

ASTUS INFO n°25

Le journal des usagers des transports
strasbourgeois



Juin / Juillet 2004



LE MOT DU PRÉSIDENT

Non ! L'image ci-dessus n'est ni un scoop, ni de la science fiction ! C'est un montage qui présente in situ ce que sera le futur tram de Strasbourg. Nous avons eu le plaisir de découvrir pour vous la maquette grandeur réelle à Aytré (¹) où seront fabriquées entièrement les deux premières rames. Les suivantes seront finies et essayées à Reichshoffen : 90 000 heures de travail pour les employés

d'Alstom (ex De Dietrich).

Pas d'impatience ! Vous pourrez voir cette maquette à la prochaine foire européenne.

Comme vous pouvez le constater sur cette image la ligne stylistique, devenue image de marque pour Strasbourg, est conservée. Mais il s'agit bien d'un nouveau véhicule, j'en reparlerai dans les pages suivantes...

Pour une association qui est à l'écoute des usagers et qui promeut les transports en commun, l'arrivée d'un nouveau matériel est un grand moment ! Cela sera une bouffée d'oxygène pour les usagers soumis

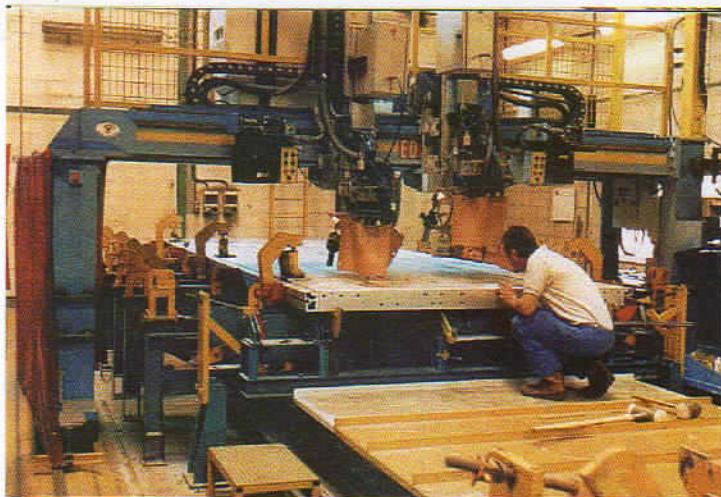
SOMMAIRE



Le mot du Président
Bus
Étude du matériel roulant Citadis Version Strasbourg
Caractéristiques du Citadis « Strasbourg »
« La Gare dans un écrin »
Journée Pôles d'échanges
« Badgéo »
« J'ai osé TEOZ » (Suite) / Pour Raoul
Notes et encarts ASTUS

Pages 1 et 2
Page 2
Pages 3 et 4
Page 4
Page 5
Page 6
Page 6
Page 7
Page 8

à de trop fréquentes surcharges ! J'ai profité de l'occasion pour solliciter la mise en service rapide des nouvelles rames au fur et à mesure de leur arrivée et fins d'essais. M. Soulet, Directeur Général de la C.T.S., appuie cette demande car les rames actuelles arrivent dans une période de grosses révisions ! Je pense avoir été entendu favorablement...



Usinage à Aytré des premiers éléments de la rame 1 de Strasbourg
(Photos Max MONDON)

Le matériel est une chose, mais n'est qu'un maillon qui nécessite une voie (des rails) pour exploiter ses nouvelles capacités⁽²⁾. L'enquête d'utilité publique ayant donné son feu vert et, à notre plus grande satisfaction, la municipalité ayant solutionné une partie des recommandations émises - entre autres la suppression du site mixte que nous réclamions - les travaux commencent avec leurs cortèges de déviations, de palissades, d'ouvriers, d'engins et surtout une nouvelle signalétique qui remplace la mascotte « Bruno » par une famille stylisée et fort sympathique. C'est moins infantilisant et surtout cela fait ressortir l'intérêt commun pour la cité de ces réalisations. Un moment pénible que celui des chantiers mais pour un plus grand bien des citadins. L'adage : « il faut souffrir pour être belle » s'applique aussi bien à une belle femme qu'à une ville !

En interne pour l'association c'est aussi une période fort riche en événements ! Malgré cela notre présent numéro revient provisoirement à la formule du numéro simple après une longue série de double contenance. Notre rédacteur en chef et secrétaire institutionnel étant indisponible nous n'aurons pas cette fois de partie « rédactionnelle » mais nous nous bornerons à l'actualité de notre association et des transports. Ce qui assure déjà un menu copieux...

La dernière Assemblée Générale a reconduit l'é-

quipe actuelle qui poursuit ses actions et espère mener à bout les projets actuels :

- Trois sorties / visites de réseau sont programmées ou en cours de préparation.
- Deux journées d'études sont en projet.
- La FEV nous a demandée d'organiser son congrès annuel. La Fédération Européenne des Voyageurs est à l'Europe ce que la Fnaut est à la France et l'Astus à Strasbourg...
- L'Astus va avoir 10 ans - cela se fête !

Beaucoup d'activités donc, encore et toujours pour la poignée de membres très actifs. Cette année je tiens à remercier vivement de nouvelles bonnes volontés qui sont venues en renfort : André Zieger, Roland Hatzenberger et Jean Gerber. Merci à eux mais il nous faudrait encore quelques bras et têtes supplémentaires.

Max MONDON

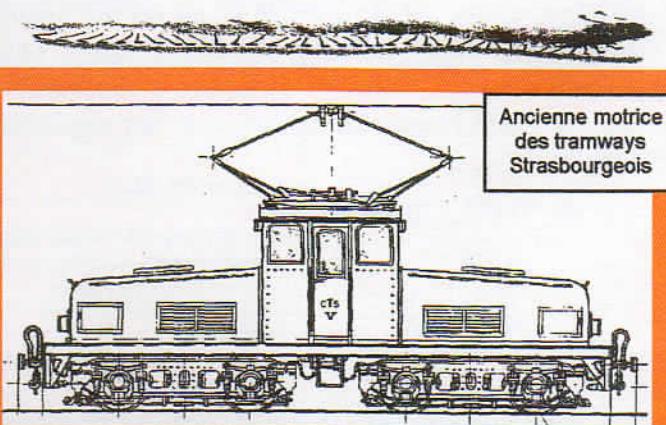
⁽¹⁾ Usine Alstom près de La Rochelle

⁽²⁾ Capacité que nous espérons suffisantes cette fois : ne pas reproduire l'erreur de la dernière extension ! Il y a une douzaine d'options, nous aimerions en voir confirmer quelques-unes...



BUS

La CTS devrait acquérir prochainement 16 bus standards et 4 articulés (pour la ligne 21). Le choix des modèles n'est pas encore fait.



ETUDE DU MATERIEL ROULANT

Le CITADIS -Version STRASBOURG.

Je l'ai dit dans l'édito : c'est un nouveau véhicule, fabriqué par un nouveau constructeur.

Petit rappel historico-technique sur l'Eurotram (l'Ancien)

A l'origine italien puisque inventé (le mot est juste pour l'époque tant il était en avance sur son temps !)

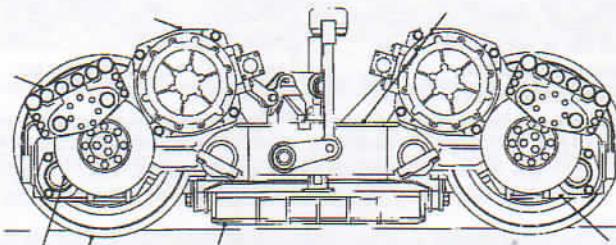


Schéma du bogie « Socini » qui fut à l'origine du concept de l'Eurotram

par la société milanaise « SOCINI » laquelle a été rachetée par l'helvético-suédois « ABB » qui a tenu à honorer le marché prestigieux de la capitale européenne... ABB avait peut-être aussi senti l'enjeu de ce matériel d'avant-garde, techniquement très intelligent ? Les coûts de production en Suède et en Suisse étant incompatibles avec le marché signé c'est une usine anglaise du groupe qui reçut la mission d'accoucher du « bébé ». Ce qui nous a valu et nous vaut encore quelques soucis...

Pour la deuxième série comportant une large part de « quatre caisses » ABB était passé sous le contrôle de ADtranz, une des filiales du géant Daimler Benz. Les bonnes relations entre la D.B. et Lohr expliquent peut-être pourquoi les finitions de cette série furent effectuées à Duppigheim ?

L'histoire ne s'arrête pas là ! Il y a quelques années le géant a eu les yeux plus grands que le ventre et du mal à digérer l'absorption de l'américain Chrysler. Il revendit donc sa filiale ADtranz. Deux préteendants se disputèrent ce concurrent : Alstom et Bombardier. C'est le deuxième qui l'emporta ! L'Eurotram figure donc maintenant dans le catalogue Bombardier.

Quels que soient les constructeurs successifs, il reste très cher ! (achat et entretien).

Pour le marché bâlois il nous a été communiqué les chiffres suivants :

- Eurotram 4 caisses type Strasbourg : 5 millions



Présentation de la maquette du Citadis Version Strasbourg à Aytré (Photo Max MONDON)

de francs suisses (= env. 3,2 millions d'€).

- Combino 43 m : 3,5 millions de francs suisses. Soit presque 3 Combino pour 2 Eurotram !

Prétendants « Constructeurs de Trams »

Hormis quelques petits constructeurs (Italie et Europe de l'Est) il y a actuellement TROIS constructeurs de tramways modernes capables d'honorer un marché comme celui de Strasbourg.

- Alstom - qui a décroché le nouveau marché avec son modèle « CITADIS » dans une version spécifique Strasbourg.
- Bombardier - avec, entre autres, son Eurotram qui a équipé jusqu'à présent notre ville. C'est aussi le constructeur malheureux du « TVR » de Nancy...
- Siemens - avec son « COMBINO » qui a équipé récemment nos voisins de Bâle et de Fribourg (voir les reportages sur nos voyages d'étude dans les précédents numéros). Ce Combino traverse actuellement une mauvaise passe (rappel usine pour défaut structurel !). Des soucis en moins pour la CTS, et les usagers strasbourgeois !

Le CITADIS nouveau arrive !

Outre la ligne stylistique globale conservée, le nouveau tram se devait d'avoir un planché bas intégral mais surtout des portes à DEUX vantaux !!! Y compris dans la partie avant... (derrière les cabines de conduite). Ce qui n'était pas le cas des CITADIS jusqu'à présent. Cette nécessité a obligé Alstom à revoir tout l'avant de son modèle fétiche en l'allongeant. Comme de plus le nouveau matériel doit pouvoir circuler sur des lignes tracées pour l'Eurotram, il fallait qu'il puisse imiter « la chenille »⁽¹⁾ qui s'inscrit au plus juste dans les courbes ! Pas facile ! Pour diminuer le porte à faux avant qui « balaye » dans les courbes, Alstom a ajouté un bogie sous la cabine. Ces bogies



Vue des portes à double vantaux du futur matériel. A droite celle jointive à la cabine de conduite. (Photo Max MONDON)

avant et arrière ne seront que porteurs (dépourvus de moteur) et les anciens cheminots de l'époque vapeur vont tout de suite penser « Bissel ». Ils n'auront pas vraiment tort : les bonnes idées traversent les âges.

A l'intérieur, le dépaysement est total, ce n'est plus la même répartition ni disposition des espaces, plus de sièges longitudinaux : technologie différente oblige ! Les couleurs sont chaudes ! Nous les avons trouvées agréables. Il faudra voir à l'usage... Mais comme dit : « les goûts et les couleurs ! » Il se trouvera toujours des personnes pour ne pas aimer...

Des améliorations nous sont promises pour les poignées de maintien, point sensible dans les véhicules de transports en commun urbains. Nous considérons à l'Astus que le TransLohr est une référence en la matière et l'avons signalé !

Vous trouverez ci-contre un encart avec les caractéristiques de ce matériel, pour le reste rendez-vous à la foire européenne pour juger par vous-même. Faites-nous connaître vos impressions !

Max MONDON

Vue de l'intérieur (Document Alstom / CTS)



Vue par la porte avant de la cabine de conduite.
(Documents Alstom / CTS)

Vue de l'intérieur. (Photo Max MONDON)

(1) L'Eurotram ressemble effectivement à une chenille qui se contorsionne dans les courbes d'où le logo de l'ASTUS !

Caractéristiques du CITADIS Version Strasbourg

35 Rames commandées fermes.

12 rames en option.

Données techniques :

Longueur : 45m

Largeur : 2,4m

Hauteur : 3,4m

Plancher : 350mm au-dessus du rail

Places assises : 64

Places debout : 224

Places total : 288

Nombre de portes doubles : 16

(Soit 8 par côté et 27% de la longueur utile)

Largeur des portes : 1300mm

Vitesse maxi : 60Km/h

Puissance : 720kW.

Masse à vide : 53,2t

Charge maxi à l'essieu : 17,75t

Masse en charge normale : 73,4t (avec 4 personnes /m²)

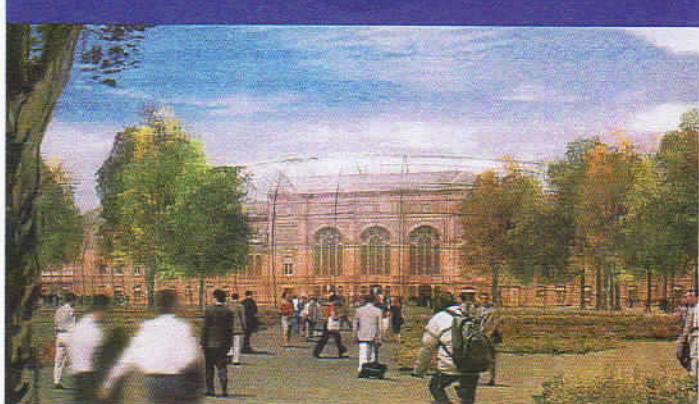
Prix : 98,3 M€ pour 35 rames.
(soit 2,81 M€/rame.)

Rames optionnelles : 2,28 M€ (x 4 ?)

6% moins cher que le concurrent suivant.



La Gare dans un écrin

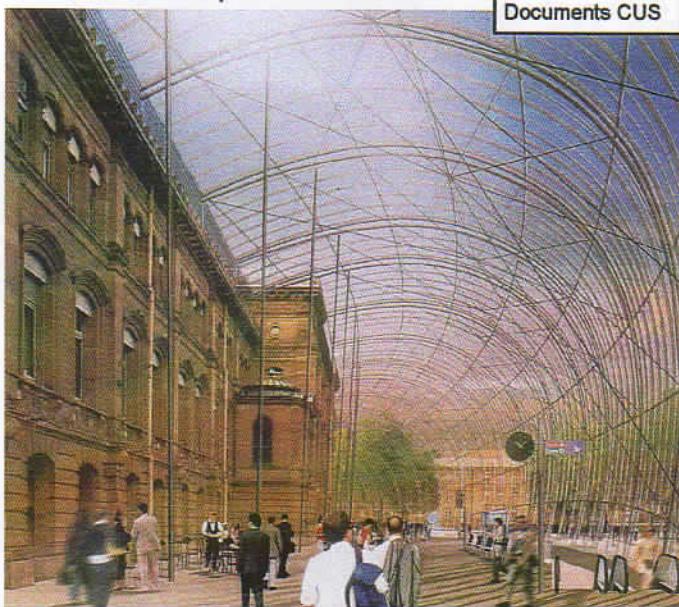


Voici un projet qui intéresse les usagers des transports en commun de Strasbourg. La froide et minérale place de la gare va changer de look et surtout d'ambiance. Arrivé du TGV oblige !

Plantation de verdure, chemins piétonniers seront les éléments les plus visibles mais pas plus importants que d'autres pour les usagers et son association :

- Cheminement abrité entre le hall de la gare et la station de tram.
- Tous les bus urbains au plus près de l'entrée dont un couloir réservé à contre sens (Sud / Nord).
- Un ascenseur sur CHAQUE quai du tram débouchant sous la verrière.
- Un accès direct de la station tram vers la place par escalier mécanique.
- Un 3^e passage sous les voies RFF (SNCF).
- Le hall de la gare agrandi.
- 2 salles de vente / renseignements de part et d'autre du hall.
- Un immense parking à vélos gardé en sous-sol (ex galerie A l'Envers : 1000 places, de quoi concurrencer Bâle ou Amsterdam !).
- Une station pour le tram-train en

Documents CUS



bordure de la place avec cheminement depuis la gare sans passage auto.

- Une dépose minute auto de chaque côté de la place évitant ainsi la traversée par les véhicules.
- La transformation du parking souterrain en parking très courte durée pour la dépose avec une réduction des places (moins 230).

Et enfin le principal : pour ne pas défigurer ce monument qu'est notre gare, une immense verrière abritera un parvis d'échange entre tous les modes de transports.

Au chapitre des regrets :

- La gare routière ne suivra pas, nous l'aurions bien aimé dans l'arrière gare.
- L'arrière gare (gare basse où sont stockées actuellement les rames vides) devait être aménagé en gare TER. Les trois passages sous voies sont toujours en impasse et rien quant à l'aménagement de cette gare basse alors qu'un faisceau de remisage de rames a été construit place de Haguenau...
- Une « gare bis » vers Cronenbourg était souhaitable, des réservations pour une station de tram sur la ligne A avait d'ailleurs été prévue pour cela en sous sol...
- La tarification commune CTS + Interurbain + TER ne sera pas effective en 2007 pour l'inauguration ! Merci à la SNCF ! (Et là ce n'est pas la faute à RFF...).

Max MONDON

Phoenix USA : Musée en plein air à une gare routière.
Photo : Max MONDON



Journée Pôles d'échanges

Le 3 avril dernier, nous avons organisé une journée d'étude « Les pôles d'échanges multimodaux : Point stratégique des transports publics ». Les intervenants étaient :

M. Von der Marck - Chef du service Transports à la CUS.

« L'aménagement des pôles d'échanges de la CUS : aujourd'hui et demain »

M. Bottot - Directeur Commercial et Marketing de la CTS.

« La signalétique et l'information des usagers aux pôles d'échanges »

M. Weill - Directeur Délégué TER Région Est SNCF.

« Les facteurs de réussite d'un pôle d'échanges : l'expérience TER en Alsace »

M. Decornet - Direction de l'Action Commerciale Transpole.

« Les pôles d'échanges à Lille »

M. Quidort - Directeur de la Communication Institutionnelle.

« L'expérience de Connex dans la gestion des pôles d'échanges »

M. Ries - Consultant à la SMTG.

« Les perspectives de Clermont-Ferrand pour ses nouveaux pôles d'échanges »

Cette journée a été jugée très intéressante et enrichissante par les échanges entre les intervenants et l'assistance, même si nous sommes souvent sortis du sujet. Mais c'est peut-être cela qui fut une clef de la réussite ?

Françoise ZABÉ

« BADGED »

C'est un mot qui va entrer dans le vocabulaire strasbourgeois à partir du 1^{er} septembre 2004.

Cette nouvelle carte de transport de la CTS va nous propulser en plein XXI^e siècle. « Gadget » diront certains réfractaires au progrès ! Je ne chercherai pas la polémique sur ce sujet, je donnerai juste quelques arguments qui justifient pour l'usager l'effort d'un changement d'habitude :

- Grâce à cette carte validée à chaque accès à un véhicule même en correspondance et quel que soit le tarif utilisé, la CTS connaîtra l'usage fait de son réseau au jour le jour. Fréquentation par type de titre, trajet avec correspondance, pé-

riodes de pointes et de creux, etc... A moyen terme, cela devrait avoir des retombées sensibles sur l'offre proposée aux clients que nous sommes aussi.

- Tout le monde validera. Celui qui ne le fera pas s'auto désignera comme fraudeur !
- En cas de perte ou de vol la carte sera « tuée » (son utilisateur « accidentel » ne pourra s'en servir que le reste de la journée) et une nouvelle sera fournie avec le prorata des déplacements restants sur l'ancienne !

Si vous avez une carte chargée et que vous oubliez de la composer, il vous en coûtera 5€. Les autres infractions ne changent pas de tarif. La carte est gratuite jusqu'à la fin de l'année (pas de date précise). Son achat sera facturé après en-dessous de son prix de revient, son remplacement au prix de revient. Nous allons négocier avec la CTS sur ce dernier sujet ! Par exemple le premier remplacement dans une année au prix d'une neuve le deuxième plus cher et ainsi de suite... Mais nous n'en sommes pas là !

Enfin j'allais oublier le principal pour ceux qui, comme moi, fonctionnent au ticket (carnet de 10 ou 30) le compostage est beaucoup plus rapide puisqu'il suffit de « survoler » en rase-mottes le valideur pour que la carte échange ses informations avec lui. Dans une correspondance elle indiquera que j'ai déjà « composé » (ou validé...) et donc ne sera pas débitée une seconde fois (dans la limite d'une heure toujours).

Nec plus ultra : pour les abonnés avec prélèvement automatique le premier « survol » d'un valideur en début de nouvelle période vous rechargea le carte sans rien avoir besoin de faire en plus !

C'est pas beau le progrès !

Max MONDON



Un exemple d'aménagement intérieur très fonctionnel et en plus esthétique, le Translohr.
Photo ASTUS



J'ai osé TEOZ (Suite)

Michel Derché nous a parlé de ces nouvelles voitures SNCF dans le précédent numéro.

Aujourd'hui après usage, je reviens sur ces véhicules et sur le concept qui l'entoure.

Tout d'abord côté « hard », matériel :

Le pelliculage extérieur change des livrées uniformes et égale l'ambiance souvent austère des quais de gare. Par contre, lors de la vue d'une rame qui file dans la campagne ce patchwork fait « tache » ! La livrée corail précédente semblait plus « sérieuse » plus forte... Une flèche qui trace !

L'intérieur est agréable et sympathique, moderne mais sans trop. Pas aussi feutré que les voitures suisses ou autrichiennes, mais qui détend.

Par contre, la réalisation laisse sérieusement à désirer. Tous les sièges ne sont pas inclinables, c'est la roulette, un coup oui, un coup non ! Ils sont aussi trop légers le moindre mouvement de vos voisins est perçu immédiatement. De même, suivant la place, (duo fenêtre) les passages de voyageurs vous font bouger, dur pour la détente ou la somnolence et impossible de dormir ! Le pelliculage a entraîné un assombrissement des toilettes, pas sympa ! De plus un petit rectangle (5cm x 2 cm) transparent serait le bienvenu, comme dans les voitures allemandes, pour voir le nom de la gare où l'on s'arrête, dans le cas où l'on s'est laissé surprendre...

La numérotation des places est ingénieuse mais, on va le constater ci-après, n'est vraiment pas pratique à l'usage.

Le concept :

Vouloir donner un coup de jeune, un lifting à ce matériel c'est bien ! Cela devrait amener un supplément de voyageurs qui amortirait son coût... Si le système a bien été étudié cela devrait fonctionner comme ça ! (investissement = augmentation de l'offre - qualitativement, techniquement... - et donc obtenir une plus grande diffusion qui couvre et même excède la mise). Que penser alors du supplément demandé ? Il y a maldonne ! Nous n'avons jamais demandé cela, nous les usagers.

Il y a aussi de la vente forcée dans la manip ! Ou alors on laisse le choix entre voitures classiques et Téoz sur une même rame ! D'autant que les rames allemandes, autrichiennes et suisses (pour les alsaciens) offrent un confort équivalent sinon meilleur sans supplément !

Si encore le système de réservation obligatoire garantissait une qualité de voyage supérieure répon-

dant aux attentes actuelles de la clientèle, ce serait déjà un acquis !

Mais que nenni, je n'ai jamais eu la place que je désirais dans ces trains, d'abord avec Internet qui ne me précise pas que ma demande en placement ne peut être satisfaite (je coche fenêtre, je reçois un billet couloir). Au guichet, je demande sens de la marche + fenêtre + seul ou duo, je reçois un duo fenêtre mais arrivé à bord c'est dans le sens contraire !

Cela serait moins grave si, une fois à bord, on pouvait comme autrefois, voir instantanément les places vacantes et faire un échange de dernière minute, chose courante dans les trains classiques où la réservation ne sert qu'à garantir la place assise en cas de forte affluence (sauf coup de chance où vous avez la place souhaitée du premier coup ! Ce qui m'arrivait fréquemment sur les rames classiques !).

Ne pas trop compter sur le personnel d'accueil qui guide les passagers à chaque départ, ils sont souriants et serviables mais n'ont pas toutes les informations et elles ne sont pas faciles à exploiter !

Conclusion :

Peut mieux faire ! L'élève doit revoir sa copie et dans l'attente rectifier la tarification en minorant le tarif de base pour faire avaler cette pilule amère plutôt qu'en l'augmentant !

J.M. SIVARDON

Pour Raoul

Une de tes grandes qualités était la discréetion, et c'est donc sur la pointe des pieds que tu as tiré ta révérence...

Ta sagesse, ta pondération, ton érudition et surtout ton immense connaissance des transports en commun nous manquent déjà ! Il ne nous reste plus qu'à espérer qu'il existe réellement quelque chose après notre éphémère passage sur cette petite planète pour avoir le plaisir de t'y retrouver un jour...

A bientôt donc mon ami !

Le bureau de l'Astus



Quand tu auras dévoilé tous les mystères de la vie, tu aspireras à la mort.

La mort est un autre secret.

Khalil GIBRAN - Le sable et l'écume.

A Noter sur vos agendas !

L'équipe de l'ASTUS

Président :
Max Mondon

Vice-Président :
Michel Derché

Trésorier :
Claude Bouleaux

Secrétaire &
Rédacteur en Chef :
Raoul Esquesne

Permanente :
Françoise Zabé

• Ont collaboré à ce numéro :
Michel Derché, Max Mondon, J.M. Sivardon, Françoise Zabé

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

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

✉ Maison de la Famille
7 rue Sédiilot 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



Intérieur de la rame Citadis
(Document Alstom /CTS)



La délégation strasbourgeoise à l'Usine Alstom d'Aytré. (Photo Max MONDON)



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 :

Merci de renvoyer le bulletin d'adhésion à ASTUS
Maison de la Famille - 7 rue Sédiilot - 67000 STRASBOURG

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

Association _____

Adresse _____

Téléphone : _____

Adhésion simple : € 6
 Association : € 15

Date _____

Signature _____

