

ASTUS INFO N°22

Mai 2002

Le journal des usagers des transports Strasbourgeois



L'équipe de l'ASTUS

Président :
Max Mondon.

Vice Président :
Michel Derché.

Trésorier :
Claude Bouleaux.

Secrétaire &
Rédacteur en chef :
Raoul Esquesne.

Permanente :
Françoise Zabé.



LE MOT DU PRÉSIDENT

La fonction principale de notre revue est de rendre compte de la vie de notre association et de celle des usagers. Elle travaille donc essentiellement dans le présent. Cependant des articles plus généraux peuvent y figurer. Dans le dernier numéro nous étions retournés dans le passé pour y parler de l'Autobus SC10.

Dans ce numéro-ci, pour contrebalancer, nous allons dans le futur ! D'abord en 2053 avec un essai de Science Fiction de l'un de nos adhérents. Comme souvent en S.F. le ton est pessimiste et acide : à vous d'apprécier ! Plus réel, plus proche et certainement très constructif, nous vous présentons l'opération " Témoin de Ligne " sur laquelle l'équipe de l'Astus fonde de grands espoirs. L'idée a germé pendant l'essai de l'opération " Mairies de quartier ". Pourquoi ne pas s'adresser directement aux utilisateurs ? Pourquoi ne pas venir à eux puisqu'il est difficile, et c'est compréhensible, de les faire venir à nous ? Nos amis de l'A.U.T. - Association des Usagers des Transports de Paris - ont lancé la même opération récemment ! Jean Macheras, leur Président, nous a fourni tout ce qu'ils utilisent et comme cela a été jugé plus simple et plus lisible que ce que nous concoctions ici : nous avons donc adopté leur système. Merci à eux ! Vous trouverez donc dans les pages qui suivent les modèles de la lettre de présentation et de la grille de réponse. Si de nouveaux volontaires sentent venir la vocation d'un " Témoin de Ligne " qu'ils nous contactent. C'est d'ailleurs dans le but de faciliter celui-ci (le contact) que vous trouvez ci-contre la photo de celle qui sera votre interlocutrice dans cette action, notre Permanente : Françoise. Vous pouvez maintenant mettre un visage à la voix qui vous répond quand vousappelez l'Astus.

Elle réceptionnera vos grilles et, pour ceux qui n'aiment pas la prose, vos appels. Puis elle en fera une synthèse mensuelle qui sera transmise à la CTS. (Et, espérons-le, plus tard à d'autres transporteurs). Cette dernière, très intéressée par l'opération, s'est engagée à répondre. Nous vous transmettrons ces réponses. Ainsi comme le souhaite la note de présentation, faisons en sorte que dans un futur proche : " Les transports en commun, soient confortables, propres, accueillants, sûrs, fiables, accessibles... Et même, rêvons un peu : Faisons que chaque trajet devienne un moment de détente, voire de plaisir..." Et que cela ne soit pas, cette fois, de la Science Fiction !

Max Mondon

P.S. : Au secours !

L'Astus est en danger ! Connaissant les vicissitudes de l'administration et des politiques chères à notre pays, la nouvelle équipe avait opté pour une gestion prudente avec la constitution d'une réserve de trésorerie... Bien nous en a pris : Nous attendons encore la subvention de la CUS pour l'année 2000 ! Si la situation perdure, nous allons devoir cesser un certain nombre de nos activités, voire la totalité. En premier ce journal qui, déjà, prend une allure de deuil ! Domage car son succès dépassait largement le contexte strasbourgeois. Pour preuve les demandes qui affluaient de toute la France suite à l'écho donné dans la revue " La Vie du Rail ". Malheureusement les frais d'impression sont très élevés et maintenant, pour ce qui sera peut-être le dernier numéro, incompatible avec nos finances actuelles. Nous espérons être compris par les responsables politiques. L'avenir de notre association est entre leurs mains...



Le Cycle Infernal

Après les débordements de la nuit de la St Sylvestre et la relative accalmie du mois de janvier, les vacances de février sont arrivées déclenchant comme d'habitude le cycle infernal. Pendant que les uns partent en rangs serrés pour les sports d'hiver ou les plages lointaines, d'autres s'ennuient. Quoi de mieux à faire pour tromper son ennui et se venger d'une société injuste que d'aller lapider les véhicules des transports en commun ?

Les conducteurs de ces véhicules craignant à juste titre pour leur intégrité physique font alors usage de leur droit de retrait et refusent de desservir les quartiers dangereux. Comme ceci ne suffit malheureusement pas, un ordre de grève est donné, motivé par la demande de mesures de sécurité coûteuses qui s'ajouteront à celles prises précédemment et qui n'ont guère freiné la montée inexorable de la délinquance. Toute la population laborieuse est alors privée des transports publics dont elle a besoin et ne goûtant guère les grèves à répétition, se détourne d'un service public sur lequel elle ne peut plus compter. Des clients perdus qui ne reviendront pas vite.

Bien entendu, Astus se fend de son communiqué de protestations habituel, si semblable aux innombrables communiqués de presse précédents que les journaux s'abstiendront généralement de le publier. Pas plus qu'ils ne parlent de trublions arrêtés et sanctionnés pour leur apprendre que jeter des pierres sur des autobus, des tramways, des abribus, etc... est un délit puni par la loi.

Que peut faire le contribuable ordinaire en face de ce gâchis que ses impôts serviront en fin de compte à payer ? Certains lui conseillent de "leur dire". Ceux qui ont suivi ces sages avis ont eu l'occasion d'apprendre combien "leur" répertoire d'injures manque de variété. Ils ont aussi compris en pratique la signification du mot "angelisme" ; ils commencent également à savoir qu'ils ne sont pas à l'abri de représailles. Alors il ne reste plus au citoyen respectueux des lois qu'à attendre résigné, le déclenchement du prochain cycle infernal.

Raoul Esquesne

SOMMAIRE



Le mot du Président	Page 1
Le cycle infernal - D'Coffee Bus	Page 2
Courrier des lecteurs	Page 3
Témoin de ligne (appel à témoin et constat)	Pages 4 et 5
XVIIIème rencontre du transport public à Bordeaux	Page 6
Rencontre nationale des agences d'urbanisme à Nantes	Pages 7 et 8
Le Sepp	Page 8
Les extensions du réseau tram de Strasbourg	Page 9
La Gare de Hoenheim - Station Contades	Page 10
Les franchissements du Rhin en Alsace	Pages 11 et 12
Encarts Astus	Page 12

D'COFFEE BUS

13.11.2001.

Aujourd'hui c'est l'inauguration du D'COFFEE BUS, le bus de la solidarité qui stationnera place Kléber les soirs de fin de semaine pour offrir au public en grande difficulté café ou soupe à prix réduit. Ce bus a été fabriqué par l'usine Dennis à Bromley (sud de Londres - Angleterre) en 1982 et a circulé sur le réseau de Leicester. Le moteur est un 6 cylindres de marque Gardner avec boîte automatique Voith. Le compteur ne fonctionnant plus, le kilométrage est inconnu. Ce bus à impériale appartient désormais à l'association "Entraide - Le Relais".

Michel Derché

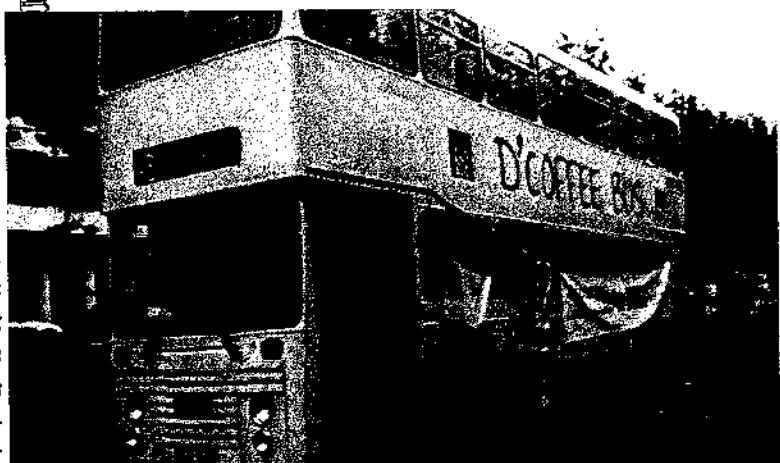


Photo : Michel Derché



Avez-vous reconnu les acteurs ? Suite : page 8...

COURRIER DES LECTEURS

Science fiction

NOTE DE LECTURE :

UN MANUEL DE COMBAT

Au début du troisième millénaire, la longue reconquête des villes par le tram victime, quarante ans auparavant, des Trente Glorieuses, ne s'est pas fait sans rebondissement. Rappelons que c'est en 1960 que fut détruit un des plus beaux réseaux de tram d'Europe et qu'il avait fallu attendre les années 90 avec la municipalité de C.Trautries pour voir renaitre trois lignes de tram. La municipalité de F. Grosserkeller élue en 1999 tenant du tout automobile élabora une stratégie savante pour saborder le tram en douceur. Fondatrice de l'association "La liberté pour l'automobile dans nos villes", elle participa, fort de son expérience, à la rédaction d'un petit manuel très confidentiel. Nous vous livrons un extrait (1) de ce petit morceau d'anthologie : "...Dans le cas où le tram a reconquis une partie importante de la voirie, il s'agit d'agir avec doigté en appliquant une stratégie à plusieurs niveaux :

1. Redonner espoir aux tenants de l'automobile et briser l'enthousiasme des usagers pour le tram. Pour cela, rien de mieux que de supprimer la cadence rapide des trams (un tram toutes les 4 mn alors à Strasbourg !). Le meilleur allié de l'automobile, c'est l'attente des usagers aux arrêts (en hiver, le froid et l'humidité sont des alliés efficaces)... COMME TOUTE GUERRE MODERNE, il faut d'abord s'attaquer aux noeuds de communication vitaux, les carrefours les plus importants, pour y supprimer la priorité au tram. Le plus dur est de le faire le plus discrètement possible en prétextant par exemple une étude technique. Pour asseoir votre légitimité, faites exhumer par un juriste des vieilles législations en faveur de l'automobile. Conseil : faites en endosser la responsabilité à un subalterne technicien, n'avouez jamais d'avoir pris cette initiative !

2. Reconquérir le terrain en supprimant le concept même de voie réservée au tram. L'idéal est de commencer par faire régner l'anarchie la plus complète dans l'hyper-centre où circule déjà le tram. Vos meilleurs alliés : l'absence de la police, la pression de certains commerçants et la paresse, les habitudes voire l'incivisme et l'égoïsme des gens. Cette voie du pourrissement est progressive. Petit à petit, ce qui est d'abord une infraction devient un droit pour celui qui enfreint la loi.

En cas de construction de lignes de tram nouvelles sous la pression des usagers (et électeurs), faites bon cœur en utilisant la voie de la démocratie : guि-

dez par vos arguments bien adaptés les riverains à choisir la solution la plus favorable à l'automobile en faisant coexister sur le même macadam tram, voitures et camions. Bloqué au milieu du trafic, le tram perdra sa superbe...et son attractivité, ce qui bloquera à la longue l'extension du réseau.

3. Maintenir la pression sur les "sauvageons" des cités en continuant la politique sécuritaire et en accentuant la logique commerciale du tram. (Proscrivez la notion de service public de votre vocabulaire). N'étendez surtout pas aux jeunes le système de carte gratuite délivrée aux personnes âgées quels que soient leurs revenus. En obligeant les jeunes à monter à l'avant pour éviter la fraude, vous entrenez leur ressentiment envers le tram et le bus et vous maintenez ainsi la pression sur les conducteurs. En cas d'appels au secours de leur part, intervenez le plus tard possible, le visionnement des incivilités et des agressions permettra une bonne répression qui alimentera la haine des jeunes. Le climat d'insécurité voire de racisme ainsi entretenu incitera peu à peu les usagers des transports en commun à les désérer au profit de la voiture."

André R. Grünberger

(1) Extrait tiré de l'ouvrage collectif. "L'Europe sous le vent du désert : la cécité du XXe siècle"

Ed. De la Terre, 2056.3 (publié dans le 11ème torchis)

Ecomusée Gare (suite)

Dans le numéro 21 d'Astus Info, nous avons évoqué le petit train de l'Ecomusée d'Ungersheim (Haut-Rhin). A ce propos, Pierre Bischoff, Président de Florirail, nous écrit "... mais vous omettez de mentionner que cette animation ferroviaire est assurée par les bénévoles de Florirail, association créée en 1991 afin de promouvoir la réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller. Ce petit train est tracté par un Gaston Moyse 20 TDE (tel qu'il en roule encore plusieurs dans le port du Rhin) que notre association a sauvé in extremis de la casse ; en 1993, et que nous avons confié à l'Ecomusée l'an dernier. C'est pour nous une façon très efficace de promouvoir notre action, à condition toutefois que Florirail soit mentionné dans les articles."

Dont acte.

Le Bureau de l'Astus



APPEL A TÉMOINS

Vous empruntez sinon chaque jour, du moins souvent, une même ligne de bus ou de tramway. Vous vous dites que les transports en commun, ce serait tellement bien s'ils étaient confortables, propres, accueillants, sûrs, fiables, accessibles... Et même, rêvons un peu : si chaque trajet était un moment de détente, voire de plaisir...

Ce sera peut-être vrai un jour, si nous ne nous conduisons plus seulement en usagers passifs ou tout au plus râleurs, mais devenons des "citoyens - voyageurs" qui entendent participer à l'amélioration de leurs conditions de vie et de déplacements.

C'est dans ce but que l'Association des Usagers de Strasbourg, l'ASTUS vous adresse cet appel à "TEMOIN" dans la poursuite d'une "démarche de progrès" pour une ligne et/ou une gare, station ou point d'arrêt.

Etre TÉMOIN, cela veut dire contribuer à un processus d'amélioration de la qualité, en mettant le doigt sur des dysfonctionnements, en proposant des solutions réalisables à court terme, en constatant les progrès accomplis, enfin en restant vigilants sur le maintien du niveau de qualité atteint.

Dans la pratique, les informations que vous nous apportez sont mises à profit pour la rédaction d'un rapport régulier de suivi de qualité que nous remontons à la CTS.

Pour vous aider dans cette tâche, vous trouverez en annexe un formulaire très simple. Selon vos disponibilités, vous pouvez, un mois donné :

- vous contenter d'apporter quelques indications sur le formulaire,
- le remplir de manière détaillée,
- l'accompagner d'un rapport,
- nous téléphoner vos remarques.

↳ L'essentiel est de nous adresser chaque mois une contribution, que celle-ci soit succincte ou détaillée.

DEMANDE D'INSCRIPTION COMME TEMOIN DE LIGNE CTS

Nom, prénom :	
Adresse :	
Ligne principalement utilisée :	
De la station :	à la station :

A retourner à :

ASTUS - Maison de la Famille - 7, rue Sébillot - F-67000 STRASBOURG



astus

Nom et Prénom du témoin :

Adresse et téléphone (*) :

Ligne CTS utilisée :

A retourner à : Astus.

Maison de la Famille - 7, rue Sébillot.
F-67000 - Strasbourg

(*) Facultatif.

Le cas échéant :

Station/gare/point d'arrêt :

Date et heure du constat :

Dans le souci de faciliter votre rédaction et notre lecture, nous vous invitons, dans le constat ci-dessous, à indiquer au début de chacune de vos observations le numéro du critère ci-contre auquel elle se rapporte. ↗

CONSTAT

CRITERES :

- 1 - Régularité/ponctualité.
- 2 - Accessibilité/Équipement.
- 3 - Information/Signalétique.
- 4 - Accueil/Comportement.
- 5 - Netteté/Propreté.
- 6 - Confort/Ambiance.
- 7 - Sécurité/Fraude.
- 8 - Esthétique/Animation.
- 9 - Autre...



XVIII^eme Rencontre du transport public à Bordeaux les 21 et 22 novembre 2001

Mercredi, 21 novembre 2001

(salle Médoc)

10 h 15 - Les contrats de transports dans le nouveau contexte de la commande publique. Trois thèmes sont abordés :

- nouveau code des marchés
- délégation du service public
- projet de règlement européen.

Diverses analyses

- Mise en place des marchés sans appels d'offres préalables.
- Aujourd'hui, les appels d'offres sont ouverts.
- Les marchés complémentaires sont confiés aux prestataires.
- Un deuxième marché sans publicités et qui ne doit pas dépasser 33 % du marché initial est permis, et de plus, il ne doit pas être séparé de ce dernier. Il peut y avoir des prestations nécessaires pour des circonstances imprévues. La procédure est inapplicable pour un marché sectionné.
- Au 19^{ème} siècle, la France est équipée en transports publics grâce aux concessions.
- Le premier critère est l'objet du contrat.
- Le deuxième critère est la rémunération du délégué avec intérêt sur les résultats d'exploitation.
- Le contrat c'est la concession et le fermage, donc la recette auprès des usagers.

Il ne faut pas avoir peur de faire des délégations et des appels au professionnalisme des professionnels.

16 h 15 - Vers une politique d'agglomération en matière de stationnement.

Il est dit que la voiture est un outil qu'il faut maîtriser et il est question de la loi SRU par rapport au stationnement.

Résultat d'un sondage : faut-il réduire le stationnement au centre ville pour le travail ? Réponse : le grand public (44 %), les élus (72 %), les techniciens (81 %).

Quelques mots également sur le plan d'urbanisme qui doit être compatible avec le PDU. Il y a trois types de stationnement : résidents, courte durée et longue durée. A la question "peut-on contraindre le stationnement", la réponse est négative.

A Paris, le prix du stationnement des résidents sera divisé par trois, pour les autres usagers, le tarif sera normal.

Il est question également des relais-parcs et il est dit que ces derniers doivent avoir un prix attractif.

Jeudi, 22 novembre 2001 (salle Médoc)

10 h 30 - Régionalisation des services ferroviaires : une chance pour l'intermodalité.

Depuis 1997, la région Nord-Pas-de-Calais fait partie des régions pilotes. La région Aquitaine, sous le feu roulant des usagers, s'est vu transférer les responsabilités de la SNCF. La loi SRU c'est plus de décentralisation et des moyens financiers, et de plus, pour la SNCF elle clarifie la responsabilité des régions. D'ailleurs suite à cet état de fait, la région Pays-de-Loire a accepté l'expérimentation. L'intermodalité c'est faire se rencontrer ceux qui sont des intervenants : urbain, interurbain et périurbain.

L'intermodalité répond aux utilisateurs potentiels, il faut également développer les tarifications qui correspondent aux besoins des usagers et réduire les ruptures de charge. Une agence de l'Ecomobilité a été créée à Lorient pour que l'intermodalité devienne concrète.

Les régions doivent jouer un rôle fédérateur mais certaines n'ont pas les moyens financiers d'assumer cette lourde tâche (60 % de l'argent vient de l'Etat).

Il faut également que les régions soient à l'écoute des collectivités :

- mettre l'usager au centre des préoccupations
- mettre "tout le monde" autour de la table
- appliquer le principe des réalités.

Réflexions

- La SNCF est une "grande dame" qui a des chiffres confidentiels.
- L'offre de transport doit se faire sur tout le territoire.
- Il faut que l'Etat prenne ses responsabilités.
- Personne n'a autorité sur personne.
- Aucune collectivité ne peut prétendre avoir une autorité sur une autre.

Conclusion

Ce débat a montré une ère nouvelle pour les conseils régionaux et toutes les pistes restent ouvertes.



Texte et photo :
Michel Derché

Rencontre nationale des Agences d'Urbanisme à Nantes les 12 et 13 décembre 2001

Mercredi, 12 décembre 2001

Le Directeur de la SEMITAN (Société d'Economie Mixte des Transports de l'Agglomération Nantaise) nous reçoit dans ses locaux.

La SEMITAN a été créée en 1979 et son Directeur nous donne quelques chiffres :

- 19,9 millions de kilomètres annuels dont 2,9 millions en tram
- 83,2 millions de voyages par an
- 300 000 voyages par jour dont 200 000 en tram
- 150 voyages par an et par habitant
- le réseau tram a une longueur de 37 kilomètres avec 69 rames en circulation.



Photo : Michel Derché

A la réponse à la question du Vice-Président de l'Astus, il n'y a pas de projet de tram-train à Nantes.

Pour le Directeur de la SEMITAN, cette dernière fait son tram-tram et la SNCF s'occupe de son train-train.

M. Lefèvre de l'AURAN (Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Nantaise) nous dit que cette dernière compte 21 communes et trois qui vont se rajouter le 1^{er} janvier 2002. C'est une population de 550 000 habitants qui a augmenté de 10 % en neuf ans. En 2001, il y a eu la création de la communauté urbaine de Nantes avec pour objectifs :

- développer la mobilité pour tous
- rééquilibrer les parts de marchés, modes de transports (voitures et autres)

Ouverture du congrès par M. Jean-Marc Ayrault, Député-Maire de Nantes.

Ce dernier nous parle du développement (4 français sur 5 vivent dans une ville) de l'étalement urbain et du schéma de cohérence territoriale. Quelques mots également concernant la mobilité de la ville avec la place de la voiture dominante. M. Ayrault parle aussi de l'occupation de l'espace public avec une question : comment maîtriser les déplacements ? Puis il ajoute que le temps de fabrication de la ville est long et qu'il doit répondre aux attentes des citoyens :

- aider le citoyen à mieux vivre la ville
- créer à Nantes un bureau des temps
- travailler sur le plan de la mobilité.

Puis il aborde le thème de la concertation qui est une forme d'oxygène qui permet de regarder au-delà de nos frontières.

En conclusion, il nous dit que la ville n'en finit pas de changer.

M. Jacques Flock, Président de l'agglomération nantaise, déclare "nous avons besoin de vos réflexions et de vos conclusions".

M. Alain Chenard, Premier Président de la FNAU (Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme) en 1978

Dans les agences d'urbanisme, l'impermanence doit être une forme de crédibilité. Le tram est porteur d'un nouvel espace d'urbanisme. L'Île de Nantes (la grande île au cœur de l'agglomération) se doit d'avoir un espace cycles et piétons. Il nous dit

également que l'on peut être poète et surréaliste et que nous construisons l'avenir pour nos enfants et petits-enfants.

M. André Rossinot, Député-Maire de Nancy

Ce dernier nous parle de la mobilité, la demande sociale des modes de vie, du rapport au temps des citadins et des nouveaux rythmes temporels. Il précise que la FNAU est un réseau d'agences : 38 en France métropolitaine et 4 outre-mer.

Une agence c'est un contrat et aussi une variété des champs d'intervention. Il remercie d'ailleurs MM. Moreno et Pailloux de l'agence d'urbanisme nantaise ainsi que M. Ayrault.

M. Rossinot rappelle qu'aujourd'hui, 13 décembre 2001, est la date du premier anniversaire de la loi SRU (Solidarité Renouvellement Urbain).



Réflexions

- 89 % du temps ne se passe pas au travail qui est de 63 000 heures dans une vie
- le téléphone portable est un réorganisateur du temps
- il faut admettre la logique de projets qui est le moteur de la démocratie participative
- nous sommes de plus en plus individualiste et altruiste
- la ville est un milieu pour la vie
- la ville est un être pour l'histoire, un attachement au patrimoine
- il faut défendre, réinventer et faciliter la ville
- la FNAU est un ministère de la ville
- les maires ont les cartes en mains pour construire la ville de demain.

M. Rossinot termine par une boutade " s'il pleut, on est à Nantes, s'il fait beau, on est à Marseille ".

M. Jean-Marie Bockel, Député-Maire de Mulhouse
Ce dernier nous dit que les lois Voynet, Chevènement et SRU sont bonnes avec la seule difficulté : il y a trois textes importants. Egalement, qu'il faut la volonté de vivre ensemble et que la mixité ne doit pas être la vacance. Il nous parle également du projet tram dans le quartier des Coteaux à Mulhouse où il a fallu deux ans de discussions. Il nous apporte quelques réflexions en disant que les français sont heureux mais que les institutions sont tristes et qu'il faut donner plus à ceux qui ont moins. A la fin de son intervention, il déclare que le politique doit garder son honneur et le maire son sabre pour trancher et il termine par ces quelques mots : au cours de ce congrès, je me suis enrichi.

Michel Derché

Clermont Ferrand

Photo : Michel Derché

Vitesse maxi : 25 km/h pour Léo 2000. C'est un bus équipé d'une caméra qui émet une rayon optique pour le guidage automatique dans un couloir réservé. Actuellement 6 bus Agora articulés sont équipés de ce système en attendant le Civis.

Le Sepp

L'autre jour, vers midi, en me hâtant vers mon tram à la Grand Rue après une réjouissante séance de dentiste, j'aperçus de loin notre Vice-Président facilement reconnaissable à sa belle veste rouge bordeaux. Il était en grande conversation avec deux hommes en vert : des agents de prévention-sécurité de la CTS. En les rejoignant j'appris très vite le sujet de leur entretien. Il n'était pas loin de là : c'était le Sepp affalé dans un coin de la station de tram en train de dormir comme un bienheureux pour oublier dans un sommeil profond sa misère. Le Sepp est bien connu dans le secteur. Le matin, il tenait encore à peu près debout. On avait alerté le Samu, la Police Municipale. Le cas ne les avait pas particulièrement intéressés. Quant à la Police Nationale trop occupée par une série de hold-up, elle avait des choses plus importantes à traiter. Il faut dire que le spectacle de malheureux venus cuver leur excès de boisson dans une station de tram n'a hélas rien d'exceptionnel au point qu'on se demande si J.C. Decaux n'a pas fait dessiner les abris « Vilmotte » exprès pour cet usage. Heureusement que le Sepp est un garçon propre : pas de vomi ou de bouteille fracassée répandant leurs effluves sur le sol de la station comme je l'ai vu quelque temps auparavant au Faubourg National. Ce qui était nouveau pour moi, c'était de voir la police de la CTS jouant le rôle d'ange gardien auprès des adeptes de la dive bouteille. Car ces agents étaient là pour « sécuriser » le Sepp et lui éviter d'être maltraité par des passants mal intentionnés. Mon tram arrivant, je n'ai pas su la suite de cette histoire, mais il faut tirer notre chapeau à ces hommes qui avec dévouement jouent aussi le rôle du Bon Samaritain. Merci la CTS !

Raoul Esquesne



Suite de la page 2
Transports en commun, piétons, cyclistes, véhicules et stationnement... Il faut savoir choisir les priorités !
Max Mondon





INFORMATIONS SUR LE RESEAU

Les extensions du réseau tram de Strasbourg

Le 21 décembre 2001, le Conseil de la Communauté Urbaine de Strasbourg a approuvé un programme de construction de nouvelles voies de tramway qui comprend le prolongement des actuelles lignes B, C et D et la création d'une nouvelle ligne E qui empruntera successivement des tronçons des lignes A, D, C et B et probablement une section nouvelle à construire entre le Wacken et l'entrée de la Robertsau.

Selon ce programme,

- la ligne B (Hoenheim Gare - Elsau) sera prolongée de l'Elsau au nouveau centre d'Ostwald - Poste en passant par la cité Westhoffen et la D 484 (rue du Général Leclerc). Un prolongement ultérieur par un nouveau quartier à construire dans le secteur de l'étang Bohrie fera aboutir la ligne à Lingolsheim (quartier des Hirondelles)
- la ligne C (Elsau - Esplanade) sera prolongée de l'Esplanade au Neuhof (rue de Macon) en passant à Neudorf par la rue du Landsberg, l'avenue Jean Jaurès et la rue de Ribeauvillé. Le franchissement de la zone portuaire se fera par un nouveau pont remplaçant l'actuel pont Churchill qui sera démolie (1)
- la ligne D (Rotonde - Etoile Polygone) sera prolongée par l'avenue Jean Jaurès et l'avenue Aristide Briand jusqu'à la Tuilerie où l'actuel dépôt d'autobus sera adapté pour le garage des tramways
- la ligne E reliera le Baggersee au Wacken et sans doute à la Robertsau en passant par l'Esplanade et la place de la République. Elle fournira ainsi un itinéraire évitant la place de l'Homme de Fer actuellement surchargée.

Ce programme implique la construction de 11 kilomètres de lignes nouvelles et l'acquisition d'une trentaine de rames supplémentaires. La déclaration d'utilité publique est at-

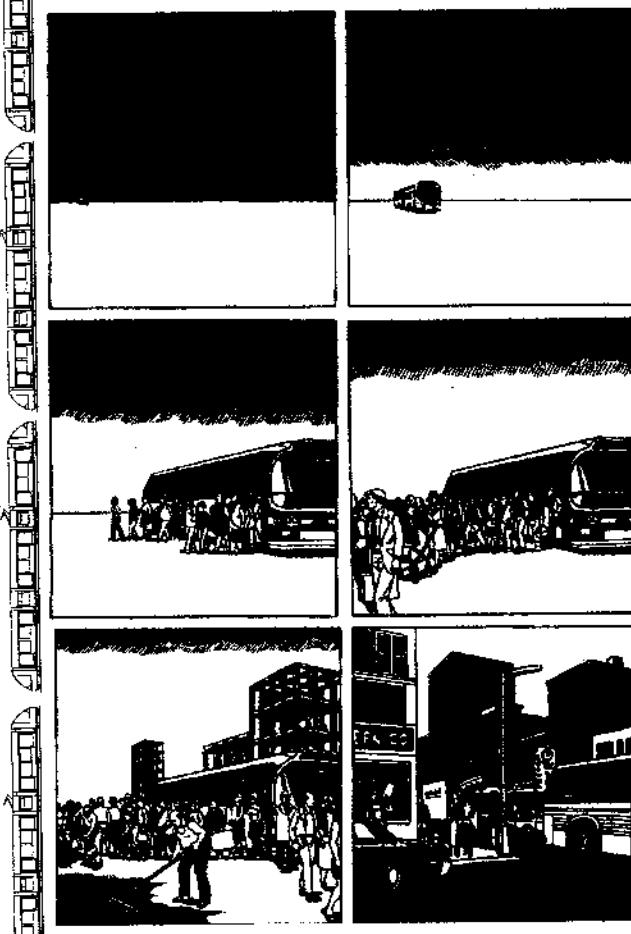
tendue pour 2004 de façon à assurer une mise en service pour fin 2006.

On observera que les tracés retenus évitent le centre de Neudorf et notamment la place du Marché sous laquelle un parking souterrain doit être construit. La route du Polygone restera vouée à l'automobile (sauf sur un bref tronçon aux abords de la Kibitzerau).

Un certain nombre d'associations du Neuhof et de Neudorf contestent ce choix et ont créé le collectif "Neuhof - Neudorf sans dérailler" qui milite pour le passage de la ligne C par la place du Marché et demande qu'il soit aussi tenu compte des besoins des piétons et des cyclistes.

Raoul Esquesne

(1) Selon nos dernières informations, cette démolition et le remplacement du pont par un ouvrage à un niveau plus bas pose de difficiles problèmes à hauteur de la RN 4.



Le bus fait la ville, pas l'inverse ! Max Mondon



INFORMATIONS SUR LE RESEAU (Suite)

La Gare de Hoenheim

Cet hiver, les travaux de construction de la Gare de Hoenheim ont commencé. En fait, il s'agit d'une simple halte sur la ligne ferroviaire Strasbourg-Lauterbourg. Cette halte dont la mise en service est prévue pour le 9 septembre 2002 ouvrira ses portes deux ans après l'inauguration de la station de tramways Hoenheim-Gare avec laquelle elle sera en correspondance. Pour marquer cette proximité, la nouvelle halte sera dénommée "Hoenheim-Trams".

Tous les trains de voyageurs de la ligne de Lauterbourg marqueront l'arrêt à Hoenheim (il s'agit de 8 allers-retours du lundi au vendredi, de 4 allers-retours le samedi et de 3 allers-retours le dimanche après-midi). Des travaux de modernisation de la ligne Strasbourg-Lauterbourg sont prévus en 2002. Ils autoriseront l'augmentation du nombre de circulations et leur accélération.

De leur côté, les chemins de fer allemands veulent rétablir le trafic voyageurs sur la section à voie unique de Lauterbourg à Woerth am Rhein sur laquelle circulent seulement quelques convois de fret. Woerth sera point de correspondance avec les autorails vers Landau, Germersheim, Speyer et Ludwigshafen et vers Karlsruhe.

De plus, toutes les vingt minutes des trans-trains S5 de l'AVG (Albtal Verkehrs AG) relient Woerth-Droeschberg au Pfinztal en traversant Karlsruhe d'Ouest en Est.

La halte de Hoenheim sera ainsi appelée à recevoir en plus du trafic local de banlieue, des échanges à moyenne distance entre l'Alsace et le Palatinat.

En même temps qu'on entreprenait la construction de la halte de Hoenheim-Trams, des travaux de parachèvement étaient en cours à la station Hoenheim-Gare restée dans un état provisoire depuis son inauguration en septembre 2000.

Cependant beaucoup reste encore à faire pour que le point d'échange intermodal de Hoenheim (le train y rencontre le tramway B vers l'Elsau, les autobus 4 - 4A - 6 et 6B et un grand parking-relais) devienne un lieu convivial. Des plantes et des fleurs pourraient égayer un paysage resté froid et minéral.

Souhaitons que l'on sache offrir des lieux d'at-

tente plus confortables, installer une signalétique plus complète, créer de la vie par quelques commerces, penser aux piétons et aux cyclistes...

Souhaitons aussi que la clientèle trouve avantage à faire un large usage des nouvelles facilités qui lui sont offertes.

Raoul Esquesne

Station Contades

A Strasbourg, toutes les stations de tramway disposent entre autres aménités, d'abris et de bancs où les voyageurs peuvent s'abriter de la pluie et s'asseoir en attendant l'arrivée de leur moyen de transport en commun favori.

Toutes les stations ? Oui, sauf une ! Quelle est cette station ? Devinez ! Elle donne accès à un beau parc qui porte le nom d'un Maréchal de France.

Bien sûr, c'est la station CONTADES ! Et pourquoi cette station si bien nommée est-elle privée des aménités dont nous venons de parler ? Tout simplement parce que lesdites aménités risqueraient de masquer la vue sur la cathédrale ! Incroyable n'est-ce pas ?

A Astus, nous aimons le tramway c'est vrai ; mais nous aimons aussi notre belle ville et, comme nos concitoyens, nous sommes attachés à la perspective de l'avenue de la Paix et à la vue sur notre merveilleuse cathédrale surtout en fin de journée quand elle est auréolée par le soleil couchant. Mais est-ce une raison d'exposer les voyageurs - et ils sont nombreux à cet endroit - à toutes les intempéries ?

Où les choses bloquent-elles ? Est-il vraiment impossible de concilier belle vue et santé publique ?

Raoul Esquesne

Histoire drôle...

Une maman attend un heureux événement et le choix du prénom se pose. Elle demande à son petit garçon qui lui répond :

- si c'est une fille, Micheline
- si c'est un garçon, Wagon.

Michel Derché

Les franchissements du Rhin en Alsace

Après avoir évoqué dans le précédent numéro d'Astus Info les ponts de Lisbonne et de Porto au Portugal, je vous parlerai cette fois tout simplement des ponts sur le Rhin en Alsace ou plus exactement des franchissements du Rhin - ce grand fleuve d'Europe qui longe l'Alsace sans y pénétrer - entre l'Alsace et l'Allemagne (ou plus précisément le Land de Bade-Wurtemberg).

Sur une longueur de 200 kilomètres environ, entre Bâle et Lauterbourg, il y a actuellement très exactement 18 franchissements possibles du Rhin, mais seulement 15 ouvrages fixes.

Il convient, en effet, de ne pas oublier les 3 bacs, tous situés dans le département du Bas Rhin :

- le bac de Rhinau - Kappel
- le bac de Drusenheim - Greffern
- le bac de Seltz - Plittersdorf

que fait fonctionner le Service de la Navigation français.

Les 15 ouvrages fixes se répartissent en 13 ouvrages routiers et seulement 2 ouvrages ferroviaires.

Les 13 ouvrages routiers peuvent être des ponts "simples", des crêtes de barrages ou des ouvrages doubles, car il convient parfois de franchir successivement le grand canal d'Alsace puis le Rhin souvent appelé alors "vieux Rhin", les 2 ouvrages pouvant être distants de plusieurs kilomètres.

Seuls 10 ouvrages sont ouverts à la circulation générale. Ce sont :

- le pont du Palmarin entre Huningue et Weil am-Rhein, à quelques centaines de mètres en aval du point de rencontre des trois frontières française, allemande et suisse, aux portes de Bâle
- le pont d'Ottmarsheim qui constitue le seul pont autoroutier, supportant l'autoroute française A 36 à proximité immédiate de son raccordement avec l'autoroute allemande A5
- le pont de Chalampé-Neuenburg (accoté à un pont ferroviaire)
- le pont de Vogelgrun-Breisach
- l'ouvrage double barrage + pont de Marckolsheim-Sasbach
- l'ouvrage double barrage de Gerstheim + bar-

rage sur le Vieux Rhin situé 4 km plus au sud

- le pont de l'Europe entre Strasbourg et Kehl, qui constitue le franchissement le plus circulé avec environ 30 000 véhicules par jour
- le barrage de Gamburg
- le barrage d'Iffezheim (le dernier en date des grands barrages sur le Rhin, mis en service en 1978)
- le pont de Beinheim-Wintersdorf, ancien pont ferroviaire (les rails sont toujours en place !) devenu pont routier dans les années 1960

3 franchissements du Rhin, tous constitués d'ouvrages doubles correspondant à la description donnée plus haut, ne sont ouverts qu'à la circulation des piétons et cyclistes - et ce depuis une dizaine d'années seulement, grâce à l'accord d'E.d.F. qui en est le gestionnaire -. Ils sont de ce fait beaucoup moins connus. Ce sont :

- le barrage de Kembs + barrage sur le Vieux Rhin, 5 km plus au sud
- le barrage de Diebolsheim + barrage sur le Vieux Rhin, 8 km plus au sud
- le barrage dit de Strasbourg ou plus précisément du Rohrschollen + barrage sur le Vieux Rhin, 3 km plus au sud

Les 2 ouvrages ferroviaires sont les suivants :

- le pont ferroviaire de Chalampé-Neuenburg à 1 voie (accoté au pont routier) qui aujourd'hui ne voit plus circuler que des trains de marchandises

- le pont ferroviaire de Strasbourg-Kehl à 1 seule voie depuis la dernière guerre mondiale (la 2^e voie devant être reconstruite à l'occasion de l'arrivée du TGV).

Le pont ferroviaire de Neuf-Brisach - Vieux Brisach a été détruit pendant la dernière guerre mondiale et jamais reconstruit depuis, mais on commence à évoquer son éventuelle reconstruction.

Le pont de Beinheim-Wintersdorf a été ferroviaire jusqu'à dans les années 1960, puis routier depuis (déjà cité ci-dessus).

Le nombre d'ouvrages ira toujours en augmentant, dans le but de rapprocher davantage les habitants de part et d'autre du fleuve.

C'est ainsi qu'il y a :

1 ouvrage routier en construction :

- un pont entre Eschau et Altenheim, récemment baptisé pont Pierre Pflimlin, situé à environ 10 km. au sud du pont de l'Europe, qui est en voie d'achèvement et sera ouvert au trafic à l'automne 2002. A noter qu'il s'agit du premier ouvrage sur le Rhin qui comportera une piste bidirectionnelle pour piétons et cyclistes distincte de la chaussée routière (voir photo page 12).





Le Pont Pierre Pflimlin
en construction
(photo : DDE)

3 ouvrages en projet :

- une passerelle pour piétons et cyclistes entre Huningue et Weil-am-Rhein
- un pont pour voitures légères entre Fessenheim et Hartheim
- une passerelle pour piétons et cyclistes entre Strasbourg et Kehl, à environ 500 mètres au sud du pont de l'Europe, dans le cadre du " Jardin des deux rives " qui ouvrira au public au printemps 2004.

Pour terminer, il paraît intéressant d'évoquer les ouvrages situés juste en amont et juste en aval de la section alsacienne du Rhin.

En amont (en Suisse), le Rhin traverse la ville de Bâle avec 4 ponts routiers et 1 pont ferroviaire. Le pont le plus en aval est le " pont des trois roses " (Dreirosenbrücke) dont la transformation de pont routier simple en pont à 2 étages, routier au-dessus et autoroutier en dessous (pour permettre le passage de la " tangente nord ", autoroute urbaine essentiellement souterraine au coût faramineux) est en cours d'achèvement.

Nota : voilà une réponse à ma question à la fin de l'article sur les ponts de Lisbonne et Porto dans le précédent numéro : connaissez-vous d'autres ponts à 2 étages ?

En aval (en Allemagne), le Rhin est franchi, à proximité de la grande agglomération de Karlsruhe, par un unique pont routier (qui supporte un trafic très élevé : environ 60 000 véhicules par jour, soit le double de celui du pont de l'Europe !) et par un pont ferroviaire : ces deux ouvrages sont très proches l'un de l'autre. Un deuxième pont routier est en projet. Gilles Huguet

* Ont collaboré à ce numéro :

Michel Derché, Raoul Esquesne, Gilles Huguet,
Max Mondon, Françoise Zabé

⇒ ASTUS INFO (Bulletin trimestriel de l'Association des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise)

Bulletin n° 22

⇒ 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 9 h 30 à 11 h 30 et de 14 h à 17 h
Vendredi : de 9 h 30 à 11 h 30



L'équipe de
l'Astus vous
souhaite de
bonnes va-
cances.

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 € 4
- Association € 10
- Tarif réduit € 2 (étudiants, chômeurs, handicapés)
- Je désire participer aux activités d'ASTUS

Date _____

Signature _____

