

ASTUS INFO n°18 & 19

Le journal des usagers des transports
Strasbourgeois



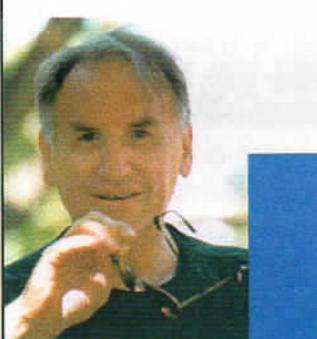
Décembre 2000



LE MOT DU PRESIDENT

Un numéro double !

L'actualité " transport " est riche ces derniers temps et pas seulement à Strasbourg ! Les transports en commun urbains ont le vent en poupe : enfin !



L'équipe de l'ASTUS

Président :
Max Mondon

Vice Président :
Michel Derche

Trésorier :
Patrick Feldmann

Trésorier Adjoint :
Yves Vitale

Secrétaire :
Christian Sager

Secrétaire Adjoint &
Rédacteur en Chef :
Raoul Esquesne

Permanente :
Françoise Zabé

Montpellier et Orléans, à leur tour, franchissent le pas vers des déplacements dignes du troisième millénaire. L'Astus s'est rendue sur place (voir plus loin). Chaque fois Strasbourg est citée comme un modèle ! Modèle reconnu d'ailleurs pour la deuxième année consécutive par le Ticket d'Or de " la Vie du Rail ".

Ici la deuxième ligne de tram vient de prendre son service avec un succès fulgurant, mais prévisible. En effet, les Strasbourgeois sont acquis et conquis par ce qui se dessine comme un modèle de ville du futur : vivante, facile et humaine, mêlant harmonieusement patrimoine et modernité. Cela en grande partie grâce aux transports en commun performants.

Tout serait-il parfait dans le meilleur des mondes ? Attention à ce défaut bien franco-français de voir et croire trop vite en notre supériorité et notre perfection... Le nombrilisme nous guette !

En effet, derrière tout cela se cachent de graves problèmes et les usagers sont excédés :

- D'être considérés comme des sardines dans des trams en quantité insuffisante et donc très irréguliers ! L'achat de matériel neuf est incontournable, mais les délais de fabrication étant insupportables et le recours à des bus de remplacement incongru, l'achat ou la location de trams d'occasion est une solution à étudier sérieusement !
- De subir les problèmes techniques de ces trams ! (Portes, gi-rouettes...)
- D'attendre des bus dont la longueur des lignes s'est allongée démesurément au détriment de la régularité et de la qualité de service ! Vouloir remplir avec une seule ligne la mission de trois lignes courtes ne peut donner satisfaction aux attentes des usagers des trois tronçons.

- De changer de véhicule pour se rendre en ville alors qu'avant la ligne était directe ! C'est la conséquence des rabattements sur le tram et surtout des lignes " à rallonge " qui ont peut-être leur utilité certains jours et à certaines heures, mais sont inefficaces et dissuasives aux heures de pointe.
- De se traîner jusqu'au bout de la ligne alors qu'une ligne " express " serait fort utile. D'autres villes le font...
- D'aller à la station Hoenheim GARE qui n'a de gare que le nom...
- De se mouiller pour passer du tram au train dans la gare principale de la capitale européenne !
- D'attendre, impatiemment, un TGV pour avoir enfin une gare remaniée digne de la capitale européenne. Pourquoi la SNCF attend-elle toujours le dernier moment ? Pourquoi tout mettre sur le compte du TGV, ? Le train classique reste toujours la seconde classe de nos technocrates ferroviaires... L'anticipation, la préparation, l'étalement des projets : toujours inconnus de ces mêmes personnes. A quoi sert-il d'avoir le meilleur train au monde pour traîner ces tares à côté !
- D'aller à l'aéroport soumis aux vicissitudes de la circulation alors que des trains venant de la gare centrale passent régulièrement à quelques mètres des avions !
- De passer en gare de Bischheim sans pouvoir y prendre un bus !
- D'observer le laxisme vis-à-vis de la fraude ! Tous les passagers, abonnés ou non, devraient composter leur titre pour chaque montée même en correspondance. Cela se fait dans beaucoup de villes et éviterait la

désagréable sensation d'être le seul à payer lorsqu'on valide son titre et surtout ne donnerait pas un sentiment de facilité et d'impunité aux fraudeurs. Il faut aussi rapidement étendre la montée à l'avant dans les bus.

- De voir se multiplier ou perdurer les actes " d'incivilité " vis à vis du matériel, du personnel et des usagers. Il n'y a pas de " petite " délinquance en la matière ! A quand des effectifs corrects de contrôleurs et de policiers ! Strasbourg doit avoir sa SUGE...

Côté associatif aussi, le calendrier fut chargé ces derniers temps. L'Assemblée Générale a reconduit le Conseil d'Administration qui a reconduit le Bureau presque dans sa totalité. (Voir tableau) Nous avons participé à plusieurs manifestations et au congrès de la Fnaut à Orléans.

Les problèmes de recrutement sont enfin solutionnés et deux personnes vont prendre fonction prochainement pour quelques mois. Cela permettra de rattraper le travail en retard de l'année 2000 et d'avancer pour 2001.

Mais c'est surtout l'embauche d'une secrétaire permanente qui a permis d'avancer sur beaucoup de dossiers et surtout a remis de l'ordre dans notre travail et notre organisation. N'hésitez pas à nous téléphoner vos petits et grands problèmes, vos vécus sur le réseau, vos réflexions ou appréciations sur nos actions, activités et écrits. Une oreille attentive assure les permanences et la coordination des membres actifs.

Max MONDON



SOMMAIRE

Le mot du Président.....	Pages 1 & 2
Compte rendu de l'Assemblée Générale.....	Pages 3 & 4
Actualité locale.....	Pages 5 & 6
Tramways d'occasion à céder.....	Pages 7 & 8
Nouvelles brèves.....	Page 9
Reportages.....	Pages 10 & 11
Courrier des lecteurs.....	Pages 12, 13, 14 & 15
Tramway sur pneus de Nancy.....	Pages 16, 17 & 18
Bibliographie.....	Page 19
Vœux de l'équipe d'Astus + Encarts Astus.....	Page 20

Compte rendu de l'Assemblée Générale du 29 septembre 2000

Notre Association s'est réunie en Assemblée Générale à la Maison des Associations sous la présidence de M. Max Mondon.

31 membres ont été présents ou représentés.

Le Président explique les raisons de la convocation tardive de l'A.G. due aux agissements délictueux d'un chargé de mission et de la difficulté de lui trouver un remplaçant pérenne.

Un préjudice important a, de ce fait, été causé à l'Association qui travaille à remettre sur pieds le fonctionnement normal d'ASTUS.

L'Assemblée entend ensuite la lecture des différents rapports statutaires. Elle décide de

reconduire pour l'exercice 2000/2001 les cotisations précédemment fixées, à savoir :

- F 20.- (adhésion simple)
- F 10.- (tarif réduit pour les handicapés, chômeurs et étudiants)
- F 50.- (adhésion associations).

De nouveaux montants seront fixés lors de l'introduction de l'Euro, début 2002.

Les mandats venus à échéance des administrateurs sont renouvelés.

Le Conseil d'Administration est composé comme suit :

Échéance 2001

Collège des personnes physiques

BOULEAUX Claude
ESQUESNE Raoul
FELDMANN Patrick
TOUSSAINT Norbert

Collège des personnes morales

DERCHÉ Michel, Piétons 67
DREYER Jean, Cactus
VITALE Yves, PAM

Échéance 2002

Collège des personnes physiques

GOUSSET Jean-René
LEBLANC Dominique
PALMER Laurence
SCHEHR Raymond

Collège des personnes morales

BOISSON Franck, FMH
PAQUES Antoine, CADR

Échéance 2003

Collège des personnes physiques

Mc GEE Michael
GIORDANI François
MONDON Max
SAGER Christian

Collège des personnes morales

BACHER Édouard, SCILT



Le nouveau bureau de l'Association est composé comme suit :

- MONDON Max, Président
- DERCHÉ Michel, Vice-Président
- FELDMANN Patrick, Trésorier
- VITALE Yves, Trésorier Adjoint
- SAGER Christian, Secrétaire
- ESQUESNE Raoul, Secrétaire Adjoint et Rédacteur en Chef d'Astus Info.

Le Président fixe les orientations pour l'année à venir. Celles-ci sont définies dans le rapport reproduit ci-après.

1. LIMINAIRE

Les orientations et projets pour le nouveau mandat qui vont suivre sont soumis à l'A.G. pour approbation, mais il est évident que tous ne pourront être réalisés. Cela dépendra en partie de la compétence du Chargé de Mission qu'il nous reste à recruter. Je demanderai donc votre approbation assortie d'une délégation de pouvoir au C.A. pour choisir les actions ou sujets qui seront effectivement en chantier pour cette courte année. (La prochaine A.G. devrait se tenir avant mai 2001)

2. OUVERTURE SUR L'EXTERIEUR

Mise en place de voyages et visites de réseaux, de villes intéressantes pour leurs transports en commun. Ce sujet est déjà ébauché : une visite du Trans-Lohr est prévue prochainement. La date reste à fixer. Prendre contact d'ici 15 jours avec Mme Zabé notre permanente.

Participations aux différents congrès : Fnaut / Gart.

Etablir une coordination entre notre chargé de mission et les 2 " chargés de promotion des déplacements multimodaux " de la CUS pour le milieu scolaire et les entreprises.

3. LE RESEAU AU QUOTIDIEN

Intensifier les relations avec les associations de quartier concernant les transports (Chargé de mission).

Relancer le " Collectif Transport " avec Piétons 67 et le CADR pour l'étude des problèmes transversaux à nos 3 associations.

Animer le collectif " accessibilité ". (Chargé de mission)

Réaliser :

- Un état des lieux " accessibilité ".
- Une plaquette ASTUS valorisante et pérenne.
- Une campagne de recrutement de nouveaux membres.

4. PREPARER LE FUTUR

Participer au développement de la cartographie transfrontalière mise en chantier par Fnaut Alsace et ses partenaires.

Proposer un projet de mise en place à Strasbourg d'une plate-forme urbaine de distribution.

Faire le suivi et des propositions sur :

- Les extensions et améliorations du réseau Bus - Tram.
- Le projet Tram/Train (SIBS).
- Le projet de site propre ou réservé sur la RN4.
- Les difficultés des usagers.
- Le projet " tarification " de la CTS. (Déjà ébauché).

Certains de ces points pourraient être aussi " sous-traités " contractuellement : par exemple avec les éco-conseillers ou avec des étudiants.

La réunion se termine par le verre de l'amitié.



ACTUALITÉ LOCALE

Le nouveau réseau bus-tram de Strasbourg

Le 1^{er} septembre 2000, M. Lionel JOSPIN, Premier Ministre, a inauguré les lignes de tramway B (Elsau-Hoenheim Gare) et C (Elsau-Esplanade). Ensuite, après deux jours de liesse populaire, ces lignes ont commencé leur service régulier tandis que le réseau autobus a été profondément restructuré. Ce réseau du 4 septembre 2000 a fait l'objet d'une importante campagne d'information de la part de la C.T.S. sur laquelle il n'est pas besoin de revenir ici.

La nouvelle structure des transports urbains va considérablement modifier la façon de se déplacer des strasbourgeois. Elle comporte beaucoup d'avancées, mais malheureusement aussi quelques reculs, comme l'abandon de quelques dessertes traditionnelles. Nous aurons certainement l'occasion de revenir sur le sujet. De toutes façons, ASTUS sera sur le terrain pour voir comment les choses se passent et recueillir les réactions des voyageurs.

Un des points marquants de la restructuration nous paraît être la création de la ligne 70. Cette rocade va relier à terme Robertsau Renaissance à Oberschaeffolsheim en parcourant les faubourgs Nord et Est de notre agglomération. Son objet premier consiste d'une part à rabattre les habitants

de ces quartiers sur la station de tram Pont Phario, d'autre part de desservir l'Espace Européen de l'Entreprise (E3E) qui se développe très fort. L'itinéraire du 70 est, pour le moment, provisoire car une partie de la voirie n'est pas encore construite.

Le 4 septembre 2000 a vu aussi la généralisation de la montée à l'avant sur les autobus standard, un rajustement des tarifs des parkings relais et la disparition de la malheureuse navette " Le Fil " entre le parking Ste Marguerite et la rue du 22 Novembre. Circulant mal et généralement à vide, elle ne laissera pas beaucoup de regrets.

Raoul ESQUESNE



ACTUALITÉ LOCALE...suite

Evolution du réseau des tramways de l'agglomération strasbourgeoise

Après l'ouverture au public de la première tranche de la ligne A du tramway, la Communauté Urbaine a établi en 1995 un plan de développement du réseau à l'horizon 2010. Avec la mise en service à partir du 4 septembre 2000 des lignes B et C, une part importante de ce plan a été réalisée. Il paraît donc utile d'actualiser les hypothèses de 1995.

Voici ce qui semble être envisagé à l'heure actuelle :

Ligne A (Hautepierre Maillon - Illkirch Lixenbuhl)

Cette ligne qui devait primitivement se poursuivre jusqu'au Fort Uhrich, ira probablement en 2006 plutôt vers le centre de Graffenstaden, à l'Illiade.

Depuis Hautepierre, la ligne A devrait se poursuivre jusqu'à la future Voie de Liaison Intercommunale Ouest (V.L.I.O.) où un parking relais serait établi.

Ligne B (Hoenheim Gare - Elsau)

Dès 2004, les tramways de la ligne B poursuivraient leur trajet de l'Elsau jusqu'à Ostwald qui bénéficierait alors de liaisons très performantes avec la Place de l'Homme de Fer. En outre, cette extension soulagerait le trafic de la route de Schirmeck surchargée. Ultérieurement, le tram B aboutirait depuis Ostwald dans les quartiers Sud de Lingolsheim.

Ligne C (Elsau - Esplanade)

Dès 2004 également, la ligne C franchirait le rond-point de l'Esplanade et le canal du Rhône au Rhin pour arriver au marché de Neudorf avant d'être prolongée au Neuhof.

Ligne D (Rotonde - Étoile Polygone)

Cette ligne emprunterait soit l'avenue Jean Jaurès, soit la Route du Rhin à Neudorf jusqu'au Pont Vauban. Ultérieurement, une jonction devrait être établie avec Kehl, mais cette liaison pourrait aussi prendre la forme d'un tram-train Strasbourg - Kehl - Offenbourg.

La grande nouveauté de cette mise à jour, est le projet d'une ligne E ne passant pas par la Place de l'Homme de Fer. Elle partirait du Wacken, emprunterait successivement le tracé des lignes B, C et A pour se terminer au Baggersee à proximité du futur Palais des Sports. Cela impliquerait la construction d'une jonction, non prévue précédemment entre Neudorf Marché et Krimmeri, mais donnerait au réseau strasbourgeois une plus grande souplesse grâce aux interconnexions possibles entre les cinq lignes.

Raoul ESQUESNE



Tramways d'occasion à céder

Peu après Strasbourg, Rouen inaugurait le 17 décembre 1994 son tramway baptisé " Métrobus ". Partant de la Place du Boulingrin, sur la rive droite de la Seine, il traverse en souterrain le vieux Rouen avant de retrouver la lumière du jour peu avant de franchir le fleuve sur un pont. Sur la rive gauche, la ligne se divise en deux à la station Saint-Sever. Une branche se dirige vers Quévilly tandis que l'autre rejoint Sotteville et Saint-Étienne du Rouvray.

Progressivement le métrobus a conquis le cœur des rouennais de sorte qu'aux heures de pointe les rames sont surchargées.

Impossible d'augmenter les cadences, car sur le tronc commun, les trams se suivent déjà à des intervalles minimaux. La T.C.A.R., la compagnie locale, songe donc à faire circuler les métrobus sous forme de trains composés de deux rames accouplées, solution possible grâce à des stations construites dès l'origine à une longueur suffisante. Malheureusement, le parc des 28 rames bleues Alstom est trop juste et il faudrait l'augmenter de quelques unités. Une commande complémentaire d'un petit lot de tramways d'un type qu'Alstom ne fabrique plus depuis le lancement de la gamme Citadis, serait d'un prix prohibitif. Compléter le parc avec un petit nombre de véhicules d'un autre type serait gênant. Comment faire ?

A Grenoble, un problème identique se pose. La SEMITAG exploite deux lignes :

- A : Fontaine la Poya - Echirolles Denis Papin

- B : Palais de Justice - Universités. Le parc de 53 tramways Alstom est devenu juste depuis que la ligne B a été prolongée de Gare Europole jusqu'au nouveau Palais de Justice. Or la ligne B doit faire l'objet prochainement de courtes extensions à ses deux extrémités et quelques rames supplémentaires seraient nécessaires.

A Paris, la R.A.T.P. exploite elle aussi deux lignes de tramways :

- la T1 entre Saint-Denis et Bobigny
- la T2 entre la Défense et Issy Val de Seine.

Là-aussi, le succès est au rendez-vous. Le parc de la T1 est déjà passé de 16 à 19 rames et devra encore être renforcé quand la ligne sera prolongée (en 2003) jusqu'à Noisy le Sec.

La T2 dispose de 16 tramways fortement sollicités qui ne suffiront plus quand les prolongations jusqu'à la Porte de Versailles et Bezons seront construites. De plus, un ambitieux plan de construction de nouvelles lignes " le grand tram " devrait être entamé d'ici 2006. C'est pourquoi la R.A.T.P. vient de commander 60 rames Alstom Citadis 300 dont 13 fermes.



Tramways d'occasion à céder... suite

Comme par hasard, Rouen, Grenoble et Paris utilisent le même type de motrices Alstom livrées entre 1986 et 1997. Sans doute, les différentes tranches comportent-elles des différences, mais ce ne semble pas être un obstacle fondamental. L'idée a donc germé de demander à Paris de céder quelques-uns de ses trams à Rouen et à Grenoble. Ces deux villes conserveraient ainsi leurs parcs homogènes tandis que Paris moderniserait le sien.

Des discussions - ultra secrètes - se déroulaient depuis début 2000 entre les trois exploitants, mais les pourparlers ne semblent pas avoir abouti à un résultat concret jusqu'à présent.

L'idée d'utiliser du matériel d'occasion en provenance de Paris n'a pas séduit Grenoble et la T.A.G. a décidé de faire face à ses besoins en augmentant la disponibilité de son parc de 53 rames par une réorganisation du service d'entretien. Elle espère ainsi pouvoir tenir jusqu'à la commande des tramways destinés à la future ligne C Seyssins-Gières dont la construction, après de longues tergiversations, vient enfin d'être décidée sur les boulevards, en même temps que celle de l'ouverture d'un nouveau dépôt. Rouen, de son côté, aura besoin de 10 rames supplémentaires. Viendront-elles de Paris ?

Et Strasbourg ? Le démarrage en fanfare de la ligne B/C a montré qu'il faut augmenter d'urgence le nombre de rames disponibles pour faire face à l'afflu

ence en heures de pointe et aux incidents trop nombreux qui désorganisent l'exploitation de la ligne.

L'idée émise par ASTUS d'allonger à quatre caisses les rames 1001 à 1026 et 1031 à 1040 qui n'en ont que trois ne paraît malheureusement pas jouable pour des raisons de coût disproportionné et d'immobilisation du matériel. De toutes façons, pour exploiter les extensions prévues d'ici 2004 (ligne B à l'entrée d'Ostwald, ligne C à Neudorf Marché et nouvelle ligne E Wacken Baggersee - Palais des Sports), une nouvelle commande devra être passée. Grâce à des économies faites lors de la construction de la ligne B/C, la décision vient d'être prise de commander trois rames pour renforcer le parc plus une option de quinze rames pour les extensions futures. Trois rames est-ce suffisant ? Attendre les bras croisés qu'elles soient livrées d'ici trois ans confine à la folie furieuse. Alors que faire ?

Rechercher à Paris ou ailleurs des tramways d'occasion rapidement utilisables ?, faire pression sur les constructeurs pour qu'ils acceptent de livrer dès à présent à des prix raisonnables un petit lot de rames complémentaires ou, horresco refrenens, aller louer des autobus de renfort ?

Raoul ESQUESNE



Éditions ANDRE Grenoble-France



NOUVELLES BREVES

Montpellier

Le tramway de cette ville a été inauguré le 30 juin 2000. Les 28 rames Citadis bleues parsemées d'hirondelles blanches parcourent depuis cette date les 15,200 kilomètres entre Mossen et Odysséum à la grande joie des habitants qui ont accueilli avec enthousiasme leur nouveau moyen de transport (voir Astus Info n° 17).



Orléans

Le 20 novembre 2000, le Premier Ministre, Lionel Jospin, a inauguré le tramway d'Orléans qui relie Fleury - Les Aubrais à Orléans La Source. Le trajet de 18 km compte 24 stations. Il est parcouru à la vitesse commerciale de 22 km/h par les 22 rames Citadis 301 d'Alstom peintes en couleur «sables de la Loire». Chaque rame offre 176 places dont 40 assises. On attend 45 000 voyageurs par jour.



Crédit photos : ASTUS

Lyon

C'est le « Citadis TGA 302 » construit à Aytré (Charente Maritime) par Alstom qui a été choisi. Par rapport au tram de Montpellier et d'Orléans, le design est différent puisque l'avant fait penser à une bulle de verre. Il est de couleur blanche avec des sièges d'une belle couleur bleue et un aménagement intérieur semblable aux trams cités précédemment. En décembre 2000, il prendra son service sur deux lignes :

- n° 1 : PERRACHE/BRON/ST PRIEST (10 kms - 20 stations)
- n° 2 : PERRACHE/LA DOUA (8,7 kms - 19 stations)

Bon rail au «Tram Lyonnais».



Milan

On se souvient que la rame 1012 avant de prendre son service à Strasbourg au début de 1995, a circulé à titre d'essai à Milan. Cet essai a été concluant puisque la capitale lombarde a commandé vingt rames de notre "Eurotram".

La rame tête de série de cette commande portant le n° 7001 est arrivée ce printemps à Milan où elle est en train de se roder. Une nouvelle tranche de six de ces "Eutrotrams" a été commandée récemment.

REPORTAGES...

Le respect, c'est important !

L'autre jour, je rentrais tard, comme cela m'arrive souvent, d'une réunion associative. La "Zehnerglock" de la Cathédrale avait commencé de sonner le couvre-feu selon une tradition qui remonte au XVème siècle, quand j'ai pris le tramway à la station Porte de l'Hôpital.

Au fond de la rame se trouvait un groupe de jeunes machos des faubourgs qui draguaient une pauvre fille qui aurait mieux aimé être ailleurs. Deux Pulsars s'efforçaient de calmer l'ardeur virile de ces jeunes.

A la station suivante, montent quatre S.D.F. chargés de baluchons et accompagnés de leurs chiens. Aucun des rares contrôleurs de la C.T.S. n'était présent pour vérifier s'ils étaient munis, de ce que l'on appelle en jargon administratif, un titre de transport.

Quand à Homme de Fer, dragueurs et Pulsars furent descendus, les S.D.F. vinrent s'installer auprès de moi, les chiens sagement couchés à leurs pieds.

Les quatre hommes auraient pu sortir du Studio Kablé où le T.N.S. jouait l'interminable pièce de Lars NOREN "Catégorie 3:1 Personkrets" consacrée aux marginaux. L'un d'entre eux, pourtant grand et d'allure altière, se distinguait des autres déjà lourdement marqués par les stigmates de la misère.

Je n'ai pas bien suivi leur conversation qui, me semblait-il, tournait autour du chômage et de leurs âges respectifs. Toutefois, à un moment donné, mon oreille fut frappée par le mot "PAPY". Il s'agissait apparemment de moi. Mes cheveux blancs et mon allure de grand-père pouvaient motiver cette appellation d'autant plus que j'ai le bonheur d'avoir quelques petits enfants.

C'était bien de moi qu'ils parlaient, car le grand altier se mit à m'adresser la parole en excellent français.

"Oui, me dit-il, nous, nous avons le respect. Ce

n'est pas parce que nous sommes dans la rue que nous serions méchants. Nous avons le respect. Le respect, pour nous, c'est très important. Oui, c'est très important pour nous, le respect". Sur ces mots, il s'empresse de descendre du tram à la Gare Centrale avant que les portes de la rame ne se ferment. Ses trois compagnons d'infortune avec chiens et baluchons ne sortiront qu'à la Rotonde.

La Dame et son auto !

9 juin 2000 - 19 h 15

Le bus articulé n° 364 parti peu avant des Halles-Sébastopol, débouche sur notre droite dans la rue du Marché-Gare. Une petite auto rouge récemment immatriculée, nous double et veut se rabattre devant l'autobus. La conductrice a mal calculé le coup et sous-estimé la vitesse de l'engin CTS. A la dernière minute, elle cherche à arrêter sa manœuvre.

Il est trop tard, les deux véhicules se frôlent et dans un nuage de poussière jaune (tiens, pourquoi cette poussière ?), l'autobus arrache le rétroviseur droit de la petite voiture rouge, rétroviseur qui vole au-dessus d'elle pour atterrir à sa gauche. La conductrice stoppe. L'autobus s'arrête un peu plus loin. La conductrice, au péril de sa vie, va ramasser le rétroviseur désarticulé au milieu de la route et se sachant en tort, fait signe au chauffeur de bus de poursuivre son chemin.

L'autobus 71 repart vers le Nord en direction d'Eckwersheim. La petite auto rouge prend la bretelle vers le Sud, en direction d'Illkirch. L'incident a pris à peine une poignée de minutes. Il aurait pu mal se terminer pour la conductrice qui en sera quitte pour faire réparer son rétroviseur.

Morale de l'histoire : "Hâte-toi lentement, car rien ne sert de courir, il faut partir à temps".

Raoul ESQUESNE





REPORTAGES...suite

Vélo + Tram

25 mai 2000. Journée exceptionnelle pour la CTS !

Ayant fait un gros effort sur les vélos dans le tram et le transport de ces derniers à titre gratuit, la récompense tant méritée arrive.

En effet, en présence de M. Fréani, Adjoint au Maire, de M. Bigot, Maire d'Illkirch-Graffenstaden et de M. Derché, Vice-Président de l'ASTUS, M. Jean-Chaumien, Président du CADR (Comité d'Action Deux Roues), remet le "Guidon d'Or" à Madame Simonnet, Directrice de l'Action Commerciale de la CTS. Maintenant, sauf aux heures de pointe bien sûr, de VELO + TRAM, profitez-en....

Le Rendez-Vous

6 juillet 2000 - 14 heures.

M. Jean-Pierre BASSET, Directeur des Opérations à la CTS, a convié l'ASTUS et les associations de personnes handicapés pour une réunion au Centre Administratif afin de nous parler du nouveau réseau Tram/bus à partir du 4 septembre 2000.

Sont également présents, Mme Geneviève GOUJON et M. Pierre SCHNEIDER de la CTS pour répondre aux différentes questions ainsi que M. RINGLER, Conseiller Municipal.

Après une heure trente de réunion, nous prenons le tram à la station Étoile Bourse pour nous diriger vers la Place de l'Homme de Fer où nous attend une rame spéciale. But de l'opération, vérifier l'accessibilité des personnes à mobilité réduite aux différentes stations jusqu'au terminus Esplanade.

Les personnes de la CTS écoutent les doléances des uns et des autres, prennent note ou répondent directement aux questions.

A 17 h 20 c'est le retour à la station Homme de Fer, tout le monde dit "merci et à bientôt de se revoir".

Marche à blanc

Le 29 août 2000, j'ai participé à deux marches d'essai pour les nouvelles lignes B et C.

Le premier parcours aller-retour est sur la ligne C (Elsau-Esplanade). C'est la rame 1039 qui emmène le seul passager (qui n'est pas clandestin) pour ce voyage afin de noter les quelques imperfections qu'il peut y avoir sur la ligne.

Le deuxième trajet plus long, me transporte de l'Elsau à Hoenheim Gare et retour (rame 1051 - ligne B). Comme précédemment, je regarde afin de signaler les petites choses qui ne vont pas.

Je tiens à dire un grand merci à Christelle, Laurent, Roland et d'autres, employés de la CTS, pour l'accueil car j'ai participé à d'autres marches à blanc.

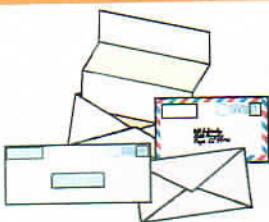
Clin d'Oeil...

Particularités sur les lignes du tram :

- Lignes A et D : toutes les rames ont un numéro pair
- Lignes B et C : toutes les rames ont un numéro impair.



Michel DERCHÉ



COURRIER DES LECTEURS

PREVENTION OU REPRESSION

...Telle est la question !...

Les violences urbaines qui se sont développées ces derniers temps ont fait basculer l'opinion publique dans le sens du " tout répressif :

" la police n'est pas présente ! " " mais que font les flics ! " " il faut enfermer tous ces voyous ! ".

Ceux qui connaissent les jeunes délinquants vous diront : " la répression est indispensable, mais elle n'arrange rien. En prison les jeunes apprennent ce qu'ils ne savent pas encore, ils en sortent avec la " haine " et nous n'aurons rien gagné qu'un surcroît de violence ".

La seule solution (mais elle est de longue haleine), c'est la PREVENTION !

En quoi peut-t-elle consister ?

- Dans tous les quartiers, des lieux d'accueil et d'écoute où les jeunes en échec familial, scolaire ou professionnel trouveront un adulte formé et ouvert qui les aidera à surmonter cette situation d'infériorité. C'est, en effet, dans la recherche d'actions dangereuses (rodéo, vandalisme, violences), qu'ils essayent de compenser ce sentiment d'échec.

(Ces lieux existaient : mais la nouvelle politique du Conseil Général les a fermés au profit de petites équipes d'éducateurs de rue).

Développer un corps de médiateurs dans les lieux sensibles tels les transports publics, les sorties d'écoles, les lieux d'affluence du public. Mais, condition primordiale, il faut que ces médiateurs soient formés sérieusement. Etre originaire des quartiers difficiles peut apporter certaines facilités, mais n'est en aucune façon un brevet de compétence !

De toutes façons, éducateurs de rue, animateurs socio-culturels, médiateurs, entraîneurs sportifs, etc., ne se conçoivent qu'en équipes consistantes et encadrées, car dans ce travail le découragement et la perte de motivation s'installent très vite. Ils engendrent de l'absentéisme et même des dépressions qui annulent toute efficacité.

Tout cela coûte cher, certains disent trop cher : en voyant ce que coûtent les forces de police et les prisons, la prévention n'est vraiment que peu de choses.

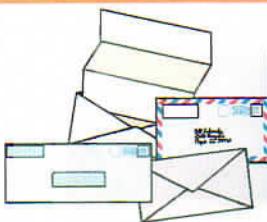
Gabriel CARTERON

NOTE DE LA REDACTION

- . Voilà une opinion !
- . Qu'en pensez-vous ?
- . Vos réactions nous intéressent, mais surtout si elles sont " centrées " sur les transports en commun.

Ecrivez-nous....





...Suite de la lettre de Jean Dreyer
 «Du Capitalisme inattendu»—Astus Info n° 17 p. 4 et 5



Le tramway de St Etienne

Le nouveau tram de St Etienne avait été fabriqué à Strasbourg en 1958. Avant sa livraison, le constructeur avait voulu procéder aux essais en ligne. Pour cela, il jugea naturel de les faire à Strasbourg même, qui avait encore 2 lignes en service. La réponse du président de la CTS, également maire de la ville (Pierre Pflimlin), fut un refus catégorique. Il chargea également la CTS de trouver un prétexte justifiant ce refus. Le maire de l'époque connaissait parfaitement l'opinion favorable de ses électeurs au sujet du tram, lesquels ne saisissaient pas bien le choix de sa liquidation quand des villes toutes proches comme Fribourg, Bâle ou Karlsruhe modernisaient matériel et réseaux. Notons, en passant, que le constructeur avait bien l'intention de se faire un coup de pub pour obtenir une commande supplémentaire, mais que la mairie a refusé de voir, ni cette initiative, ni cette activité sur son propre territoire, ni le développement d'une main d'œuvre locale. Il n'y aurait eu, dans ce cas, aucun déplacement de compétence puisque l'intérêt collectif y était mieux que préservé !

Si néanmoins, les essais avaient pu se dérouler sur le réseau subsistant, tout le monde aurait constaté qu'il existe bien un tramway français

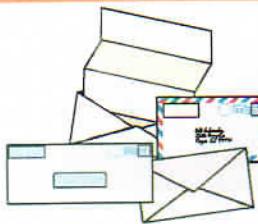
moderne. Qui plus est, fabriqué à Strasbourg ! Le courant pro tram, au demeurant impressionnant (100 000 à 150 000 personnes dans les rues 2 ans après pour assister au dernier tram), mais affublé de passéisme, de rétro ou de nostalgique se serait revivifié et se serait dégagé de l'étiquette vieux jeux. Il aurait fait monter la pression au point que la municipalité aurait dû en tenir compte et se résigner à faire une commande supplémentaire. Or une telle éventualité aurait totalement bouleversé le choix tout automobile des élus, bien que ce choix eut été parfaitement conforme à la volonté populaire. Le maire s'était bel et bien comporté en manager capitaliste, certes possible tant qu'il reste dans sa compétence, la défense du bien public, mais non, si par translation il va vers un rôle qui n'était pas le sien, optimiser le marché automobile aux dépens de l'intérêt public. Il n'a pas non plus rempli sa mission d'élu à

l'écoute de la volonté de ses administrés en ne leur fournissant pas les éléments nécessaires à un choix éclairé.

Cela s'appelle de la manipulation de l'opinion.



Jean DREYER



...Suite de la lettre de Jean Dreyer
 «Du Capitalisme inattendu»—Astus Info n° 17 p. 4 et 5



Le VAL

Avec le VAL, la problématique exposée précédemment reste identique quelques décennies plus tard.

Le panel de population n'avait pas beaucoup varié. Les villes voisines, outre Rhin, avaient continué la modernisation de leur réseau tram. Et surtout, le tramway avait réapparu dans le paysage français à Nantes et à Grenoble et y apparaissait déjà comme un succès.

Comme son prédecesseur, il a cherché à convaincre, mais par des manipulations d'opinion. Il a commandé un sondage à l'Iserco, lequel est revenu positif en faveur du tram. Ce dernier n'a jamais été publié pendant la campagne. Pourquoi ? Parce qu'il ne voulait pas tenir compte de l'état d'opinion de son électorat. Dans le chapitre transport, tout est faux, tant sur le mode capitaliste que sur le mode électoral.

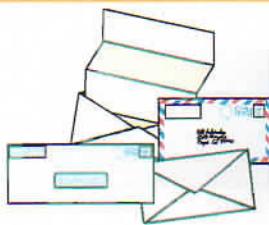
Jean DREYER

Contrairement à une idée force selon laquelle les élus seraient friands de faire campagne sur des thèmes à succès pour se faire élire, Marcel Ruldoff a préféré faire campagne pour le VAL. Sa priorité n'était pas tant son électorat que la défense du lobby automobile. Il aura préféré aller à l'échec que de trahir sa priorité. La translation de compétence semble bien confirmée.

En effet, le VAL s'est avéré 3 à 4 fois plus cher que le tram, on en fera donc sensiblement 3 à 4 fois moins. De plus que ce soit en tunnel ou en viaduc, il ne générera pas la circulation automobile. De nombreuses villes moyennes et en raison de son coût vont être exclues de la technologie du VAL. Il permet donc la négociation sur la réduction la plus faible possible des parts de marché de la voiture individuelle.



Le VAL - Métro de Lille
 (Avec l'aimable autorisation de la Vie du Rail n° 115 du 19 janvier 2000)



...Suite de la lettre de Jean Dreyer
 «Du Capitalisme inattendu»—Astur Info n° 17 p. 4 et 5



La Vallée de Thann

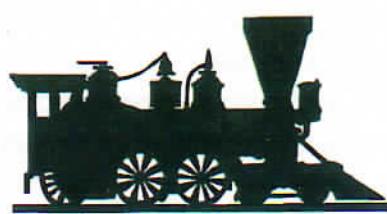
La RN 66, promue E512, devait devenir un axe de transit Benelux - Italie, avec mise à 2 x 2 voies, déjà largement achevé côté lorrain. Comme au Somport et à Chamonix, une opposition au transit des camions dans une vallée sensible s'est constituée. Opposition dirigée par Thur Ecologie et Transports, une assoc. membre de la Fnaut, de qui on n'aime pas divulguer les arguments, pourtant sérieux, contre ce projet. Toujours la même préoccupation, manipuler l'opinion en sélectionnant les avantages et en réduisant, voire en taisant les inconvénients. T.E.T. estime qu'il faut un projet alternatif, en l'occurrence le train. Et de fait, la Région a un projet de modernisation du rail dans cette vallée. Les élus de la vallée en avaient un avis circonspect. Pierre Egler, l'un d'eux, estimait même qu'une modernisation de la ligne ne serait qu'un gaspillage de fonds publics vu sa certitude que dans 5 à 10 ans on irait de toute façon tout débarrasser, qu'il vaudrait mieux, en bon gestionnaire, fermer immédiatement et récupérer la plate-forme pour la future E 512.

La E 512 est devenu un projet pharaonique. - A cause de la non récupération de la plate-forme ferroviaire prétend l'élu. - Pas du tout, répond T.E.T., les camions peuvent contourner le massif vosgien par le nord ou par le sud et les

16 000 véhicules / jour (essentiellement des parcours locaux), peuvent sensiblement être réduits par la voie ferrée qui, entre-temps a évolué pour devenir une branche du train tram de Mulhouse. L'opposition des élus de la vallée est montée d'un cran. Pierre Egler déclare récemment à la presse que le déficit du train - tram sera de 29 milliards de F (vous avez bien lu), le coût du tunnel sous la Manche.

Il ne s'agit rien moins que de démontrer à l'électorat que le rail était beaucoup plus cher que la route. Or la E 512 avait déjà atteint des sommes astronomiques : 3 milliards de F. Il fallait donc dépasser ce coût, coûte que coûte Le conseil général du Haut-Rhin a même voté des crédits illimités en faveur de cette réalisation et le préfet de signer cette DUP. Décision qui fut attaquée par T.E.T. et qui obtint gain de cause au TA. Dans cette aventure, encore une fois, tout est faux, rien n'y trouve son compte. Avec, a contrario, un hommage appuyé à la Région Alsace et à la Ville de Mulhouse, c'est tellement exceptionnel.

Jean DREYER



TRAMWAY SUR PNEUS DE NANCY

En 1966, quelques lignes de tramways isolées subsistaient en France (Marseille, Saint-Etienne et Lille) alors que le tramway moderne connaissait un renouveau un peu partout dans le monde. Conscient de cet état de choses, le Secrétaire d'Etat aux Transports de l'époque, Marcel Cavaillé, demandait le 27 février 1975 aux maires de huit grandes villes dont Nancy d'étudier la réintroduction du tramway chez eux.

Nancy avait connu jadis un important réseau de tramways dont le dernier a circulé le 2 décembre 1958. Il faut dire que les véhicules plutôt archaïques n'ont pas dû laisser un très bon souvenir aux nancéiens. La ville elle-même éprouve de sérieux problèmes de circulation car les artères commerciales du centre sont étroites et encombrées. De plus, les faubourgs construits sur des coteaux qui dominent la ville sur la rive gauche de la Meurthe, doivent être atteints par des rampes prononcées.

C'est pourquoi les autorités de l'époque écartèrent l'idée du tramway pour jeter leur dévolu sur des trolleybus articulés bimode du type PER 180 H. 48 trolleybus de ce type furent mis en service à partir de 1982 sur les trois lignes :

- . 3 : Laxou - Essey
- . 4 : Beauregard - CHU Brabois
- . 19 : Laxou - CHU Brabois.

Grâce à leur moteur auxiliaire, les trolleybus de la ligne 3 poursuivent leur route en mode thermique au-delà d'Essey jusqu'à Pulnoy (ligne 33) et Seichamps (ligne 43).

Les trolleybus venant maintenant au terme de leur vie économique, la Communauté Urbaine du Grand Nancy a décidé de les remplacer par des tramways sur pneus.

Il s'agit, en fait, d'un mégabus guidé par un rail central, fonctionnant à l'électricité (alimentation par contacts bifilaires et perches ou par caténaires et pantographes) et disposant d'un générateur auxiliaire diesel. Conçu par la Bruggeoise et Nivelles (B.N.) en Belgique sous le nom de G.L.T. (Guided Light Transit), un premier prototype circula dès 1983, suivi deux ans plus tard par deux nouveaux prototypes qui assureront pendant de nombreuses années un service commercial voyageurs sur la ligne Jemelle-Rochefort dans les Ardennes belges.

Le constructeur canadien Bombardier, qui avait entre-temps repris l'usine de B.N., chercha à valoriser son invention sous le nom de T.V.R. (Transport sur Voie Réservée) en arguant que le T.V.R. couvrait des besoins intermédiaires entre l'autobus et le tramway grâce à un coût très inférieur à celui de ce dernier.

En 1994, la ville de Caen fut séduite par cette argumentation, mais le prototype à plancher bas et à l'esthétique soignée qui fut présenté aux caennais ne remporta pas l'adhésion de ces derniers et, de ce fait, ne roulera dans la capitale de la tripe "à la mode de Caen" qu'après le T.V.R. de Nancy. Entre-temps, le prototype a fait des essais poussés en Ile-de-France sur le Trans-Val-de-Marne (T.V.M.) de la R.A.T.P. et a été reconnu "bon pour le service".

Rebaptisé T.P.G.N. (Tramway sur Pneu du Grand Nancy), le T.V.R. circulera sur trois lignes qui reprennent grossso modo l'ancien réseau trolleybus :

Tramway sur pneus de Nancy...suite

- n°1 Vandoeuvre (CHU Brabois/Jeanne d'Arc) - Essey Mouzimpré (travaux en cours et mise en service prévue fin 2000)
- n°2 Laxou - Pôle Saint-Georges (mise en service programmée pour 2003)
- n°3 Maxéville (Champ le Bœuf) - Jarville (mise en service prévue pour 2006).

Au stade final, le réseau s'étendra sur 25 km.

La ligne 1 sera longue de 11 km et comportera 28 stations. 25 rames ont été commandées. Peintes en couleur argent, elles auront les caractéristiques suivantes :

- longueur : 24,50 m
- largeur : 2,50 m
- capacité : 143 voyageurs (dont 40 assis)
- vitesse maximale : 70 km/h - 55 km/h avec moteur auxiliaire diesel
- masse à vide : 25 tonnes (38 tonnes en charge).

Le véhicule articulé et non réversible comprend trois caisses reposant sur quatre essieux dont deux motorisés (chaque moteur a une puissance maximale de 200 kW). La caisse avec le poste de conduite comporte deux essieux dont un motorisé, les deux suivantes n'ont qu'un seul essieu et reposent chacune sur la caisse précédente. Le générateur auxiliaire diesel se trouve à l'arrière de la rame. La caisse centrale comporte deux portes à deux vantaux, dans les autres, il n'y a qu'une porte.

Le guidage du véhicule se fait à l'aide d'un rail central en U noyé dans la chaussée dans lequel roule une roue portée par un bogie spécial fixé à chaque essieu.

Le tramway sur pneus circule sur un site

propre de 6 m 30 de largeur qui assure un accostage précis dans les stations. Celles-ci disposent d'un quai surélevé de 15 cm facilitant l'accès au véhicule dont le plancher bas se trouve à 320 m du sol.

Nous renvoyons le lecteur intéressé par d'autres détails techniques à la Vie du Rail n° 128/2743 du 19 avril 2000 consultable à la permanence d'Astus.

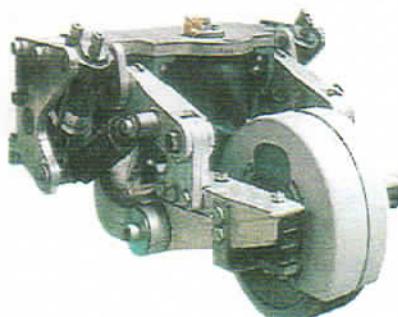
Le coût du projet (ligne n° 1) était chiffré à F 920 millions HT au début de 1999 dont F 198 000 000.- pour le matériel roulant. 25 véhicules ont été commandés dont le premier, livré ce printemps, a commencé ses essais.

La mise en service commercial du T.P.G.N. sera intéressante à suivre.

Le réseau de Nancy a l'expérience du trolleybus, mais les deux grosses inconnues seront le comportement en service courant du système de guidage et le rainurage de la plate-forme usée par les pneus suivant toujours exactement le même tracé.

Quel sera l'avenir du T.V.R. ? La possibilité de quitter facilement sa voie par relevage du système de guidage et utilisation du générateur auxiliaire confère au système une très grande souplesse en cas de travaux ou d'obstructions sur la plate-forme. De même, pour les mouvements au dépôt, on peut se dispenser des installations électriques et des aiguillages en manoeuvrant uniquement à l'aide du moteur auxiliaire.

Vue d'un galet de guidage
(extrait de la Vie du Rail n° 128 du 19 avril 2000)



Tramway sur pneus de Nancy...suite

Par contre, un des arguments avancés en faveur du T.V.R., à savoir les économies réalisées sur la construction de la plate-forme, ne s'est pas vérifié en pratique, car le décaissement de près de 40 cm nécessaire pour cette construction rend la coûteuse déviation des réseaux souhaitable. La capacité restreinte des véhicules (143 personnes) comparée à celle d'un tramway (qui peut aller jusqu'à 500 personnes en cas de rames accouplées) limite l'utilisation du T.V.R. à des axes où le nombre de personnes transportées ne dépasse guère 5000 voyageurs par heure et par sens. De plus, le T.V.R. exige aux terminus une boucle de retournement, car le matériel tel qu'il est conçu est monodirectionnel et ne peut être rendu réversible.

Enfin, le T.V.R. ne peut se transformer en train-tramway, une possibilité de nature à intéresser un nombre croissant de villes.

A l'heure actuelle, l'installation du T.V.R. (en plus de Nancy et de Caen) semble intéresser Angers, Clermond-Ferrand et

certains axes de la banlieue parisienne. Par contre, Le Mans et Nice, d'abord séduits par le tram sur pneus, semblent aux dernières nouvelles marquer une préférence pour le "vrai" tramway sur fer. Les élections municipales de 2001 influenceront certainement ces perspectives en fonction des sensibilités politiques des nouveaux maires.

Raoul ESQUESNE

Remarque :

Je trouve très exagéré le titre de "Tramway sur Pneus" dont se qualifie ce matériel. Pour moi, ce n'est qu'un gros "trolley bus" moderne ! Le "Translohr" se rapproche plus du tram que ce matériel. Un article va venir prochainement sur ce matériel alsacien très intéressant.

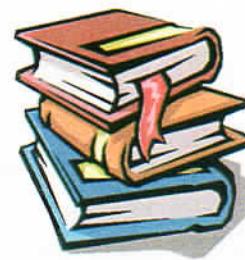
Max Mondon



(Avec l'aimable autorisation de la Vie du Rail
n° 128 du 19 avril 2000)



BIBLIOGRAPHIE



A l'occasion de l'inauguration de la ligne B et C du tramway de Strasbourg, deux ouvrages consacrés à la C.T.S. sont sortis en librairie.

" Génération Tram " de Georges Muller fait suite à son livre " L'année du Tram " publié pour marquer les débuts de la ligne A en 1994/1995.

L'auteur raconte l'évolution du réseau de la C.T.S. depuis lors et décrit en détail les travaux de construction de la deuxième ligne tout en rendant hommage à tous ceux qui y ont participé.

A côté du luxueux album de cet ingénieur dont les nombreuses illustrations en couleurs sont consacrées tant à la nouvelle ligne qu'à un rappel des années passées, le livre de Jean-Pierre Zimmermann est d'une présentation plus austère. Il n'en est pas moins riche en informations sur notre réseau de transports strasbourgeois depuis les origines en 1878 jusqu'à nos jours.

En homme de terrain (conducteur-receveur), attaché au volant de direction de son bus, Jean-Pierre Zimmermann a effectué des recherches historiques approfondies sur tout ce qui fait le quotidien du traminot : les règlements de police et consignes internes, le contact avec les voyageurs ou avec les contrôleurs, la vente des titres de transport ou la fraude, les problèmes sociaux et les grèves, l'évolution du matériel roulant.

Deux ouvrages indispensables à celui qui s'intéresse aux transports urbains de notre ville, ouvrages qui complètent les écrits de Gilbert Haslauer, Albert Herrenschneider, Fernand Bleicher ou Christian Lamboley.

- Génération Tram par Georges Muller
Editions Oberlin 2000 au prix de F 180.-
- Attaché à la Direction (Chronique d'un métier) par Jean-Pierre Zimmermann
Edition G.L. Bischheim Mars 2000 au prix de F 195.-

Raoul ESQUESNE

JOURNAUX ET REVUES :

Les membres d'ASTUS peuvent consulter au bureau, pendant les heures de permanences,
les numéros de :

- FNAUT INFOS.
- Transport Public
- La vie du Rail et des Transports, etc.
- Transports Urbains





Vœux de l'équipe d'ASTUS

Nous entrons dans le nouveau siècle et surtout dans le nouveau millénaire !

C'est donc, conscient de l'importance de l'événement, avec beaucoup de considération et de plaisir que je vous souhaite à tous, au nom de toute l'équipe de l'ASTUS, de bonnes fêtes de fin d'année.

Que cette année 2001 apporte à tous des améliorations notables en matière de déplacements urbains :

- des places confortables dans les véhicules (bus/tram/train)
- des véhicules en quantité suffisante pour ne pas y être compressés
- des fréquences faisant oublier les fiches horaires
- des sites propres pour bus afin qu'ils essayent de courir aussi vite que le tram !
- une accessibilité qui prolonge la rue dans les véhicules sans que l'on s'en rende compte
- une convivialité et un respect général qui fassent des transports en commun un lieu de passage et séjour agréable pour tous
- que cesse enfin le vandalisme absurde

Bref, que tous les acteurs deviennent « responsables ».

Max Mondon



SI VOUS VOULEZ ADHÉRER :

Renvoyer le bulletin d'adhésion à ASTUS

Maison de la Famille 7 rue Sébillot 67000 STRASBOURG

j'adhère à ASTUS et vous adresse ci-joint le règlement de ma cotisation

Nom/Prénom _____

Association _____

Adresse _____

Téléphone _____

Adhésion simple 20 F

Association 50 F

Tarif réduit 10 F (étudiants, chômeurs, handicapés)

Je désire participer aux activités d'ASTUS



• Ont collaboré à ce numéro :

Gabriel Carteron, Jean Dreyer, Michel Derché, Raoul Esquesne, Max Mondon, Françoise Zabé

⇒ ASTUS INFO (Bulletin trimestriel de l'association des usagers des transports de l'agglomération des Transports Strasbourgeois)

Bulletin N° 18 - 19

⇒ Association membre de la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports)

✉ Maison de la Famille

7 rue Sébillot 67000 STRASBOURG

✉ / ☎ 03 88 25 04 11

⇒ PERMANENCES :

Lundi et mercredi : de 9H30 à 11H30 et de 14H à 17H

Vendredi : de 9H30 à 11H30