

ASTUS INFO n°27

Le journal des usagers des transports strasbourgeois



Juillet 2005

Bonne nouvelle pour les habitants de Hautepierre !
La C.T.S, à l'écoute des doléances de cette cité, expérimente un procédé anti-bruit prometteur.
Voir article page 4.

Le CITADIS de Mulhouse est sur les rails !
Les Strasbourgeois aimeront que son cousin puisse le plus rapidement possible trouver des rails tout neufs ici aussi.
(Photo Françoise Zabé)



LE MOT DU PRÉSIDENT

Au regard des événements récents, l'homme de la rue peut se poser la question de savoir : « Qu'est-ce qu'une Utilité Publique » ? Pour laquelle cette « Enquête » doit aboutir à une « Déclaration »...

Pour nous l'intérêt public est synonyme d'Intérêt Général.

Et dans le cas présent c'est :

- o réduire la pollution atmosphérique : problème de santé publique et aussi respect des accords de Kyoto qui vont bientôt nous coûter chers ;
- o réduire la place de l'automobile en ville : l'espace n'y est pas extensible à l'infini, il doit donc y avoir un partage **EQUITABLE** des modes de transports... (En fonction du nombre de personnes transportées) ?

- o accroître l'efficacité des transports tant du point de vue énergétique qu'économique : offrir un outil de développement et d'attractivité pour la cité mais aussi ses habitants et ses acteurs sociaux-économiques.

L'automobile a montré ses limites : les multiples études mondiales sur le sujet sont convergentes.

Les solutions **PÉRÈNES** sont :

- ⇒ les modes de transports « en commun » et plus particulièrement ceux qui utilisent l'énergie électrique : variété d'approvisionnement, pas de pollution locale, possibilité de mieux contrôler cette dernière sur des lieux de productions massives ;
- ⇒ le roulement fer sur fer qui est celui of-

SOMMAIRE



Le mot du Président

Attentes des usagers

Carrefour du PREDIT

De l'eau contre le bruit du tram

La gazette du réseau 67

La ligne 211

La ligne 211 à Europa Park

TEOZ Encore...

Notes et encarts ASTUS

Pages 1 et 2

Page 2

Pages 3 et 4

Page 4

Pages 5 et 6

Pages 5 et 6

Page 6

Page 7

Page 8

NOUVEAU !

LA GAZETTE DU RÉSEAU 67

PAGES 5 ET 6

frant le meilleur rendement, donc une consommation par personne transportée de loin la plus faible.

Le TRAMWAY a déjà démontré à Strasbourg qu'il est le mode de transport le plus approprié : 115 000 voyageurs/jour sur la première ligne ; 105 000 sur la deuxième. Ces chiffres exploseront avec les extensions et surtout le maillage du réseau.

A-t-on le droit de spolier l'ensemble d'une agglomération de cette avancée significative et déterminante vers une plus grande qualité de vie ?

A ce niveau, les querelles de tracés sont secondaires, pour ne pas dire futiles :

- il n'y a pas de mauvais tracé dans ce projet. Les oppositions sur les deux solutions à Neudorf sont aussi fortes d'un côté comme de l'autre. Doit-on favoriser l'axe « économique » (desserte des commerçants et professions libérales) ou l'axe « social » (desserte des écoles et cités populaires) ? C'est un choix politique des élus :
- il faut faire le tri entre les revendications « sincères » et les arrières-pensées « politiques » ;
- les intérêts particuliers et très localisés pèsent-ils plus que l'intérêt général d'une agglomération de la taille de Strasbourg ?
- ne pas rejeter un projet d'intérêt général mais plutôt recommander des aménagements là où des revendications sincères et现实的 sont émises ;
- se poser la question de l'intérêt d'une DUP si un petit groupe peut la faire capoter après coup...

Pour ces raisons, l'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS URBAINS DE L'AGGLOMERATION STRASBOURGOISE (ASTUS) ainsi que la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) soutiennent le projet d'extension du tramway de Strasbourg dans sa globalité.

Nous comprenons les craintes « fondées » de certains riverains et souhaitons que la plus grande attention soit accordée à leurs problèmes mais il ne conviendrait pas de « recaler » un projet de cette envergure pour des détails facilement résolubles (par exemple : passage semi-enterré au Kurgarten).

Max Mondon



ATTENTES DES USAGERS

La dernière Assemblée Générale de l'Astus du 3 juin 2005 a voté à l'unanimité une liste des attentes des usagers de Strasbourg. Elles portent sur :

- la reprise de l'extension et du maillage du réseau tram ;
- le prolongement de la ligne A à Hautepierre vers le Zénith ;
- l'urgence de la mise en place d'une tarification intermodale ;
- l'accélération du projet tram-train vers Molsheim ;
- la création d'un réseau type RER autour de Strasbourg ;
- plus de couloirs et de sites propres pour les bus ;
- un cadencement généralisé, bus et tram, comme à Bâle ;
- des afficheurs des temps d'attente dans le maximum de stations ;
- des trolleybus sur certaines lignes avec leurs couloirs et/ou sites propres ;
- une tarification non pénalisante à la mise en service du TGV Est ;
- la fin immédiate du surcoût injustifié sur les relations en rames Téoz ;
- un abandon du projet GCO au profit d'une amélioration des infrastructures ferroviaires autour de Strasbourg :
 - 3^e voie sur Strasbourg-Mulhouse ;
 - électrification des lignes radiales ;
 - reconstruction de la jonction Saverne Molsheim.

Nous proposerons au Conseil Général et à la Région d'envisager le rachat à RFF des infrastructures ferroviaires non structurantes au niveau national pour y faire circuler des TER, des trams-trains et tout opérateur qui le souhaiterait. Certaines ont déjà été améliorées avec les finances régionales. Les routes sont déjà à la charge des collectivités locales ; il doit en être de même pour les voies ferrées.

L'Astus aimerait aussi que les nouvelles éditions des plans des réseaux tram, bus, réseau 67, TER, soient encartées dans les revues d'information des institutionnels : Ville, CUS, Département et Région.

Max Mondon



CARREFOUR DU PREDIT

Le PREDIT c'est le « Programme de Recherche et d'Innovation dans les Transports Terrestres »

Carrefour à mi-parcours du 15 au 17 mars 2005 à Clermont-Ferrand

Serge Godard, Maire de Clermont-Ferrand, prononce le discours d'ouverture du carrefour en insistant sur la politique des transports urbains qui est un des actes majeurs dans sa ville avec le TRAM en vedette (le Translohr avec des pneumatiques Michelin).

Jean-Louis Léonard, Président du PREDIT, nous parle de trois défis :

- sécurité routière ;
- effet de serre ;
- ferroutage (dans 10 ans).

Malheureusement beaucoup est fait pour les camions et le fer est le parent pauvre.

Il y a une coopération franco-allemande qui connaît des hauts et des bas mais qui existe. Avec également un triangle de recherche des transports auquel la Pologne voudrait participer.

Les attentes de ce carrefour sont de véritables orientations que vous souhaiteriez avoir. Il nous parle aussi de l'interministérabilité et nous dit en conclusion de son intervention « *ce n'est pas le carrefour du PREDIT, mais votre carrefour* ».

Rémy Heitz, Délégué Interministériel à la Sécurité Routière, nous dit qu'en moins de trois ans il y a eu une chute exceptionnelle du nombre de tués sur la route. Le bouclage de la ceinture de sécurité à l'avant a joué un grand rôle, par contre à l'arrière il n'y a pas encore le réflexe. Il nous parle également de l'allumage des feux en plein jour des voitures.

Geneviève Baudoin nous parle de RAMPE (Référentielle d'Assistance aux Personnes Aveugles pour la sécurité, la localisation et la fiabilité). En effet, le bus ou le car est plus difficile à utiliser que le train, le tram ou le métro.

Patrick Privard, Région SNCF de Tours nous dit que dans cette région un long travail constructif a été fait avec les associations, les résultats sont concrets : il s'agit de l'opération Porte-à-Porte. Pour faciliter les démarches de nos voyageurs handicapés, une plate-forme d'appels téléphoniques est joignable et la SNCF s'occupe du voyage de bout en bout. Cette expérimentation a permis une hausse en fréquentation et une satisfaction des utilisateurs. Elle se termine le 10 juin 2005 à Tours pour être vraisembla-

blement testée dans d'autres régions. D'autre part, il y a à la SNCF un déficit d'accessibilité du matériel voyageurs (Téoz en fait partie) vu les différentes hauteurs de quai et du plancher du matériel.

Jean-Pierre Galland (ENPC / LATTS) nous dit qu'on peut améliorer le réseau urbain en tenant compte de la sécurité. Il existe des transports guidés urbains et interurbains. Pour les véhicules intermédiaires dont le TVR (Transport sur Voie Réservée) de Nancy et de Caen il y a eu des incidents qu'il faut essayer de comprendre. Il nous pose également la question : comment fabriquer des systèmes intelligents ?

D'autres intervenants ont déclaré :

- le changement de système de transports c'est la redécouverte de la mobilité (Philippe Ségrétain, Président de Transdev) ;
- il y a foisonnement des systèmes de transports et il faut continuer à investir dans les recherches sur la mobilité (Philippe Renard, Directeur de la recherche à la SNCF) ;
- il faut trouver la modulation entre les différents modes de transports ;
- qu'est-ce qui peut rendre attractif le transport public ?
- on ne peut pas tout demander au transport public ;
- il faut laisser la liberté du choix du transport (Claude Arnaud, Connex) ;
- une meilleure utilisation de tous les modes de transports et une mobilité offerte à tous ;
- le système d'information est au cœur de la sécurité dans les transports ;
- à Nantes et à Montpellier on peut savoir les heures de passage bus ou tram en consultant son téléphone portable ;
- il y a une obligation de progresser sinon l'usager ne nous le pardonnera pas (Claude Dubuisson, Hendiasyc / UTC) ;
- Denis Chessoux (modérateur) pose la question suivante : comment va-t-on financer les politiques ambitieuses des transports ?
- René Souchon, Vice-Président du Conseil Régional d'Auvergne : nous sommes en train de repenser la politique des transports, résoudre le problème des zones rurales et adapter notre transport aux handicapés ;
- l'information des voyageurs est un point clé ;
- Chantal Duchêne, Directrice Générale du GART, déclare que l'on pense au renouveau du tramway et que les collectivités territoriales s'intéres-

sent beaucoup aux transports.

Il a été également question des transports de nuit dans les réseaux urbains où il faut donner une priorité à la sécurité et au développement de la vie nocturne.

Pour un réseau international des mobilités nocturnes, trois quart des villes sont prêtes avec pour exemple Bruxelles et son grand pôle d'échange.

Edmond Rostand n'a-t-il pas écrit « *c'est la nuit qu'il est beau de croire en la lumière* » ?

En conclusion, ce carrefour a été très riche à tout point de vue.

Le transport public doit être la priorité du Gouvernement sans oublier le ferroviaire qui n'est pas encore sur les bons rails.

Espérons que ce carrefour du Prédit a fait passer des messages qui ont été bien reçus par nos dirigeants surtout que nous avons besoin d'une clarification sur l'utilisation de l'argent public.

Michel Derché



DE L'EAU CONTRE LE BRUIT DU TRAM

Le bruit du tram dans les courbes de Hautepierre, c'est une vieille histoire, aussi vieille que le tram lui-même (1994) : des études avaient alors été menées pour arriver à un graissage dans les courbes à l'aide d'un système embarqué, solution utilisée par ailleurs à Bâle.

De nouvelles études viennent d'aboutir :

- partant du constat que le tram ne se plaint plus quand il pleut, l'eau sert de lubrifiant ;
- d'autres villes mettent en oeuvre leur système d'arrosage de pelouses pour venir à bout de ces crissements, mais cela utilise beaucoup d'eau et la forte humidité ambiante nuit à l'environnement direct ;
- les ingénieurs de la CTS ont alors eu l'idée de ne mouiller que la partie utile, la zone de contact de la gorge du rail et épargner la bande de roulement pour des raisons de sécurité ; des trous ont été percés dans la gorge du rail permettant la mise en place d'un petit tuyau ; avant chaque passage de rame une giclée d'eau est envoyée pour lubrifier la bande de contact.

L'expérimentation est très prometteuse et a été étendue à une seconde courbe du quartier ; il reste néanmoins des réglages et des observations à mener :

- réglage fin du volume d'eau utilisé (8 litres par passage) ;
- évacuation de l'eau pour limiter les nuisances sur l'environnement au sol ;
- effet de la chaleur qui surchauffe le rail en été ;
- quelle solution lorsqu'il gèle ?

Affaire à suivre et brevet à déposer.

Jean-René Gousset



LA GAZETTE DU RÉSEAU 67



Comme son nom l'indique, ce nouveau chapitre est consacré au réseau 67. D'autres devraient suivre... Pour cette première parution, nous allons décrire l'historique du réseau et vous faire partager notre rencontre avec deux chauffeurs. L'un d'entre eux est aujourd'hui à la retraite après de nombreuses années de bons et loyaux services et reste la mémoire vive du réseau. Il nous a relaté tout l'historique du réseau. C'est un témoignage authentique et touchant que nous allons vous faire partager. Nous nous sommes particulièrement intéressés à la ligne 211.

Le réseau 67 existe sous cette appellation depuis 1993. C'est à cette époque que le Conseil Général a choisi la CTS pour s'occuper des principales lignes du réseau 67. Depuis les lois de décentralisation de 1982, les transports interurbains relèvent de la compétence des départements, c'est-à-dire des Conseils Généraux. Le Conseil Général exploite les lignes régulières du département regroupées sous le nom de " Réseau 67 ". Quatre bassins composent ce réseau : Saverne, Haguenau, Sélestat et Strasbourg. Le bassin de Strasbourg représente 70% du trafic total du réseau 67. La CTS exploite 11 des 12 lignes du bassin de Strasbourg.

Cependant, les grandes lignes du réseau existaient bien avant 1982. Les dessertes des lignes étaient plus ou moins identiques mais portaient des noms différents.

L'interurbain est un très bon moyen pour les habitants périurbains de Strasbourg de se rendre facilement et rapidement au centre-ville. Il représente aujourd'hui une part importante de l'activité de la

CTS avec plus de 3 millions de voyageurs et 359 kilomètres de ligne.

Pour ce faire, la tarification a été spécialement adaptée. Sur le réseau interurbain s'applique une tarification par zone. 3 zones (A, B et C dans cet ordre par leur éloignement depuis Strasbourg), divisées chacune en trois sections (soit 9 divisions au total) : à chaque commune son prix. Une tarification combinée est également proposée pour se déplacer à Strasbourg. Les usagers peuvent acheter leur titre de transport à bord du véhicule, à la Gare routière des Halles et pour les titres combinés, dans les agences CTS urbaines et dans les distributeurs. Tout a été fait pour rendre l'utilisation du réseau 67 facile et surtout pratique. Les billets sont pour cela vendus à l'unité ou en abonnement hebdomadaire, un seul titre pour effectuer votre trajet simple ou en correspondance avec le réseau bus et tram de la CTS.

En 1993, la CTS a été choisie pour assurer le fonctionnement du réseau 67 grâce à la qualité de ses prestations. Elle devra néanmoins défendre à nouveau sa place en 2007 auprès du Conseil Régional pour reconduire son contrat sur une période de sept ans.

Aurélie Gobert, Isabelle Marta, Adem Yazgili

LA LIGNE 211

En 1955 cette ligne avait déjà son homologue sous le nom de « Ried Baün ». En 1993 elle a été rebaptisée ligne « M » et reliait Strasbourg à Marckolsheim. Mais bien des choses ont changé depuis cette époque. Durant l'interview, nous avons été curieux de connaître les anecdotes des premières années de la ligne. Nous avons donc appris que la ligne M était le seul lien entre la ville et la campagne. Elle passait alors par Diebolsheim, Sundhouse puis Boofzheim, Rhinau et Friesenheim. Les chauffeurs étaient souvent chargés de fournir des médicaments et du lait aux habitants des villages les plus excentrés. Cette solidarité était omniprésente ce qui rendait l'ambiance forcément plus chaleureuse. La clientèle était également différente car elle était en grande partie composée

LA GAZETTE DU RESEAU 67 (SUITE)

d'ouvriers qui se rendaient à la Meinau où se trouvait la majorité des usines. Ces ouvriers remplissaient les premiers bus de la journée à 5 h 20.

De nos jours, les usagers sont moins matinaux car il s'agit essentiellement de scolaires. La ligne 211 est constituée de plusieurs tronçons :

- un trajet direct entre Illkirch Baggersee et Rhinau : il passe entre autres par Nordhouse, Erstein, Obenheim et parfois la ligne va même jusqu'à la mairie de Diebolsheim ;
- un autre tronçon relie Illkirch Baggersee et s'arrête à Erstein ;
- enfin une dernière branche joint Erstein Gare à Rhinau via Daubensand.

Le premier bus est en partance d'Illkirch à 6 h 15 et ensuite les départs sont réguliers jusqu'à 19 h 45, avec une plage horaire particulièrement bien desservie entre 12 h et 14 h (toutes les heures).

De plus, une nouvelle navette est en expérimentation depuis juillet 2004. Celle-ci dessert Rhinau, Benfeld et Erstein. Des bus au départ de Rhinau à 6 h 25, 8 h 45, 12 h 35 et 15 h 20, offrent des correspondances vers Strasbourg. Elle est principalement empruntée par les personnes voulant se rendre à la gare de Benfeld. Cependant le chauffeur interviewé pense qu'une restructuration des horaires pourrait être envisagée sur cette navette afin que ceux-ci correspondent encore mieux avec les horaires des trains.

Cette navette accueille apparemment suffisamment de personnes pour envisager de la laisser définitivement en place.

Aurélie Gobert, Isabelle Marta, Adem Yazgili

LA LIGNE 211 À EUROPA PARK

La principale particularité de cette ligne 211 tient au fait qu'elle propose deux aller-retour par jour en direction d'Europa Park. Elle prend alors son départ à la Gare routière des Halles pour finir à Rhinau, devant le parc, en passant par Baggersee, Eschau, Plobsheim, Nordhouse, Krafft et Wittenweyer. Cette destination est quotidienne durant les vacances scolaires et à partir du printemps jusqu'à décembre, uniquement les dimanches et jours fériés. Deux départs sont prévus le matin : un à 7 h 50 puis un autre à 8 h 20. Le retour est prévu pour 18 h. Les ventes de billets peuvent se faire à l'avance afin de prévoir le nombre de bus qui devront être mis à disposition. Cette mesure est nécessaire car cette ligne connaît une fréquentation croissante (le 8 mai 2003, 470 personnes l'ont empruntée). En effet, le forfait trajet + entrée coûte 30 €. Ceci est très attractif car l'entrée du parc coûte à elle seule 27 € pour un adulte sans compter les frais de parking. Il est fort probable que dans le futur, cette ligne se développe encore plus en raison de son succès actuel.



Heuliez GX317 GNV (Photos Max Mondon)

« Téoz Encore... »

Décidément cela devient un feuilleton. L'Astus est toujours indignée de l'augmentation déguisée des tarifs sur Strasbourg-Paris avec l'introduction du matériel Téoz !

Certes ce matériel apporte une ambiance intérieure plus actuelle et agréable que nos traditionnels "Corail". A nos yeux cela ne justifie en aucun cas cette augmentation, d'autant que beaucoup de choses clochent encore... La qualité des matériaux et matériels : portes qui ne ferment pas (1) ou coincent, sièges peu confortables car trop légers et surtout offrant des prestations diverses suivant leur emplacement (certains inclinables, d'autres non). Une réservation aléatoire : vous demandez une place solo et on vous répond qu'il n'y en a plus. Une fois à bord, il en reste une flopée (80 passagers pour 14 voitures). Vous réservez une fenêtre par Internet : vous recevez un couloir, etc...



Le bouquet : les billets pourraient offrir des facilités en compensation du supplément. Au contraire, ils ne sont remboursables qu'à 50%. Et maintenant plus du tout avec les nouvelles dispositions.

Un conseil : achetez un billet sans réservation et donc valable 2 mois ; au moment du départ changez, soit au guichet, soit à bord (avec un coupon délivré par la borne sur le quai) en payant juste le supplément. Si pour une raison quelconque vous ne pouvez pas prendre votre train et ne disposez pas d'un téléphone ou d'Internet à portée de main dans l'heure qui suit, ce qui est le cas de beaucoup de particuliers qui ne voyagent ni professionnellement ni administrativement, vous ne perdrez rien et pourrez toujours prendre un train plus tard...

Cela permet aussi à beaucoup d'entre nous de pouvoir profiter de cet avantage incomparable qu'avait le train et qui était de pouvoir l'utiliser comme d'autres transports en commun (tram, bus, métro), c'est-à-dire de prendre le premier qui se présente sans se soucier du temps qui passe. Une réunion, une visite à des amis, des parents, des malades, peut durer plus longtemps que prévu.

Nos technocrates ne devraient pas essayer de prendre modèle sur le transport aérien européen. Le train n'est pas l'avion et ne le sera jamais. Le train c'est la souplesse, l'espace à bord, la sécurité et le calme. Pas de stress pendant, mais surtout pas avant. Sinon autant prendre sa voiture...

Max Mondon

(1) Une porte donnant sur la voie ne s'est pas fermée automatiquement au départ de Nancy pour Strasbourg. C'est une passagère, membre de l'Astus, qui a dû la fermer.



Deux images d'un matériel qui traverse les âges. En sera-t-il ainsi pour les Téoz ?
(Photos Max Mondon)

Dans la série « Images de Transports en Commun »



Photo : Max MONDON - Peshawar (Nord Pakistan) 71

A noter sur vos agendas !



Les nouvelles rames
Alstom entreront en
service en fin d'année.

• Ont collaboré à ce numéro :
Michel Derché, Jean-René Gousset,
Max Mondon, Françoise Zabé.

Pour la gazette du réseau 67 :
Aurélie Gobert, Isabelle Marta, Adem
Yazgili.

⇒ 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



Le CITADIS de Mulhouse.
(Photo Michel Derché)



Intérieur du
matériel Alstom
de Mulhouse.
Sympathique !
(Photo F. Zabé)

L'équipe de l'ASTUS

Président :
Max Mondon

Vice-Président :
Michel Derché

Trésorier :
Claude Bouleaux

Secrétaire :
Jean Dreyer

Permanente :
Françoise Zabé



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](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

**BONNES
VACANCES !**
Les permanences sont allé-
gées en période estivale...