

ASTUS INFO n°23

Le journal des usagers des transports
strasbourgeois



Juin / Juillet 2003



LE MOT DU PRESIDENT

L'équipe de l'ASTUS

Président :
Max Mondon

Vice-Président :
Michel Derché

Trésorier :
Claude Bouleaux

Secrétaire &
Rédacteur en Chef :
Raoul Esquesne

Permanente :
Françoise Zabé

Verrons-nous en 2008 un tram-train direct Entzheim /
Parlement Européen ?



Photo : Cabinet Alfred Peter, paysagiste CUS.

SOMMAIRE



Le mot du Président	Pages 1 et 2
Inauguration	Page 2
Etude du matériel roulant Chausson : modèles réduits et réalité	Pages 3 à 6
Voyages (Bâle et Fribourg)	Pages 7 à 10
Divers congrès	Pages 10 à 12 et 14
Voyage en Cristallis - Bus à filtre à particules	Page 13
CTS - 125 ans d'histoire	Page 14
J'ai conduit la 1032 et la 1052 - Observatoire Thalys International	Pages 15 et 16
Notes et encarts ASTUS	Page 16

au tracé « Place du Marché » mesureront dans quelques années leur erreur mais comme ils seront les principaux perdants, ils n'auront qu'à s'en prendre à eux-mêmes !

L'Astus reste sensible aux projets routiers accompagnant ces tracés. Il ne faut pas que ceux-ci, fort utiles, nuisent à la compétitivité du tram ! Ces projets doivent donc se préserver de toute ambition et rester dans le cadre de la desserte locale raisonnable ! Ce que l'Astus redoute plus que tout c'est que des querelles stériles n'entraînent des retards dans la réalisation de ces extensions. Cela serait grave !

RELANCE :

Des activités de l'Astus. Après une année 2002 « difficile », l'année 2003 devrait être plus riche en projets :

- Un deuxième voyage sur un réseau voisin. Après la réussite de la visite à Bâle nous avons visité celui de Fribourg, vous trouverez les comptes rendus pages 9 et 10.
- Poursuite de l'action « Témoin de ligne » en partenariat avec la CTS.
- Un étudiant stagiaire a élaboré un dossier sur les pôles d'échanges. Il analyse les causes des réussites et des échecs des expériences locales et voisines. Malheureusement cette étude ne permet pas d'aboutir sur une journée thématique. Il nous faudra trouver un autre sujet...
- Une autre journée est envisagée pour la fin de l'année ou plus sûrement pour le début de 2004. Cette fois elle concernera les modes de transports en commun « nouveaux ». Nous espérons attirer les constructeurs de ces matériels pour que le public strasbourgeois puisse se faire une idée de visu...
- Nous reprenons, comme vous pouvez le constater, la parution des Astus-Info dans la forme qui a fait son succès, ce qui est un travail énorme ! Mais c'est ce qui fait l'image spécifique de l'Astus et donc de Strasbourg dans le monde des transports au niveau national !

RELANCE :

Des activités de la Fnaut-Alsace, par la création de statuts officiels enregistrés. Cette étape « administrative » devrait lui permettre de continuer son œuvre en étroite collaboration avec l'Astus !

Les activités de l'Astus et de la Fnaut-Alsace sont, en effet, similaires mais ne couvrent pas les mêmes secteurs géographiques. L'Astus c'est l'urbain et le

périmétropolitain. (On dit aujourd'hui : le bassin de déplacement). La Fnaut-Alsace fédère les associations de la région. Hiérarchiquement l'Astus est donc un des membres de la Fnaut-Alsace.

Trois relances : tout un symbole ! Que l'Astus et les transports en commun strasbourgeois soient placés sous ce signe de stabilité et de pérennité !

Max Mondon

Inauguration

Le 15 décembre 2002, la Région Alsace et le Rheinland Pfalz Takt sont en fête. C'est la réouverture au trafic voyageurs de la ligne de chemin de fer entre Lauterbourg (Bas-Rhin) et Wörth (Allemagne). C'est un grand jour, de plus ensoleillé, qui montre qu'avec la volonté politique et des finances le train peut aller de l'avant. La ligne Strasbourg Lauterbourg elle aussi est en pleine rénovation, rails, voies, ballast et les gares également. Le train avance et c'est très bien car aujourd'hui il faut mener un dur combat contre la voiture. Cet événement important permettra aux frontaliers « d'oublier » leur voiture pour se rendre à leur travail en Allemagne et aussi, pourquoi pas, les promeneurs du dimanche. De plus, à la gare de Wörth il y a de nombreuses correspondances dont une avec le tram-train de Karlsruhe. Dans leurs discours, les politiques ont bien mis l'accent sur leur volonté de remettre le chemin de fer à la mode. Même si la région Alsace a mis très peu la main à la poche par rapport à nos voisins allemands, la détermination est là. Pour faire une comparaison avec une course cycliste, le train doit prendre le maillot jaune et le conserver.

Michel Derché

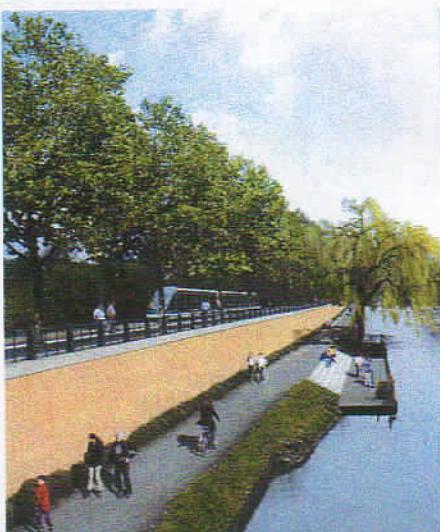


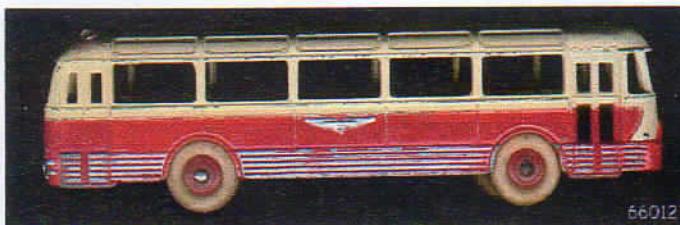
Photo : Cabinet Alfred Peter,
paysagiste CUS.

ETUDE DU MATERIEL ROULANT

Chausson : Modèles réduits et réalité.



Le premier modèle réduit, qui fut aussi célèbre que son original, est une production de la non moins célèbre firme Dinky-Toys. Il s'agit du modèle AP52 ; en fait certainement un APH522 (photo 66012 - Collection de l'auteur).



Petite explication sur la désignation de cette gamme de cars :

- Première lettre : A pour Autocar (Chausson fabriquait d'autres choses, voir plus loin)
- Deuxième lettre : P ou S ou encore H pour les principaux moteurs (Panhard, Somua ou Hispano) [1]
- Troisième lettre : E ou H (E = essence, H = Huile lourde / Diesel !)
- Puis figurent les deux chiffres de l'année de sortie du modèle.
- Eventuellement un troisième chiffre indique une sous série.

Notre APH522 Dinky-Toys est donc un autocar à moteur Diesel Somua créé en 1952 mais de deuxième série. En fait rien ne distingue extérieurement un APH d'un ASH ou encore d'un AHH beaucoup plus rare. [1]

L'aventure autocar (puis autobus) de Chausson.

Elle commence le 30 janvier 1942 quand sort des usines de Gennevilliers un prototype équipé d'un moteur à gazogène Panhard de 80 ch. C'est le « Panhard Chausson K.O.M. » appelé encore AP1. (Pas reproduit en M.R. à ma connaissance). Le K.O.M. fut produit à 15 exemplaires et fut remplacé le 19 juin 1945 par l'APE - donc avec moteur à essence Panhard - mais la désignation technique resta AP1 ! A partir du 20 novembre 1945 les variantes AH et APH rejoignent l'APE (AH = Moteur Hispano à essence) cette fois la désignation technique passe à AP2. Ils seront produits à 63 exemplaires jusqu'au 29 mars 1946.

La grande différence entre les AP1 et AP2 est le déplacement de la porte principale de l'arrière à l'avant de l'essieu directeur. De plus elle devient pliante.

Le 30 mars 1946 c'est le célèbre modèle AP3 et son « nez de cochon » caractéristique qui prend la relève. L'APE dis-

paraît ; l'APH1 de 80 ch. cède la place à l'APH2 de 100 ch. et une version ABH [1] convainc quelques clients. Si notre APH52 2 Dinky-Toys était réduit de 1/66^e l'APH2 sera tardivement reproduit par HAXO-MODELE en kit à l'échelle 1/87^e (voir photos 87286 - Collection de l'auteur). Changement d'échelle aussi pour la production : 2856 véhicules jusqu'en 1949 !



En 1947, l'appellation commerciale devient AP47 (AH47, APH47 ou encore ABH47) la désignation technique reste AP3 ! - De quoi bien s'embrouiller ! La même année les 17 premiers exemplaires d'APH47 « normaux » sont livrés à la RATP pour la ligne 285. Ils sont donc l'annonce des futurs Autobus Chausson qui vont rapidement voir le jour en collaboration avec l'UTPUR.

En 1949, l'AP3 est remplacé par l'AP 48 qui sera produit en 2540 exemplaires jusqu'en 1952. Les grandes nouveautés consistent en la généralisation des trois vitres sur la face arrière et à l'avant en l'intégration dans la carrosserie des feux de route.

Octobre 1951 est une grande date !

Lors du 38^e salon de l'Auto est présenté le fameux AP52 qui marquera à tout jamais le paysage routier français des années 50 et 60. Par contre sera aussi présenté le modèle AN (ANH) qui aura une carrière beaucoup plus discrète alors que certaines de ses caractéristiques auraient dû lui donner un avenir plus radieux ! Peut-être trop en avance mais surtout desservi par sa mécanique. Le succès du AP52 sera considérable et le début d'une lignée produite à près de 7000 exemplaires sous la marque Chausson (jusqu'en 1959). Les reproductions en modèle réduit suivent et sont souvent fidèles. Outre le mo-

dèle de chez Dinky-Toys cité plus haut la firme nationale de modèles réduits de trains « Jouef » produira deux modèles de l'AP52 au 1/90^e (HO). Une version standard avec galerie de toit : voir photo 90027 et une version



90027

luxe avec vitres de pavillon : voir photo 90017.



90017

La firme « Clé » produit aussi le modèle avec vitres de pavillon au 1/90^e. Voir une version améliorée-photo 90018 (repeint et roues changées) et une version repeinte avec

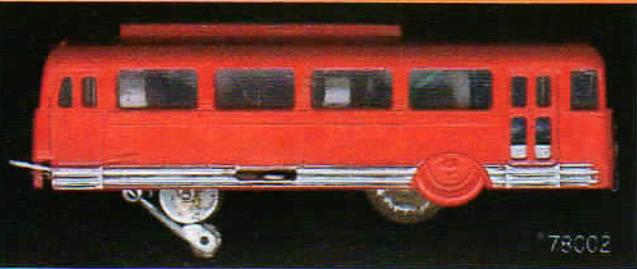


90018

le bleu CTS d'origine en photo 90021. Ces trois modèles au 1/90^e comportaient un aménagement intérieur et possédaient une gravure plus que correcte pour l'époque malgré un prix très faible.

Solido s'y est aussi essayé avec un modèle en métal au 1/71^e décliné en plusieurs versions dont un trolleybus ! (Voir photo 71005 - Modèle « recomposé »).

Par contre, « France Jouet » a produit un modèle très approximatif (Echelle : Environ 1/78^e) mais doté d'un système de propulsion avant/arrière avec un moteur électrique alimenté par une pile de 1,5V embarquée (voir photo 78002). C'était surtout un jouet !



Les bus.

Si Chausson a été très prolifique dans les versions « BUS » ce n'est pas le cas en modèle réduit : longtemps la marque espagnole EKO fut la seule à produire un APV au 1/87^e. Cela s'explique par le fait que Barcelone posséda une flotte de ces véhicules. Voir les photos [87006 + 86006] d'un modèle repeint en bleu CTS (couleur d'origine !). Ce modèle a été décliné en plusieurs couleurs de quoi satisfaire à moindre coût les amateurs de différents réseaux (photos 87188 + 87189 - les enjoliveurs ont été



87006



86006



90021



78002



peints en métallisé par l'auteur).

Chausson a en effet produit beaucoup d'autobus tout d'abord en déclinant sa version AP52 en APU : 273 exemplaires à la RATP. La hauteur des vitrages ayant été étudiée pour un car, les passagers des premières versions de bus directement dérivées du modèle routier n'avaient pas de vue sur l'extérieur. Dans ses versions APV puis APVU Chausson a relevé la toiture augmentant du coup la hauteur des vitres. La firme MAP vient de produire un kit au 1/43^e de ces dernières versions après avoir proposé la version APU de la RATP (voir photo ci-dessous extraite du catalogue de ce constructeur).



CHAUSSON APU 53

680/800/1150

Quant à notre CTS, elle a possédé 115 Autobus Chausson dont certains très particuliers ; nous en reparlerons peut-être un jour.

L'AN.

Nous avons parlé plus haut du modèle AN qui malgré les efforts de la firme ne perçait pas face à la domination de son frère. (En 1953, sur 891 véhicules livrés en France par Chausson - 43,5% du marché - il n'y a

que 35 AN). En 1956, une version « relookée » avec les faces avant et arrière esthétiquement améliorées fut présentée : l'ANG (voir photo ci-dessous issue du catalogue MAP - kit au 1/43^e). Ce modèle concurrent du RZ20 (futur



S45/53) de la Saviem fut abandonné lors de la reprise par celle-ci, mais le nouveau petit SC5 produit sur les anciennes chaînes des ANG peut être considéré comme le petit frère de celui-ci.

Les activités de Chausson.

Chausson était d'abord un constructeur de radiateurs et de pièces de carrosserie pour les grandes marques automobiles. Il a produit de nombreuses caisses de véhicules : Juvaquatre / Dauphinoise, Prairie, Versailles et même la coque de la Manta pour Opel. Avant de produire ses autocars il avait démarré la production du fameux Chenard et Walcker qui fut repris et commercialisé par Peugeot sous la dénomination D3 et D4 et dont une variante minicar était au catalogue (voir photo 43109a - 1/43^e). Les descen-



CORGÉ - 1/43^e

dants de ces véhicules furent les J7 et J9 toujours pour Peugeot (voir photos 43053 + 50015).



NOREV - Réplica

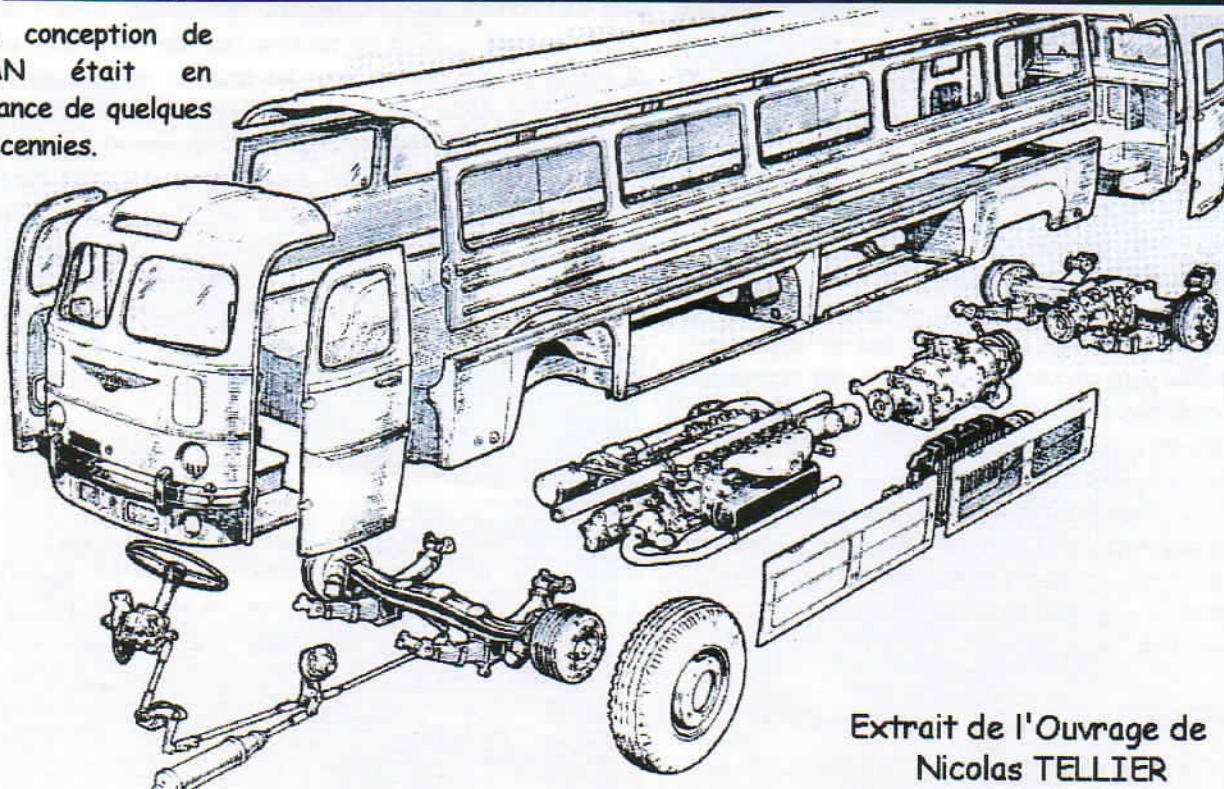
43053



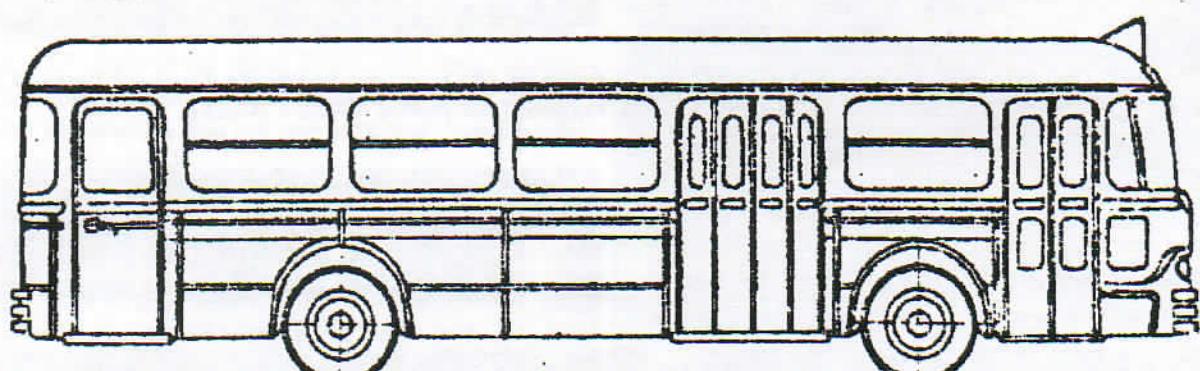
Enfin et pour faire la liaison avec le précédent article sur les SC10, il faut rappeler que ce modèle fut conçu conjointement par Saviem et Chausson d'où le « SC » (photo 43067 - 1/43^e). Max Mondon [1] Des moteurs Cummins, Unic et même Buda furent exceptionnellement montés - ACH, AUH et ABH... Bibliographie : «La grande aventure des cars Chausson» de Nicolas Tellier aux éditions Edijac. ISBN 2-904675-21-3



La conception de l'AN était en avance de quelques décennies.



Extrait de l'Ouvrage de Nicolas TELLIER



Une des variantes de l'APVU qui fut largement répandue en banlieue parisienne et qui sillonna les artères strasbourgeoises.

VOYAGES

BALE

Les tramways de Bâle

A voie métrique comme la plupart des tramways suisses, les tramways électriques de Bâle ont ouvert en mai 1895 leur première ligne, d'une longueur d'environ 3 km, entre la Gare Centrale et la Gare de Bade. Le réseau s'est ensuite régulièrement agrandi pour atteindre son extension maximale en décembre 1934.

A cette date, les tramways de Bâle exploitent un réseau dense de lignes urbaines complété par une ligne de banlieue reliant Bâle à Pratteln et trois antennes desservant respectivement Saint-Louis et Huningue en France et Lörrach au Pays de Bade.

De plus, les trams de trois compagnies indépendantes parcouraient la banlieue sud. C'étaient :

- . au départ de la Aeschenplatz
 - la Birseckbahn BEB à destination de Dornach et la
 - Trambahn Basel-Aesch TBA à destination d'Aesch
- . au départ de la Heuwaage
 - la Birsigalbahn BTB à destination de Rodersdorf.

Cette dernière ligne n'était pas physiquement reliée aux tramways de Bâle.

L'exploitation du réseau se faisait au moyen de petites motrices à deux essieux tractant si nécessaire une ou deux remorques à deux ou trois essieux. Sur les lignes BEB, TBA et BTB circulait un matériel plus lourd à bogies de type chemin de fer local.

En 1946, un total de 169 petites motrices étaient en service.

Un premier rajeunissement du parc fut entrepris en



Photo : Frédéric Litt

1947 - 1952 par l'acquisition de motrices et de remorques à bogies (type Be 4/4) avec receveur à poste fixe. Ce type de matériel suisse a également circulé à Zürich, Berne, Lucerne, Genève.

A partir de la fin des années 1950, les tramways de Bâle se heurtèrent à l'hostilité du lobby automobile qui freine l'acquisition de matériel nouveau, obtint la suppression des antennes en Alsace et au Pays de Bade. De plus, la ligne urbaine empruntant le pont «Johanniter» fut remplacée par l'autobus, puis par le trolleybus privant le réseau d'un itinéraire de détournement en cas d'incident d'exploitation.

L'émergence des problèmes d'environnement entraîne un retournement de l'opinion publique de sorte qu'en 1979 les dernières petites motrices à essieux peuvent enfin être retirées du service.

La série des Be 4/4 put ainsi être portée à 76 (n° 401 à 476) unités tandis que des motrices articulées Düwag au nombre de 56 (Be 4/6 n° 603 à 658) vinrent les épauler. Le nombre des remorques à bogies atteindra, de son côté, 105 unités. En 1974, les compagnies de banlieue fusionnent en une entreprise unique : la BLT (Basler Land Transport AG - société de transport de Bâle-Campagne), les tramways électriques de Bâle (BStB) s'étant dénommés entre temps BVB (Basler Verkehrs Betriebe ou entreprise de transport de Bâle).

La BLT a entrepris depuis lors un important effort de modernisation et d'intégration de ses lignes :

- commande de 66 motrices articulées Be 4/6 (n° 201 à 266)
- construction de nouveaux dépôts et ateliers
- mise à double voie (seules les sections terminales restent à voie unique) et en site propre
- prolongation à travers le centre de Bâle de la ligne d'Aesch
- construction d'une jonction entre la Heuwaage et le réseau BVB permettant la fusion en une seule



Photo : Frédéric Litt

VOYAGES

- des lignes de Dornach et de Rodersdorf
- enfin, le 30 juin 2001, déviation par la gare centrale grâce à la construction d'une nouvelle section de ligne entre le pont de Munchenstein et la gare centrale.

Au début des années 1980, l'opinion publique fut très émue par la menace d'une mort des forêts (Waldsterben) ce qui incita les autorités bâloises à introduire à partir du 1^{er} mars 1984 un abonnement à bon marché (Umweltschutzbonnement) pour encourager l'usage des transports en commun.

Cet abonnement eut un succès tel que les BVB furent obligés de commander 26 rames supplémentaires du modèle Be 4/4 (n° 477 à 502) et 28 rames articulées Be 4/6 (n° 659 à 686) comportant quelques améliorations techniques par rapport aux livraisons précédentes.

La BLT, de son côté, allongera une partie de ses Be 4/6 par l'adjonction d'un élément central à plancher bas.

Une semblable transformation fut apportée plus récemment par la BVB à la série n° 659 à 686. De plus, la BVB transforme dans ses ateliers des remorques à bogies C4 (série n° 1401 à 1505) en créant un plancher bas au niveau de la porte centrale.

Traditionnellement les lignes bâloises bénéficiaient du passage d'un tram toutes les 6 minutes pendant la journée. Par mesure d'économie, à partir de 1992, cette fréquence ne fut plus maintenue qu'aux heures de pointe, pendant le reste de la journée, la fréquence était réduite à 7,5 minutes (toutes les 15 minutes en soirée et le dimanche matin).

Depuis lors, la fréquence de 6 minutes a été totalement abandonnée. Les intervalles de 7,5 minutes sont donc la norme sur chaque ligne. La BVB explique sa décision par une modification du comportement de la clientèle. Celle-ci utilise le tram de façon à peu près égale pendant la journée, le phénomène des pointes étant fortement atténué.

Une nouvelle étape de modernisation s'est achevée en avril 2002 avec la livraison de 28 rames de type Combino construites par Siemens. Il s'agit de véhicules à 7 caisses unidirectionnelles d'une longueur de 42,860 m à plancher bas pouvant transporter 253 voyageurs.

Ces rames (n° 301 à 328) sont affectées aux lignes les plus chargées : n° 6 (Allschwill - Riehen) et 8 (Neuweilerstrasse - Eglisee). Grâce à cet apport, les motrices et les remorques les plus anciennes ont pu être retirées du service. Certaines poursuivent leur carrière à Belgrade ou, repeintes en jaune et rouge, sur la BLT.

11 lignes de tramways existent maintenant à Bâle. La BVB exploite les lignes 1 - 2 - 3 - 6 - 8 - 14 - 15 et 16 étant précisé que les lignes 1 et 14 d'une part, 15 et 16 d'autre part sont en fait fusionnées. Toutes les lignes sont desservies par des trains à forte capacité (couplage de 2 à 3 motrices et/ou remorques) et disposent au moins d'un compartiment à plancher bas. Le matériel BVB est peint en vert. Quoique exploitée par les BVB, la ligne 14 (Pratteln) appartient à la BLT. Les tramways de cette dernière sont peints en jaune avec une large bande rouge. Ils circulent entre Saint-Louis Frontière et Aesch (ligne 11) et entre Dornach et Rodersdorf (ligne 10). Aux heures de pointe, une ligne de renfort (n° 17 - Wiesenplatz - Ettingen) est mise en circulation.

La BVB exploite deux lignes de trolleybus (n° 31 et 33) à l'aide de 12 trolleybus articulés bi-mode. Une douzaine de lignes d'autobus avec une soixantaine de véhicules de différents types complète l'offre de transport.

Elle conserve un parc de véhicules historiques qui peuvent être loués par le public. Une rame restaurant affectueusement dénommée « Dante Schuggi » est très populaire.

En 2002, Bâle dispose ainsi d'un réseau de transports en commun performant avec un matériel et des installations parfaitement entretenus. Des projets de ré-extension vers l'Alsace et le Pays de Bade existent, mais leur réalisation ne semble pas prochaine.

Raoul Esquesne

Bibliographie :

- *Geschäftsbericht BVB 2000*
- *Basel und sein Tram* par Stephan Appenzeller (livre paru à l'occasion du centenaire des tramways bâlois en 1995)
- *Tramways and Urban Transit* n° 6/2002



Photo : Frédéric Litt

VOYAGES

FRIBOURG

Visite du dépôt d'autobus et de tramways de Fribourg en Brisgau (Allemagne) et montée en téléphérique au Schauinsland.

Ces deux visites eurent lieu le 8 mars 2003, au départ de Kehl (Allemagne) en train avec changement à l'aller comme au retour à Offenbourg. 16 personnes s'étaient inscrites, 17 en comptant un jeune garçon accompagnant sa grand-mère. Le voyage se déroula par une journée quasi estivale et nous permit d'emprunter les transports en commun de la ville de Fribourg (tramways, autobus et téléphérique). Le réseau dans son ensemble appartient à la ville de Fribourg. Le dépôt le plus ancien qui existe depuis 1901 est maintenant classé monument historique. La Freiburger Verkehrs AG dispose de 56 rames de tramways et 82 autobus. 670 personnes travaillent à leur entretien et 335 sont engagées à la conduite des trams et des bus dans des fonctions qui peuvent alterner d'un système de transport à l'autre (polyvalence). Sur les 56 trams, 46 ont un plancher bas intégral et sur les 60 bus articulés, 46 disposent d'un accès sans marchepied. Sur les bus standards, 22 sont équipés de cette manière. Les quatre lignes de tram totalisent une longueur de 34,900 kms et 237,700 kms pour les 22 lignes de bus. Une cinquième ligne de tram est en construction, elle devrait être mise en service à l'horizon 2004-2005.

C'est le 14 octobre 1901 que fut inaugurée la première ligne de tram. La première zone piétonne de la ville remonte à 1906. En 1945, à la fin de la seconde guerre mondiale, Fribourg ayant été détruite à 80 %, la ville décida une reconstruction à l'ancienne du moins pour le tracé des rues et des artères principales. On s'aperçut très vite entre les années 1950 et 1960 que la ville située au pied de la Forêt Noire n'était pas compatible à l'environnement.

hissement de l'automobile comme ce fut le cas de l'autre côté du Rhin (Strasbourg - Colmar - Mulhouse). C'est pourquoi en raison du manque de places de stationnement pour voitures, on réalisa parallèlement avec le développement des transports en commun, 400 kms de pistes cyclables. Notons qu'en 20 ans, la population de Fribourg en Brisgau est passée de 165 000 à 200 000 habitants (de 1976 à 1996). C'est ainsi que l'acquisition de rames de tram à forte capacité fut favorisée (le Combino de Siemens qui fait 42 m de long) pour leur circulation aux heures de pointe toutes les deux minutes. En fin de semaine il y a des circulations nocturnes toutes les heures pour un tarif uniforme, ces circulations nocturnes (tram - bus - taxi) existent depuis 1996. En pleine journée il y a des navettes de bus du centre vers Breisach toutes les 30 minutes. Neuf Brisach (France) n'étant séparé que de quelques centaines de mètres, on pourrait concevoir sans trop de difficulté une navette ferroviaire à horaires cadencés entre Colmar et Fribourg. Ces deux villes et l'Europe dont on se réclame si souvent y gagneraient certainement, d'autant plus que la circulation automobile et la pollution diminueraient entre ces deux agglomérations.

Après un déjeuner copieux et délicieux (le cuisinier étant français) au restaurant d'entreprise de la VAG Zentrum, plusieurs sorties furent proposées dont la montée vers le Schauinsland par le téléphérique. Ce dernier installé en 1930 et rénové en 1986, a une longueur de 3,6 kms et permet d'atteindre une altitude de 1220 m. De là, le promeneur a un panorama splendide de la Forêt Noire, la vallée du Rhin, Fribourg et des Vosges.

Le retour s'effectua en train par le même itinéraire que le matin.

Merci à M. Hildebrandt, responsable de la communication et de la presse de la VAG, pour son accueil, ses explications détaillées et passionnantes lors de la visite des dépôts et ateliers.

Quand on aime et que l'on préconise les transports publics, on ne peut être que séduit par l'exemple de la ville de Fribourg en Brisgau.

Edgard Harmelin



Photos : Frédéric Litt

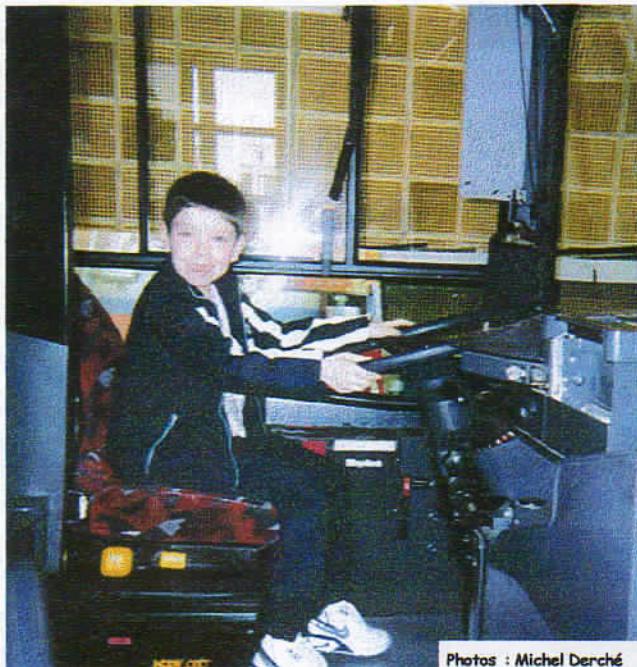
VOCATION !



Bonjour ! Je m'appelle Benjamin et j'ai 8 ans. Dans le dépôt de Fribourg, j'ai pu voir l'intérieur des bus et des tramways. Notre guide nous a expliqué que les bus et les tramways étaient lavés à l'eau de pluie. Nous avons déjeuné à la cantine du dépôt. Pendant notre temps libre, j'ai pu visiter la cathédrale de Fribourg, je la trouve jolie. Nous en avons aussi profité pour faire les magasins.

Je remercie ma mémé ainsi que toute l'équipe pour ce beau voyage.

Benjamin Tamayo



Photos : Michel Derché

Congrès de la FNAUT à Lyon

Groupe de travail sur les déplacements urbains

Ce groupe comprend 21 personnes, Jean-Paul Jacquot en est l'animateur et Michel Derché le rapporteur. Après que chacun se soit présenté, nous entrons dans le vif du sujet.

Jean-Louis La Rosa est le premier à s'exprimer en tant que précurseur et fervent défenseur du tram, il nous dit également qu'il est à l'origine du Musée des transports urbains se trouvant maintenant à Colombes (Hauts-de-Seine). Il est très critique sur les accès à la gare du Nord et le mauvais fléchage qui engendre trop de perte de temps.

Avec le PDU en toile de fond et la loi SRU, différents critères sont mis en évidence :

- problèmes des agglomérations qui se développent de façon anarchique
- problèmes de relations
- utilisation du ferroviaire
- problèmes de fonctionnement
- accès des piétons et des personnes à mobilité réduite aux transports publics
- informations aux voyageurs
- moyens et accès des vélos.

Les actions qui vont à l'encontre des PDU décidées, il faut bannir le mot « circulation » mais parler en terme de déplacement et être vigilant sur ce sujet. Il faut également être très attentif sur les livraisons des marchandises, l'urbanisme commercial, les quartiers résidentiels et les PDE (Plan de Déplacement des Entreprises).

Actions menées par chaque association et les expériences que l'on peut en tirer

Vivre à Meudon

Actions contre la mise à quatre voies de la chaussée à deux voies côté rive gauche de la Seine : tracts (5000 exemplaires) distribués dans les boîtes aux lettres, présence sur les marchés et dans les quartiers concernés et le but est obtenu.

Actions contre l'immobilisme de la SNCF malgré 3 500 usagers au quotidien en gare de Meudon ou d'ailleurs - petite anecdote : il y a un garage à vélos couvert mais aucun vélo à l'intérieur.

Lyon Darly

Dossiers et réunions avec les associations pour la ré-

ouverture de la ligne de chemin de fer de l'est lyonnais et la mise en service du tram.

Paris

Handicapés et personnes âgées un seul combat : un travail en réseau avec des dossiers accessibilité et mobilité bien ficelés. Le succès : mise en place de plaques pédodactyles dans les stations de métro, accès à l'information, annonce des arrêts et des côtés de descente et mise en conformité des gares. La demande d'annonces près des quais a été faite en 1957 et obtenue en 1987. Là est la preuve qu'il faut avoir de la ténacité pour obtenir un résultat concret.

Question : qu'est ce qu'un bus qui n'annonce pas les arrêts ?

Réponse : c'est un bus en panne.

Le Mans

Une action en justice a été intentée par les commerçants car une association avait utilisé leur logo et changé le texte. Celle-ci a perdu le procès. Malgré cet état de fait, il y a eu un résultat concret : le quartier Saint-Nicolas est maintenant piétonnier. Mettre l'accent sur le dysfonctionnement des transports. Inauguration symbolique de la première ligne de tram devant la mairie avec pose de traverses et deux bouts de rail.

La loi SRU est nouvelle et met en place des contraintes, d'ailleurs les élus n'ont pas voté cette loi. Institutionnels et transports doivent repartir à la bataille de l'étoile ferroviaire du Mans.

Montpellier

La première ligne de tram est demandée dès 1983 et aujourd'hui il y a désaccord sur la deuxième ligne, d'ailleurs une pétition a été remise aux commissaires enquêteurs. 35 associations ont réussi à convaincre les députés de droite que le tram doit desservir le centre ville, également des stands ont été tenus les samedis après-midi. Il est difficile de se procurer des études et les associations ne veulent pas d'un projet à l'envers pour justifier un tracé. A Montpellier comme dans d'autres villes françaises, les commerçants sont, par principe, contre tous les projets.

Strasbourg

La nouvelle municipalité propose plusieurs projets d'extension du réseau tram. Un collectif regroupant plusieurs associations ainsi que des particuliers s'est créé : « Neudorf, Neuhof sans dérailler » et ceci afin de faire changer un des nouveaux tracés qui évite la place du Marché à Neudorf, centre vital et commercial d'un quartier strasbourgeois. Au programme du collectif : présence sur les marchés et les réunions de concertation, signature de pétitions et marche symbolique sur le parcours du tracé souhaité.

Réseau vert à Paris

Stationnement illicite « j'en ai pour deux minutes », une action a été menée avec le blocage d'un carrefour pendant deux minutes par une cinquantaine de personnes. Les piétons en colère ont fait cadeau à un commissaire de police d'une grosse paire de lunettes et pris quelques photos puisque lui et ses agents garaient leur voiture en stationnement gênant. Démarche efficace puisque maintenant le trottoir devant le commissariat est libéré des voitures mal garées.

Nancy

Distribution de faux procès-verbaux avec le concours de la presse car dans cette ville le partage de la voirie c'est : les voitures sur les trottoirs et les piétons sur la chaussée.

Metz

Le PDU ne fait pas face aux problèmes car il concerne essentiellement le centre ville. Il y a donc un report de trafic sur la périphérie et les boulevards périurbains devront y faire face.

Réflexions diverses

- Les maires des communes sont réticents pour dépenser de l'argent.
- Les regroupements sont plus politiques.
- A Grenoble, il y a un refus d'intégrer les transports urbains.
- Il faut obtenir une harmonisation des régions.
- Le problème des mères de famille qui déposent les enfants à l'école.
- Le report du trafic de la ville sur la périphérie.
- Le maire a très souvent les pleins pouvoirs.
- Pour le plan d'autonomie des conseils de développement il faut l'autorisation du maire, mais très souvent les décisions sont déjà prises.
- Démocratie locale et participative.
- Les PDU sont programmés sur 10 ans.
- Dans la région Ile de France les décisions servent à l'élu qui dit faire dans le cadre du PDU.
- Le PDU de l'Ile de France est limité dans le temps (5 ans).
- Le PDU de Montpellier est mauvais pour la ville plus petite couronne.
- Articulation, politique responsable d'une zone, par exemple : périurbain autour de la ville.
- Les transports en commun sont des transports de masse et il faut utiliser les infrastructures existantes et les moderniser.
- Il faut créer des parcs relais car plus de 40% de personnes travaillent dans les centres ville.
- Il faut signer une politique de l'urbanisme cohérente avec les transports par exemple : transport à la demande (OPTIBUS à Lyon ou TAXI-

BUS à Strasbourg).

- Il faut éviter les ruptures de charge fréquentes.
- Dysfonctionnements institutionnels, on évacue les problèmes à la périphérie.

A l'issue de ce groupe de travail sont créés plusieurs sous-groupes :

1. Dossiers techniques sur les moyens de transports publics en ville dont véhicules guidés.
2. Modes doux de déplacement en ville.
3. Livraisons et déplacements / relations avec les commerçants et d'autres associations.
4. Accessibilité et commodité.
5. Manifestations, pétitions et sensibilisations.
6. Organisation politique, techniques de contact, obtention ou consultation des dossiers de projets.
7. Etudes d'évaluation de la ville et des déplacements en milieu périurbain.
8. Informations, législation, revues de presse et Internet.
9. Sécurité routière.
10. Nuisance en milieu urbain.

A la fin du travail, voici les informations recensées :

- associations : étendre le domaine
- parution de livres, articles de journaux, analyses
- expériences heureuses, malheureuses et problèmes rencontrés
- conférences
- émissions radio et télé
- actualités juridiques.

Articulation avec le Bureau : les moyens

- téléphone, fax, courrier et Internet quand cela est possible.

Michel Derché

Devinez qui est aux commandes ? (Réponse page 16).



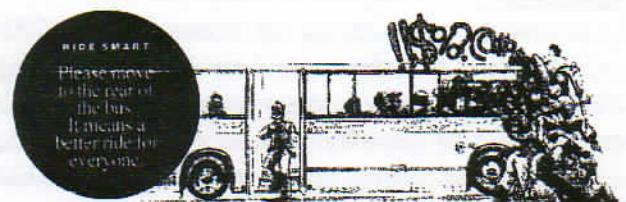
Congrès de l'Union des Transports Publics à Grenoble

Journée du 10 octobre 2002

Forum de l'innovation : la montée par la porte avant

Qu'est ce que la montée à l'avant dans les bus ?

C'est un geste citoyen qui redonne au conducteur sa vraie place, et une lutte contre la fraude qui est synonyme d'incivilités. D'ailleurs les transports en commun de la ville de Toulouse sont les précurseurs de ce système. Les conducteurs pour ne plus être relégués au rôle de potiche se sont livrés à un jeu questions-réponses et ont voulu la montée à l'avant. Depuis le taux de fraude qui était en 1985 de 15 % oscille aujourd'hui entre 2,5 et 3,5 %. Un grand nombre de villes françaises ont mis ce système en vigueur et d'ailleurs les constructeurs jouent le jeu puisque les nouveaux bus standards ont deux portes. A Rennes il a été embauché des étudiants que l'on appelle des « embarqueurs » et qui aux heures de pointe canalisent la montée dans les bus à trois portes et contrôlent les titres de transport des usagers qui montent par la porte du milieu.



Publicité New-yorkaise, pour dégager l'avant du bus...

Au cours des débats une large majorité de « pour » se dégage et le « contre » est sur les problèmes de ralentissements, d'inconfort aux heures de pointe et coût des embarqueurs rennais. Cela n'empêche pas qu'il faut davantage de contrôle et une tarification favorable pour les jeunes. Dans la ville du Mans, la montée à l'avant mise en service en 1999 est une solution qui va bien et qui a fait baisser le taux de fraude de 9,4 à 2,8 %.

En conclusion, le débat est ouvert et passionné avec un intérêt commun : que les transports publics fonctionnent bien.

Michel Derché

Voyage en CRISTALIS

C'est le nouveau trolleybus d'Irisbus qui existe en deux versions : standard et articulé. Lors de ma journée lyonnaise le 28 février 2003 j'ai testé le numéro 1903 qui est un articulé de 18 mètres de long pouvant transporter 170 personnes. Ce véhicule est bi mode, captage électrique 750 V et autonomie complète avec moteur thermique de 300 CV. Plancher bas intégral, quatre portes louvoyantes coulissantes extérieures, c'est un accès facile surtout pour les personnes à mobilité réduite (douze unités ont été commandées par le Sytral - Syndicat des Transports de l'Agglomération Lyonnaise). Le standard quant à lui également bi mode fait 12 mètres de long et peut accueillir 94 passagers (55 unités commandées). Pour mon voyage j'ai choisi une ligne longue Saint-Paul - Hôtel de Ville - Part Dieu - Laurent Bonnevay : 7602 m à l'aller et 7708 au retour. Le 1903 est imposant par sa grande longueur, son confort et surtout pour son fonctionnement silencieux. Sur le tableau de bord se trouve un écran de 11 cm qui réceptionne les images transmises par une caméra, ce qui permet lors de la montée ou du roulement de vérifier si les perches sont bien positionnées avec les fils de contact. C'est un véhicule qui se conduit très bien (parole du conducteur) mais attention sa grande longueur demande un bon coup d'œil dans les rétroviseurs. Que le courant passe le plus longtemps possible pour les trolleybus des TCL (Transports en Commun Lyonnais).

Michel Derché

BUS à filtre à particules

Ils sont arrivés au dépôt CTS de Cronenbourg !

Ce sont les nouveaux Irisbus à moteur diesel Euro 3 et filtre à particules préservation de la qualité de l'air oblige.

Ces bus sont au nombre de 15 et affectés aux lignes 17 et 70 du réseau, ils utilisent un carburant à basse teneur en soufre. Le n° 851 a eu l'honneur de faire le premier voyage le 17 mars 2003 sur la ligne 17. J'ai pu « tester » le 856 le 1^{er} avril 2003 (ce n'est pas un poisson...) entre Cronenbourg CTS - Mittelberg et retour, la conduite m'a paru douce, le confort et le silence excellents. Ces bus ont trois portes et celle du milieu est équipée d'une palette pour l'accès aux personnes à mobilité réduite. La climatisation est la bienvenue, ça change des vieux SC 10 qui partent pour une retraite bien méritée. Bonne et longue route à ce nouveau matériel.

Michel Derché



Opération TRAIN CAPITALE !

Quand les vaches ne regardent pas passer les trains, elles les tirent ?

Photos : Michel Derché



A Bâle il n'y a pas que des trams - Photo : Frédéric Litt

Paroles d'Usagers

Beaucoup d'usagers du réseau CTS s'imaginent que si un distributeur de tickets est en panne on ne peut pas utiliser celui d'en face. Pourquoi ?

Ils pensent, en effet, que les tickets sont différents. Et ceci est faux. Parole d'Astusien.

Michel Derché

Congrès de la Fédération Nationale des Transports des Voyageurs

Le 24 octobre 2002 à Paris (Porte de Versailles)

Qu'est ce que la FNTV ?

C'est 17 000 entreprises de transport par autocar et 2,5 millions d'enfants transportés chaque jour.

Le Président, Philippe Détré, ouvre le Congrès à 10 h 30 en lançant un appel aux élus car l'avenir du transport scolaire est en péril alors que les solutions existent pour éviter le pire.

La FNTV œuvre pour le développement collectif et le car est un partenaire incontournable pour un transport durable. Il faut une modernisation sociale, les marges de rentabilité sont faibles, une modification de certains textes en vigueur s'impose ainsi que la création d'indices professionnels conformes à nos métiers. Les finances publiques des autorités organisatrices doivent être là et le congrès riche avec des avancées profitables pour le transport des voyageurs. Un sondage a été effectué auprès des parents d'élèves par l'institut BVA et voici les résultats aux différentes questions :

Pourquoi utilisez-vous le transport scolaire pour vos enfants ?

- pratique, manque de temps : 56,6 %
- car plus sûr que le deux roues : 40 %
- moins cher que la voiture : 27,9 %
- ne nécessite pas une deuxième voiture : 10,7 %

Que représente le transport scolaire ?

- gage de sécurité : 54,1 %
- mission de service public : 52,5 %
- gain de temps : 52,1 %

Quelles sont les exigences prioritaires ?

- la sécurité : 82,8 %
- ponctualité de passage : 69,6 %
- formation des conducteurs : 59,3 %
- permanence des conducteurs : 33,8 %
- dialogue et accueil : 31,6 %
- confort : 31,5 %

Quelles sont les exigences pour les collectivités ?

- meilleures garanties : 85,3 %
- service moins cher : 11 %
- ne se prononcent pas : 3,7 %

Priorité à l'action et au développement

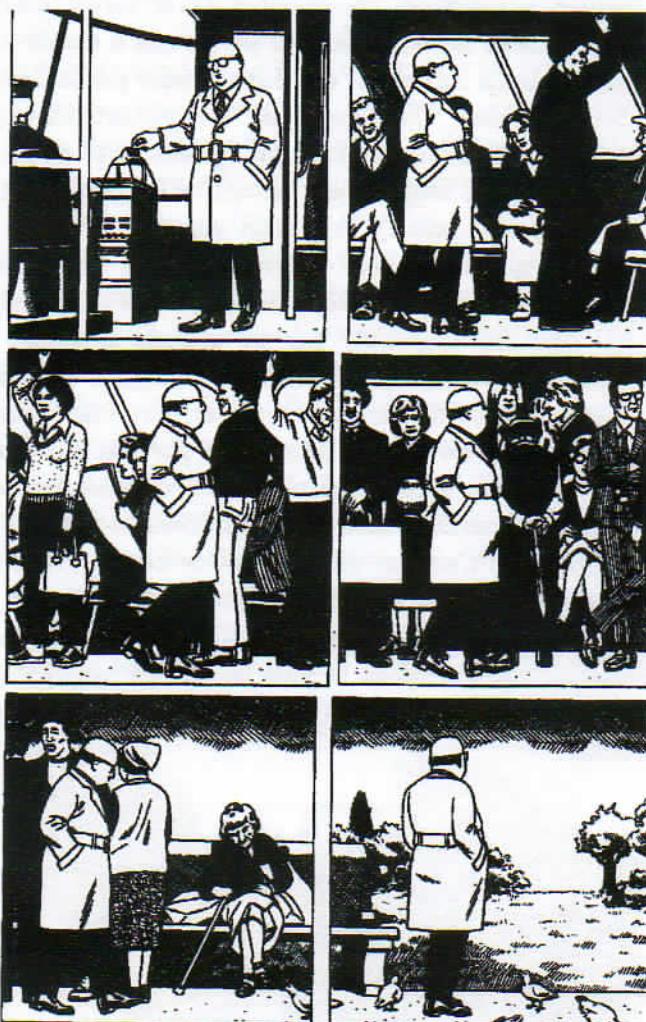
- oui : 90,4 %
- non : 5,6 %
- ne se prononcent pas : 4 %

Il faut sortir de la crise car il y a une pénurie de recrutement due surtout aux amplitudes horaires et à la rémunération. Dans le temps, il y avait le service militaire qui était une ruche de candidatures, aujourd'hui plus rien. Avec la décentralisation il y aura peut-être du changement car le poids de l'état est trop lourd. Madame Duval du GART nous dit que beaucoup de cars sont confrontés aux problèmes de

la circulation automobile et que quelques départements ne s'intéressent pas au transport public. Un accord salarial a été signé le 18 avril 2002 entre la FNTV et les représentants des salariés et seule son application totale permettra de maîtriser les surcoûts de la modernisation.

Monsieur Dominique Bussereau, secrétaire d'état aux transports, a marqué le congrès par sa présence en nous disant qu'il avait bien reçu le message et que son ministère était conscient des problèmes actuels.

Michel Derché



Compagnie des Transports Strasbourgeois 125 ans d'histoire

Le 22 juillet 2003, la CTS soufflera officiellement sa 125e bougie. Le 15 juin 2003, en anticipant l'événement, la compagnie a ouvert ses portes à un public passionné par les transports publics.

L'association Astus était représentée par les membres du Bureau. Il faut souligner l'organisation parfaite de cette journée très ensoleillée.

Longue vie à la CTS. Rendez-vous dans125 ans.

Françoise Zabé

J'ai conduit la 1032 et la 1052

Le 22 janvier 2003, le Vice Président de l'Astus est invité à la première journée du stage pour l'habilitation non commerciale à la conduite du tram. L'objectif est de faire un reportage avec photos sur le tramway école pour l'Astus Info, le stage se déroulant l'après-midi au dépôt CTS de Cronenbourg. Nous sommes 8 personnes et après les présentations d'usage et quelques questions pratiques, nous entamons la partie théorique. Tout sur les rames 3 caisses et 4 caisses, mécanique, motorisation, les différents incidents qui peuvent se produire et que faire, le code de la route tram avec sa signalisation et les consignes à respecter. A 17 h 15, c'est le grand moment pour la conduite, donc direction la remise tram pour monter dans les rames 1032 et 1033 (4 élèves par rame). Le formateur CTS nous explique la vérification de la rame avant la sortie et nous n'oubliions pas de mettre des autocollants sur chaque vitre « tramway école - ne pas monter ». Je suis dans la 1032 et le formateur demande qui veut conduire en premier, mais n'étant pas employé CTS je reste à l'écart. Nous roulons sur les lignes A et D aux heures de pointe et tout se passe bien pour les trois apprentis conducteurs. Tout à coup, à ma grande surprise, Charles le formateur me dit « maintenant c'est à toi », quel bonheur c'est un peu un rêve de gosse qui se concrétise. Je prends donc les commandes de la 1032 (215 000 kilomètres au compteur) pour une conduite moins impressionnante que je ne le pensais pour une grande première. Il ne faut surtout pas oublier d'actionner la veille (ou l'homme mort) toutes les 7 secondes sinon deuxième sonnerie au bout de 5 secondes et la rame s'arrête.

Le tram n'est pas une voiture donc pas de volant et de pédale nous a dit le formateur et pour les distances de freinage avant l'arrêt en station ce n'est pas évident au début. A 19 h 45, c'est le retour au dépôt après deux heures de conduite studieuse et sans « pépin ». Nous nous retrouvons tous en salle de formation où chacun donne ses premières impressions et rendez-vous est pris pour le lendemain après-midi. Le 23 janvier 2003 les mêmes élèves conducteurs se retrouvent pour la théorie et la pratique. Ce jour, je conduis la 1052 avec David comme moniteur, cette rame est une 4 caisses donc un moteur supplémentaire et plus de nervosité au démarrage. Nous sommes toujours sur les lignes A et D et comme hier, la sonnette fonctionne au démarrage, lors du croisement avec une autre rame et pour prévenir de tout danger. Le meilleur moment de la conduite est la traversée du tunnel sous la gare centrale où l'on roule « cool » et on se sent plus en sécurité qu'en surface. Un grand merci à la CTS pour sa marque de confiance envers le Vice Président de l'Astus pour ces deux après-midi de stage tram.

Michel Derché



Observatoire THALYS International 15 Octobre 2002 à Paris

Monsieur Bernard, Directeur Général, est le premier à prendre la parole pour nous faire l'historique de Thalys International. Il nous dit que la décision de créer un réseau à grande vitesse a été prise en 1987 et que c'est en 1993 qu'un premier groupe de travail international « IPM » avait pour mission de définir un concept commun et de mettre en place la future entreprise ferroviaire pour la gestion des trains à grande vitesse. En 1995 était créé Westrail International qui était une société coopérative de droit belge. Celle-ci était une filiale commune de la SNCF et la SNCB à laquelle s'associait une filiale spécialement créée des chemins de fer néerlandais (HST - VEM) et des chemins de fer allemands (DB) pour ouvrir un réseau couvrant l'Allemagne, la Belgique, la France et les Pays-Bas. Le 2 juin 1997, Thalys reliait pour la première fois Paris à Bruxelles en 2 h 03 mais c'est le 14 décembre de la même année que le temps de parcours passait à 1 h 25. En mai 1999, Westrail International devient Thalys International avec son siège social à Bruxelles. A la même date, est définie et mise en œuvre la politique d'offre, de distribution, de qualité et du service clientèle sur les quais avec accueil dans chaque voiture. C'est en mars 2001 qu'a été signé le premier accord de partenariat multimodal. 2002 sera une bonne année avec une prévision de 6 millions de voyageurs. Actuellement 89 % sont satisfaits du service rendu. Reste à régler un petit problème avec l'Allemagne : le mariage entre l'ICE et le TGV et la concurrence intermodale à grande vitesse. Il n'y aura pas de hausse tarifaire en 2003 sauf si les péages augmentent car ces derniers ont été multipliés par cinq ces derniers mois.

En conclusion, M. Bernard nous dit que Thalys est une entreprise européenne qui fait bouger l'Europe, d'ailleurs dans quelques mois l'ICE ira à Bruxelles.

Ensuite, M. Jean-Arnold Vinois, chef de l'unité transport ferroviaire et interopérabilité prend la parole. Il nous dit que le réseau actuel à grande vitesse est de 3 800 kilomètres avec pour objectif 6 000 kilomètres en 2010 et 10 000 en 2020.

Il faut faire de Thalys une société anonyme européenne avec l'espoir en 2003 d'avoir 20 % en plus de cofinancement européen. Etablir un système de tarification juste et efficace : utilisateur-paiement mais aussi pollueur-paiement. Egalement une intégration du système de billetterie avec d'autres modes (aérien, transport collectif urbain, etc...). Il y a actuellement de forts handicaps avec une incompatibilité technique entre les matériels roulants et aussi une intégration ferroviaire du réseau ibérique à grande vitesse. Il faut un espace ferroviaire européen intégré avec ouverture du marché et des agences ferroviaires. Sauf imprévu, il y aura le 15 mars 2003 l'ouverture de l'accès au réseau transeuropéen de fret ferroviaire. Il y a de nombreux projets avec une ligne Stuttgart, Munich, Salzbourg, Linz, Vienne et une ligne mixte fret et TGV vers Montpellier et Nîmes. De plus, une extension du projet du Brenner,

de Munich à Vérone et Naples ainsi que Bologne et Milan. Un autre projet pour 2003, l'ouverture de tous les services internationaux avec possibilité de cabotage. Il faudra en plus améliorer les droits du passager ferroviaire avec contrats, consultations, plaintes, retards et sécurité.

Un sondage a été effectué auprès des voyageurs de 7 pays européens (Allemagne, Angleterre, Belgique, Espagne, France, Italie et Pays-Bas) :

- 72 % font un voyage par an
- 53 % font cinq voyages par an
- 20 % font plus de cinq voyages par an
- 11 % font entre 6 et 10 voyages par an.

Le profil du voyageur Thalys : jeune et aisé.

Le Thalys est jugé plus écologique à 69 % et plus sûr à 39 % que l'automobile.

Malheureusement cette dernière tient toujours le haut du pavé avec 64 % d'utilisateurs.

En 2004, il y aura une révision de grande ampleur du livre blanc de la communauté européenne.

Pour conclure, 58 % des européens sondés pensent que l'euro est une bonne chose et 40 % pensent qu'il a rapproché les pays.

Michel Derché

• Ont collaboré à ce numéro :

Michel Derché, Raoul Esquesne, Edgard Harmelin, Max Mondon, Benjamin Tamayo, Françoise Zabé

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

Bulletin n° 23

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

✉ Maison de la Famille
7 rue Sébillot 67000 STRASBOURG
☎ /fax 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



BONNES
VACANCES A
TOUS !



Envoyez-nous des cartes postales de transports en commun.

Merci

Notes

Assemblée Générale
de l'Astus le
3 octobre 2003 -
20 h
Maison des
Associations à
Strasbourg



A vos ordinateurs...

Site Internet : <http://assoc.wanadoo.fr/astus67>

Adresse électronique : astus67@wanadoo.fr

Voir aussi : <http://www.fnaut.asso.fr>

Réponse de la page 12 : Michel Derché, Vice-Président de l'Astus

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 : € 5

Association : € 15

Date

Signature

