

ASTUS INFO n°28

Le journal des usagers des transports
strasbourgeois



Octobre 2005

Le mot du Président

DEUXIEME AVIS FAVORABLE POUR LES EXTENSIONS DU TRAM

Jamais deux sans trois : il faut espérer que Nancy s'ajoute maintenant aux avis positifs.

Il faut surtout espérer que les détracteurs ou les empêcheurs de circuler, non pas en rond mais efficacement, comprennent que même si l'on peut faire dire ce que l'on veut aux chiffres, la commission d'enquête, qui a sérieusement comptabilisé les enregistrements, arrive à 90 % d'avis favorables pour le projet... (dans sa globalité).

Il ne s'agit pas d'un score discuté « 50,1/49,9 » comme dans certaines élections ou votation.

Ici le résultat est incontestable. Ceux qui, dorénavant, s'aviseront d'essayer d'entraver le projet plébiscité par la population se couvriraient de ridicule.

Une majorité écrasante de nos concitoyens estime, de plus, qu'une minorité a fait perdre trop de temps et d'argent au reste de l'agglomération. Pour témoignage le baromètre annuel de l'Astus (page 12) qui montre un recul sensible des notes attribuées à nos transports en commun urbains.

La note globale passe de 15,34/20 en 2004 à 14,31 en 2005 soit moins 6,75 %.

La plus grosse chute est attribuée à la fréquence qui passe de 14,67/20 à 12,16/20 soit moins 17% !

A l'Astus, notre analyse de ce dernier chiffre est que la demande de transports en commun dans notre agglomération s'accroît et qu'à « offre constante » la satisfaction diminue donc. Phénomène nettement accentué par la frustration du report de la réalisation des extensions dont le projet avait déjà conquis et convaincu les usagers.

SOMMAIRE



Le mot du Président	Page 1
Pourquoi nous soutenons...	Page 2
Un tram pour Reims ? Petit tour en...	Page 3
Pont de Kehl (demande officielle de l'Astus)	Page 4
Chantier du Tram... à Montpellier	Pages 5 & 6
Mémento du voyageur strasbourgeois	Pages 7 & 8
La gazette du réseau 67 - Matériel parisien	Page 9
Le tram de Mulhouse est sur les rails	Page 10
Atmosphère...	Page 11
Notes et encarts ASTUS	Page 12

Anecdotique par rapport aux extensions : le pont Churchill. Il va donc enfin être démolie ! Le conserver était un non-sens pour moult raisons. Ce qui fait maintenant parler c'est la recommandation de conserver un escalier... En conserver un vestige semble à priori une excellente idée. Que cela soit sous la forme d'un escalier débouchant sur « rien » ne peut que satisfaire les défenseurs des transports en commun en tant que symbole de l'impassé du tout automobile souverain... Reste à savoir où le mettre car il risque de gêner les travaux du nouveau pont.

Autre idée : certains « conservateurs » (1) se sont indignés de la destruction d'une œuvre d'art, d'un patrimoine ou que sais-je encore. La municipalité devrait en débiter une partie en petits blocs (2) qui pourraient être vendus aux strasbourgeois nostalgiques. A l'Astus il y aurait des amateurs... pour le symbole encore.

Soulagement en vue pour les usagers du tram : le nouveau matériel (Citadis) devrait faire son apparition commerciale prochainement ! Ouvrez bien les yeux car il est beaucoup plus silencieux que son prédécesseur...

Max Mondon



- (1) *Terme utilisé sans arrière-pensée péjorative ! Bien au contraire, j'ai un profond respect pour les tenants de la mémoire. Mais un pont c'est un peu encombrant et celui-ci est laid.*
- (2) *Un peu comme pour le mur de Berlin, toute proportion gardée !*



En supplément :
le mémento du
voyageur
strasbourgeois
(pages 7 & 8)

Pourquoi la Fnaut Alsace et l'Astus soutiennent-elles la proposition d'Adrien Zeller ?

Associations de défense des usagers des transports (en commun) nous ne nous préoccupons pas seulement des nuisances de la voiture en ville, que le développement des transports collectifs est susceptible de réduire, mais aussi de celles des poids lourds.

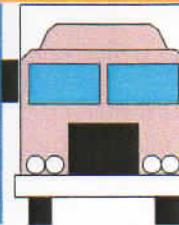
Le rail est le mode de transport le plus écologique avec la voie d'eau : les chiffres publiés par la province du Québec en juin 2004 indiquent que le rail y transporte 60% du fret, mais il ne génère que 4% des gaz à effet de serre ! Nous sommes bien loin des chiffres français !

Au Québec toujours, l'augmentation des besoins dans le transport routier est estimée à 13% pour les trois prochaines années. Nous sommes, là aussi, loin de la catastrophe annoncée par ici en cas de rééquilibrage des modes.

En France, la route bénéficie d'une bienveillante complicité sur des abus sociaux, réglementaires et financiers : sous tarification, non-paiement du coût social et du coût réel de l'infrastructure. Ce qui engendre un dumping économique préjudiciable à la santé et la sécurité de la collectivité... Il faut rétablir le respect des règlements et surtout faire payer au juste prix l'utilisation du bien collectif. N'oublions pas qu'un maxi code "use" cent mille fois plus la chaussée qu'une automobile de tourisme.

Une redevance poids lourds - RPLP - va se généraliser en Europe. Déjà la Suisse, l'Autriche et l'Allemagne en sont pourvues. Reculer ou attendre, selon la bonne habitude française, n'aboutira qu'à une perte de compétitivité pour notre réseau ferré et donc pour notre économie.

Aujourd'hui ce sont les alsaciens qui en subissent les



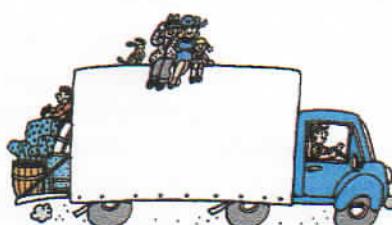
effets catastrophiques... Demain ?

La frontière avec la R.F.A. rend la LKW-Maut facile à installer en Alsace, elle permettrait de renflouer rapidement les caisses des gestionnaires des infrastructures alternatives (fer et voie d'eau). Mais surtout celles des collectivités locales qui ont maintenant fort à faire avec la régionalisation des TER et qui demain vont devoir supporter l'entretien du réseau routier. Il est temps de leur donner les moyens d'une politique cohérente et pérenne en matière de transports.

C'est cette dernière option que défendent nos associations : un péage sur tout le transport routier de fret dans la région au profit de l'infrastructure et des services ferroviaires REGIONAUX.

Nous soutenons donc sans réserve la proposition de Monsieur Adrien Zeller.

Pour la Fnaut Alsace et l'Astus : Max Mondon



Ci-dessus un exemple d'utilisation de camions appréciée par les défenseurs des TC : livraison des rames du 1er tram de Montpellier.

Ci-contre : au pays des « truckers » (USA) le chemin de fer transporte plus que la route ! Pourtant les PL ont des limites bien plus avantageuses et paient le carburant 3 x moins cher que chez nous. Ci-contre un train double dans le Nevada.
Photos Max Mondon

Un Tramway pour Reims ?

Du 11 au 22 janvier 2005 s'est tenue place d'Erlon à Reims une exposition qui s'appelait « Forum du tram ». Le 19 janvier 2005, le Vice-Président accompagné de la secrétaire de l'Astus, sont allés sur le terrain. Sur la place il y avait une présentation du projet et une exposition de matériels dont une maquette du nouveau Citadis de Strasbourg construit par Alstom. Egaleement une rame du Translohr de couleur bleue destinée au réseau de Padoue (Italie) avec une mise en service prochaine. L'accueil par un des responsables de la commission Tram a été fructueux ainsi que les contacts avec des professionnels et des habitants de la ville. Dans l'ensemble le projet est bien accueilli et c'est le 28 février 2005 que les élus de la Communauté de l'Agglomération de Reims ont été amenés à voter « oui ou non ». Le vote a été positif car à Reims comme dans d'autres villes françaises des moyens sont cherchés pour limiter l'accès de la voiture en ville (le tram en est un).

Les élus de la CAR ont donc voté en faveur de la création d'une première ligne de tramway. Si tout se déroule comme prévu, la mise en service se fera en 2011. Par contre, sur fer ou sur pneus, le choix du matériel n'est pas encore fait.

Michel Derché



Photos Michel Derché



Petit tour en Métrobus et Twisto

Qui dit vacances, dit également ballades en transports en commun.

A Rouen, c'est le Métrobus qui est un tram classique construit par Alstom, mais qui a cette dénomination car une partie de la ligne est en souterrain.

A Caen, Twisto est un Transport sur Voie Réservée (TVR), véhicule construit par Bombardier comme à Nancy à la différence qu'au lieu de deux perches (comme un trolleybus) il y a un pantographe pour capter le courant.

Sur fer ou sur pneus le transport en commun est un des moyens pour limiter l'accès de la voiture dans les villes.

Michel Derché

Photos ci-contre + page suivante : Michel Derché



Le Twisto de Caen



Pont de Kehl

La presse quotidienne s'est fait l'écho des projets de reconstruction du pont de Kehl et des projets d'extensions de lignes de tram vers notre cité voisine.

L'Astus, bien évidemment, se réjouit de ces projets et souhaite les voir se concrétiser le plus rapidement possible. Nous avons quand même notre « grain de sel » à apporter, constructif comme toujours :

Nous demandons officiellement que le futur pont ferroviaire Strasbourg/Kehl soit équipé de DEUX voies supplémentaires pour le tramway.

Les courants électriques alimentant les chemins de fer français et allemands sont déjà très différents ! (25 000 volts alternatif 50 hertz chez nous et 15 000 volts alternatif 16 hertz 2/3 chez notre voisin : deux tensions et deux fréquences différentes). Le tram, lui, fonctionne en 750 volts CONTINU. L'utilisation d'une même infrastructure demanderait un matériel tri courant et bi-fréquence qui serait une « usine à gaz »...

Ce pont sera un lien entre Strasbourg et Kehl et à ce niveau offrira une relation de type banlieue. La construction d'un pont « dédié » serait certainement plus onéreuse et complexe en insertion que l'agrandissement d'un pont déjà positionné.

Comme M. André Ross, Président du collectif Jean Jaurès - Ribeauvillé, nous pensons que les commerçants des environs de la place du marché de Neudorf vont se mordre les doigts en voyant leurs clients fuir vers les commerces kehlois. Ces derniers doivent attendre notre tram avec impatience, conscients de l'énorme et inégalable impact sur la chalandise qu'a ce mode de transport. Apparemment les nôtres n'ont toujours pas compris...

Max Mondon



Photo : Max MONDON

A l'époque où les SC10 se rendaient au centre de Kehl par la rue principale.

Chantier du tram... à Montpellier

Pour les passionnés des transports publics les vacances sont le moment idéal pour visiter des réseaux ou des chantiers. Montpellier est actuellement un endroit privilégié pour cela.

Fort du succès de sa première ligne, cette agglomération se lance dans un projet « pharaonique » pour sa deuxième ligne. Cela va lui permettre de combler rapidement le retard pris et de se placer dans le peloton de tête des cités françaises, d'autant qu'une troisième ligne est à l'étude et devrait suivre rapidement.

Il faut dire que le besoin d'oxygénérer la ville devenait crucial. Aussi malgré les imperfections des tracés nul n'est venu contester, conscient de l'intérêt général...

Photo 3 : le Lantissargues est un ruisseau aux crues capricieuses. Son lit est considérablement agrandi (x8). Les riverains apprécieront !

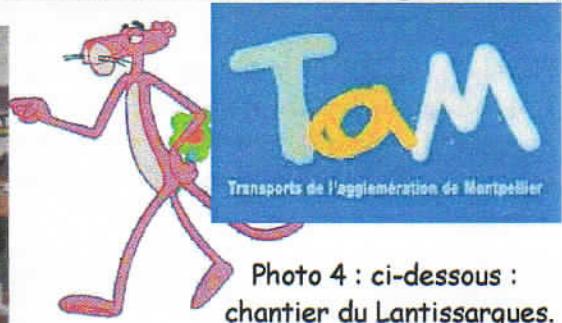


Photo 4 : ci-dessous : chantier du Lantissargues.

Notre visite, guidée par le futur responsable de la nouvelle ligne, a commencé par le dépôt « Jeune Parque » en pleine mutation. Deux voies en sortent (photo 1 ci-dessus) pour se regrouper en une voie unique sur quelques centaines de mètres et rejoindre le tracé principal à la station « Sabine » terminus provisoire.



La photo 2 est prise à la jonction avec le prolongement vers St Jean de Védas qui réutilisera la plate-forme à voie unique d'une ancienne voie désaffectée (non visible vers la gauche de l'image).

Photo 5 : le lit agrandi sera couvert par une dalle servant de plate-forme aux voies du tram.



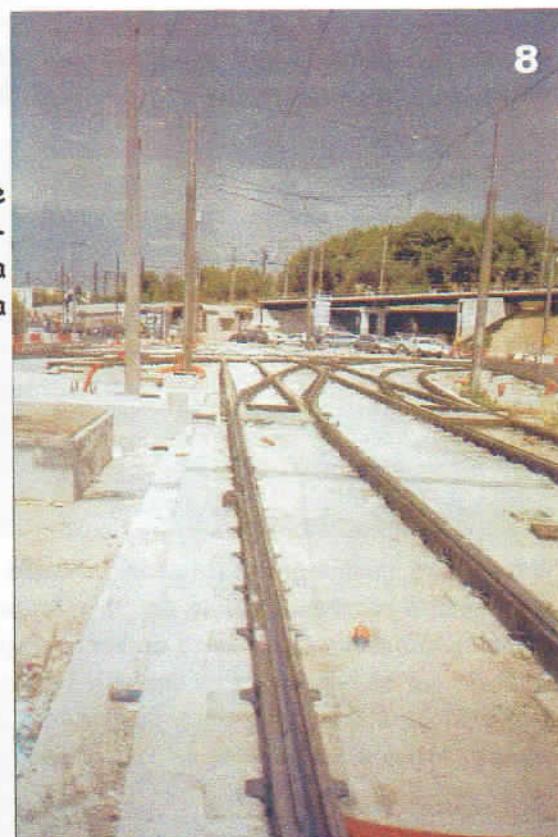
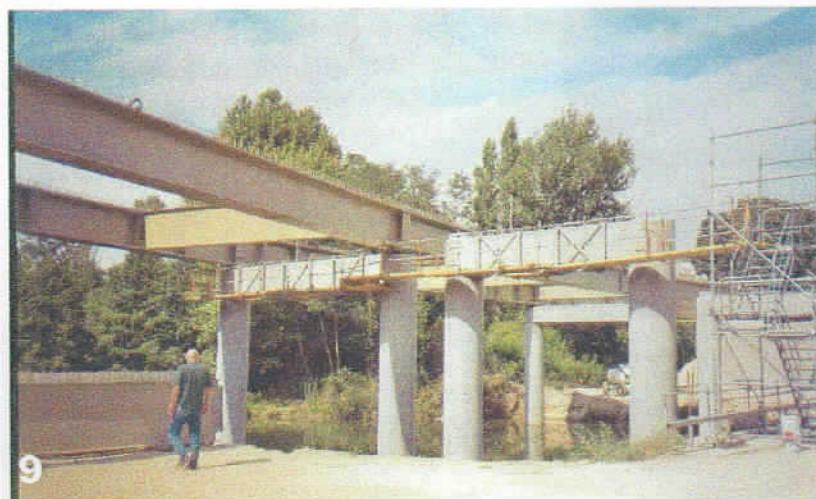
Photo 6 ci-contre : place de la gare. La première ligne est coupée (photo depuis la gare en direction de la Comédie). Un triangle est mis en place pour des échanges avec la deuxième ligne, ce qui nécessite de surélever la courbe de la première ligne (sur la droite).



Photo 7 : toujours devant la gare, visible à gauche, le tronc commun aux deux lignes.

7

Photo 8 : vue depuis la station « Corum » de la première ligne que la deuxième ligne vient tangenter. Deux jonctions sont prévues impliquant un enchevêtrement de rails et une rectification de la courbe de la première ligne. Cela a amené à reculer le quai de la station.



9

Photo 9 : l'ancien pont routier sur le Lez était régulièrement submergé. Inconcevable pour le tram... Un nouveau pont avec un tirant d'air conséquent devrait supprimer le problème.



10

Photo 10 : à l'extrême nord de la ligne une colline s'est fait décapiter. La voie ferrée n'y sera pourtant qu'à voie unique (depuis Notre-Dame de Sablassou) mais une portion d'un nouveau boulevard urbain l'a aidée. Et ici personne n'y trouve à redire...

Max Mondon

LE MEMENTO DU VOYAGEUR

7

SNCF

Grandes lignes

(TGV, Corail, Eurostar, Thalys, Elipsos, Artesia, Lyria)



Téléphone	36 35 (0,34 € la minute)	Etat du trafic (incidents, retards, grèves - le prix de la communication est de 0,11 € la minute en cas de grève). Horaires, achat de billets et réservations, annulation de réservation. Informations sur les services (bagages, ...).
Minitel	3615 / 3616 ou 3623 SNCF (0,21 € la minute)	Horaires, réservation, achat.
Internet	www.voyages-sncf.com	Horaires, achat et réservation. Billets à imprimer.
	www.cff.ch www.db.de/site/bahn/fr/start.html	Sites faciles à utiliser. Horaires uniquement. Versions en français très complètes.
	www.tgv.com www.idtgv.com	Etat du trafic, horaires, réservations. Annulation et échange de billet.
CD-Rom	Pour PC uniquement	Horaires : en vente dans les « Relay » des grandes gares (où l'on y trouve aussi des tickets RATP).

TER

Téléphone	36 35 puis taper 31 (0,34 € la minute)	
Minitel	36 35 TER (0,21 € la minute)	
Internet	www.ter-sncf.com	Horaires et itinéraires par régions ou départements.

Documents disponibles dans les gares et agences SNCF :

Fiches horaires - Guide du voyageur - Guides TGV (+ Thalys, Eurostar, Lyria). - Guides Corail - Guides des Trains interrégionaux et TER - Guides Auto-Train - Guide Lunéa.

Dépliants : bagages, train + hôtel, train + vélo, train + location de voiture, Jeunes Voyageurs service, entreprises. - Mémento du voyageur handicapé (P.M.R.).

Réclamations : écrire au « Service Relations Clients SNCF » 62973 ARRAS Cedex.

Objets perdus : s'adresser à l'accueil de la gare d'arrivée ou de la gare terminus du train.

CTS

Téléphone	03 88 77 70 70	Etat du trafic, tarifs, horaires, itinéraires.
Internet	www.cts-strasbourg.fr	Horaires. Plan du réseau et des lignes.

Réseau 67

Téléphones	03 88 76 67 67	Conseil Général - Service des Transports
	03 88 89 40 53	MUGLER : ligne 201

Gare routière Place des Halles

Nom	CTS	
Téléphone	03 88 23 43 23	Etat du trafic, tarifs, horaires, itinéraires.
Internet	Voir CTS	

Gare SNCF de Strasbourg

8

Téléphone	3635	Serveur vocal

Aéroports d'Entzheim

Téléphone	0 388 64 67 67	Horaires de tous les vols (départs, arrivées), état du trafic
Internet	www.strasbourg.aeroport.fr	Horaires de tous les vols (départs, arrivées), état du trafic Accès aux aéroports et plans des terminaux.

Air France

Téléphone	0 820 820 820 <i>(tarif spécial)</i>	Renseignements et réservations.
Internet	www.airfrance.fr	Horaires et réservations. Etat des vols.

Circulation routière

Téléphone	0 826 022 022 (<i>0,15 € la minute</i>)	Etat et prévisions du trafic par département.
Minitel	36 15 Routes	
Internet	www.bison-fute.equipement.gouv.fr	

Météo France

Téléphone	32 50 <i>(0,34 € la minute)</i>	Toutes les prévisions départementales à 7 jours : villes, mer, montagne, étranger.
Internet	www.meteofrance.com	Cartes météo régionales, prévisions à 3 jours.

Voyages en Europe

Internet	www.eurostar.com www.thalys.com www.eurolines.com
----------	--

Taxis en France

Internet	www.taxis-de-France.com www.francetaxis.com
----------	--

Mon taxi

Nom	
Téléphone	
Internet	



Mon agence de voyages

Nom	
Téléphone	
Internet	



En cas de litige avec une entreprise de transport, s'adresser à la FNAUT

Téléphone	01 43 35 35 77	Pour tous les modes de transports : urbains, ferroviaires, routiers, aériens, maritimes.
Internet	fnaut.mediation@wanadoo.fr	

La gazette du réseau 67

Un « Tracer » du réseau 67 à la gare routière de la place des Halles
Photo Aurélie Gobert

Cette rubrique devrait se prolonger malgré le départ de notre équipe de stagiaires de l'IUT de Schiltigheim, que nous remercions vivement. Bonne chance à eux dans leur vie active.

Si vous avez des photos (matériel et sites, anciennes ou récentes), si vous avez des anecdotes, des expériences insolites, de simples vécus, faites-en profiter tous nos lecteurs. Ces colonnes sont ouvertes et nous vous aiderons si vous n'avez pas la fibre journalistique... A bientôt donc !



La fin d'un monopole à Paris

Le « quasi-monopole » de l'ex-RVI (devenue le Franco-italien Irisbus) vient de tomber à la RATP avec l'acquisition de matériel « Evobus » (Mercedes) cantonné à la

ligne 350 et de matériel Néoman (Man + Néoplan) qui a le privilège de circuler intra-muros et semble très apprécié des usagers et des conducteurs.



Autobus Man

Photos Max Mondon.

Le Tram de Mulhouse est sur les rails

Le 11 mai 2005 a été une belle journée pour quelques membres de l'Astus puisque nous nous rendions à Mulhouse. Nous sommes partis de Strasbourg le matin à 9 h dans un mini bus direction la Cité du Train (anciennement Musée Français du Chemin de Fer). Nous étions dans le domaine ferroviaire et avons pu admirer de belles voitures, locomotives et autres wagons en faisant de beaux voyages grâce à la vidéo. Nous avons déjeuné au restaurant de la Cité du Train où nous a rejoint M. Yves Laurin, Directeur de Soléa (transports en commun de Mulhouse) pour nous expliquer le déroulement de l'après-midi que j'appellerais « à la découverte du tram mulhousien ».

La visite du réseau a commencé par le chantier devant la gare SNCF où nous avons récupéré le Président de l'Astus qui ne pouvait être présent le matin. Puis direction le dépôt-atelier où sont déjà remises plusieurs rames qui attendent le printemps 2006 pour la mise en service commerciale. La couleur jaune soleil du matériel frappe un peu au départ mais c'est le choix des usagers des transports en commun mulhousien. Une de ces rames circule tous les jours sur une portion de voie pour avoir l'homologation et ceci au bout de 5000 kilomètres. Malheureusement, nous n'avons pas été autorisés à accompagner une « marche à blanc ». Après des explications techniques, nous quittons le dépôt pour retrouver notre mini-bus qui nous emmène en compagnie d'un technicien de Soléa sur le parcours de la



ligne de tram avec quelques arrêts photos. Ce fut une belle journée très instructive contentant tous les participants.

Michel Derché



Photos Françoise Zabé (+ page 12)



Atmosphère...

Environnement ! Vous avez dit "environnement" ?...

Pour plagier Arletty dans « Hôtel du Nord » : « Environnement ! Est-ce que j'ai une gueule d'environnement ? » (dans la bouche du tram s'adressant aux juristes...).

Le dictionnaire dit :

- 1 « Ce qui entoure, ce qui constitue le voisinage » (syn. **Entourage**).
- 2 « Ensemble des éléments naturels et artificiels qui entourent un individu ou une espèce : *Défense de l'environnement* » (syn. **Milieu**).
- 3 Ensemble des éléments objectifs et subjectifs qui constituent le cadre de vie d'un individu...

Ces différentes approches d'une problématique contemporaine amènent des incompréhensions et surtout de mauvaises surprises.

Le légiste s'en tient à la première définition alors que la sensibilité du citadin s'est centrée sur la deuxième définition.

Lorsque des élus rejettent le concept du « tout voiture » pour aller, progressivement, vers un plus juste rééquilibrage des modes de déplacement en ville, c'est souvent par conviction et clairvoyance. Cela peut être aussi en réponse à une pression de l'opinion publique. (Les mauvaises langues parlent alors « d'électoralisme » : qu'importe et tant mieux ! Les deux approches ne peuvent de toute façon que faire progresser la qualité de vie en ville).

Pour les citadins, c'est leur environnement qui s'améliore : qualité de l'air, sécurité, esthétique, tranquillité... Nous sommes en plein dans la 2^e définition... Une ligne de tram, une deuxième, leurs extensions, leur maillage, participent de la façon la plus spectaculaire à ces attentes contemporaines et cruciales ! Ces infrastructures lourdes ont l'énorme avantage de faire reculer l'automobile : - en réduisant l'espace qu'elle avait accaparé sur la voirie, - en « gênant » leur progression : la vitesse moyenne des automobiles diminue alors que celle des transports en commun augmente ! Fribourg a prouvé depuis des décennies que rien n'est plus incitatif au report modal que la frustration des automobilistes à l'arrêt qui voient filer un tram

devant eux !

Revenons à Strasbourg. Nous avons un axe à grande circulation qui partage la ville en deux : la RN4. Il a été construit à grands frais un contournement sud avec un superbe pont, aucun feu tricolore, pas de traversée d'agglomération, etc. ... Les véhicules et surtout les poids lourds devraient s'y précipiter. Que nenni ! C'est trop long... Rendons donc le tracé direct plus lent que le contournement ! Cela tombe à point, le futur tram doit passer par là... Deux carrefours à niveau remplaçant un viaduc obsolète et le tour est joué. Les camions ne passeront pas deux fois là, dissuadés par les attentes aux feux à admirer le nouveau design des rames Alstom... (ou des anciennes qui ne sont pas vilaines non plus).

C'était sans compter avec des petits groupes de riverains soutenus par des écologistes (si !) qui ne veulent pas de cette ligne devant chez eux. (Dans la version officielle du moins...). Et comme cela va perturber la circulation, les juges ont déclaré que cela péjore l'environnement (n° 1) de ces plaignants. Effectivement ! Sauf que l'environnement (le 2^e) de l'ensemble de l'agglomération s'en trouvait amélioré, lui... De quoi contribuer au creusement du fossé d'incompréhension entre la justice et le citoyen...

Et maintenant le compteur tourne car il faut repartir à zéro, ou presque. Du temps et donc aussi beaucoup d'argent. Encore l'ensemble de l'agglomération... Des contribuables cette fois.

Rêvons un peu. Tous les acteurs font preuve de maturité (politique ?). Les conseils, municipal et de communauté, dans leur ensemble forment un front sacré et passent de force au nom de l'intérêt général. (Le passage en force ne serait pourtant pas une nouveauté à Strasbourg... Il a été utilisé pour les deux premières phases). Mais c'est un rêve de défenseur des transports en commun, le réveil est dur...

J.M. Sivardon

Voici un bus dont l'environnement ne doit en aucun cas être perturbé ! (Si nous avons bien compris ?).



A noter sur vos agendas !



Le Père Noël pourrait bien faire sa tournée en Citadis. A suivre...

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

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

⇒ 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 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



Intérieur du tram de Mulhouse (photo F. Zabé)

BAROMETRE DE L'ASTUS 2005 (2004)

Régularité / Ponctualité :	14,31 / 20 (15,34)
Facilité d'accessibilité :	14,88 / 20 (16,41)
Information Signalétique :	13,60 / 20 (14,97)
Accueil dans les agences :	13,50 / 20 (14,69)
Accueil à bord :	13,44 / 20 (14,52)
Propreté :	12,16 / 20 (13,01)
Sensation de sécurité :	12,64 / 20 (13,75)
Fréquence :	12,16 / 20 (14,67)
Structure du réseau :	13,23 / 20 (14,79)
Globalement :	14,31 / 20 (15,34)

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>

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 Sébillot - 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 _____