

ASTUS INFO n°24

Le journal des usagers des transports
strasbourgeois



Décembre 2003



LE MOT DU PRÉSIDENT

L'équipe de l'ASTUS

Président :
Max Mondon

Vice-Président :
Michel Derché

Trésorier :
Claude Bouleaux

Secrétaire &
Rédacteur en Chef :
Raoul Esquesne

Permanente :
Françoise Zabé

BONNE
ANNÉE À TOUTES
ET À TOUS !

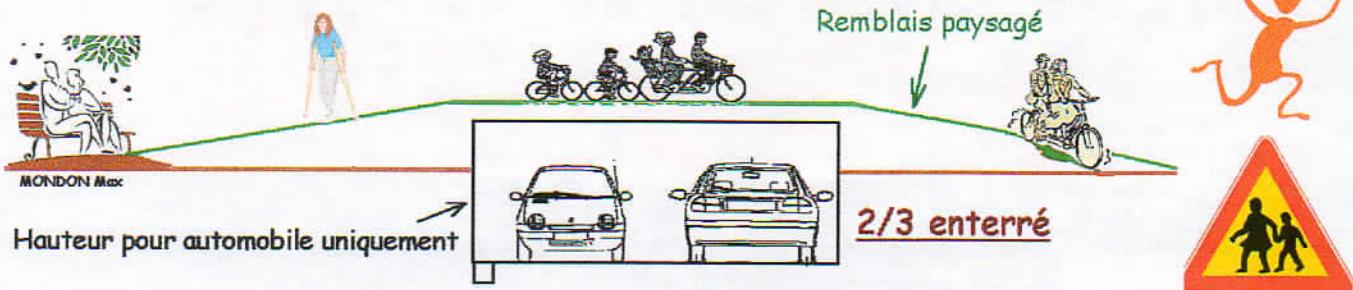


SOMMAIRE



Le mot du Président	Pages 1 et 2
Plans de quartier - Election...	Page 2
Les nouvelles extensions de tramway	Page 3
Inauguration boutique SNCF - En ville sans ma voiture - Journée du T.P.	Page 4
Reportage : La ligne 63	Pages 5 à 7
Des métiers et des hommes	Page 7
Le nouveau dépôt va disparaître	Pages 8 et 9
Clermont-Ferrand - Les bus désertent la place de l'Homme de Fer	Page 9
Courriel des lecteurs	Page 10
Krimmeri - Meinau - Le Grand Retour	Page 11
Mobilité et péages urbains - Les horaires d'hiver CTS	Page 12
Dans le tram - Paroles aux lecteurs	Page 13
TEOZ - Mon quotidien dans la ville - In memoriam	Page 14
Bibliographie - Notes et encarts ASTUS	Page 15
Calendrier 2004	Page 16

Proposition pour le KURGARTEN



Certaines recommandations confirment aussi nos « légères » inquiétudes pour le site mixte - il n'y a pas de solution miracle pour ce problème, notre proposition comportait aussi ses désavantages ! (Rappel : l'Astus se prononçait plutôt pour des voies entrelacées). Il en va de même pour le Kurgarten ! Nous préconisons un passage semi enterré au gabarit « Véhicules particuliers » avec un talus par-dessus pour assurer la continuité des cheminements piétons et cyclistes. Cela coûterait un peu plus cher mais la tranquillité et la sécurité ont-elles un prix surtout si celui-ci est raisonnable et apporte aussi à l'esthétique des lieux...

Max Mondon

Solution proposée : « à l'air libre »



Solution « Astus » :
semi enterrée en partie.



Plans de quartier

En novembre 1994, lors de l'ouverture de la ligne de tramway A, les colonnes Wilmotte qui ornent les stations comportaient, parmi d'autres informations, un petit plan de quartier bien utile pour se diriger dans la bonne direction en quittant l'arrêt.

Les mois passant, on s'aperçut un jour que ces plans avaient disparu. Pourquoi les avait-on enlevés ? Nous ne l'avons jamais su. Pourtant ils étaient bien utiles pour aider les voyageurs qui avaient du mal à s'orienter.

Pendant des mois, Astus et d'autres associations sont intervenues auprès de la CTS pour que l'on rétablisse ce service rendu à la clientèle. Nos interlocuteurs étaient bien d'accord sur ce sujet, mais il fallait avoir le temps de s'occuper de l'affaire (pendant de nombreux mois les services commerciaux étaient accaparés par les problèmes liés à l'introduction de l'Euro) et trouver les financements adéquats (les plans en question coûtent cher). Ces obstacles ont pu enfin être surmontés et depuis le mois de novembre 2003, les colonnes Wilmotte ont retrouvé leur petit plan de quartier. Merci la CTS !

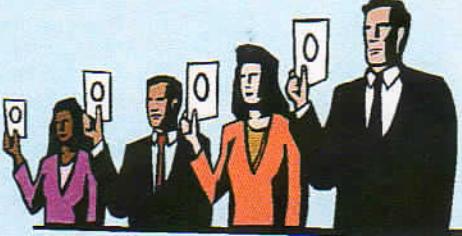
Raoul Esquesne

Election...

Notre Vice-Président, Michel Derché, qui est également Président de l'association « Piétons 67 » a été élu le 27 septembre 2003 Président National de l'Association « Les Droits du Piéton » dont le siège est à Paris.

Cette élection acquise à l'unanimité reconnaît les mérites de Michel Derché dans la défense de la marche à pied comme dans celle des transports en commun. Son dynamisme, sa présence constante dans les médias comme sur le terrain, sont bien connus des membres d'Astus.

Nous tenons à féliciter très vivement notre Vice-Président du choix très mérité dont il a été l'objet et nous lui souhaitons plein succès dans les lourdes responsabilités dont il a accepté la charge.



L'équipe de l'Astus

Les nouvelles extensions de tramway

En juin/juillet 2003, s'est déroulée à Strasbourg l'enquête en vue de la déclaration d'utilité publique des nouvelles extensions du réseau tramway. Rappelons qu'il s'agit de :

- la prolongation de la ligne B (Elsau-Hoenheim Gare) à Ostwald puis à Lingolsheim Hirondelles
- la prolongation de la ligne C (Elsau - Esplanade) de l'Esplanade à l'allée Reuss au Neuhof
- la prolongation de la ligne D (Rotonde - Etoile Polygone) depuis l'Etoile jusqu'à l'avenue Aristide Briand à Neudorf
- la création d'une nouvelle ligne E du Baggersee à la rue Boecklin (Robertsau) impliquant la construction de nouvelles voies entre le Wacken et la Robertsau.

Cette enquête publique a provoqué un grand intérêt de la part des strasbourgeois qui ont été nombreux à faire leurs remarques directement aux commissaires enquêteurs, à noter leurs observations dans les registres mis à leur disposition ou à s'exprimer à la grande réunion publique du 25 juin 2003 à la salle de la Bourse.

Les critiques des opposants au projet portaient principalement sur le tracé des nouvelles voies à Neudorf et à la Robertsau et sur les travaux routiers d'accompagnement. Les opposants souhaitent, en effet, que le tramway passe par la Place du Marché à Neudorf et pas par la rue de Ribeauvillé et que la desserte de la Robertsau se fasse par l'allée de la Robertsau au lieu du Wacken.

Les principaux travaux routiers contestés concernaient :

- la liaison Canonniers- Orbey avec traversée du jardin du Kurgarten
- la démolition du pont Winston Churchill entraînant la création d'un nouveau pont sur le canal du Rhône-au-Rhin entre les rues d'Ankara et de Lièpvre
- la création d'un boulevard du Nord entre la route de la Wantzenau et le Wacken pour accueillir le trafic routier

éliminé du quai Ernest Bevin désormais réservé au tramway.

Dès fin décembre 2003, la commission d'enquête a donné un avis favorable au projet sans aucune réserve en se contentant de faire cinq recommandations :

- éviter de créer route du Polygone un site mixte tramway - automobiles



- exclure de la liaison Orbey - Canonniers les poids lourds en transit
- protéger les cheminements piétons et cyclistes sur les berges du Ziegelwasser
- prévoir un prolongement rapide de la ligne E jusqu'au centre de la Robertsau
- préserver l'avenir à Ostwald dans le secteur de l'étang Bohrie.

On peut donc espérer une prochaine déclaration d'utilité publique des travaux qui pourraient commencer dès la fin du printemps 2004.

La CTS, de son côté, pourra commander 35 nouvelles rames de tramways fermes et 4 rames en option dont elle a un urgent besoin.

Le recul du gouvernement en ce qui concerne le financement des lignes de tramways de province va malheureusement poser des problèmes dont la solution n'est pas connue à l'heure actuelle.

Les opposants au projet tramway ne désarment pas et s'appuient à attaquer sur le plan judiciaire l'avis de la commission d'enquête publique. L'association Astus regretterait qu'ils parviennent à retarder un projet qu'elle estime dans l'intérêt de l'ensemble des usagers des transports en commun de notre ville.

En ce qui concerne le site mixte de la route du Polygone, Astus préconise depuis longtemps une solution de voies entrelacées facile à réaliser et peu coûteuse à mettre en œuvre et dont il existe de nombreux exemples dans des exploitations tramway à l'étranger.

Raoul Esquesne



Photos : Max Mondon - Sur la ligne 17 du BLT à proximité du zoo de Bâle un exemple de voies entrelacées.

*Inauguration de la nouvelle boutique SNCF
5 rue des Francs-Bourgeois à Strasbourg
le 11 septembre 2003*

Monsieur le Directeur Délégué Voyageurs,
Monsieur le Directeur d'Etablissement,
Mesdames, Messieurs les invités,
Je salue également la présence de Madame l'Adjointe de Quartier,

Chers Amis du Chemin de Fer,

Aujourd'hui la SNCF ouvre de nouvelles portes à la clientèle dans une boutique toute neuve avec un personnel compétent et qui a le sourire pour un accueil très convivial.

L'important à ce jour c'est de se rapprocher du client, d'être à son écoute et de lui faciliter son voyage en train. D'ailleurs il existe d'autres boutiques dans les faubourgs de la ville et c'est ce que j'appellerais la décentralisation des guichets de la gare centrale. Mais il faut aller plus loin et aménager certaines gares de campagne qui avec la vente de titres de transport deviendraient un peu le « débit de tabac du coin, le dépôt de pain » ou d'autres choses encore.

En 2002, lors de l'inauguration de la nouvelle gare de Herrlisheim, le Maire de la commune l'avait évoqué.

Au nom de l'Association des usagers des transports urbains et de la FNAUT, je termine en disant MERCI LE TRAIN ET CONTINUEZ SUR CETTE VOIE.

(Discours de Michel Derché, Vice-président de l'Astus et membre du Bureau de la FNAUT).

Journée « En Ville sans ma voiture »

Strasbourg - 21 septembre 2003

Cette journée s'est déroulée le dimanche peut-être pour ne pas pénaliser les travailleurs et commerçants avec un impact moindre qu'un jour de semaine.

En effet, 187 000 véhicules circulent en ville en semaine et 200 000 sur les autoroutes d'accès à la ville, nos élus n'ayant pas voulu casser cet afflux de voitures.

Dans les années passées, Strasbourg ne participait pas à cette journée. En 2001, changement de municipalité et retour ainsi à la bonne conscience avec une légère timidité. Cette journée étant couplée avec celle du Patrimoine et de la semaine du Transport Public, pourquoi ne pas en allonger la durée ?

Il faut faire un appel à la citoyenneté pour que l'automobiliste change de comportement. J'interpelle les élus afin qu'ils développent les transports en commun, créent des parkings-relais, favorisent le covoiturage pour éviter l'invasion de l'automobile en ville et limiter la pollution.

Strasbourg et Mulhouse ont des projets de tram-train.

C'est une bonne raison pour restreindre l'accès de la voiture dans les agglomérations. De plus, cela permettrait de faire un gros effort sur les modes doux de déplacement (marche ou vélo) qui sont écologiques. D'ailleurs les compagnies de transport en commun font de gros efforts pour limiter au maximum le rejet de gaz carbonique avec des bus à pot catalytique, au gaz naturel, à filtre à particules avec des moteurs aux normes Euro 3.

L'idéal serait de faire cette journée « En Ville sans ma voiture » toute l'année, donc la pérenniser.

Michel Derché

Journées du Transport Public

les 19, 20 et 21 septembre 2003

Comme en 2002, le chapiteau blanc est dressé Place de la Gare pour trois jours, l'emplacement n'est pas idéal.

Sont présents : la CUS, la SNCF, le Département, Auto'trement, le CADR, Piétons 67 et l'Astus.

Le premier jour, le rituel est respecté puisque de 7h à 9h le petit déjeuner est offert attirant ainsi beaucoup de monde. Après ce moment convivial, il n'y a plus qu'à attendre les visiteurs, le but de l'opération étant de les renseigner et de répondre à leurs questions sur les transports publics. Il y a des panneaux de présentation du Réseau 67, des extensions des lignes du tram, du projet tram-train, etc... Malheureusement il y a peu de monde malgré les animations et les jeux questions-réponses, mais comme l'a dit le Baron de Coubertin « l'essentiel c'est de participer ». Peut-être que la formule est à revoir, d'ailleurs j'ai fait un courrier dans ce sens à Madame le Maire. Il est tout à fait clair que les gens qui passent Place de la Gare vont au travail ou le soir se dépêchent pour prendre leur train. Malgré tout, il y a eu quelques échanges intéressants et constructifs.

Merci à Françoise, Jean-Marie et Claude pour m'avoir remplacé aux heures du déjeuner.

Michel Derché



Photo : Astus - Michel, Françoise et Jean-Marie sous le chapiteau.

Reportage : La ligne 63

Dans Astus n° 20 de Juin 2001, nous vous avions proposé de faire connaissance avec la nouvelle ligne d'autobus 70 créée lors de la mise en service des tramways B et C (Elsau - Hoenheim / Esplanade). Depuis lors, le 70 a trouvé son itinéraire définitif par l'allée d'Athènes et le lycée Charles de Foucauld ce qui lui permet de parcourir en 52 à 55 minutes les 16,600 km qui séparent la Robertsau (rue de la Renaissance) du stade d'Oberschaeffolsheim. La clientèle moyenne s'étoffe avec 0,9 voyageur par km ce qui n'empêche pas d'observer aux heures de pointe des bus « bourrés ».

Aujourd'hui nous vous proposons de faire connaissance avec la ligne 63, plus ancienne que la 70 mais qui, comme elle, est née d'une restructuration de réseau consécutive à la mise en service d'une ligne de tram.

Il s'agit du tram A inauguré en novembre 1994 entre Hautepierre et Baggersee qui a motivé une importante restructuration du réseau CTS en février 1995 en particulier dans les communes Sud du périmètre des transports urbains. Celles-ci étaient desservies jusqu'alors par la ligne 6 / 16 / 26 / 46 / 56 / 66 dont l'axe principal allait du Wacken à Illkirch Graffenstaden. La restructuration a donné naissance au « bouquet » des lignes 60 rabattues sur la station d'échange du Baggersee (61 cité Liebermann - 62 Illkirch Graffenstaden / Traversière - 63 Geispolsheim - 64 Plobsheim - 65 et 66 Lipsheim).

Le 63 était alors une nouveauté appréciée des habitants de Geispolsheim qui ne disposaient que d'une ligne interurbaine venue d'Ottrott pour se rendre au centre de Strasbourg. Créée avec une fréquence approximative d'un bus par heure, la ligne justifie bien-

tôt un doublement des dessertes.

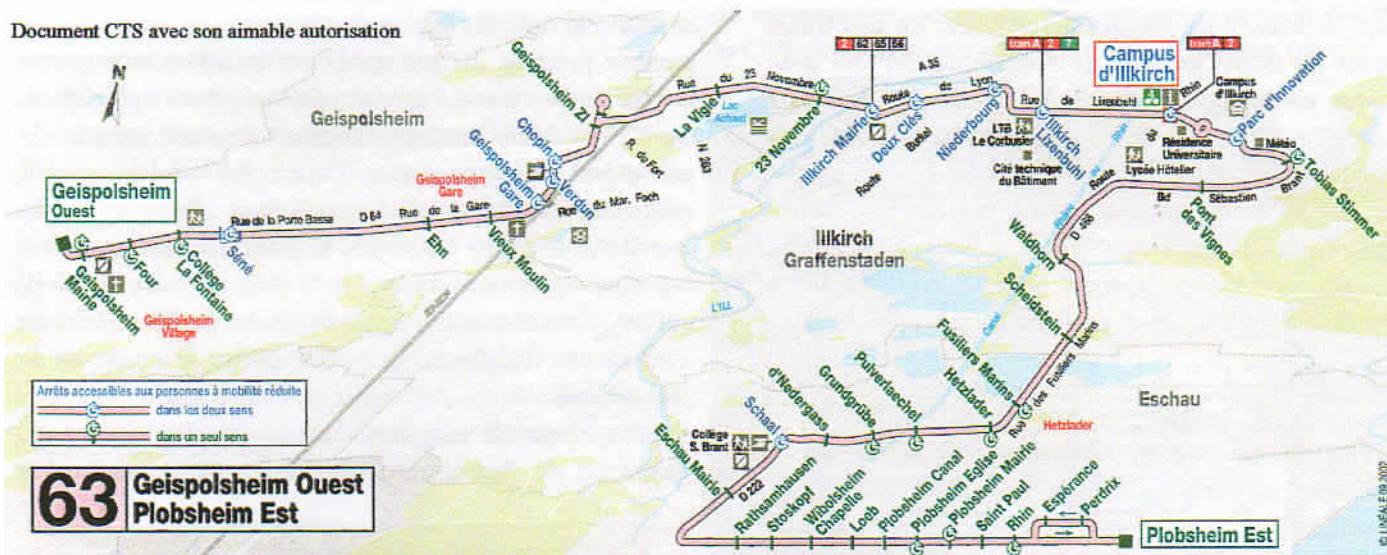
En juillet 1998, lors de la prolongation du tramway jusqu'à Illkirch Lixenbuhl, le 63 fut rabattu sur la station d'échange Campus d'Illkirch et fusionné avec le 64 pour donner la ligne 63 Geispolsheim - Plobsheim telle que vous la connaissez aujourd'hui.

C'est une ligne à vitesse commerciale élevée puisqu'elle relie les deux terminus distants de 21,500 km en 45 à 55 minutes. Elle est fréquentée en moyenne par 1,5 voyageur par km avec une forte charge de scolaires aux heures de pointe sur certaines intersections du parcours. Elle justifie le recours à des véhicules aptes à des vitesses plus élevées.

En semaine (du lundi au vendredi) on dispose de 37 départs de Geispolsheim dont 25 font le trajet complet et 12 font terminus à Illkirch Campus. Au départ de Plobsheim, la CTS offre 32 départs dont 6 avec terminus au Campus. Ces services partiels limités au Campus d'Illkirch indiquent bien que cette station d'échange avec sa correspondance tramway et ses établissements scolaires joue un rôle important dans la vie de la ligne. C'est pourquoi nous décrivons le trajet du 63 sur chaque branche en partant à chaque fois du Campus. Pour l'amoureux de la marche à pied, celui-ci est le point de départ ou de passage de plusieurs itinéraires balisés par le Club Vosgien vers le Rhin (pont Pierre Pflimlin) vers l'île de la Niederbourg (possibilité de rejoindre le sentier de l'Ill), autour d'Illkirch ou dans les bois de cette localité. Le Campus est également le terminus du bus 2 venu du pont du Rhin par la gare centrale et Ostwald. Y fait aussi arrêt le bus interurbain 211 qui dessert les localités du Ried jusqu'à Rhinau.

Au départ du Campus, notre 63 en compagnie du 2,

Document CTS avec son aimable autorisation



suit le tram A jusqu'au terminus Lixenbuhl en empruntant l'élegant pont construit en même temps que le tramway pour franchir le canal du Rhône au Rhin. A la station Lixenbuhl on croise le bus 7 qui donne la correspondance vers la cité Liebermann et l'usine Alcatel (terminus Fort Uhrich). Cette station dessert plusieurs établissements scolaires (lycée technique des arts graphiques Gutenberg - lycée technique du bâtiment Le Corbusier - la cité technique du bâtiment). Le 2 et le 63 gagnent la mairie d'Illkirch Graffenstaden, l'un par l'avenue Messmer, l'autre par la route de Lyon en passant près de la vieille église protestante d'Illkirch et ses quelques maisons à colombages.

Les origines d'Illkirch remontent à la nuit des temps où existait là un village de pêcheurs. La ville est mentionnée pour la première fois dans un acte du 7^{ème} siècle. Elle fusionne à la révolution avec le village voisin de Graffenstaden. Illkirch Graffenstaden a été célèbre pendant longtemps par son usine SACM (Société Alsacienne de Constructions Mécaniques), constructeur de locomotives à vapeur.

La majeure partie de ces usines a été démolie ces dernières années pour faire place à un véritable centre ville où « l'Iliade » attire un public nombreux par ses spectacles de qualité. Quelques bâtiments subsistent, rénovés pour d'autres usages industriels ou commerciaux.

Les bus 2 et 63 circulent ensuite de conserve jusqu'à l'arrêt 23 Novembre d'où l'on accède vers le centre nautique et de plein air « La Hardt » et le lac Achard très apprécié en été par les strasbourgeois. Notre bus poursuit sa route jusqu'au centre commercial de la Vigie et après avoir passé sous la ligne de chemin de fer Strasbourg - Bâle, atteint la zone industrielle de Geispolsheim et la localité de Geispolsheim Gare. Le bus longe plus ou moins la ligne de chemin de fer qui propose en semaine 9 départs TER pour Strasbourg atteint en moins de 10 minutes par le train. Ces départs positionnés surtout aux heures de pointe ne constituent donc pas encore le service cadencé idéal qui permettrait à Geispolsheim Gare de poursuivre sa croissance.

A hauteur de la gare, nous tournons à droite dans



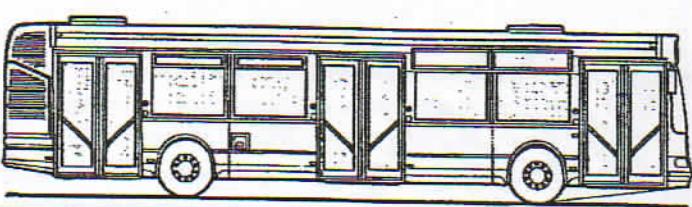
la D 84. Après avoir passé devant l'église, l'autobus quitte la zone habitée. Un trajet quasi rectiligne de deux kilomètres en rase campagne nous amène dans les nouveaux quartiers de Geispolsheim Village. Très vite l'autobus pénètre dans la partie ancienne de ce très joli village alsacien avec ses maisons à colombages groupées autour de deux rues principales formant un ovale dont l'arrêt « Four » est le cœur. En descendant à cet arrêt, le promeneur peut rejoindre la route de Lingolsheim qu'il suivra jusqu'à pont sur l'Ehn. Après le pont, un beau calvaire marque le départ d'un chemin carrossable qui en $\frac{1}{3}$ d'heure de marche conduit par champs et forêts jusqu'à la chapelle de Hattisheim. Ce pittoresque lieu de pèlerinage sis au milieu du paysage romantique du Bruch de Geispolsheim rappelle le souvenir d'un village disparu parmi plusieurs autres au cours de la terrible guerre de 30 ans (1618 - 1648). L'origine du sanctuaire remonterait à l'an 1300.

A proximité se trouve une auberge recherchée par les chasseurs. Eviter de devenir gibier soi-même en été quand les innombrables moustiques sont particulièrement féroces. Un sentier, le Bliedlottweg ramène au village. L'autobus, quant à lui, après avoir traversé tout Geispolsheim a rejoint son terminus dénommé « Geispolsheim Ouest » sur un banal parking situé à la sortie du village.

Avant de quitter Geispolsheim, faisons quelques pas vers l'église qui elle aussi est flanquée d'un beau calvaire. Geispolsheim fait partie des rares villages alsaciens qui ont conservé la tradition d'une belle procession de la Fête Dieu.

L'interurbain n° 210 permet de rentrer directement à Strasbourg. Quant à nous, nous regagnons notre point de départ au Campus d'Illkirch pour repartir vers Plobsheim. Le 63 atteint rapidement un rond-point où il croise la D 468 avant de s'engager dans le parc d'innovations créé en 1985. Celui-ci n'a certainement pas atteint le succès qu'escroquaient ses promoteurs puisque près de 20 ans après sa création, la majeure partie du terrain qui lui est réservé reste en friches. Un hôtel, des bâtiments universitaires et industriels ont quand même poussé à travers les années, mais il reste encore beaucoup de place pour d'autres. Après une visite crochet à travers le parc d'innovations, notre bus rejoint de nouveau la D 468, la route du Rhin, qui longe maintenant le canal du Rhône au Rhin. Près de l'écluse de Waldhorn, la D 468 croise la route de la Schafhardt.

Le trajet du 63 se poursuit au milieu du domaine du golf club de Strasbourg Illkirch constitué entre les



deux guerres quand faire partie du club était un must pour les membres de la bonne société strasbourgeoise. Le bus tourne sur deux ronds-points qui donnent accès à la nouvelle route rapide qui relie la nationale Strasbourg - Colmar au pont Pierre Pflimlin sur le Rhin.

La descente depuis le deuxième rond-point conduit à l'arrêt Scheidstein où se trouve un centre équestre. Une ligne droite entre deux ballastières aboutit à l'arrêt Hetzlader. Notre bus tourne à droite sur la D 221 qui après le pont sur le canal pénètre dans les rues étroites du village d'Eschau. L'arrêt Schaal marque le centre d'Eschau au croisement des D 221 et D 222. On y tangente la ligne 65 qui relie la gare de Lipsheim au Baggersee via Fegersheim et Ohnheim. En tournant à droite sur la D 221, quelques centaines de mètres de marche à pied, conduisent à la vénérable église abbatiale Sainte Trophime fondée vers l'an 780 et dotée des reliques de Sainte Sophie. Celles-ci font toujours l'objet de la vénération de chrétiens orthodoxes. En face de l'église un jardin monastique a été reconstitué. Plus loin, le 63 dessert la mairie d'Eschau où une « rue du tramway » perpétue le souvenir de l'ancienne ligne Strasbourg - Marckolsheim. Le promeneur descendu à l'arrêt Wibolsheim Chapelle, en suivant sur 200 m la rue de Nordhouse arrivera rapidement à un rond-point qui fut, jusqu'à l'avènement des lignes 60, le terminus du bus 16 qui reliait Eschau Wibolsheim au Wacken. Le temps de bâtement alloué aux chauffeurs à ce terminus était relativement long, cela avait permis aux conducteurs de se lier d'amitié avec un retraité vivant à proximité dans une maisonnette maintenant disparue. Cette amitié a été commémorée par une plaque apposée sur le poteau d'arrêt « A CHARLES KUNTZMANN », UN TERMINUS QUI NOUS RAPPELLE L'AMITIÉ D'UN « PÉPÉ » AU GRAND COEUR. LES CONDUCTEURS DE LA LIGNE 16 ». Une deuxième plaque rappelant les dates de naissance et de décès de Charles Kuntzmann n'existe plus.

La rue de Nordhouse se poursuit par un chemin de terre qui à travers champs conduit jusqu'à une écluse sur le canal du Rhône au Rhin à proximité de la ferme de la Thumenau et de la chapelle de Notre Dame du Chêne. Le chemin aboutit ensuite à la route du Rhin (D 468) que l'on traverse. En continuant sur le chemin, on arrive au château de la Thumenau qui abrite de nos jours la communauté religieuse du Puits de Jacob. Au terme d'environ deux heures de marche, le chemin aboutit au quartier du Moulin où le promeneur trouve une auberge accueillante. Nous ne sommes

plus très loin du plan d'eau de Plobsheim et du golf du Kempferhof.

Quittant Wibolsheim, le 63 gagne le centre de Plobsheim où il rencontre de nouveau la D 468 et la ligne interurbaine 211 de Rhinau (prolongée en été jusqu'au Europa Park à Rust en Allemagne). Le terminus dénommé Plobsheim Est se trouve dans le quartier moderne de villas édifiées près du « moulin » lors de la construction des ouvrages hydrauliques EDF sur le Rhin.

Notre exploration de cette ligne urbaine est donc terminée. Nous rentrons à Strasbourg comme nous sommes venus ou par l'interurbain 211 en espérant que notre descriptif vous incitera à choisir le 63 pour effectuer quelques promenades pédestres.

Raoul Esquesne



Photo : Max Mondon - Tram d'Orléans.

Le saviez-vous ?

A l'époque des tramways hippomobiles, certains chevaux venaient de l'armée française qui les avait réformés pour « bons et loyaux services rendus à la Nation ».

Michel Derché

Des métiers et des hommes

Exposition du 20 septembre au 5 octobre 2003

à la Galerie à l'En Verso -

Place de la Gare à Strasbourg

Dans le cadre d'une exposition, la CTS a invité à effectuer un voyage dans le temps en sa compagnie. C'est l'histoire des habitants de Strasbourg et de sa région qui selon les époques ont emprunté les bus, les cars et les trams. De nombreux documents photographiques et de nombreuses pièces de collection ont relaté la vie de la CTS d'hier à aujourd'hui.

Michel Derché



Demier jour de circulation du tramway strasbourgeois - 1er mai 1960.

Le nouveau dépôt va disparaître

Le « nouveau dépôt », c'est chez les traminots strasbourgeois ce qui en langage officiel s'appelle l'unité de production de Neudorf Tuilerie. Le dépôt était nouveau jadis, il y a plus de 40 ans, quand à la suppression des anciens tramways, il a remplacé le dépôt de la gare locale. La gare locale avait été pendant des décennies le point de départ des trains à voie métrique qui irriguaient le Ried de Strasbourg à Marckolsheim, transportaient les betteraves à la sucrerie d'Erstein ou les déchets ménagers dans la plaine d'Eschau. De la gare locale s'élançaient les rames E qui renforçaient aux heures de pointe les services réguliers des tramways électriques urbains.

De cette gare locale, il ne reste plus rien aujourd'hui. A sa place s'élève maintenant l'impressionnant bâtiment du Centre Administratif de la CUS (Communauté Urbaine de Strasbourg). Un sort identique attend le « nouveau dépôt » quand les nouvelles extensions de lignes de tramways seront en service en 2006. Le « nouveau dépôt » sera alors remplacé par un autre dépôt situé à la Kibitzenau au droit de la route du Polygone et de la nouvelle percée Orbey-Canonniers.

Hubert Goeller, actuel responsable du site de Neudorf et acteur clé sur le dossier, nous a dévoilé au détour de quelques commentaires et visuels ce à quoi pourrait ressembler ce nouvel établissement qui pourra abriter 50 rames de tramways de 45 m de long et 125 autobus (dont 20 articulés). Ces plans qui n'ont pas encore atteint leur stade définitif devront favoriser la meilleure coexistence entre véhicules sur rails et véhicules routiers. Il s'agit de parvenir à ce qu'ils puissent évoluer entre les zones d'entrée, d'entretien et de garage sans se gêner.

Pour le moment, c'est à la Tuilerie que « logent » les véhicules uniquement routiers qui desservent les faubourgs Sud. Hubert Goeller a sous sa responsabilité 90 autobus. Quelques vieux SC 10 assurent encore des services de renfort, mais on attend l'arrivée prochaine de modernes Agora avec moteur à filtre à particules aux normes Euro3 qui mettront fin à la longue carrière des SC 10. 26 véhicules articulés Van Hool circulent sur la ligne 7 (Wacken - Fort Uhrich) tandis qu'un contingent de Renault R 312 est principalement affecté aux lignes 11 / 21 (Ancienne Douane - Wattwiller / Kehl) et 14 / 24 (Ancienne Douane - Neuhof) qui sont jumelées. Des Heuillez rattachés à la Tuilerie peuvent être vus sur la 30 (Wattwiller - Robertsau) et les lignes 60 que l'on trouve au sud

du Baggersee.

250 agents conduisent et entretiennent sur place ces 90 véhicules ; seules quelques rares « grosses » réparations exigent le renvoi à l'atelier central de Cronenbourg. Quant au lavage et nettoyage des bus ils sont confiés à une entreprise sous-traitante extérieure.

18 femmes ont réussi à se glisser dans ce monde tramont traditionnellement masculin. Elles s'y sont parfaitement intégrées et assurent les mêmes services que leurs collègues de l'autre sexe. Cupidon commence à faire quelques ravages dans le secteur puisque trois couples de traminots nous ont été cités.

Le chef de dépôt est secondé par des responsables de ligne. « Comment devient-on responsable de ligne ? » avons-nous demandé à Roland Marteel qui dirige la ligne 60. « En commençant à la base comme conducteur de bus » nous dit-il. La CTS les recrute parmi des jeunes titulaires d'un CAP de mécanicien qu'elle forme elle-même pour le permis de conduire « transports en commun ». On débute comme conducteur de réserve avant d'être affecté à une ligne régulière. Des concours internes donnent accès à la responsabilité de contrôleur, puis chef de station.

Roland n'ira pas au dépôt « Polygone ». Une retraite bien méritée lui écherra auparavant. Une partie de sa carrière s'est écoulée sur l'ancienne ligne 16 (Wacken - Eschau Wibolsheim). Une ligne bien tranquille avant que l'insécurité s'installe sur les transports en commun, insécurité qui a été favorisée par l'instauration du self-service. L'entrée par l'avant, la vidéo surveillance, de meilleures relations avec la police semblent avoir tempéré récemment les ardeurs belliqueuses des bandes des quartiers qui choisissaient les autobus pour vider leurs querelles. La CTS participe régulièrement aux CAP (Comités d'Action et de Prévention) qui réunissent tous les acteurs de la vie des quartiers.

Quand nous avons demandé à Roland de nous dire quels étaient les meilleurs et les plus mauvais souvenirs de sa carrière professionnelle, il a préféré ne pas se prononcer, mais il a insisté sur l'excellente ambiance qui règne dans l'unité de production malgré la stricte discipline qu'exige le bon fonctionnement du service public. Des réunions de pilotage facilitent cette bonne harmonie.

L'organisation du travail selon le schéma 5/2/4/1 (5 jours de travail, 2 jours de repos, 4 jours de travail, 1 jour de repos) ainsi que l'alternance de 5 types de services différents (16h - 24h, 12h - 20h, 7h - 20h,

renforts matin et soir, 4h - 12h) facilitent la vie de famille, mais il n'est pas toujours aisé de trouver une solution commode pour conduire ou chercher bébé à la crèche au milieu de la nuit. Apparemment cependant le problème n'est pas totalement insoluble.

L'heure est venue de quitter nos interlocuteurs. Il reste à l'équipe d'Astus de leur exprimer nos vifs remerciements pour leur accueil et leur disponibilité. Ils poursuivent une tradition de 125 ans de services dans les transports strasbourgeois.

Raoul Esquesne

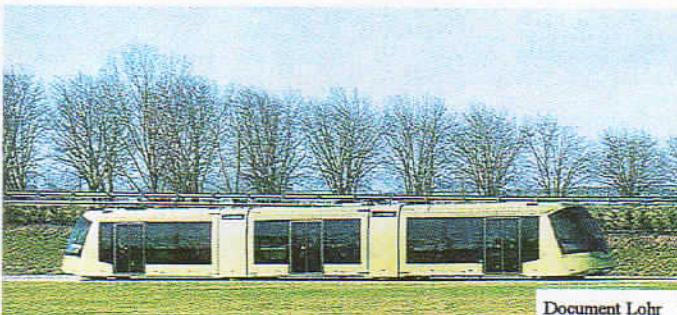


Photo : Max Mondon - Bus SC 10 au dépôt de l'Elsau.

Clermont-Ferrand

Cette ville a commencé la construction d'une ligne de Translohr, le véhicule électrique guidé sur voie réservée (TVR) construit par la société Lohr à Duppigheim. Roland Ries, ancien maire de Strasbourg, a été chargé de s'occuper des actions de communication de la ville de Clermont-Ferrand sur ce nouveau moyen de transport qui devrait fonctionner à partir de 2006. Clermont-Ferrand va également se doter d'une association d'usagers de transport qui s'inspirera des statuts et du mode de fonctionnement d'Astus. Raymond Chenal, cheminot retraité, qui s'occupe du lancement de cette association est venu le 6 décembre 2003 rendre visite au Bureau d'Astus en cette affaire.

Raoul Esquesne



Document Lohr

Les bus désertent la place de l'Homme de Fer

Depuis le 24 novembre 2003, les autobus des lignes 4 - 4A - 6 - 6A et 6B venus du Nord de l'agglomération strasbourgeoise ne desservent plus la Place de l'Homme de Fer.

Cette modification fait suite aux nombreuses réclamations des riverains de la rue du Noyer où était im-

plantée l'arrêt Homme de Fer. En effet, certains voyageurs en attendant leur bus pénétraient à l'intérieur des maisons et en profitaient pour se livrer à certaines dégradations. Il faut ajouter que les autobus en tournant de la rue du Noyer dans la

rue du Vieux Marché aux Vins constituaient un danger pour les piétons qui sont nombreux à ce carrefour.

Les bus en direction de Koenigshoffen et de la place de Haguenau auront donc désormais leur point d'arrêt sur un îlot créé au début du quai Kléber à proximité du pont de Paris et de l'Ill. Ils continuent de là leur trajet directement le long des quais en empruntant le passage souterrain de la place des Halles. Les correspondances avec le tramway A s'établissent à la station Ancienne Synagogue - place des Halles comme c'est déjà le cas pour les autobus de la direction opposée. Les échanges avec les lignes 71 (Eckwersheim) et 208 (Breuchwicksheim - Osthoffen - Balbronn) dans la rue Sébastopol seront facilités. Par contre, les voyageurs souhaitant prendre les trams B / C devront accepter un trajet de 150 m à pied.

Astus pense cependant que cet inconvénient est compensé par les avantages de la solution adoptée, c'est-à-dire itinéraire des bus plus direct et plus visible (proximité des arrêts des bus 4 et 6 dans les deux directions), suppression du détour par la rue du Vieux Marché aux Vins, allègement de la circulation rencontrée place de l'Homme de Fer.

Raoul Esquesne

Courriel des lecteurs

Étant membre d'ASTUS, c'est avec quelque stupéfaction que j'ai pris connaissance du "MOT DU PRÉSIDENT" dans ASTUS INFO n° 23 reçu hier. Ainsi pour lui tous les projets d'extension des lignes du tram ainsi que les routes à créer répondent très exactement à ce qu'il fallait faire. Il écrit notamment "la branche "Robertsau" est une bonne surprise ! Elle permet par un moindre coût de desservir prochainement ce quartier. J'habite le Conseil des XV et nous continuons à être les parents pauvres alors qu'autrefois nous étions les mieux desservis. Le tram vers la Robertsau par le Wacken va desservir au mieux quelques centaines de personnes si toutefois le Parlement européen reste à Strasbourg, ce qui n'est pas assuré du tout. Alors que notre secteur compte quelques 15 000 personnes ; il se trouve à la périphérie directe du centre-ville et pour atteindre ce dernier, nous devons prendre d'abord un bus puis le tram. Ceci est proprement scandaleux et pour moi la prolongation vers la Robertsau aurait dû se faire à partir de l'Esplanade. Mais ça, M. MONDON n'en a cure ! D'autre part la création de routes nouvelles signifie pollution supplémentaire et dire que M. MONDON se trouve dans des commissions du PPA et du PRQA ! Étrange !

Réponse de la rédaction

Monsieur,

Votre courriel du 11 juillet 2003 nous est bien parvenu en son temps mais la période des vacances et de la canicule aidant, notre réponse est tardive. Vous voudrez bien nous en excuser.

Nous voudrions en tout cas vous remercier de l'intérêt que vous avez porté à notre bulletin Astus Info n° 23 même et surtout si certains des points de vue qui y sont exprimés ne rencontrent pas votre accord. C'est de la confrontation des idées que peut jaillir une meilleure connaissance des problèmes.

Vous vous souvenez probablement que dès l'automne 2002 notre ancien maire, Roland Ries, a lancé une concertation sur le prolongement du tram de l'Elsau à Ostwald d'une part, de l'Esplanade à l'entrée du Neudorf d'autre part.

Vous avez certainement apprécié que ces projets aient été repris sous une forme plus élaborée par la nouvelle municipalité qui les a complétés en proposant une extension de la future ligne E du Wacken jusqu'au début de la Robertsau. Cette annonce a été une surprise et si nous avons considéré que cette surprise était une bonne surprise, c'est que l'Astus estime que le tramway a apporté une énorme amélioration aux usagers des transports en commun strasbourgeois et que toute extension du réseau est, à terme, bénéfique aux voyageurs.

Le choix de la Robertsau, pour cette extension résulte, comme vous le soulignez, d'une décision purement politique dans laquelle Astus n'a aucune part, mais qui poursuit les efforts constants des municipalités successives depuis 1949 pour faire de Strasbourg la véritable capitale de l'Europe. Vous avez sans doute relevé que le Président de la commission d'enquête publique lors de la réunion du 25 juin 2003 à la salle de la Bourse n'a pas hésité à féliciter publiquement la CUS de cette initiative. La zone que traversera

la ligne E est peu peuplée et personne ne se hasarde à l'heure actuelle à évaluer de façon précise le nombre de voyageurs que drainera ce tronçon de ligne. Ceci ne préjuge pas ses possibilités de développement futur quand elle sera prolongée jusqu'au cœur de la Robertsau et que les projets d'aménagement de la zone et de construction d'autres bâtiments européens (pharmacopée, nouveaux bureaux du Conseil de l'Europe) auront été réalisés.

Vous auriez préféré que la nouvelle extension se dirige vers votre quartier, car vous pensez, à tort nous l'espérons, que l'avenir européen de notre ville n'est pas assuré. Il est incontestable que la desserte du quartier des XV comme celle de la place Arnold a été mal pensée lors de la restructuration de septembre 2000. Nous en avons souvent entretenu nos interlocuteurs de la CTS qui sont parfaitement conscients du problème. Pour tenter de le résoudre, la ligne 15A a été créée entre Robertsau Sainte-Anne, le quartier des XV et République tandis que la ligne 7 était déviée par l'Eglise Saint-Maurice.

Il ne faut pas oublier l'intérêt stratégique de la ligne E qui par la place de la République tangente le centre ville sans surcharger la place de l'Homme de Fer déjà sursaturée. En faisant partir la ligne E vers la Robertsau dès l'Esplanade, comme vous le suggérez, cette mission ne serait plus réalisée.

Le projet d'extension du réseau tramway tel qu'il a été soumis à l'enquête de D.U.P. a fait l'objet de nombreuses critiques dont certaines parfaitement valables. Astus pense que la réalisation du projet malgré ses imperfections apportera un progrès certain aux centaines de milliers de voyageurs qui utilisent chaque jour les services de la CTS. L'association souhaite qu'il se réalise vite et elle ne rejette pas ceux des détracteurs dont les critiques ont pour seul but de faire capoter purement et simplement le projet.

Pour terminer, nous considérons que le fait d'être en désaccord avec Astus ne justifie pas les remarques désobligeantes à l'égard de notre Président, Max Mondon, remarques dont nous avons essayé de montrer qu'elles sont infondées.

Nous vous prions de recevoir, Monsieur, l'expression de nos respectueuses salutations associatives.

Le Secrétaire, Raoul Esquesne



Photo : Max Mondon - Car Setra 15 m en essai à la CTS.

Krimmeri - Meinau

Le lundi 15 décembre 2003, a été inaugurée la « deuxième gare » de la ville, la gare de Krimmeri - Meinau.

Construite sur le pont Suchard, la gare dispose d'un quai de 185 m de long, avec deux abris, encadré de deux voies. Elle est reliée directement par un escalier et un ascenseur à la station du tramway Krimmeri - Stade de la Meinau (ligne A - Hautepierre - Illkirch).

En semaine, en direction de l'Allemagne, la gare propose douze trains à destination d'Offenbourg dont trois en provenance de Sarrebrück. La desserte est complétée par quatre trains venus de Sarrebourg, Wissembourg, Niederbronn et Haguenau qui font terminus à Krimmeri - Meinau.

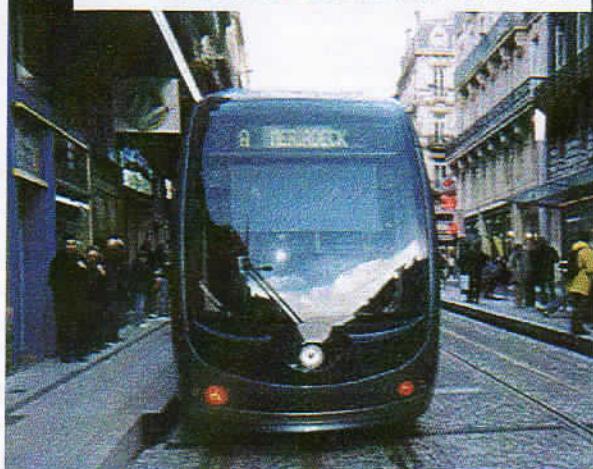
Dans l'autre sens, on compte trois départs vers Sarrebrück, deux vers Haguenau et un vers Sarrebourg, les autres ayant leur terminus à Strasbourg. La gare est dotée d'un distributeur automatique de billets régional qui ne propose pas de billet pour Kehl et Offenbourg.

La SNCF espère qu'à terme, Krimmeri - Meinau accueillera 1000 voyageurs par jour (200 à la halte de Hoenheim - tram). Le tramway A offre de fréquentes correspondances vers Illkirch, par contre, rien n'existe vers le centre de Neudorf. Il faudra attendre l'année 2006 et le tramway E pour avoir une liaison commode à destination de l'Esplanade.

Malgré ces lacunes, il faut se réjouir de ce nouveau pas vers une meilleure intégration du train dans la ville et espérer que les voyageurs sauront tirer le meilleur parti des nouvelles facilités mises à leur disposition.

Raoul Esquesne

Photo : Michel Derché - Le tram bordelais, av. d'Alsace-Lorraine.



Le Grand Retour

1958, dernière circulation. 21 décembre 2003, le tram roule sur les nouveaux rails de l'agglomération bordelaise. Ce dimanche c'est l'inauguration en présence de Jacques Chirac, Président de la République, Gilles de Robien, Ministre des Transports, Alain Juppé, Député Maire et Président de la Communauté Urbaine de Bordeaux. D'autres personnalités et journalistes étaient également conviés à cette manifestation.

Le grand chantier a débuté en l'an 2000 pour construire trois lignes en une seule fois. Aujourd'hui c'est la ligne A qui est concernée, les lignes B et C seront inaugurées en février 2004. Le matériel roulant, le Citadis, construit par Alstom a une particularité, il peut prendre le courant par la caténaire ou s'alimenter par le sol (APS). C'est une innovation mais n'oublions pas que les tramways parisiens au début du 20^{ème} siècle employaient ce système moins sophistiqué, il est vrai. Cette solution a un avantage, elle ne dénature pas l'environnement et le patrimoine architectural, par exemple : le Pont de Pierre de Bordeaux. C'est un jour de fête et la foule est nombreuse le long des voies pour voir et photographier les rames transportant les invités. Comme dans d'autres villes françaises, pour l'inauguration cette journée est gratuite (bus et trams). Certains courageux se sont levés très tôt pour faire le premier voyage à 5 h du matin.

Le matériel roulant est confortable, de grande capacité, silencieux et le confort du conducteur n'a pas été oublié, la cabine de conduite étant spacieuse. Deux petits bémols cependant, les oblitrateurs sont placés à l'intérieur des rames entraînant un risque de cohue aux heures de pointe et les mains courantes sont absentes.

Bon rail au nouveau tram bordelais.

Michel Derché



Photo : Max Mondon - Tram ligne B au Pont Phario à Strasbourg.

Journée-débat « Mobilité et péages urbains »

Singapour, Londres et après ?

Lyon, 14 octobre 2003

Jean-Marie Guidez, Président du CERTU, ouvre le débat. Le péage urbain est une guerre de religion et les choix politiques sont forts, de plus c'est un impôt comme un autre. Le péage met en jeu l'accès à la ville et a une dimension culturelle très forte.

Jean Sivardiére, Président de la FNAUT, dit qu'il faut cesser d'encourager l'automobile en ville, maîtriser l'urbanisation, faire payer l'automobiliste pour accélérer le changement de son comportement afin de favoriser les circulations douces (vélos, piétons). Il faut trouver des nouveaux financements pour les transports en commun suite au désemploi de l'état, par exemple : à Londres, l'affectation des revenus est pour les transports publics. Il faut expérimenter les péages urbains, d'abord où ? Comment faire payer ? Combien ? Et il faut le faire accepter aux élus et aux citoyens. En outre, il ne faut pas qu'il y ait deux catégories, les riches en voiture, les pauvres en transport en commun.

Monsieur Duprez du CERTU pose plusieurs questions :

- quels types de péages urbains, avec quels objectifs ?
- qui paye et combien ?
- à quoi servent les recettes ?

A Singapour a été mis en place en 1975 un péage cordon avec un développement des transports en commun peu chers.

En Norvège, entre 1986 et 2001, à Bergen, Oslo et Trondheim il y avait un péage électronique, 80 % des recettes étaient affectées à la route et 20 % aux transports publics.

A Hongkong, il y a eu une expérimentation en 1983 et 1985 qui a été très vite arrêtée car jugée impopulaire. Les clés de l'acceptabilité sont de ne pas piéger les usagers car le péage est hors la loi. Il est seul autorisé à financer les autoroutes et les ouvrages d'art. Il faut signaler que M. Bertrand Delanoë, Maire de Paris, privilégie le partage de la voirie. Le baromètre national ADEME, CERTU, GART et UTP a donné un résultat plutôt positif. 1000 personnes de plus de 15 ans dans les villes de plus de 30 000 habitants (hors Ile de France) ont été sondées en 1996 et en 2001 avec des résultats entre 14 et 16 %.

A Lyon, « nécessité fait loi » pour le stationnement payant. D'ailleurs 69 commerçants de la rue Louis Pradel l'ont instauré.

Une réaction dans le public : il faut toujours payer et il y a certainement d'autres solutions comme faire des plans de circulation, créer des parkings-relais pour réduire le problème de la congestion urbaine.

A Londres, le système est globalement efficace mais il est encore trop tôt pour tirer un bilan.

A Stockholm, il y a un projet mais les socialistes n'en veu-

lent pas.

Pour Yves Crojet, Directeur du LET - Lyon II, il faut un fondement de la tarification avec un arbitrage prix, temps qui doit permettre de réduire le trafic automobile.

Pour M. Darne, Vice-Président du Grand Lyon, il faut des transports en commun rapides et réduire au maximum la voiture en ville.

Denis Baupin, Adjoint au Maire de Paris, s'interroge, quelle ville voulons-nous ? Il faut inciter les gens à prendre les transports collectifs, augmenter les couloirs de bus et continuer à créer des parcs-relais.

Pour Jean Sivardiére de la FNAUT :

- il ne faut pas opposer le péage urbain au partage de la voirie
- la pagaille urbaine est toujours là
- le péage urbain est une méthode qui peut être mise en route rapidement et peut avoir des effets positifs.
- le péage urbain n'est pas un gadget
- il faut des mesures d'accompagnement, améliorer l'offre en transport public, la quantité, la qualité et faire des couloirs de bus.

En conclusion le péage urbain est peut-être un impôt nouveau mais la fiscalisation est une chose qui doit être comprise.

Michel Derché



Photo : Max Mondon - Bus Agora articulé à Eckwersheim.

Les horaires d'hiver de la CTS

Comme d'habitude, le mois de septembre 2003, a vu le retour des horaires d'hiver sur le réseau de la CTS. Deux changements seulement à signaler : ils concernent les lignes d'autobus 14 et 30.

Le 14 (Ancienne Douane - Neuhof Jean Moulin) a été prolongé jusqu'au cantonnement du Corps Européen près du Port Sud, ce qui allonge son temps de parcours de 4 minutes.

Quant au 30, il a vu son itinéraire entre la Robertsau Sainte-Anne et la Cité des Chasseurs, dévié par la rue Fischacker pour desservir de nouveaux lotissements. Raoul Esquesne



Dans le tram

La réunion à la Maison des Associations s'était prolongée tard le soir. Monsieur P.... et moi avions juste le temps d'attraper le tram de 23 h 10 à la station Porte de l'Hôpital. A l'Homme de Fer, Monsieur P... me quitte pour aller prendre une correspondance. Je restais seul dans le petit compartiment intermédiaire entre deux « caisses » de la rame.

Sur ces entrefaites, trois « jeunes » montèrent. L'un resta sur la plateforme, les deux autres s'installèrent sur la banquette en face de moi, l'un à l'extrême gauche de la banquette, l'autre à l'extrême droite. Ce dernier avant de s'asseoir esquisse une sorte de danse de sioux devant moi tout en me lançant à la figure des volutes de fumée de sa cigarette allumée.

« Il est fou ce gars », me dit son compère de gauche en me montrant son compagnon de l'autre bout de la banquette.

« Fumer provoque le cancer » lui répliquais-je. « Je suis un vieil homme, mais si vous saviez le nombre de mes amis ou anciens collègues qui bien que plus jeunes que moi sont déjà morts emportés par le cancer du poumon. Croyez-moi ce n'est pas une mort agréable. Conseillez donc à votre copain de ne plus fumer, il y gagnera au moins dix années de vie ».

Visiblement, surpris par cette réaction, mon interlocuteur cherche un autre point d'attaque. Ce fut l'argument classique : « je vois, tu es raciste ». Et pointant son doigt vers ma tête, il éructe. « Oui, tu es raciste, tellement raciste que c'est inscrit là sur ton front ». Pour bien s'assurer de la justesse de cette idée, il me demande : « tu habites où ? ». « A Cronenbourg » répondis-je. « Bien sûr à Cronenbourg ils sont racistes, ils votent tous pour Monsieur (nom d'un leader politique connu) ».

« Mais pourquoi donc voulez-vous que je vote pour ce Monsieur ? » fut ma réponse ». Découragé par la mollesse de ma réaction, il fit signe aux deux autres et le trio descendit à la Gare Centrale.

Quant à moi, de nouveau seul dans mon petit compartiment, je poursuivis mon trajet vers Cronenbourg.

Raoul Esquesne



Photo : Max Mondon - Bus Heuliez Volvo à Eckwersheim.

Paroles aux lecteurs

Gratuité des transports urbains ?

Voici l'exemple d'un sujet récurrent qui revient de temps à autre sur le devant de la scène médiatique sans doute pour combler des colonnes vides ou, pire, pour détourner l'attention d'autres sujets bien plus graves...

Bien sur, la tarification doit rester ATTRACTIVE ! Le ratio du taux de couverture actuel (¹) qui avoisine les 50/50 est certainement un bon compromis mais peut être encore plus favorable à l'usager... Il demande, parallèlement et pris en charge par la collectivité, des aides généreuses pour les personnes en difficulté. La tarification sociale ne doit en aucun cas être à charge de l'exploitant et entrer dans son budget.

Voici cinq arguments massues pour couper le cou de ce vieux serpent de mer une fois pour toutes !

1. En faisant disparaître le contrat de transport, la gratuité enlève du pouvoir à l'usager. Si celui-ci, mécontent de la qualité des services offerts, abandonne le transport collectif, l'exploitant n'est pas directement sanctionné financièrement. L'usager ne peut se défendre qu'en tant qu'électeur.

2. La gratuité ne peut qu'engendrer un manque de respect pour le transport collectif de la part du public (mépris, saleté, vandalisme) et un manque d'intérêt de la part des élus (" De quoi se plaignent-ils ? C'est gratuit ! ").

3. La gratuité peut engendrer des déplacements inutiles, concurrencer inutilement la bicyclette ou la marche pour les déplacements de courte distance. Elle peut aussi provoquer un allongement des distances que les usagers acceptent de parcourir.

-En cas de gratuité, comment fixer le périmètre de gratuité : ville intra-muros, périmètre de transport urbain ? Pourquoi pas alors la gratuité sur l'ensemble du territoire, département, région et enfin pays, voir toute l'Europe tant qu'à faire...

4. Si la contribution financière de l'usager disparaît, il faut le remplacer par une nouvelle ressource. Le financement du transport urbain dépend alors intégralement des décideurs politiques, une situation dangereuse car les usagers peuvent faire les frais des fluctuations de la volonté politique. La gratuité pourrait bloquer le développement des réseaux des villes moyennes et grandes (le cas des petites villes est évidemment bien différent).

5. Les réseaux étant aujourd'hui saturés, la gratuité ne provoquerait à elle seule qu'un transfert modal faible et sans doute passager.

En conclusion, le problème de la gratuité totale n'est pas d'actualité (contrairement à celui du traitement social des déplacements des usagers à faibles revenus, qui suppose des tarifs accessibles pour eux)...

- Seuls des groupes marginaux réclament la gratuité avec des motivations très idéologiques, et sans la moindre réflexion sur l'aménagement du territoire. Les usagers, eux, ont des problèmes plus immédiats.

- L'urgence aujourd'hui est de mobiliser le maximum d'argent pour développer et exploiter correctement, les transports collectifs urbains et d'accentuer la priorité donnée sur la voirie aux transports collectifs de surface, et éviter ainsi la poursuite de la croissance de la circulation automobile.

- Enfin les débats sur le thème de la gratuité ne peuvent que détourner l'attention des vrais problèmes. J.M. Sivadon

(¹) La collectivité couvre en général plus de 50% du budget de l'A.O.T. (Autorité Organisatrice des Transports, l'exploitant) L'usager paie donc un peu moins de la moitié du coût de son transport urbain (sauf Paris).

Votre avis nous intéresse ! Écrivez nous...

J'ai osé TEOZ

Les voitures Corail ont 30 ans et elles avaient besoin d'une modernisation, certaines régions en ont siglé quelques unes TER avec aptitude à circuler à 200 km/heure (région Alsace, Pays de Loire, etc...). Mais la SNCF avait une plus grande ambition, les transformer pour leur redonner une seconde jeunesse, en faire des rames homogènes et surtout sur certaines grandes lignes relancer l'activité train et le taux de fréquentation. Les nouvelles voitures Corail TEOZ (c'est leur nom de baptême) ont été présentées lors de l'exposition « le train capitale » à Paris Champs Elysées du 17 mai au 15 juin 2003. C'est la ligne Paris - Clermont Ferrand qui a été choisie pour la mise en service de ce nou-



Photo Michel Derché - Voiture Corail TEOZ.

veau matériel à partir du 1^{er} septembre 2003, j'ai eu le plaisir de faire le voyage du 8 septembre 2003. TEOZ c'est quoi ? Une rame de 7 voitures, première et deuxième classe dont une voiture de service pour l'accès aux personnes à mobilité réduite et le transport des bicyclettes. Je suis à Paris Gare de Lyon et me dirige vers le quai « départ » qui sera toujours le même. Le chef d'escale (ça fait penser à l'avion) est présent avec ses hôtesses d'accueil pour informer les voyageurs et ceci pour une durée de 6 mois. La réservation est obligatoire et il y a, comme pour les TGV, des bornes d'échange minute. La rame est à quai avec en tête la Sybic 126008 pelliculée en « voyage » et à 18 h 47 c'est le départ. Mes impressions de voyage sont bonnes, il y a un peu plus de place pour les jambes et les bagages, mais je regrette beaucoup l'absence d'une voiture bar qui est un endroit convivial où se retrouvent les voyageurs pour discuter et prendre un verre. Le train arrive en gare de Clermont Ferrand à 21 h 58 et de là je me dirige vers l'hôtel des Voyageurs pour souper et passer une bonne nuit car demain matin à 6 h c'est le retour vers Paris puis Strasbourg. Une bonne nouvelle pour terminer, nous aurons les Corail TEOZ sur la ligne Strasbourg-Paris et retour à partir du premier trimestre 2004.

Michel Derché



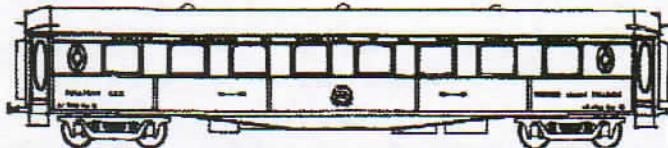
Colloque « Mon quotidien dans la ville » le 30 octobre 2003 - Palais des Congrès à Strasbourg

Il existe à Strasbourg une charte « ville et handicaps » qui a été signée par des associations locales (dont Astus) en avril 1994. Aujourd'hui, jeudi 30 octobre 2003, est une date très importante car à la fin de la journée seront signés les actes de partenariat « ville et handicaps ». Après les discours d'ouverture de Madame Fabienne Keller, Maire de Strasbourg, et d'autres personnalités il y a une table ronde sur la personne en situation de handicap dans la ville où elle habite. L'après-midi est consacrée aux ateliers thématiques :

- atelier 1 : attentes et besoins par rapport à l'accessibilité de la ville, logement, transports, etc...
- atelier 2 : éducation, formation et insertion professionnelle
- atelier 3 : culture, sport, loisirs et vie sociale.

Vient ensuite la table ronde de clôture avec les discours de Madame Fabienne Keller, Monsieur Daniel Hoeffel, Président de l'association des Maires de France et Monsieur Patrick Goonet, délégué interministériel aux personnes handicapées. Ensuite le rapport général des ateliers est lu par Monsieur Bruno Gaurier qui s'occupe des personnes handicapées au niveau européen. Puis c'est la conclusion du colloque avec en finale la signature de l'acte du partenariat. Journée très enrichissante qui coïncide avec 2003, l'année européenne des handicapés. La participation des personnes présentes a été très forte.

Michel Derché



In memoriam Albert Herrenschneider

Au cours du mois de juillet 2003, nous avons appris avec tristesse la mort soudaine d'Albert Herrenschneider décédé dans sa 79^{me} année. Tous les amis des tramways strasbourgeois sont dans le deuil. Cet homme serviable et discret comptait, avec son ami Gilbert Haslauer disparu quelques années auparavant, parmi les meilleurs connaisseurs du réseau de la CTS. Membre de la F.A.C.S. (Fédération des Amis des Chemins de Fer Secondaires), il collaborait régulièrement à la revue « Chemins de Fer Régionaux et Urbains » à laquelle il fournissait des informations sur les transports en commun de notre région.

Il avait participé à la rédaction du premier ouvrage sur les tramways et les petits trains de notre région paru après la suppression du réseau strasbourgeois de tramways en 1960.

A Madame Albert Herrenschneider, nous présentons nos condoléances émues.

Raoul Esquesne

Bibliographie



Dominik Madörin

Das Rollmaterial der Basler Verkehrsbetriebe - EK Verlag 2003

Cet ouvrage de 384 pages en langue allemande, abondamment illustré, décrit en détails tous les véhicules - tramways - autobus - trolleybus qui ont circulé sur le réseau des tramways de Bâle depuis 1895 jusqu'à nos jours. Une mine inépuisable d'informations pour ceux qui s'intéressent à ce remarquable réseau de transports en commun suisse. En vente au EK Verlag - Postfach 500 111 - D 79027 Freiburg - au prix de 39,90 Euros.

Raoul Esquesne



• Ont collaboré à ce numéro :
Michel Derché, Raoul Esquesne,
Max Mondon, Françoise Zabé

⇒ ASTUS INFO (Bulletin trimestriel de l'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS URBAINS DE L'AGGLOMERATION STRASBOURGOISE)

Bulletin n° 24

⇒ 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

Lisez FNAUT Infos

FNAUT Infos est le bulletin d'information publié par la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports. (8 pages, 10 numéros par an)

Ce bulletin est destiné à tous ceux qui s'intéressent à la politique des transports et à son impact sur la vie quotidienne, l'aménagement du territoire et l'environnement. Il traite de tous les modes de transports.

On trouvera dans chaque numéro :

- un éditorial commentant l'actualité des transports ;
- un dossier portant sur un thème d'intérêt général ;
- des nouvelles brèves ;
- le « bêtisier » de la Fnaut ;
- le courrier des lecteurs ;
- un panorama des propositions et interventions de la Fnaut et de ses associations.

Abonnement annuel : 15 €, chèque à l'ordre de la FNAUT, à adresser à la FNAUT, 32 rue Raymond Losserand, 75014 PARIS



A vos ordinateurs...

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

Adresse électronique : astus67@wanadoo.fr

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

SI VOUS VOULEZ ADHÉRER :

Renvoyez 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 pour l'année 2004.

Nom/Prénom

Association

Adresse

Téléphone

Adhésion simple : € 5

Association : € 15

Date

Signature



2004

JANVIER

D	L	Ma	Me	J	V	S
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31



JUILLET

D	L	Ma	Me	J	V	S
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

OCTOBRE

D	L	Ma	Me	J	V	S
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

NOVEMBRE

D	L	Ma	Me	J	V	S
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

DÉCEMBRE

D	L	Ma	Me	J	V	S
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	1



SEPTEMBRE

D	L	Ma	Me	J	V	S
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	1

REMUÉZ VOS TRANSPORTS !

7, rue Sébillot - F-67000 STRASBOURG
Tél/Fax : 0 388 25 04 11
e-mail : astus67@wanadoo.fr



Photos : ASTUS

AVRIL

D	L	Ma	Me	J	V	S
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31



FÉVRIER

D	L	Ma	Me	J	V	S
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29

JUIN

D	L	Ma	Me	J	V	S
30	31	1	2	3	4	5
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27

MARS

D	L	Ma	Me	J	V	S
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31	1	2

AVRIL

D	L	Ma	Me	J	V	S
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28

MARS

D	L	Ma	Me	J	V	S
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31	1	2