions concernent les deux bouts de lignes** où le projet a été notablement amélioré par rapport aux propositions d'il y a un an :

- **au sud** : ASTUS soutenait l'idée qu'il fallait prolonger la ligne jusqu'à l'entrée du quartier de l'Elsau,

option qui a été finalement retenu.

- **au nord** : la première version du tracé par l'avenue Pierre Mendès France pour rejoindre Hoenheim était vraiment squelettique et très contestable en terme de transport. Et même si nous pensons toujours qu'un tracé par la route de Bischwiller aurait rendu un meilleur service, la prolongation de 800 mètres

**"nous pensons toujours qu'un tracé par la route de Bischwiller aurait rendu un meilleur service"**

de la ligne jusqu'à la route de la Wantzenau, associée à un vrai parking de dissuasion (800 places?) et favorisant une liaison avec la ligne SNCF, est un plus considérable. Positif aussi le choix de l'avenue Pierre Mendès France à 2X1 voie pour les autos.

Toujours au chapitre des aspects positifs de la concertation relevant que la CUS n'a pas cédé aux lobbies qui prétendaient défendre l'esthétique de l'avenue de la Paix, aux quelques commerçants du Boulevard de la Victoire qui voulaient sacrifier 200 arbres pour maintenir le stationnement des autos, à une partie des commerçants de la rue du Faubourg National qui voulaient détourner le tram du cœur du quartier gare. Relevons également la modification de tracé Quai Dessaix où les riverains contestaient "l'encerclement" de l'îlot Saint-Pierre-le-Jeune.

Ce sont donc des améliorations utiles, voire fondamentales qui ressortent de cette première phase de concertation.

**Mais les interrogations subsistent en ce qui concernent plusieurs secteurs de la ligne B**. En particulier au nord où en dehors de la prolongation que nous saluons, de nombreux points de débats subsistent : l'utilité et la fonction du parking au pont Phario, la traversée du parc de l'Aar, les reports de trafics et le projet urbain pour la-

route de Bischwiller. L'enquête publique de janvier 1997 permettra de remettre à plat ces problèmes.

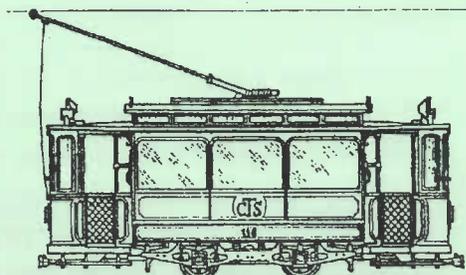
Et puis nous ne sommes pas du tout convaincu par les arguments de la CUS (interstation trop réduite et allongement du temps de parcours) pour refuser une station supplémentaire Porte de Schirmeck dans le secteur Laiterie. Là aussi l'enquête publique sera peut-être décisive pour donner droit aux revendications des riverains et des associations.

Nous nous interrogeons également sur l'utilité et la fonction du parking République qui nous paraît contradictoire avec l'idée qu'il faut attirer moins de voitures à proximité du centre.

**L'enjeu de l'enquête publique est donc de taille** : confirmer et valider certains choix, mais aussi donner la possibilité aux usagers et aux associations de faire modifier dans le projet final certains choix qui ne nous paraissent pas aller dans le bon sens.

**Le débat continue** donc et ASTUS se mobilisera dans le cadre de cette enquête publique en espérant que nous n'attendrons pas 5 ans pour débattre de 2 aspects qui nous semblent fondamentaux :

- la restructuration des lignes de bus en liaison avec la ligne B
- la perspective de l'extension du réseau tram en particulier vers le sud (Neuhof, Lingolsheim) et vers l'est (Pont de Kehl).



## A LA MEINAU, "LA CTS SE PREND LES PIEDS DANS LE TAPIS ROULANT"

...Voici le texte de pétition lancé par le Collectif des Associations de la Meinau suite à la suppression de la navette en septembre dernier.

" En novembre 1994 le TRAM démarre. La CTS annonce, en février 1995, qu'elle met en place, à la Meinau, un "tapis roulant" pour prendre la TRAM : c'est la navette 26. Les habitants de la Meinau plébiscitent le tapis roulant et l'utilisent en grand nombre.

Et pourtant, 18 mois plus tard, septembre 1996, la CTS supprime la navette. Dorénavant ce sera le bus n° 7, détourné de l'Ancienne Meinau, qui assurera la liaison Cité Meinau-TRAM.

Le résultat pour les habitants, c'est que dorénavant il vaudra mieux aller à pied pour rejoindre le TRAM, en particulier le soir et le dimanche où il faut attendre jusqu'à 52 mn pour qu'un bus nous ramène du TRAM à la Meinau.

L'accès rapide pour aller au centre ville, au cinéma..., c'est déjà fini!

Les correspondances avec les autres quartiers, le soir, ne sont plus assurées (30mn d'attente minimum en venant de Koenigshoffen ou du Wacken).

Quelques chiffres prouvent cette détérioration du service aux habitants :

- en semaine, après 20h : on passe de 16 à 6 bus : - 10
- le dimanche, on passe de 91 à 38 bus : - 53



Le bus n°7 ne passe plus désormais par l'Ancienne Meinau :

- la liaison avec le centre de la Meinau (commerces, marché, poste...) n'est plus assurée comme avant (**moins 79** bus en journée, **moins 67** bus le samedi, le soir et le dimanche : **0 bus**). Ce qui pénalise en particulier les personnes âgées;
- la liaison avec les lycées et facs n'est plus assurée non plus, ce qui pénalise les jeunes de cette partie de la Meinau.

Nous invitons à demander, avec nous, le rétablissement de la situation antérieure :

**la Meinau tient à son tapis roulant!! "**

**Collectif des associations de la Meinau 5 rue de Champagne 67000 Strasbourg**

## A U NEUHOF, OUI A LA ROUTE INTER-NEUHOF POUR UNE VRAIE LIGNE UNIQUE !

En septembre 1996, la CTS met en place une ligne unique pour desservir l'ensemble du Neuhof le soir après 20h. Réalisé à titre expérimentale afin de décider après deux mois de sa validité en journée, un premier bilan nous permet de dire que cette ligne, en tant que telle, n'est pas adaptée aux besoins des usagers.

Le tracé retenu n'apporte pas une réelle amélioration des conditions de transports des habitants du Neuhof. Ce tracé supprime les arrêts (Jean Moulin\*, Couvent, Macon) et serpente dans un quartier où la voirie n'est pas adaptée aux passages du bus (rue de la Klebsau).

Il semble que seule la création d'une route entre le Neuhof cités et le Vieux Neuhof peut apporter un réel progrès : si selon la CTS, seule une ligne unique de bus sur le Neuhof peut améliorer la desserte du quartier, pourquoi alors ne pas créer une vraie liaison inter-Neuhof qui relierait les deux quartiers par une vraie route, et non par un "semblant" de ligne unique.

Rappelons que M. Roland Ries, Président de la CTS, avait été sensible à cette question lors de sa visite sur le terrain pendant la *Semaine des usagers* en avril dernier.

**Atelier Déplacement Urbain de l'AGATE Neuhof**

\* La pétition (350 signataires) envoyée le 19 juin 1996 pour le maintien de l'arrêt Jean Moulin au Président de la CTS est toujours sans réponse.

## ...en bref, info, rendez-vous,...

**ASTUS, adhérente à la F.N.A.U.T.\*, était présente à son 10<sup>ème</sup> Congrès.**

La F.N.A.U.T. a tenu son Congrès les 9, 10 et 11 novembre à Montpellier. Montpellier va, elle aussi, installer un tramway, ce qui lui a valu avec Orléans le prix Orange de la F.N.A.U.T.

Montpellier va en effet se doter d'une ligne de 15 km (2,18 milliards de FR) et en profitera pour remailler les lignes de bus, pour créer des parkings en périphérie et modifier les terminaux des autocars départementaux. Elle a déjà prévu la mise en place pour l'ouverture de la ligne tram d'une union tarifaire, type carte orange.

\* Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

**ASTUS a participé au Premier Rallye Urbain organisé par la Chambre de Consommation d'Alsace.**

Les équipes "transport en commun" étaient en mauvaise posture et pour cause : une grue était tombée sur les rails du tram ! Ce qui ne nous a pas empêché d'arriver en troisième position après les cyclistes et les piétons, les voitures arrivant bien sur en dernier. Comme quoi le vélo, la marche à pied et le bus sont les meilleurs moyens pour se déplacer en ville. Fallait-il le rappeler ?

Lp

### ANNONCE

**Du 26 au 30 avril 1997 se tiendra la 2<sup>ème</sup> SEMAINE DES USAGERS.**

Vous pouvez d'ores et déjà vous y associer une

**réunion de préparation est fixée au Lundi 13 janvier 1997 à 18h**

à la Maison de la Famille 7 rue Sédillot au 2<sup>ème</sup> étage  
- tel : 03 88 25 04 11

*Cette réunion permettra de fixer les modalités d'organisation de cette semaine.*

### Info et rendez-vous

- Le Commission permanente du Conseil Consultatif des Usagers, dont la composition est en cours, devrait se réunir courant décembre.
- vendredi 13 décembre à 13h30 à l'Ecole d'Architecture de Strasbourg : *LE GRAND EST FRANCAIS DANS LE RESEAU FERROVIAIRE EUROPEEN* colloque organisé par *Europe et Environnement*. Contact : Louise AMRANI tel:03 88 37 12 95

#### **Avis à nos chers adhérents !**

**Vous avez adhéré, c'est bien !**

**Vous avez pensé à payer votre cotisation 1996 c'est encore mieux ! Pensez à celle de 1997 ! Merci d'avance.**

— o —

**Pour ceux qui ne l'auraient encore fait !**

**ASTUS a pensé vous proposer une solution de facilité qui, en plus, vous avantage...**

— o —

Deux solutions s'offrent maintenant à vous :

- 1° - Même tarif, même conditions qu'auparavant.
- 2° - Vous réglez 3 années plein tarif d'un coup, vous ne payez que 50 Fr. "Adhésion FORFAIT" (au lieu de 60Fr), et vous recevez une carte d'adhérent personnelle (offre non valable pour les associations).

# La REVUE de PRESSE par Max MONDON

Remuez vos transports

## STRASBOURG.

"Bruit contre emplois, le projet strasbourgeois de DHL en suspens."

(La vie du rail N° 2557 du 7 août, page 32.)

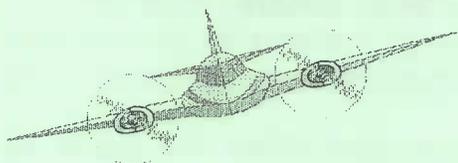
*Le honteux chantage à l'emploi pour justifier une pollution sonore intolérable...*

*Le plus surprenant c'est que des élus puissent envisager cela !*

"Pourquoi Strasbourg a dit non à DHL."

(La vie du rail N° 2563 du 25 septembre, page 44.)

*"L'Alsace y perdra sans doute plus que DHL" dit Gilles Garin, mais à Copenhague il y a 170 personnes pour 28 rotations*



*alors que Strasbourg ne verra à l'horizon 2003 que 17 rotations... Par contre 150 000 personnes sont touchées par le problème du bruit tous les quarts d'heure entre 23h et 4h ! De qui se moque t-on ?*

## ALSACE.

"Les TER 200 en Alsace... cinq ans déjà !"

(Le Train N° 101 de septembre - page 4 à 7)

*Description des 3 étapes d'un succès et des perspectives à venir, avec de superbes photos.*

"Les trains allemands jouent les passe-frontières. (La Vie du Rail N° 2565 du 9 octobre - page 34)



*Exceptionnel ! La réouverture de la ligne Wissembourg-Winden (15 km). L'Alsace d'ailleurs épense, pour 15% de la ligne (=2,3km), 300 fois moins que la Rhénanie-Palatinat.*

## TRANSPORTS URBAINS.

"Dans les villes, la vogue du site propre".

(La vie du rail N°2562 du 18 septembre. Page 26 )

*Il est à espérer que cela ne sera pas qu'une vogue, et que les finances suivront !*

"Les transports en commun mal en point"

(La vie du rail N° 2565 du 9 octobre - page 13 )

*Fréquentation en baisse depuis 1988 sauf pour des villes comme Strasbourg (+23,5%) ayant mis en service un tramway. (Rouen : +26,9%)*

*l'absence de partage équitable de la voirie et surtout de la non tarification des nuisances. (Le coût social !)*

## TRANSPORTS EN GENERAL

"La privatisation de British Rail".

(Voie Ferrée N°96 Juillet/Août 1996. Pages 18 à 31 )

*Bilan impartial de ce qui à déjà été fait : compliqué ! Et sûrement pas bénéfique pour les usagers à moyen terme, ni pour la société à long terme. Il n'y a vraiment pas de quoi y trouver un modèle enviable...*

## QUAND LE RAIL DETRONE LA ROUTE !

"450 spécialistes du transport fer se sont réunis à Colorado Springs - Colorado".

(La vie du rail N° 2555 du 17 Juillet 1996 pages 10 & 11.)

Noté : - Aux USA "les wagons ont supplanté la route : 39% de parts de marché au rail contre 28% au camions..."

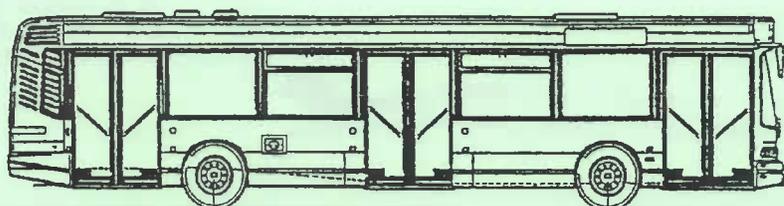
*- Au pays de "l'auto reine" voilà de quoi chambouler des idées reçues*

## AMIANTE.

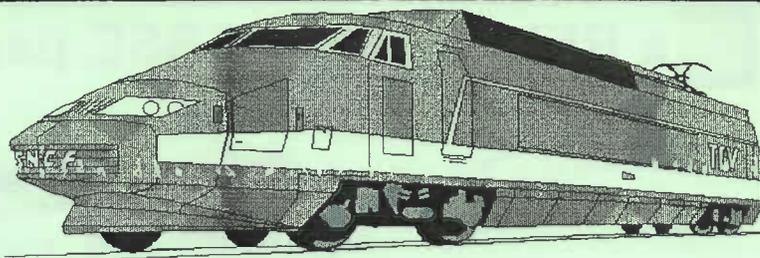
"Ligne 13, le métro parisien se débarrasse de son amiante".

(La vie du rail N° 2558 du 21 Août, page 28 )

*- A lire par tous les enseignants qui continuent de vivre dans des locaux dangereux...*



## Le SOAP N.G.(\*) de l'été !



Le sujet étant fertile j'ai préféré le sortir de la revue de presse pour le présenter sous forme de feuilleton.

Tous les articles cités proviennent de "La VIE du RAIL".(LVDR)

**"L'art et la manière d'enterrer le TGV Est."**  
(LVDR N° 2556 du 24 juillet - page 8)

*Quand la "commission réseaux et territoires" évoque la piste de l'aménagement de la voie existante comme solution au problème de rentabilité du projet TGV Est. Une idée déjà avancée par certains !*

**"TGV-Est et canal Rhin-Rhône : la Fnaut refuse l'amalgame".**

(LVDR N° 2558 du 21 Août - page 42 )

*Encore de l'eau au moulin pour les défenseurs de transports rationnels en Alsace !*

**"TGV EST - Le pari du pendulaire"**

(LVDR N° 2562 du 18 septembre - page 4 )

*La solution Chalon/Beaudrecourt (160Km) plus un TGV pendulaire met Paris à 3h de Strasbourg pour 13 milliards au lieu de 21,9...*

**"TGV EST - Les craintes de la Commission européenne."**

(LVDR N° 2564 du 2 octobre- page 14 )

*La Commission se fâche...*

**"PENDULAIRE - Grand coup de frein au programme TGV"**

(LVDR N° 2565 du 9 octobre - page 6 )

*La solution pendulaire s'impose entre Paris et Strasbourg dit Mme Idrac, dans l'optique de rechercher le meilleur rapport entre le gain de temps et le coût d'investissement (!) Le TGV pendulaire serait aussi capable d'atteindre 350 km/h.*

**"TGV NORD Le réquisitoire de la cours des comptes"**

(LVDR N° 2565 du 9 octobre - page 4 )

*Chiffres de trafic gonflés, rentabilité surévaluée, entente généralisée des entreprises, violations de la réglementation des marchés, dérive des coûts...Les Alsaciens doivent être très vigilant face à ces technocrates !*

*Il est surprenant que dans un cas on truque les chiffres pour rendre le projet attrayant et donc faire faire des économies à une région, et que dans l'autre cas on fasse le contraire pour faire payer au maximum une autre région...*

**"SCHEMA DIRECTEUR - Le coup de grâce."**

(LVDR N° 2566 du 16 octobre - page 4 )

*Ce qui pourrait être le nouveau réseau TGV après le rapport Rouvillois. Plus réaliste, moins Pharaonique.*

**"TGV EST - Les pressions de la Commission européenne."**

(LVDR N° 2567 du 23 octobre - page 7 )

*Cette fois ce sont les ministres des finances et la Commission européenne qui reviennent à la charge...*

*Nous arrivons au pays d'Ubu Roi quand on apprend que la Commission européenne a déjà versé 143 millions en 95 et 175,5 en 96... mais quelle commence à avoir des doutes sérieux au vue des attermoiments franco-français.*

Max MONDON

(\*) Soap : feuilletons télé de l'après-midi pour les ménagères, financés par les marques de lessives aux USA.  
N.G. = Nouvelle Génération, initiales utilisées par la SNCF pour qualifier ses futurs TGV...