

ASTUS INFO n°26

Le journal des usagers des transports
strasbourgeois



4e trimestre 2004



LE MOT DU PRESIDENT

Jusqu'au mois de juin, lors de mes réunions dans différentes instances nationales, la réaction des interlocuteurs qui apprenaient mon arrivée de Strasbourg était toujours positive, élogieuse voire envieuse vis-à-vis d'une ville et d'une région modèles dans le domaine des transports. J'ai déjà senti un net changement depuis la rentrée. Incompréhension, voire ironie retenue...

Déjà le numéro 1041 (novembre) de la revue "Transport Public" titre sur le retour du bus : présenté comme une alternative économique au tram ! A l'Astus (ainsi qu'à la Fnaut), nous continuons à affirmer que le développement du tramway est positif et indispensable pour l'ensemble d'une agglomération car contribuant à l'amélioration de la qualité de vie en milieu urbain. Ses retombées positives et ir-

réversibles sont trop nombreuses.

Nous sommes donc très inquiets de la tournure prise par les événements récents concernant les extensions du réseau de tramway dans notre cité.

Nous avons bien conscience que ce type d'infrastructure amène des chamboulements dans la vie et les habitudes des riverains. Il faut faire le maximum pour minimiser ces désagréments.

Nous tenons cependant à rappeler que lors de la présentation du premier projet par l'ancienne municipalité, une levée de boucliers s'était fortement manifestée contre le passage par la place du Marché à Neudorf. Compte tenu de

cette opposition il avait été étudié une demi-douzaine de tracés "alternatifs".

Au changement de municipalité ces nombreuses variantes furent ramenées à deux propositions qui ont été soumises au public. Il en est ressorti le tracé actuel qui a donc été soumis à l'enquête d'utilité publique.

Tout le monde a bien conscience qu'il n'y a pas de bon et de mauvais tracé. Le dernier Conseil d'Administration de l'Astus s'est prononcé en faveur du tracé "Place du Marché" (1). Mais ce n'est pas à lui d'imposer quoi que ce soit ! Les deux tracés ont des avantages et des inconvénients mais tous deux sont valables.

Il n'y a que deux solutions : soit les élus tranchent car c'est leur rôle aussi... Soit ils considèrent que l'enjeu est trop partagé et trop sensible et s'en remettent à une consultation des populations concernées (une votation, comme disent nos chers voisins friands de cette formule).

SOMMAIRE



Le mot du Président - Merci ! - Strasbourg, capitale du tram de Noël
Billettique Show - Les 15 m arrivent
Les bruits du tram et dans le tram - De l'Alsace vers la Méditerranée en TGV
Le temps passe... - La nouvelle gare de Strasbourg en 2007
En ville sans ma voiture - Le Neudorf a sa navette
Vu depuis les locaux de l'Astus - Les rencontres du tram à Reims
Renouveau de la ligne 7 - Salon des associations au Wacken
Parole de conducteur CTS
Notes et encarts Astus - Calendrier 2005

Pages 1 et 2
Pages 3 à 6
Page 7
Page 8
Page 8
Page 9
Page 10
Page 10
Pages 11 et 12

Cela aurait aussi comme avantage d'asseoir la déclaration d'utilité publique sur des bases irréfutables. Car il est à craindre que, maintenant que la boîte de Pandore a été ouverte, tout nouveau tracé soit demain attaqué. Les études étant tellement complexes qu'une armée d'avocats y trouvera toujours une faille...

Autre sujet d'inquiétude : la décision de la CUS de retirer le dossier du projet d'aménagement de la place de la Gare.

Nous déplorons le retard que cela risque d'induire mais, compte tenu de l'état d'esprit de certains de nos concitoyens actuellement, cela évitera sûrement de plus graves dommages dans quelques mois (2). Cela ne fera certainement pas taire certaines contestations fondées malheureusement sur des données parfois délirantes.

Effectivement, que penser de demandes recommandant, pour les bus, d'utiliser le souterrain alors que sa hauteur n'est pas compatible pour ces véhicules. A moins que l'on envisage de faire passer les piétons ou les véhicules par-dessous (on connaît le résultat dans les deux cas). Sans parler des arguments sur la gêne pour les automobiles. La finalité du projet est de les éloigner (parkings aux extrémités avec un accès à l'autoroute au plus court), détourner (rue des Remparts) et dissuader (passages piétons nombreux + bus en contresens + boucle pour les taxis). Seule la dépose minute reste viable et doit le rester.

Le rapprochement de la gare routière peut paraître aussi une bonne idée à première vue. Cela n'amènerait qu'un flux supplémentaire de voyageurs sur une ligne de tram déjà sursaturée. Laquelle ne sera certainement pas soulagée avec l'arrivée du TGV.

Nous reparlerons d'ailleurs de la future gare routière et du réseau 67 dans notre prochain numéro.

Il ne faut pas oublier que ce projet se bâtit sur un emplacement qui figure parmi les ratés urbanistiques de ces dernières années (3) : une place minérale, une circulation automobile à peine réduite et sectionnant la place en deux, une station de tram dans les catacombes et, cerise sur le gâteau, une galerie réellement "à l'envers" (= dans le mauvais sens).

En conclusion, à l'Astus, nous souhaitons que :

- En 2005 le bon sens l'emporte.
- Le développement des modes de transport "doux" et écologiques dans l'intérêt de l'ensemble de la cité se fasse rapidement.

Et bonne année 2005 à vous et vos proches.

Le Président, Max MONDON

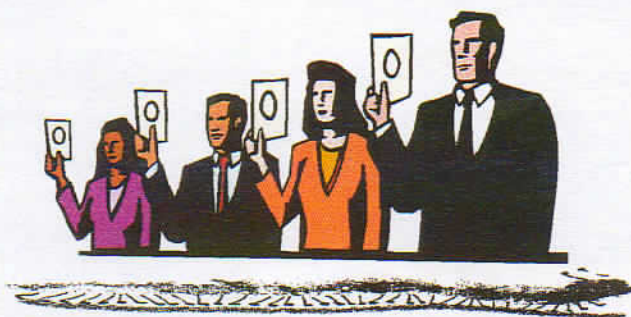
1. *Le Conseil d'Administration est POUR la destruction du Pont Churchill, de même que toutes les personnes interrogées ou qui se sont manifestées spontanément.*
2. *A l'avenir, le Tribunal Administratif va devoir embaucher un conseiller spécialiste des techniques des transports pour s'y retrouver et trier les demandes rationnelles des fantaisistes.*
3. *Avec un pont de triste mémoire... et, pour l'Astus, la coûteuse station Hoenheim-Gare.*

Merci !

Au nom des usagers : Merci !

La station tram « Parc du Contades » a enfin ses abris. Un sur chaque quai. Il était grand temps depuis que l'Astus, la CTS et les élus demandaient l'autorisation pour leurs implantations à Monsieur l'Architecte des Bâtiments de France.

L'équipe de l'Astus



Strasbourg, capitale du tram de Noël

Depuis début décembre 2004, les rames circulent avec leurs nouvelles décorations. Cette année un effort a été fait puisque, à mon avis, je trouve les autocollants plus beaux que précédemment. Peut-être y a-t-il une raison, pourquoi pas le dixième anniversaire du tram ?

Bon anniversaire et joyeux Noël le tram.

Michel DERCHÉ



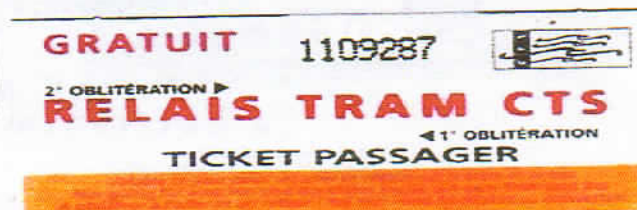
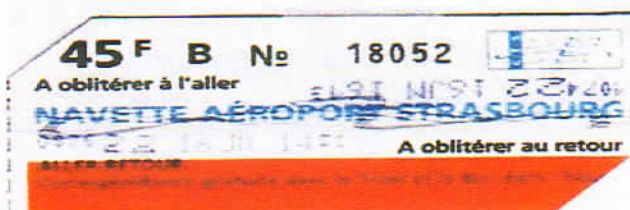
L'Astus était au salon européen de la mobilité en juin à Paris. Voici un engin silencieux, non polluant, qui serait le bienvenu à Strasbourg.

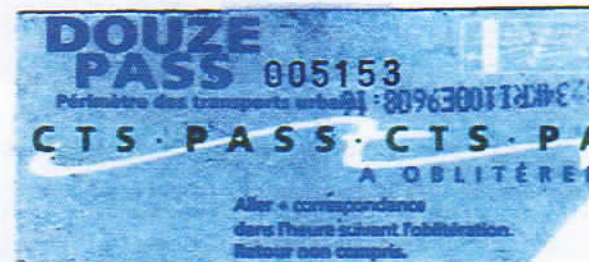
Photo : Max MONDON



BILLETIQUE SHOW

Pour les nostalgiques, découvrez ou redécouvrez ces pièces (collection Michel DERCHÉ).





Les 15 m arrivent

Le 5 juillet dernier ont été inaugurés les deux premiers cars suburbains de 15 m de long.

La cérémonie se déroulait sur le parking de la salle des fêtes de Furdenheim en présence de M. Philippe Richert, Président du Conseil Général, MM. les Maires de Furdenheim et de Wasselonne, de M. Jean-François Soulet, Directeur Général de la CTS. Ces nouveaux véhicules répondent d'une part à un besoin et d'autre part résultent de l'homologation en France de la nouvelle norme européenne sur les véhicules de transport en commun. Cette norme a vu le jour en Allemagne (voir photos d'autres pays page 7). C'est le carrossier constructeur de Stuttgart « Neoplan » qui a ouvert la voie avec des véhicules 4 essieux à 1 ou 2 niveaux. Ceux-ci bénéficiaient d'une dérogation et ont servi de véhicules probatoires.

Pour ce qui nous concerne ce sont des véhicules de marque SETRA Type S319 fabriqués dans les usines françaises de ce constructeur bavarois (1).

La norme de 15 m a vu le jour suite aux inconvénients des cars articulés qui, en fait, perdent de la place avec leurs soufflets et n'ont qu'une stabilité relative avec les 2 essieux du « tracteur » qui entraînent des



Ci-dessus et ci-dessous la palette qui équipe ces nouveaux cars. C'est un essai qui, s'il est concluant, aura une suite. A première vue c'est très ingénieux ; reste l'épreuve de la pratique et du temps.

Photos pages 1 et 6 : Max MONDON

lourdiements de la remorque. Les véhicules à 3 ou 4 essieux sont beaucoup plus stables et sur une longueur moindre offrent une capacité proche.

Dans l'esprit de la CTS l'augmentation de la sécurité est un facteur important. De même que le confort des passagers grâce à des équipements que l'on trouve plus souvent sur des cars de tourisme que sur du suburbain. Les clients de la ligne 206 sont gâtés et les conducteurs ont dit apprécier.

Autre innovation : la palette centrale pour les personnes à mobilité réduite. C'est un nouveau modèle à l'essai. C'est un système qui ne « mange » pas l'emplacement central. Elle s'escamote dans une marche de l'accès. Son mécanisme semble simple et bien conçu ce qui pourrait être un gage de fiabilité. Reste l'épreuve du quotidien.

Max MONDON



(1) SETRA était la marque car et bus de la firme Kässbohrer d'Ulm qui est tombée dans le giron de la Daimler Benz (Mercedes) il y a quelques années. Cela a formé le noyau du groupe EVOBUS (Daimler Benz qui est devenu la Daimler Chrysler Corporation). Quant à la branche porte-autos et remorques de Kässbohrer, elle s'est retrouvée chez notre constructeur alsacien Lohr.

Le Stuttgartois Neoplan, lui, s'est associé avec MAN pour former NEOMAN.

En France notre constructeur national Renault cars et bus s'était associé à 50/50 avec IVECO (Groupe Fiat) pour former IRISBUS. Mais l'Europe ne l'a pas entendu de cette oreille et Renault a été obligé de vendre ses parts à Fiat ce qui fait que ce groupe est désormais à 100% Fiat. Avec de nombreuses usines en France.



MCI 102E3 Photo : Max MONDON - Sedona (AZ) Avril 2001

Les 15 m existent aussi sous d'autres cieux, comme ici aux Etats-Unis.

LES BRUITS DU TRAM

Et dans le tram

Fer sur fer, courbes de 25 mètres, conditions climatiques, voilà les principales raisons des crisements. Il n'y a pas de remède miracle et il sera difficile d'atteindre le taux de zéro décibel. Par contre, les traitements existent :

- graisseurs avec l'huile de graphite sur chaque boggie
- humidification des rails lorsqu'il ne pleut pas (régulièrement fait)
- respect de la vitesse autorisée dans les courbes.

N'oublions pas que les rails et les roues s'usent et qu'une rénovation s'impose au bout d'un certain kilométrage.

A l'intérieur des rames, c'est différent, les annonces sonores énervent certains usagers. Pourquoi ? Lorsqu'il y a peu de monde, l'effet d'écho se fait entendre. Par contre, aux heures de pointe ou de grande affluence, il n'y a plus cet effet.

Michel DERCHÉ



Prevost H5-60 1998 Orleans 3802

G.Donnelly 1993-06-06

Dans la série des cars « maxi capacité » voici un monstre d'Outre-Atlantique (Canada). Imaginez cela sur la RN4...

De l'Alsace vers la Méditerranée en TGV

Merci la SNCF et la Région Alsace. Depuis le dimanche 12 décembre 2004, les voyageurs peuvent aller de Strasbourg à Marseille directement sans changement à Lyon. Pour la première relation, c'est la rame n° 63 du dépôt de Paris Sud-Est baptisée « Villeurbanne » et pilotée par un conducteur lyonnais. Ce TGV est une ancienne rame orange relookée aux couleurs Sud-Est. Avant le premier départ, le discours des personnalités puis le ruban tricolore est coupé de main de maître par Madame Fabienne Keller, Maire de Strasbourg.



Madame Fabienne Keller en compagnie de Messieurs Adrien Zeller, Philippe Richert et Philippe Larrin lors de l'inauguration du TGV alsacien.

Photos : Michel DERCHÉ

8 h 33, coup de klaxon et la rame s'élance vers la capitale phocéenne qui sera atteinte à 15 h 05.

Souvenirs, souvenirs, dans les années 1975, la plaine d'Alsace était sillonnée (Strasbourg - Richwiller aller/retour) par deux rames TGV baptisées Patrick et Sophie pour des essais d'endurance et de vitesse qui préfiguraient la grande vitesse d'aujourd'hui.

Petite anecdote : en France les trains roulent à gauche, sauf en Alsace-Lorraine où ils circulent à droite, en espérant que le conducteur lyonnais n'a pas été trop perturbé.

Michel DERCHÉ



A gauche, le blason du premier TGV qui a pris la direction du sud.

Page ci-après les horaires du TGV pour être sûr de ne pas le rater.

Document SNCF

Strasbourg → Marseille

| TGV 5404/5* | | |
|-----------------|---------|-------|
| Strasbourg | Départ | 08h33 |
| Colmar | Départ | 09h01 |
| Mulhouse | Départ | 09h29 |
| Montbéliard | Départ | 10h03 |
| Besançon | Départ | 10h54 |
| Lons le Saunier | Départ | 11h55 |
| Bourg en Bresse | Départ | 12h34 |
| Lyon Part Dieu | Départ | 13h22 |
| Avignon TGV | Départ | 14h29 |
| Rix TGV | Départ | 14h53 |
| Marseille | Arrivée | 15h05 |

Marseille → Strasbourg

| TGV 5430/1* | | |
|-----------------|---------|-------|
| Marseille | Départ | 12h49 |
| Rix TGV | Départ | 13h03 |
| Avignon TGV | Départ | 13h27 |
| Lyon Part Dieu | Départ | 14h40 |
| Bourg en Bresse | Départ | 15h22 |
| Lons le Saunier | Départ | 16h00 |
| Besançon | Départ | 17h05 |
| Montbéliard | Départ | 17h55 |
| Mulhouse | Départ | 18h33 |
| Colmar | Départ | 19h03 |
| Strasbourg | Arrivée | 19h37 |

* Ces trains circulent tous les jours. Si vous souhaitez obtenir plus d'informations, renseignez-vous en gares, boutiques SN ou agences de voyages agréées ou au 35 35 (0 34 34 34 34).

En ville sans ma voiture

Cette journée est programmée tous les ans au mois de septembre lors de la semaine ou des journées du Transport Public suivant les villes. Cette année, le mercredi 22 avait été choisi mais dans certains cas la date du dimanche 19 est retenue certainement pour ne pas pénaliser les commerçants des centres villes.

C'est donc malheureusement un coup d'épée dans l'eau puisqu'il y a moins d'engouement qu'il y a quelques années. En effet, chaque ville fait sa « petite cuisine interne » en ignorant cette journée ou en ne prenant en compte qu'un ou plusieurs quartiers ou arrondissements.

La voiture aujourd'hui est un outil indispensable qu'il faut savoir utiliser où il le faut quand il le faut.

Les villes de toutes importances sont malades de la pollution et on peut les soigner en limitant les accès au centre par l'utilisation des transports en commun en créant des parkings relais dans les faubourgs. De plus, il faut favoriser les modes doux de déplacement (vélo et marche) et pourquoi pas, instaurer un péage urbain ?

Une journée « en ville sans ma voiture » ne suffit pas. Pourquoi ne pas la pérenniser toute l'année ?

L'appel est lancé. Mesdames et Messieurs les élus à vous de décider.

La ville doit être un lieu où il fait bon vivre et respirer l'air pur.

Michel DERCHÉ

Le temps passe...

21 novembre 1994, naissance de l'Astus.

24 novembre 1994, inauguration de la ligne A du tram.

Que de chemin et de kilomètres parcourus.

10 ans, cela se fête ?

Bon vent à l'Astus et bon rail au tramway.

Michel DERCHÉ

La nouvelle gare de Strasbourg en 2007

Elle est une des premières en France pour son nombre de voyageurs journaliers mais en comparaison une des plus petites par sa taille, donc il faut l'agrandir. Avec l'arrivée du TGV en 2007, le trafic va conduire à une augmentation des usagers du train avec en plus le tram-train. Il est prévu de créer un pôle d'échange multimodal mais avec un pion manquant sur l'échiquier. L'occasion se présente pour transférer la gare routière de la place des Halles, mais cela ne se fera pas, pourquoi ? Une verrière sera ajoutée qui va dénaturer le cachet historique de la gare. Combien va coûter l'entretien ? Y aura-t-il une bonne climatisation ?

Parlons maintenant des piétons et de la place de la Gare qui sera transformée avec deux traversées de la chaussée. Pourquoi ?

Ne ratons pas l'occasion de remettre la galerie à l'En-Verre à l'endroit !

Michel DERCHÉ

Le Neudorf a sa navette

Elle circule depuis le 6 septembre 2004 de la place de l'Etoile à la place du Marché toutes les 20 minutes de 5 h à 20 h 30. Suite aux travaux pour les extensions du réseau tram, elle parcourt une partie de la ligne de bus n° 7 afin de continuer la desserte des arrêts. Le véhicule est un Renault Master blanc carrossé par Gruau d'une capacité de 17 places assises. Il est accessible aux usagers munis d'un titre de transport urbain CTS. Seul petit regret, il ne peut pas prendre certaines personnes à mobilité réduite mais c'est un minibus. Ce nouveau service fonctionne à titre expérimental.

Michel DERCHÉ

Vu depuis les locaux de l'Astus

En octobre 2004, nous avons assisté à un accident de la fenêtre de l'Astus. Deux jeunes hommes ont été renversés sur la ligne du tram, direction Haute-pierre - Maillon. Ces personnes étaient, semble-t-il, en train de discuter et n'auraient pas entendu l'arrivée du tram. Heureusement, l'accident n'a pas eu d'issue tragique et ils ont uniquement subi quelques blessures. Cet événement nous rappelle qu'une vigilance constante est nécessaire quand on traverse les voies des tramways. Ainsi, de nombreux accidents seraient évités.

Françoise ZABÉ et Michel DERCHÉ

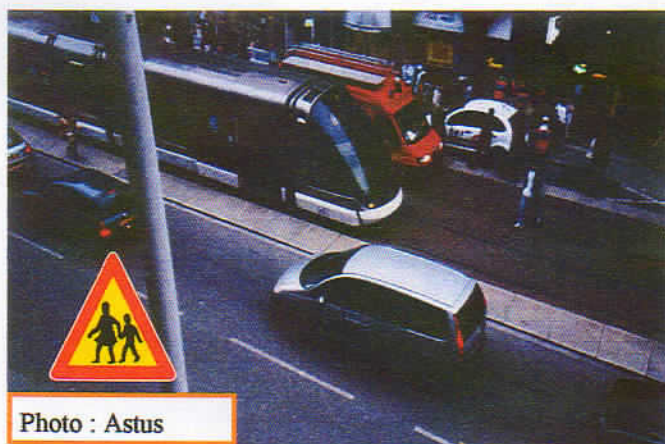


Photo : Astus

Les rencontres du tram à Reims

Le 16 octobre 2004, ont eu lieu à Reims les rencontres du tram. Le futur tramway strasbourgeois y était présenté. Pour cette occasion, Michel DERCHÉ, Vice-Président de l'Astus, a fait le déplacement et a prononcé le discours suivant :

« Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs, bonjour. Je me présente. Mon nom est Michel DERCHÉ, Vice-Président de l'Association des Usagers des Transports Urbains de l'Agglomération Strasbourgeoise (ASTUS), membre du Conseil National de la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) et Président National des Droits du Piéton.

Je suis venu pour vous parler de l'expérience strasbourgeoise en ce qui concerne le tram.

D'abord un mot sur le passé. Dans les années 1985 on parle beaucoup du VAL (Véhicule Automatique Léger) qui devait circuler en « souterrain » comme à Lille, Toulouse et Rennes, mais grâce aux associa-

tions locales, le projet « capote » pour quatre raisons :

- la nappe phréatique strasbourgeoise
- le coût des travaux
- la sécurité dans les tunnels
- le plus important, aucune réduction de la circulation automobile en surface.

1989 est l'année où débutèrent les réunions de quartier pour le projet tram. Les habitants étaient hostiles à ce nouveau mode de transport et surtout les commerçants qui, par principe, sont contre toute atteinte à leur commerce. Je prends l'exemple de la première rue piétonne strasbourgeoise en 1973, la rue des Hallebardes. Les commerçants n'en voulaient pas, mais quelques mois plus tard, vu le succès, d'autres rues commerçantes ont suivi.

Puis vint l'enquête publique, les réunions de concertation, la déclaration d'utilité publique et le début des travaux. Le 1^{er} mai 1960 avait vu la « mort » du tram à Strasbourg. Le 24 novembre 1994 c'est le retour de ce moyen de transport avec pour objectif son utilité sociale et son insertion comme moyen pour redessiner l'agglomération : le tram c'est la ville en cinémascope.

Il y a 10 ans que la ligne A fonctionne (Illkirch - Lixenbuhl / Haute-pierre - Maillon) = 12,5 km et son succès ne se dément pas, de même que la ligne B (Elsau / Hoenheim - Gare) = 12,5 km (inaugurée en septembre 2000) puisque toutes les prévisions ont été dépassées. Actuellement, le nombre d'usagers est de l'ordre de 200 000 par jour (+ 90 000 pour les bus).

Le tram est rapide, non polluant et d'une grande capacité (l'équivalent de 3 bus standards).

De plus, il permet de se connecter au réseau ferré pour faire le tram-train comme à Mulhouse (les travaux ont commencé) et Strasbourg à l'horizon 2009.

L'hyper centre de Strasbourg a bien changé grâce à la boucle et son plan de circulation mis en service en février 1992. Également ont été créés des parkings relais dans les faubourgs ceci dans le but de limiter l'accès des voitures au centre ville.

Aujourd'hui, bouger, marcher, faire du lèche-vitrines, il fait bon se promener à Strasbourg.

En 1986 la ville de Reims avait déjà un projet tram qui pour des raisons politiques a « capoté » et pourtant une rame du tram nantais avait circulé en gare de Reims pendant 3 jours.

Quelques années plus tard, une rame du tramway grenoblois (numéro 2033) était exposée à Reims.

Aujourd'hui cela me semble plus sérieux puisque l'on parle du Translohr « transport routier guidé sur pneus » comme à Clermont-Ferrand (les travaux sont en cours). Pourquoi ce choix ? Ce mode de transport n'est pas encore en service, à part les essais d'endurance sur le site parisien de la RATP à Thiais (Val de Marne).

De plus, pas de connexion possible avec le réseau ferré si un jour on parle de tram-train à Reims.

Je fais partie des ardents défenseurs du tram moderne fer sur fer qu'il ne faut pas comparer avec celui de grand-papa. Il faut que le centre ville revive grâce aux modes doux de déplacement (marche ou vélo) et au renouveau des transports en commun (tram et bus) et également limiter son accès aux voitures.

Pour terminer, je lance un appel aux dirigeants de notre pays pour que les dossiers sur les transports publics soient la priorité des priorités.

Vive le train, le tram et le tram-train. »



Ballade rémoise : ci-dessus le nouveau tramway strasbourgeois présenté à Reims. Peut-être que ces enfants seront de futurs passagers de ce tram ?

Renouveau de la ligne 7

Depuis le lundi 6 décembre 2004, les bus reprennent l'itinéraire par la rue de Bâle. Donc en direction du centre ville, la route du Polygone, la rue de Ribeauvillé, la rue de Bâle, la rue du Landsberg et la rue du Ballon pour rejoindre le pont du Danube et l'Esplanade. Ceci suite à l'arrêt (pas trop long espérons-le) des travaux d'extensions des lignes du tram. Autre bonne nouvelle, la navette mise en place le 6 septembre 2004 continue son service par le même itinéraire.

Michel DERCHÉ



Toujours au salon de Paris. Un micro-bus pour des transports à la demande développé sous l'égide du PREDIT par GRUAU.

Photo : Max MONDON

Salon des associations au Wacken

Samedi 9 octobre 2004, à 11 h 15, Madame Fabienne KELLER, Maire de Strasbourg, prononce le discours d'ouverture puis en compagnie des autres personnalités fait le tour des stands (il y en a environ 300).

Le matin, de 10 h à 13 h 30, une vingtaine de personnes se présentaient au stand. L'après-midi, il y avait une quinzaine de personnes.

Dimanche 10 octobre 2004, Françoise était présente de 10 h à 14 h 30. J'ai pris la relève à partir de 15 h et discuté avec une dizaine de personnes au courant de l'après-midi. Il y a eu des échanges très fructueux. Certains interlocuteurs découvraient notre association. Ci-après, les principales remarques ou questions :

- les nouvelles rames de tram Citadis grinceront-elles autant que les anciennes ?
- les handicapés ne sont pas assez défendus
- certains contrôleurs sont souvent agressifs vis-à-vis des personnes qui n'ont pas de ticket de transport
- les bus de certaines lignes sont souvent en retard.

En outre, je regrette d'avoir été seul au stand qui était isolé au fond du hall. Il faudrait une deuxième personne pour éviter une file d'attente. Sur beaucoup d'autres stands, il y avait en permanence deux ou trois personnes. Avis aux amateurs lors du 7^{ème} salon.

André ZIEGER

Parole de conducteur CTS

Mardi, le 30 novembre 2004, ligne 7, direction Illkirch - Lixenbuhl.

Je me dirige vers l'arrêt Cité Meinau au moment où le bus démarre. Me voyant arriver, le conducteur s'arrête pour me laisser monter. Je lui dis bonjour, c'est sympa et je vous donne un bon point. Il me répond avec le sourire « chez nous, ça n'existe pas ».

Michel DERCHÉ

L'équipe de l'ASTUS

Président :
Max MONDON

Vice-Président :
Michel DERCHÉ

Trésorier :
Claude BOULEAUX

Permanente :
Françoise ZABÉ

Rédacteur en chef :
Max MONDON

Comité de Rédaction :
Isabelle MARTA
Aurélien GOBERT
Adem YAZGILI

Relecture :
Jean-Marie ZABÉ



A noter sur vos agendas !

**L'ASTUS
a 10 ans**

**Dans notre pro-
chain numéro :
Le réseau
suburbain**



**Bonne année aux
Transports Publics
pour 2005**

• Ont collaboré à ce numéro :
Michel DERCHÉ, Max MONDON, Fran-
çoise ZABÉ, André ZIEGER.

⇒ ASTUS INFO (Bulletin trimestriel de
l'Association des usagers des Trans-
ports Urbains de l'agglomération Stras-
bourgeoise).

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

✉ Maison de la Famille
7 rue Sédillot 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



Photo : Max MONDON - Sedona (AZ) Avril 2001



A vos ordinateurs...

Site Internet :

[http://assoc.wanadoo.
fr/astus67](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 Sédillot - 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 _____



2005

JANVIER

| | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|
| D | L | Ma | Me | J | V | S |
| 30 | 31 | | | | | 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 | 29 |

FEVRIER

| | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|
| D | L | Ma | Me | J | V | S |
| 27 | 28 | 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 |

MARS

| | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|
| 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 | 29 | 30 | 31 | | |

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 | 29 | 30 |

MAI

| | | | | | | | | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| D | L | Ma | Me | J | V | S | D | L | Ma | Me | J | V | S |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | | | | | | | |
| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 |
| 29 | 30 | 31 | | | | | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | | |

JUIN

| | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|
| 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 | 29 | 30 | |

SEPTEMBRE

| | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|
| 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 | 29 | 30 | |

OCTOBRE

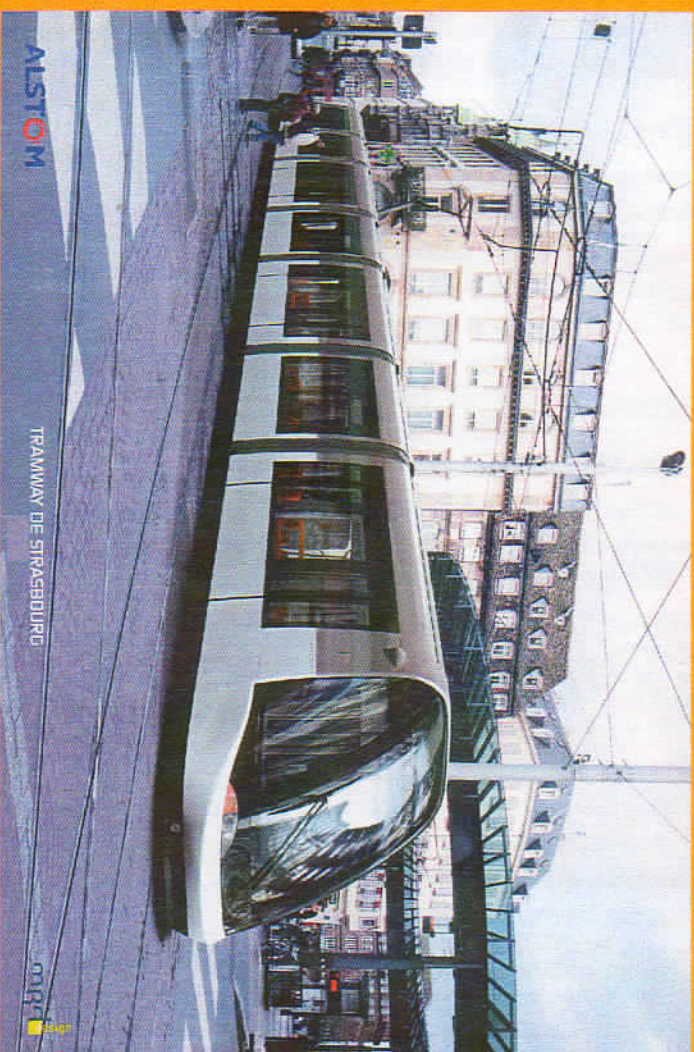
| | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|
| D | L | Ma | Me | J | V | S |
| 30 | 31 | | | | | 1 |
| 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 |
| 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 |

NOVEMBRE

| | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|
| D | L | Ma | Me | J | V | S |
| | | 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 |
| 28 | 29 | 30 | | | | |

DECEMBRE

| | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|
| D | L | Ma | Me | J | V | S |
| | | | | 1 | 2 | 3 |
| 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 | |



ALSTOM

TRAMWAY DE STRASBOURG



REMUEZ VOS TRANSPORTS !

7, rue Sédillot - F-67000 STRASBOURG

astus
<http://assoc.wanadoo.fr/astus67>